

STEFAN BOGNER • JAN KARL BAEDEKER

PORSCHE DRIVE - PASS PORTRAIT

STELVIO

ITALY - 2757 M



Edition Delius



EDITORIAL

Das Stilfser Joch gilt als Königin aller Alpenpässe – auch wenn es offiziell seit 1936 von der Straße am französischen Col d'Iseran um sieben Meter überragt wird. Die berühmt-berüchtigten 48 Kehren der Nordrampe und ein wahrsten Sinne des Wortes atemberaubender Höhenunterschied von fast 1900 Metern, den es von Spondinig im Vinschgau bis zur Passhöhe auf 2757 Metern zu überwinden gilt, machen den „Stelvio“ zum heiligen Berg aller Sportfahrer. Schon um 1900 waren die ersten Automobilisten auf der Stilfser-Joch-Straße unterwegs, um ihr Fahrgeschick und die Bergtauglichkeit ihrer Maschinen unter Beweis zu stellen. In den 1930er Jahren lenkten Rennlegenden wie Hans Stuck, Rudolf Caracciola und Tazio Nuvolari ihre gewaltigen Boliden durch die engen Kehren zum Pass. Und spätestens seit sich Fausto Coppi beim ersten Giro d'Italia über das Stilfser Joch mit einem unvergesslichen Bergsprint entlang meterhoher Schneewände in die Radsport-Geschichte einschrieb, muss jeder ernstfahrende Rennradler mindestens einmal im Leben den „Stelvio“ bezwungen haben.

Dabei ist die Geschichte des Passes nicht minder bewegt als seine seit fast 200 Jahren unveränderte Streckenführung: Zwischen 1820 und 1825 vom genialen Ingenieur Carlo Donegani als Militärstraße erbaut, diente das Stilfser Joch dem Habsburgischen Kaiserreich zunächst als Verbindung in die nach den napoleonischen Kriegen an Österreich-Ungarn gefallene Lombardei. Mit der Märzrevolution von 1848 wurde das Stilfser-Joch jedoch zum Grenzpass – und fiel nach dem Ersten Weltkrieg, der in den Winterkriegen an der Ortlerfront auch die hochalpine Bergwelt mit Schrecken einholte, schließlich ganz an Italien. Die zahlreichen Kriege und Krisen konnten die Anziehungskraft des „Passo

The Stelvio Pass is regarded as the “Queen of all Alpine Passes” – even though this title was officially usurped by the seven-metre-higher Col de l'Iseran in France in 1936. The 48 notorious switchbacks of the northern ramp and a literally breathtaking ascent of almost 1,900 metres from Spondinig in Vinschgau up to the top of the pass at 2,757 metres, makes the “Stelvio” the holy mountain amongst the sports-minded. The first motorists tackled the Stelvio Pass Road around the turn of the 20th century, to flaunt the mountain-climbing abilities of their machines. In the 1930s, racing legends like Hans Stuck, Rudolf Caracciola and Tazio Nuvolari hurtled around its tight corners in their mighty automobiles. And ever since Fausto Coppi made cycling history in the very first Giro d'Italia race over the Stelvio Pass, with an unforgettable sprint along metre-high snow walls, every serious racing cyclist has had to conquer the “Stelvio” at least once in their lifetime.

The history of the pass is no less convoluted than its almost 200-year-old unchanged route. Built between 1820 and 1825 as a military road by the brilliant engineer Carlo Donegani, the Stelvio Pass initially served the Hapsburg Empire as a connection to Lombardy, which fell to Austro-Hungary in the Napoleonic Wars. With the March Revolution of 1848, the Stelvio Pass turned into a border pass – and was finally ceded to Italy after the First World War, which had brought the horrors of winter warfare to the high alpine region at the Ortler front. Despite the many wars and crises, the allure of the Passo dello Stelvio diminished only slightly. After 1900, the Stelvio Pass was a must-do for the first mountaineers and the Grand Hotel guests of the golden era of

dello Stelvio“ jedoch nur für kurze Zeit trüben: Für die ersten Alpinisten und Grand-Hotel-Gästen der goldenen Tourismus-Epoche ab 1900 war das Stilfser Joch ebenso ein Sehnsuchtsort wie für die mondänen Sommerskiläufer der Nachkriegszeit und die Sportfahrer auf zwei und vier Rädern, die heute jedes Wochenende zu Tausenden auf die Passhöhe pilgern.

