

Richtung Glück? Immer geradeaus!

Eine Ausstellung erzählt die zweitausendjährige Geschichte einer legendären Straße: der Via Emilia

VON THOMAS STEINFELD

Die Straße sei das Leben, heißt es in Jack Kerouacs Roman „On the Road“ aus dem Jahr 1951. Vielleicht ist etwas Wahres an diesem Satz, unter der Voraussetzung jedenfalls, dass man über ein Auto mit genügend Benzin verfügt und das Leben für eine endlose Kette von Stationen wechselnden, aber im Grunde beliebigen Charakters hält. Jede dieser Stationen gilt dabei dem Reisenden als ein Glücksversprechen. Dieses jedoch wird, kaum dass er sein Ziel erreicht hat, sofort durch die Erwartung der nächsten Station ersetzt. Auf der Straße, die Kerouac im Sinn hat, ist man daher immer unterwegs, ohne je anzukommen. Sie ist amerikanisch, und nimmt in ihrem Verlauf auf die Landschaft wenig Rücksicht. Sie folgt nicht der Natur, sondern der geometrischen Ordnung des Grundbesitzes, bis zum Horizont.

In Reggio Emilia, einer Provinzhauptstadt am Rand der Po-Ebene, ist gegenwärtig die Ausstellung „On the Road“ zu sehen. Ausgerichtet im Verbund mit den Nachbarstädten Modena und Parma, ist



Vom Karren gefallen: Bronze aus römischer Zeit.

FOTO: CARLO VANNINI

sie indes keiner amerikanischen Straße, sondern der Via Emilia gewidmet, die heute SS 9 heißt. Sie wurde vor 2200 Jahren angelegt und zieht sich am nördlichen Rand des Apennins entlang, wobei sie Piacenza im Nordwesten mit Rimini im Südosten verbindet. Und wenn sich die Straßen der amerikanischen Provinz und alte italienische Staatsstraßen auch darin ähneln, dass sie schnurgerade sind, so stolpert man doch über den von Jack Kerouac entlehnten Titel: Eine lange, gerade Straße ist die Via Emilia, aber die existenzielle Dialektik von Glücksversprechen und Trostlosigkeit ist ihr eher fremd.

**Hotels, Tankstellen, Werkstätten:
Nach dem Krieg wurde aus
der Straße eine lange Stadt**

Aber es gibt noch ein Motiv, das zumindest die großen, langen amerikanischen Straßen mit der italienischen Straße verbindet: Diese Straßen wurden zur Lebensader ganzer Regionen, die sich mit ihnen und an ihnen entlang entwickelten. In der Ausstellung wird ein Satellitenbild gezeigt, das Norditalien bei Nacht darstellt: Als heller Strich zieht sich die Via Emilia hindurch, und wie ein Magnet scheint sie weitere Lichter in Mengen anzuziehen, manchmal mehr und manchmal weniger, aber immer so, dass die Straße als stärkste Kraft in der Organisation des bewohnten Raums erkennbar bleibt.

„So viel Nutzen und so viel Wissen ist in dieser Straße aufgehoben“, schrieb Riccardo Bacchelli, der Autor des Romans „Die Mühle am Po“ (1957), „dass die Leute die Straße nach der Straße nennen, nicht die Region nach der Region“. Die Straße – und das gilt für die amerikanische wie für die römische Variante – war ein Kolonisierungsprojekt, und so wie sich die Römer über solche Straßen Italien erschlossen, so taten es die Siedler mit Nordamerika. Und in beiden Fällen brachten die Straßenbauer ihre Siedlungsstrukturen mit, weswegen die Städte erhalten blieben.

Die Ausstellung in Reggio Emilia ist im Kern archäologisch. Sie zeigt Reste der römischen Straße, große, ineinandergefügte Steinplatten. Eine ganze Passage ist re-



Bevor die neue Autobahn gebaut wurde, wartete die Liebe am Straßenrand: Szene aus Antonio Pietrangellis Komödie „Der Ehe Kandidat“ (1963).

FOTO: REPORTERS ASSOCIATI & ARCHIVI

konstruiert und aufgeschnitten, so dass man versteht, wie zweckmäßig und solide die Straße gebaut ist. Sie enthält Fundstücke vom Wegesrand, Schwerter, zerschlagene Gefäße, Münzen, Reste von Götterstatuen und Heiligtümern. Sie verfolgt den Weg Hannibals hinunter nach Rom, sie bietet Meilensteine und Reliefs auf, auf denen Handelsreisende, Soldaten und Pilger zu sehen sind. Sie erklärt, anhand von Fragmenten, mit Bildern und Nachbauten, auf welchen Fahrzeugen das alte Rom unterwegs war.

