Pfeiffermobil Februar - März 2026

Die Erfahrung der strada del sole

Auf der A1 von milano bis napoli und zurück

Reisebericht von Andreas Gervasi

Intro:

„La guerra è finita. L'Italia si rimette in moto", heisst es zehn Jahre nach Kriegsende in einem Michelin-Reiseführer über Italien. Erst in den Fünfzigerjahren erwacht das Land so richtig aus dem Trauma des Zweiten Weltkriegs. Jetzt reisen die Italiener wieder und besuchen sich in Nord und Süd. Der „Topolino" wagt sich wieder auf die holprigen Strassen – ab 1957 auch der Fiat „Cinquecento" mit luftgekühltem Heckmotor. Die Wirtschaft beginnt wieder zu drehen, das Land fasst Mut, es herrscht Aufbruchstimmung.
1960 dreht Fellini „La dolce vita", ein Melodrama über einen herumreisenden Zirkusartisten und seine Assistentin, ein filmisches Symbol des neuen italienischen Selbstbewusstseins. In diese Zeit fällt der Bau der „Autostrada del sole", der im Mai 1956 beginnt: Ein Ausdruck des italienischen Aufschwungs. Die „Autosole" ist vor allem auch Symbol der italienischen Einheit. Dank dieser 760 Kilometer langen Arterie zwischen Mailand und Neapel, mit Zwischenstops in Bologna, Florenz und Rom, rückt das Land zusammen.
Italien war zwar nie ein homogenes Gebilde (und ist es auch heute nicht). Doch die „Sonnen-Autobahn" gilt auch heute noch als Klammer zwischen Nord und Süd.

Eine Reise auf und unmittelbar entlang der strada del sole, ziemlich genau 70 Jahre nach deren Grundsteinlegung, und diese bislang nur für Ferienreisen genutzt, war das Ziel des Projektes. Diese bewusste Befahrung mit dem Pfeiffermobil von Anfang zum Ende und zurück bleibt als ganz spezifische persönliche Erfahrung haften.

Die Durchfahrung: Milano - Napoli und zurück

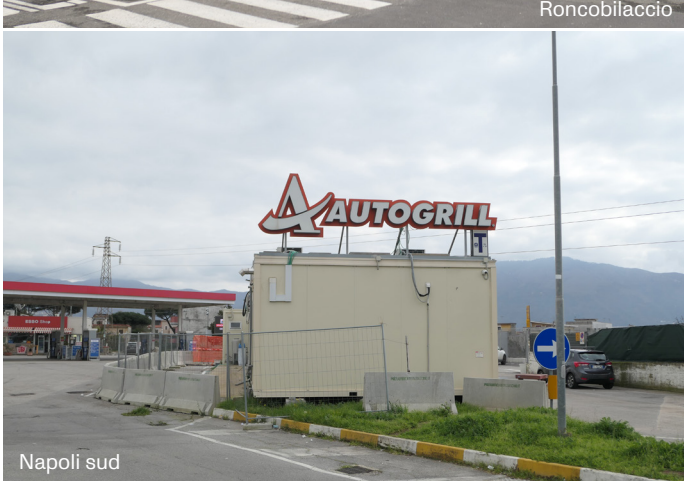
Kilometer um Kilometer auf dem Asphaltband, linkerhand die braunen A1 Schilder, die in unregelmässigen Abständen die Zahlen von 1 – 526 herunter- oder hochzählen, und dem Fahrer einen ungefähren Anhaltspunkt der zurückgelegten Strecke geben. Rechterhand Hinweisschilder aller Art, Tankstellen- und Restaurantausfahrten, Ortsnamen und Abzweigungen, sowie die Hinweisschilder, wenn eine Provinzgrenze überfahren wird. Anfang und Ende der strada del sole, die heute ein kleiner Abschnitt des übergeordneten europäischen Autobahnetzes ist, werden durch zwei mehrere fussballfeldgrosse Zahlstellen markiert. Die Autobahn wird auf dutzende Spuren aufgefächert, wie ein Fischschwarm sortieren sich die Fahrzeuge vor den kleinen Barrieren, und fädeln nach dem Durchfahren irgendwie und unmarkiert wieder auf die folgenden 2 – 3 Spuren ein. Selbstorganisation und fahrerische Anarchie für ein paar hundert Meter, bevor die Monotonie weitergeht.