Als historisches Ausnahme-Bauwerk und Wahrzeichen der Alpenarchitektur ist die Stilfer-Joch-Straße nicht weniger bemerkenswert als eine Golden-Gate-Bridge. Sogar der große Reisende Stefan Zweig ehrte die „prächtige, in Zickzackwindungen die ungeheuren Höhen ersteigende Stilfserjoch-Straße“, die – so schrieb er nach der Überquerung im Jahr 1905 tief beeindruckt – „weiß und glatt wie eine helle Schlange zur Paßhöhe emporklimmt.“ Doch statt eines Ehrenplatzes im Kanon der Architekturgeschichte samt entsprechender Würdigung vor Ort fristet der „Stelvio“ seit Jahrzehnten ein wenig ehrenvolles Dasein als höchster Rummelplatz Europas.

Während man die Passhöhe vor allem an den zahlreichen Imbiss- und Souvenirständen erkennt, tragen Motor- und Radsportler in den altehrwürdigen Kurven lautstark ihre Nutzungskonflikte aus. Spätestens seit das britische Automagazin Top Gear das Stilfser Joch gar zur „greatest driving road in the world“ erklärte, gehört die Alpenstraße zu den großen Herausforderungen aller Sportwagenbesitzer – auch wenn man den Pass in der Realität meist nur eingeklemmt zwischen Wohnmobilen und Motorradkolonnen im Schrittempo überquert. Um der Verkehrsüberlastung entgegenzuwirken und nicht nur der Straße selbst, sondern auch dem Nationalpark zu einem nachhaltigen Tourismus zu verhelfen, wird das Stilfser Joch derzeit im Rahmen eines länderübergreifenden Projektes aufgewertet und in einen Erlebnisraum mit Zutrittsbeschränkung verwandelt – ähnlich wie es auch an der Großglockner-Hochalpenstraße bereits erfolgreich umgesetzt wurde. Auch über eine Bewerbung um den Welterbe-Titel der Unesco wird immer wieder gesprochen.

So soll dieses Buch ebenfalls einen Beitrag zur Würdigung der Stilfer-Joch-Straße, der schützenswerten Natur des Ortlergebietes und der außergewöhnlichen Menschen am Pass, die dem „Stelvio“ mitunter ihr ganzes Leben gewidmet haben, leisten. Die Fotografien von Stefan Bogner dokumentieren die Strecke von Prad bis Bormio nicht nur Kurve für Kurve und mit ausgeprägtem Gespür für Licht und Textur, sie eröffnen aus der Vogelperspektive auch eindruckliche Perspektiven auf das von Carlo Donegani meisterhaft inszenierte Wechselspiel zwischen dramatisch-schroffer Hochalpen-Topografie und geradezu sinnlich fließenden Serpentinenkombinationen. Wer das Stilfser Joch in seiner architektonischen, ästhetischen und historischen Ganzheit erfahren hat, so unsere Hoffnung, wird nicht mehr gedankenlos hinüberpreschen, sondern diesem einzigartigen Ort soviel Zeit und Respekt schenken, wie er es verdient hat.

Als historisches Ausnahme-Bauwerk und Wahrzeichen der Alpenarchitektur ist die Stilfer-Joch-Straße nicht weniger bemerkenswert als eine Golden-Gate-Bridge.

As an historically exceptional work of construction and a landmark of Alpine architecture, the Stelvio Pass Road is no less remarkable than the Golden Gate Bridge.

tourism, and later became magnet for the glitzy summer skiers of the post-war generation. Today, ambitious drivers on both two and four wheels make the pilgrimage to the top of the pass in their thousands every weekend.