Sie sind klapprig und nicht groß, und spätestens beim Anblick dieser Karren geht dem Besucher auf, dass die Bedeutung dieser Straße kaum darin gelegen haben kann, als Handelsweg zu dienen. Dafür hätte sich mit diesen Wagen viel zu wenig transportieren lassen. Tatsächlich waren vor allem die Krieger auf ihnen unterwegs. Die Waren wurden auf Schiffen transportiert, über das Meer, durch Flüsse und Kanäle, weswegen eine solche alte Straße etwas völlig anderes gewesen sein muss, als es eine moderne Straße ist.

Dieser Funktionswandel kann erst mit der Mechanisierung des Individualverkehrs eingetreten sein: Mit dem Auto zog sich das Land, das bis dahin von der Straße aus erschlossen wurde, auf die Straße zusammen – und es bildeten sich allmählich die urbanen Strukturen, die zumindest in Norditalien die Ebenen und Flusstäler prägen.

Sie bestehen aus lauter alten Städten, mit meist romanischen Kernen, die aber entlang der Straßen durch eine oft mehrere Kilometer tiefer gelegene Agglomerati-

on verbunden sind, aus Siedlungen, in denen sich Wohnhäuser mit Industrieanlagen und landwirtschaftlichen Betrieben mischen, aus Gegenden, die Stadt und Land zugleich sind und vor allem die Nachteile beider Lebensformen verbinden.

Doch auch darin muss einmal eine Verheißung gelegen haben: Jenseits der archäologischen Exponate, auf Tafeln und Videos, ist in der Ausstellung ein ganzer Apparat von Kommentaren aufgebaut, in denen die Geschichte der Via Emilia kommentiert wird, bis auf den heutigen Tag. Dort ist zu lesen, welche Hoffnungen mit der allgemeinen Mobilisierung und der entsprechenden urbanen Aufrüstung der Straßenränder verknüpft wurden, mit der Entstehung von Tankstellen, Werkstätten und Cafés, von einfachen Hotels, Diskotheken und Supermärkten. Von geradezu amerikanischer Leuchtkraft muss diese Urbanisierung damals, in den Fünfzigern und Sechzigern, gewesen sein.

Doch mit dem technischen Fortschritt wuchs die Reichweite und die Zuverlässigkeit der Autos, die Tankstellen verschwanden bis auf einige wenige, die Hotels blieben leer, und die Diskotheken erwiesen sich als Gegenstände einer vorübergehenden Mode. Darüber hinaus gab es seit 1959 die Autobahn von Mailand nach Bologna, und wenn auch vor allem die Lastwagenfahrer sie zunächst noch zu vermeiden suchten, der Maut wegen, so setzte sich diese Verbindung doch bald allgemein durch.

**Ruinen werden in Italien
behandelt wie wertloses Zeug,
wie verlassene Vogelnester**

Zurück blieb eine Via Emilia, an der entlang man eine italienische Geschichte der Nachkriegszeit schreiben könnte – denn Ruinen scheinen in Italien weniger Zeugnisse des Scheiterns zu sein als vielmehr bloß vergangenes, benutztes Zeug, das keinen mehr interessiert, verlassenen Vogelnestern ähnlich. Auch davon erzählt die Ausstellung, zu der es eine ganze Reihe von Nebenveranstaltungen gibt, darunter eine, die der Fotografie der Straße in gleichsam amerikanischen Zeiten gewidmet ist. „Correva la fantasia verso la prateria, fra la via Emilia e il West“, heißt es in einem der bekanntesten Songs von Francesco Guccini, einem der berühmtesten italienischen Liedermacher: „Die Fantasie lief in Richtung Prärie, zwischen der Via Emilia und dem Westen“. Gewidmet ist dieses Lied aus dem Jahr 1972 der Stadt Modena in der Emilia Romagna, wo Guccini seine Jugend verbrachte.

On the Road. Via Emilia, 187 a.C.–2017. Palazzo dei Musei, Reggio Emilia. Bis 1. Juli. Katalog 30 Euro.