Zwischenhalt
Fontanellato - labirinto della masone:

Eigentlich hat Franco Maria Ricci Geologie studiert. Doch die Naturwissenschaften konnten den Spross einer aristokratischen Familie aus Parma nicht lange begeistern. Sein Herz und seine Leidenschaft gehörten den schönen Künsten. Ihnen hat er daher sein Leben gewidmet. Ob als Grafikdesigner, Verleger oder Kunstsammler - das Multitalent hat sich in vielen Bereichen kreativ ausgelebt. 2003 verkaufte er schließlich seinen Verlag, um sich einen Lebenstraum zu erfüllen: das größte Labyrinth der Welt. Auf seinem Grundstück in der Nähe von Fontanellato, rund 20 Kilometer von Parma entfernt, ist es entstanden. Auf einer Fläche von 70.000 Quadratmetern, gewachsen aus etwa 200.000 Bambuspflanzen.

Die Autogrill-Stationen sind die Triumphbögen der italienischen Gastronomie für unterwegs. Eine futuristische, außergewöhnliche Infrastruktur, geboren aus der unternehmerischen Intuition von Mario Pavesi (dem Erfinder der Pavesini-Kekse) und Angelo Bianchetti, einem rationalistischen Designer und Architekten, der auf Messepavillons und Werbearchitektur spezialisiert war. Symbol der Prosperität und des massiven Aufbruchs in das Zeitalter der Wohlstandsmobilität, wurde hiermit ein in Europa einzigartiges Wettrennen um die prominenteste Raststätten-Architektur eingeleitet. In den Jahren des italienischen Wirtschaftswunders liessen es sich die drei großen traditionsreichen Lebensmittelfirmen „Motta“, „Pavesi“ und „Alemagna“ nicht nehmen liessen, möglichst markante und extravagante Raststätten für ihre Präsenz im Verkehrsnetz zu entwerfen. Der Autogrill von heute ist der Pulsmotor der strada: Ursprünglich ikonische und stilprägende Epigonen der amerikanischen Diners, als technisch anspruchsvolle und spektakuläre Brückenbauten konzipiert, ist der Autogrill heute eine durchrationalisierte, standardisierte und vom ursprünglichen Design befreite Verpflegungs- und Sanitärsstätte, mit Tankstellen und Picknickplätzen ergänzt. Wenig Romantik ist geblieben, aber der Espresso ist überraschend gut, wie auch meistens die pannini und dolci.

Roncobilaccio



Napoli sud

MIlano Lainate

Zwischenhalt
Chiesa di San Giovanni Battista Florenz:

Die Kirche San Giovanni Battista in Limite nahe Florenz ist bei den Einheimischen vor allem als die „Chiesa dell'Autostrada" (Kirche der Autobahn) bekannt. Dieser Name leitet sich von seiner eher ungewöhnlichen, und ironischerweise mit dem Auto nur schwer erreichbaren, Lage in unmittelbarer Nähe der Kreuzung zur Ausfahrt Firenze Nord ab. Der Sakralbau wurde an dieser Stelle errichtet, da er dem Andenken an die Menschen gewidmet ist, die beim Bau dieser Hauptverkehrsachse ihr Leben verloren haben.

Verantwortlicher Architekt war Giovanni Michelucci, der auch für ein anderes markantes Gebäude bekannt ist, den großen Bahnhof Santa Maria Novella in Florenz. Obwohl sie aus Stahlbeton errichtet wurde, schuf der Architekt eine auf die toskanische Landschaft abgestimmte Kirche, die sich trotz spekatulärem Innenleben harmonisch in die Umgebung einfügt, und mit Sichtbeton, Natursteinquadern und mittlerweile grün patinierten Kupferverkleidungen materialisiert ist.

War die strada del sole zu Beginn ein verkehrstechnisches Symbol für das Zusammenwachsen und das Gemeinschaftsgefühl Italiens, für die nördlich der Alpen auf entspannte Sommerferien hoffende Touristen eine die Reise verkürzende Asphaltbahn, so ist die strada heute eine wirtschaftliche Lebensader, die zuverlässig Güter vom Norden in den Süden und umgekehrt verschiebt, deren Menge mittlerweile 6-8 Spuren benötigt, die von Lärmschutzwänden gesäumt ist und wo romantische Reisegefühle selten, und wenn dann bloss durch Hinweisschilder untermalt und herbeigerufen werden: Rimini, Forli, Genua Rom, Neapel! Schreit es kräftig grün von den Schildermasten. Früher mag das noch Sehnsucht hervorgerufen haben, heute sind dies blosse technische Hinweise für die nächste Ausfahrt, für den Fall, dass das Navi stummgeschaltet, uninformiert, defekt oder fehlbedient wird.

Die strada del sole ist eine zentrale Nabelschnur Italiens, die das Land entlang der Autobahn nährt. In kurzer Distanz zur Autobahn, und Reisenden mit kleinen Hinweisschildern angekündigt, bereits vor der strada da, aber von dieser aus dem Fokus verdrängt, gibt es zahlreiche kleinere und grössere skurile, historische, einzigartige, spektakuläre Orte und Sehenswürdigkeiten, die einen lohnenden kurzen Umweg erfordern. Weg von der strada, kurz durch die Mautstelle, ab auf die meist schlaglochartigen Strassen, die eng und enger werden, meist hoch hinaus, dem Navi meistens nur knapp bekannt, die Zufahrt meist etwas abenteuerlich eng und steil und nicht immer dem direkten Weg folgend.