As an historically exceptional work of construction and a landmark of Alpine architecture, the Stelvio Pass Road is no less remarkable than the Golden Gate Bridge. The great traveller Stefan Zweig honoured the “splendid Stelvio Pass Road that winds in zigzags to enormous heights”. Deeply impressed after his crossing in 1905, he wrote, “[the pass] twists as white and smooth as a bright snake up to the summit.” But instead of taking its place in the halls of architectural fame, the Stelvio has for decades lived a less honourable life – as Europe’s highest amusement park. While it’s easy to recognise the pass summit from the many snack and souvenir stands, motorists and motorbike riders loudly argue about their right to be in the time-honoured curves. When the British TV series Top Gear declared the Stelvio as the “greatest driving road in the world”, the alpine route appeared on the must-do lists of sports-car owners as one of the great challenges, despite the fact that the pass is usually traversed at walking speed, sandwiched between campervans and convoys of motorbikes. To counter the traffic congestion and help the road and the national park achieve sustainable tourism, the Stelvio Pass is currently undergoing an upgrade, as part of a transnational project. The aim is to transform it by introducing restricted access, similar to that implemented on the Grossglockner High Alpine Road. And there are repeated calls for it to be nominated as a UNESCO World Heritage site.

This book is intended to honour the Stelvio Pass Road, as well as the natural environment of the Ortler area, and the extraordinary people at the pass, some of whom have devoted their lives to the Stelvio. Stefan Bogner’s images document the road from Prad to Bormio curve by curve, with an exceptional sense of light and texture and impressive bird’s eye perspectives of the interplay, masterfully staged by Carlo Donegani, between the dramatically craggy high-alpine topography and the almost sensually flowing serpentine combinations. Our hope is that those who have experienced the Stelvio Pass in its architectural, aesthetic and historical totality will in the future no longer rush through without thought, but will instead give this unique place the time and respect it deserves.



STEFAN BOGNER ist Autor, Fotograf und Inhabereiner Designagentur – und ein leidenschaftlicher Porsche-Fahrer. Mit seinen eindrucklichen Fotografien von Kurven, Kehren und Serpentinien hat er die Schönheit der Alpenpässe sichtbar gemacht. Sein Magazin „Curves“ und sein Bildband „Escapes“ gelten unter sportlichen Automobilisten als perfekte Anleitungen zum Glücklichein.

Stefan Bogner is a writer, photographer, founder of a Munich Design Agency – and a passionate Porsche driver. With his stunning photos of curves, hairpins and serpentine, he has captured the magnificence of the Alpine passes. Sporty drivers consider his magazine “Curves” and his coffee-table book “Escapes” as the ultimate guides to happiness.



JAN KARL BAEDEKER ist Reisender aus Leidenschaft – und zudem Autor, Fotograf sowie Chefredakteur des Magazins Classic Driver. Sozusagen genetisch vorbelastet ist er als Urenkel von Karl Baedeker, der ab 1828 das Reisen zu einer Kulturform erhob und mit seinen roten Reisehandbüchern viele Generationen von Fernwehgetriebenen auf die richtige Spur brachte. Jan Karl Baedeker hat Medienwissenschaften und Europäische Ethnologie in Hamburg studiert, lebt heute in Zürich – und ist immer auf dem Sprung zur nächsten Tour.

Jan Karl Baedeker is an avid traveller – as well as author, photographer and editor-in-chief of the magazine Classic Driver. One could say he is genetically predisposed: he is, after all, the great-grandson of Karl Baedeker, who from 1828 turned travelling into a form of culture and, with his red travel guides, opened the way for many generations of adventurers to whet their wanderlust. Jan Karl Baedeker learned Media Studies and European Ethnology in Hamburg, he now lives in Zurich – and is always set to take off on his next adventure.



MIT FREUNDLICHER
GENEHMIGUNG: ARCHIV
ARTHUR GFREI

ÜBER DEN BERG – DIE GESCHICHTE DER STILFSEER-JOCH-STRASSE

OVER THE MOUNTAIN – THE HISTORY OF THE STELVIO PASS ROAD

Durchs wilde Südtirol Römische Truppen auf Eroberungsfeldzug, deutsche Kaiser auf dem Weg zum Papst, Adelige auf großer Tour, Handlungsreisende, Gelehrte, Entdecker und Naturforscher – sie alle machten auf ihren Reisen zwischen Nord- und Südeuropa in Südtirol Station. Seine geografische Lage machte das kleine Alpenland jedoch nicht nur zu einem besonderen Durchgangsort, der seine vielschichtige Kultur und Identität auch den Einflüssen seiner Besucher verdankt, sondern zudem zu einem geopolitischen Spielball zwischen Imperien und Nationen. So ist Südtirol bis heute ein Land der Gegensätze – zwischen Nord und Süd, Berg und Tal, zwischen Lebensweisen, Sprachen und Kulturen – und als solches ein besonderer Sehnsuchtsort europäischer Reisender: Wenn im Frühsommer im Vinschgau die Obstbäume blühen, während darüber die eisigen Gipfel der Alpen in den blauen Himmel ragen, sich in Meran der Wein über mondäne Jugendstil-Fassaden rankt und auf den Tellern die Alpenküche mit italienischer Kochkunst verschmilzt, kann man sich kaum einen angenehmeren Ort vorstellen.