Zwischenhalt
Bomarzo - sacra bosco:

Mitte des 16. Jahrhunderts schuf Vicino Orsini auf seinem Land in Bomarzo ein Labyrinth aus Symbolen, in dem Damen und ihre Ritter sich in ihren Träumen und Wünschen verlieren konnten.
Orsini bevölkerte den „Heiligen Wald“ mit Zerberussen, Schildkröten, Nymphentempeln, antikisierenden Architekturen und gigantischen Standbildern. Nach seinem Tode kümmerte sich lange Zeit niemand um dieses Juwel des Manierismus, das im Laufe der Jarhunderte verfiel. Die heutigen Besitzer haben den Park und die einzigartigen Skulpturen restauriert und der Öffentlichiet zugänglich gemacht. Es ist keine vergleichbare Anlage in Italien bekannt.

Zwischenhalt Monte Cassino:

Im Jahre 529 ließ Sankt Benedikt von Nursia auf dem Hügel bei Cassino ein Kloster errichten, das ihn und die Mönche beherbergte, die ihm aus Subiaco gefolgt waren. Im Laufe der Jahrhunderte erlebte die Abtei Glanzzeiten und Zerstörung – zunächst durch die Langobarden, später durch die Sarazenen, entstand aber immer wieder in neuem Glanz aus seinen Ruinen. Im Jahre 1349 wurde die Abtei von einem Erdbeben zerstört, 1944 fiel sie einem Bombenangriff zum Opfer und wurde fast dem Boden gleichgemacht.

Was heute von der Autobahn A1 aus bewundert werden kann, ist eine getreue Nachbildung des 20.000 Quadratmeter großen ehemaligen Bauwerks. Auf dem Gipfel des 520 m hohen Berges ist das Kloster auch von weitem zu sehen und dient damit in dem Gebiet als zuverlässiger Orientierungspunkt.

Die strada del sole endet wie sie begonnen hat, unmerklich, das Ende einzig durch die ab sofort fehlenden A1 Schilder zu bemerken. Irgendwo im Abzweigerdschungel um Neapel. Eine Veränderung manifestiert sich jedoch sofort spürbar: Die Strassen sind schlaglochartig enger, die Aus- und Einfahrten in kurzen Distanzen, die Autogrills nurmehr Container, der Himmel trübe, das Meer nahe. Keine Grandezza mehr, keine Sentimentalitäten, hier ist Schluss und der Süden beginnt, klischeebehaftet, mit Abfallbergen allseitig der Strassen.
Unten angekommen, heisst es in Neapel die A1, welche nahtlos und ohne erkennbares Hinweisschild in die E45 übergeht, zu verlassen. Vermutlich ist die letzte Mautstelle vor Neapel das inoffizielle Ende. Der Verkehr wird sofort hektischer, dreispurig eng, nicht mehr so schön hierarchisch sortiert, gefühlt ausfranselnd die Destinationen und Ausfahrten, hupend und drängelnd die nervösen Kleinwagen, unkoordiniert deren FahrerInnen.

Zwischenhalt Pompeji:

Inmitten eines städtebaulichen und verkehrstechnischen Chaos eine Art Zeitkapsel aus der Vergangenheit. Pompeji im Februar, kaum Touristen, wenig Kommerz, viel Platz und Ruhe. Man fühlt sich tatsächlich zurückversetzt und aus der Zeit gefallen und staunt ob des gut erhaltenen Stadtgefüges und der bestehenden Bauten. Nach dem Vulkanausbruch im Jahre 79 n.Chr., der die gesamte Stadt mit der ganzen Bevölkerung unter einer meterdicken Ascheschicht konservierte, blieb Pompeji 1600 Jahre begraben und von Plünderern und Schatzsuchern weitgehend verschont. Erst mit den 1738 beginnenden Ausgrabungen wurde Pompeji zu einem Freilichtmuseum, an dem immer noch gewerkelt wird. Nebst restaurierten Gebäuden und freigelegten Ruinen sind die Archäologen unter den Augen der Besuchenden mit feinstem Pinsel und stoischer Ruhe an weiteren Ausgrabungen und legen so Schicht für Schicht die erstaunliche Farbenpracht und das Erscheinungsbild einer originalen Römerstadt frei.

Dank

Herzlichen Dank der Otto Pfeiffer Stiftung für Wohnmobil und Unterstützung. Die Erfahrung der strada del sole wäre ohne diese Unterstützung nicht zu Stande gekommen.

Andreas Gervasi I April 2026