Doch bei aller Schönheit, die wir heute mit dem Urlaubsland verbinden, war der Weg durch Südtirol für die Reisenden früherer Jahrhunderte nicht ohne Anstrengungen und Gefahren: Wer aus einem Tal ins nächste gelangen wollte, musste sich hinauf in die karge und gefährliche Welt der Berge wagen. Schon in der Frühzeit der menschlichen Besiedelung, als die Hänge der Alpen noch dicht bewaldet

Through wild South Tyrol Roman troops on a conquest campaign, the German Emperor on his way to see the Pope, aristocrats on grand tours, travelling salesmen, scholars, explorers and naturalists – all experienced South Tyrol on their journeys between Europe's north and south. This small alpine country can thank such visitors for the part they played in the development of its rich culture and identity.

South Tyrol's geographical location made it not only a special place of transit, but also a geopolitical pawn between empires and nations. Hence, today it is a land of contrasts – between north and south, mountain and valley, lifestyles, languages and cultures – and thus has a powerful allure for European travellers. When the fruit trees blossom in Vinschgau in early summer, while icy mountain peaks touch blue skies and grapevine tendrils curl over elegant art nouveau façades, and there is Alpine-Italian fusion cuisine to be enjoyed, it's hard to imagine a sweeter spot on Earth.

Yet, despite all the beauty that we associate with this holiday destination, the route through South Tyrol for wayfarers of earlier centuries was not without exertion and danger. Those who wanted to get to the next valley had to take on the rugged, perilous world of the mountains. Even in the early days of human settlement, when the slopes of the Alps were still densely forested, the many passes and saddles where passage between the peaks was easiest were regarded as

waren, galten die zahlreichen Übergänge und Joche, an denen die Passage zwischen den Gipfeln am leichtesten möglich war, als lebenswichtige Routen für Jäger, Sammler und Händler. Der »Ötzi«, der vor mehr als 5000 Jahren beim 3208 Meter hohen Tisenjoch in den Ötztaler Alpen zu Tode kam und vom Gletschereis konserviert wurde, ist wohl der prominenteste Zeitzeuge dieses steinzeitlichen Alpinismus. Auch rund um das Stilfser Joch waren spätestens seit der frühen Bronzezeit Menschen unterwegs.

Hatten den Bergbewohnern über viele Generationen hinweg schmale Pfade und Saumwege ausgereicht, waren es die Römer, die vor rund 2000 Jahren mit ihrer fortschrittlichen Militär- und Bautechnik in den Tälern Südtirols die ersten Fahrstraßen benötigten und anlegten. Im Rahmen gewaltiger Infrastrukturmaßnahmen entstand die Via Claudia Augusta, auf der römische Soldaten, Händler und Kuriere von Trient aus via Bozen und Meran, durch den Vinschgau und über den Reschenpass in die nördlichen Provinzen zogen. Auch der Brennerpass wurde im Rahmen der Alpenoffensive von römischen Truppen besetzt und fortan als wichtige Verbindung in den Norden genutzt. Der Saumpfad über das Stilfser Joch wurde zu dieser Zeit ebenfalls immer wieder von Handlungsreisenden, Soldaten, Viehhirten und Jägern begangen. Über den Umbrailpass, der von der Südrampe kurz unterhalb der Passhöhe abzweigt, gelangte man zudem schon früh in die Täler der heutigen Schweiz. Insgesamt dürfte es in den Bergen jedoch eine Vielzahl größerer und kleinerer Wege gegeben haben, die je nach Reiseziel und Bedingungen unterschiedlich stark frequentiert wurden.

Der Handel kommt in die Alpen Tat-

Der »Ötzi«, der vor mehr als 5000 Jahren beim 3208 Meter hohen Tisenjoch in den Ötztaler Alpen zu Tode kam und vom Gletschereis konserviert wurde, ist wohl der prominenteste Zeitzeuge dieses steinzeitlichen Alpinismus.

“Ötzi”, who perished at the 3,208-metre Tisenjoch in the Ötztal Alps more than 5,000 years ago and was preserved by glacial ice, is probably the most prominent Stone Age alpinist.

essential supply routes for hunters, gatherers and traders. “Ötzi”, who perished at the 3,208-metre Tisenjoch in the Ötztal Alps more than 5,000 years ago and was preserved by glacial ice, is probably the most prominent Stone Age alpinist. And people had been travelling around the Stelvio Pass at least since the Bronze Age.

Whilst the narrow trails and mule tracks served the mountain dwellers well for many generations, it was the Romans with their advanced military and construction techniques who required and built the first roads in the valleys of South Tyrol, around 2,000 years ago. The ancient Roman road, Via Claudia Augusta, was a result of a massive infrastructure build that opened the way for Roman soldiers, merchants and couriers from Trento via Bolzano and Merano through the Vinschgau and over Reschen Pass into the northern provinces. The Brenner Pass was also occupied by Roman troops as part of the Alpine offensive, and was used from then on as a vital link to the north.

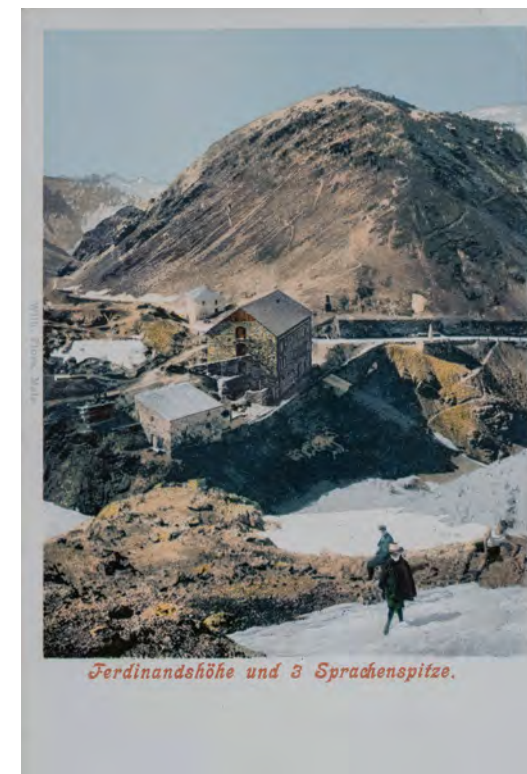
The mule track over the Stelvio Pass at this time was also traversed by travelling traders, soldiers, cattle herders and

MIT FREUNDLICHER
GENEHMIGUNG: ARCHIV
ARTHUR GFREI





MIT FREUNDLICHER
GENEHMIGUNG: ARCHIV
ARTHUR GFREI





















ARNOLD GAPP

Die Stilfser-Joch-Straße mag zu den großen Wahrzeichen der Alpenarchitektur gehören – doch ein ungebremstes Verkehrsaufkommen, immer stärkere Nutzungskonflikte und eine bröckelnde Substanz lassen eine Umgestaltung und konzeptionelle Neuausrichtung immer dringlicher erscheinen. Koordinator der geplanten Aufwertung ist der Südtiroler Architekt Arnold Gapp.

The Stelvio Pass Road may well be one of the great landmarks of Alpine architecture, but an unrestricted volume of traffic, ever-increasing conflicts between users, and a deteriorating structure make a redesign and a conceptual reorientation all the more urgent. The coordinator of the planned upgrade is the South Tyrolean architect Arnold Gapp.



Wie steht es um die Zukunft der Straße am Stilfser Joch? Am neuesten Kapitel in der Geschichte des Stilfser Jochs wird nun schon einige Zeit gearbeitet. Am Anfang stand die Frage der Südtiroler Landesregierung, wie man dem großen Verkehrsaufkommen am Stilfser Joch und auf den Dolomitenpässen Herr werden könne. Kjetil Trædal Thorsen vom norwegischen Architekturbüro Snøhetta – das übrigens das berühmte Opernhaus in Oslo und auch das National September 11 Memorial Museum samt Pavillon auf dem Gelände des ehemaligen World Trade Center in New York gebaut hat – leitete zu dieser Zeit als Professor das Institut für experimentelle Architektur an der Universität Innsbruck. Er erhielt 2006 von der Landesregierung den Auftrag, sich über eine Umgestaltung der Panoramastraße am Stilfser Joch Gedanken zu machen. Auf der Franzenshöhe wurde dann ein dreitägiger Workshop mit seinen Mitarbeitern organisiert.

Was kam bei diesem Workshop heraus? Thorsens Einsicht war, dass man die Straße selbst nur schonend verändern dürfe – wohl aber von den Besuchern einen Eintritt verlangen sollte. Vergleichbar den amerikanischen Nationalparks verstand er die Straße als befahrbares Museum. Wenn man sich erst einmal in einem Besucherzentrum informiert und den Eintritt bezahlt hätte, so sein Gedanke, dann hätte auch die nachfolgende Erfahrung einen ganz anderen Wert. Die Idee war zudem, die Umgebung ebenfalls in diese Erlebniswelt einzubeziehen – mit der Straße als Rückgrat und zahlreichen gut gekennzeichneten und ausgeschilderten Stationen. Schon heute gibt es ja die Nationalparkhäuser in Prad und Trafoi, in denen man sich über die Natur am Stilfser Joch informieren kann. Auch andere benachbarte und interessante Orte im Vinschgau, am Umbrailpass und im Val Müstair bezog das Konzept mit ein.

Wie soll dieses Konzept konkret umgesetzt werden? In seinen Plänen strukturierte Thorsen den Straßenverlauf vom Tal bis zum Stilfser Joch wie eine Sinfonie – von

How does the future of the Stelvio Pass Road look? We’ve been working on the latest chapter in the history of the Stelvio Pass for quite some time now. The initial issue for the South Tyrolean local government was how to manage the large volume of traffic on the Stelvio Pass and the Dolomite passes. At that time, Kjetil Trædal Thorsen from the Norwegian architecture office Snøhetta – which incidentally also designed the famous opera house in Oslo and the National September 11 Memorial & Museum, including the pavilion, on the site of the former World Trade Centre in New York – headed the Institute for Experimental Architecture at the University of Innsbruck as a professor. In 2006, he was commissioned by the local government to consider the reconstruction of the scenic road at the Stelvio Pass. A three-day workshop was then organised for him and his staff at the Franzenshöhe.

What came out of the workshop? Thorsen’s view was that only careful modifications should be made to the road – but that visitors should indeed be charged an entry fee. He regarded the road as a “drive-in” museum, similar to the American National Park system. His reasoning was that if visitors discovered more about the road in the visitor centre, and paid an entry fee, then they would value the experience a lot more. Moreover, the idea was to incorporate the surroundings into this world of experiences – with the road as the backbone and plenty of informative, signposted stations along the way. At the moment, visitors can learn about the Stelvio Pass’s natural habitat at national park buildings in Prad and Trafoi. The concept also encompassed other interesting places nearby, in Vinschgau, at the Umbrail Pass and in Val Müstair.

How would this plan actually be implemented? In his plans, Thorsen choreographed the road layout from the valley to the top of the Stelvio like a symphony – Spondinig to Trafoi as the introduction,

Spondinig bis Trafoi das Intro, von dort hinauf zur Franzenshöhe das Staccato und auf den engen Kehren zur Passhöhe schließlich das Crescendo. Historisch beginnt die Stilfser-Joch-Straße ja bereits in Spondinig. Mit dem 1826 erbauten und bis heute erhaltenen Hotel Post Hirsch und dem Bahnhof besteht dort noch die ursprüngliche bauliche Struktur. Von hier aus sollen die Besucher künftig schon in die Erlebniswelt des Stilfser Jochs eintauchen, sofern sie auf der Achse Meran-Reschenpass kommen. Als tatsächliches Eingangstor bietet sich die alte Festung in Gomagoi an, die die Straße auf beiden Seiten umklammert. Beide Gebäude sind recht verfallen, aber innen sehr schön und interessant. Die Ziegelmauern zur Straße wollen wir öffnen, die Strukturen dahinter durch große Glasflächen sichtbar machen. Die Tickets, die man hier kaufen kann, sollen ab Trafoi bis Bormio gelten – und zwar nicht nur für Autos, sondern auch Motorräder und Fahrräder, wenn auch mit unterschiedlicher Preisgestaltung. Es ist ja keine Straßenmaut, sondern ein Museumseintritt.

Wie ist die Situation auf der Südseite? Wo das Einfahrtstor in Bormio eingerichtet wird, ist noch nicht ganz klar. Historisch beginnt die Straße ja mitten in Bormio auf dem Platz – dort ein Eingangstor zu schaffen, ist aufgrund der beengten räumlichen Situation aber nicht möglich. Zunächst stellte sich auch die Frage, ob ein Eintrittspreis für eine italienische Staatsstraße überhaupt rechtlich machbar ist. Mittlerweile unterstützt Rom das Projekt aber stark. Auch im Schweizerischen Santa Maria soll es einen Eintrittspunkt geben.

Was soll sonst noch getan werden, um die Nutzungskonflikte zu entschärfen und den Verkehr zu entlasten? Für Radfahrer – vor allem die italienischen – ist das Stilfer Joch ja der Olymp, doch das Fahren dort ist sehr gefährlich. Längerfristig ist daran gedacht, wo immer es möglich ist, Radwege einzurichten. Eine weitere wichtige Idee des Konzeptes ist es, einen wöchentlichen Museumtag auszurufen, an dem der Verkehr bergauf nur in eine Richtung geht. An diesem Tag soll es eine Fahr- und eine Parkspur geben. Man kann dann im Rahmen der blauen Markierungen stehenbleiben, wo man will, Fotos machen, die Landschaft genießen. Die Betreiber der Gastronomie am Pass waren davon zunächst nicht sehr begeistert, aber die Interessenskonflikte und der daraus folgende Stress auf der Straße ist einfach zu groß. Mittlerweile sehen auch die Menschen am Pass die Vorteile dieser Lösung.

Gibt es weitere Maßnahmen, um die Besucher zum Verweilen einzuladen? Auf der Straße ist seit dem Konzept schon viel ausgebessert worden – der Zustand war ja sehr schlecht. Bei der Franzenshöhe soll im historischen Nebenhaus, das derzeit hergerichtet wird, ein Kulturtreffpunkt entstehen. Die Strecke von der Franzenshöhe bis zum Stilfser Joch ist ja das Herzstück der Straße.

staccato from there to the Franzenshöhe, reaching a crescendo at the narrow hairpins to the pass summit. Historically, the Stelvio Pass Road begins at Spondinig. The Hotel Post Hirsch, which was established in 1826 and is still there today, and the railway station, will retain their original building structures. From here, visitors would then immerse themselves in the Stelvio Pass experience, following the Merano to Reschen Pass route. The old fortress in Gomagoi, which borders both sides of the road, serves as the entrance gate. Both buildings are in a bad state of repair, but they’re exquisite and interesting inside. We would like to open up the masonry at the road frontage and install large glass panels so that visitors can look inside. Visitors would buy tickets here and these would be valid from Trafoi to Bormio – this would apply to vehicles, motorbikes and cyclists, albeit with a different pricing structure. It’s not a road toll, it’s a museum entry fee.

What’s the situation on the south side? It’s not yet clear where the entry gate in Bormio would be set up. Historically, the road begins on the square in the centre of Bormio – however, it would be impossible to organise an entrance gate there due to the limited space available. At first, the question arose as to whether an entrance fee for an Italian national road was even legally feasible. In the meantime, Rome strongly supports the project. And there should be another entry point at Santa Maria in Switzerland.

What else needs to be done to alleviate the conflicts of interest and to lighten the volume of traffic? Cyclists – especially from Italy – regard the Stelvio Pass as Mt Olympus, but riding there is extremely dangerous. The long-term solution, where possible, is to set up cycle paths. Another idea is to impose a weekly museum day, where all traffic to the pass goes in one direction. On these days there will be a driving lane and a parking lane. Visitors will be able to stop anywhere within the blue markings, take photos, enjoy the landscape. The eateries at the pass weren’t particularly thrilled with this idea at first, but the conflict of interests and the resulting stress on the road are simply too great to do nothing. In the meantime, the restaurateurs at the pass can also appreciate the advantages of this solution.

Are there other measures to entice visitors to stay longer? Since the launch of the concept, many things have improved on the road – it was in very bad condition. At the Franzenshöhe, a cultural venue will be established in the historic adjoining house, which is currently under renovation. After all, the passage from the Franzenshöhe to the Stelvio Pass is the heart of the road. A light show at dusk will illuminate the upper hairpins of the pass.

