

↓ Trient

Bozen ↑

A 22

SS 12

SP 127

Bahnhof Auer  
Bahnhof Fleimstalbahn

Bahnhofstraße

Auer

ETSCH

Traminerstraße

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 79



# 1859

## Bahnhof Auer und Bahnhof Fleimstal - Auer

Der Bahnhof Auer und jener der Fleimstalbahn in Auer bilden zusammen ein Ensemble an Verkehrsbauten. Der Jugendstil des Fleimstalbahnhofs steht gegen den Rationalismus des Bahnhofs Auer. Die Hochbauten der 1859 bzw. 1918 errichteten Bahnhöfe werden heute durch einen gesichtslosen technischen Neubau und den überdimensionierten Kreisverkehr im Vorfeld in ihrer historischen Ausstrahlung beeinträchtigt.



ADRESSE *Bahnhof Auer, Bahnhofstraße, Auer*

KONTAKT *Gemeinde Auer, Tel. 0471 810087*

*Tourismusverein Auer-Montan-Neumarkt, Tel. 0471 810231/814145*

*Die beiden Bahnhöfe der Fleimstalbahn und der Bahnlinie Verona-Bozen liegen einander direkt gegenüber. Der ehemalige Fleimstalbahnhof ist noch gut erhalten. Der Bahnhof Auer wurde wegen seiner wichtigen Lage zum Fleimstal ursprünglich als zweigeschossiges Gebäude auf quadratischem Grundriss angelegt. Das Erdgeschoss war in Porphyrsteinen, das Obergeschoß in Sichtziegeln gemauert, die Gebäudekanten mit bossierten Porphyrblöcken versehen.*

## **BAHNHOF AUER UND BAHNHOF FLEIMSTAL - AUER**

Die k. k. Privilegierte Südliche Staats-Lombardisch-Venetianische und Centralitalienische Eisenbahngesellschaft brauchte nur fünf Jahre, um von 1854 bis 1859 die Eisenbahnstrecke von Verona nach Bozen zu errichten. Dabei sollte der Bahnhof Auer (Projektant: Alois von Negrelli mit Moriz Löhr und Ernst Hranatsch) eine besondere Bedeutung in der weiteren Entwicklung der Südtiroler Bahnen erhalten: Noch im Ersten Weltkrieg (1914-1918) wurde aus militärischen Gründen - um den Nachschub an die Dolomitenfront sicherzustellen - die Bahnlinie Auer-Predazzo ins Fleimstal gebaut. Als leistungsstarke Kriegsbahn (laut Order der Heeresverwaltung für 27 Zugpaare täglich in jede Richtung) war die Fleimstalbahn auch nach dem Krieg für den Frachtverkehr entsprechend gerüstet. Die Möglichkeit für die Fleimstaler Holzexporte auf dieser 50,5 km langen Linie war nun geschaffen. Im Abschnitt Auer-Kalditsch wurden in sieben lang gezogenen Entwicklungsschleifen auf rund zwei Kilometern Luftlinie 560 Höhenmeter bewältigt. Den schwierigen Abschnitt mit Bogenviadukt bei Montan baute das Innsbrucker Bauunternehmen von Josef Riehl, dem aus Südtirol stammenden Eisenbahnvater Tirols. Im Jahr 1929 ist die Fleimstalbahn auf die Einmeterspur umgebaut und elektrifiziert worden. Diese Strecke wurde zwar 1963 wieder still gelegt, der schöne



*Bahnhof Fleimstalbahn, 1918.*

Ausgangsbahnhof Auer in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof der Verbindung Verona-Bozen blieb aber erhalten.

Der ehemalige Fleimstalbahn mit seiner Jugendstilfassade ist seit 2004 völlig automatisiert. Die Bahnhofsanlage mit 1500 m Länge und 100 m Breite auf 900 Pfählen zur Konsolidierung des moosigen Untergrunds gebaut, war der größte Schmalspurbahnhof der Donau-

monarchie. Der Bahnhof Auer wurde 1944/45 durch Bomben zerstört und 1947 nach den Plänen von Roberto Narducci in veränderter und erweiterter Form wieder aufgebaut.

Die beiden Bahnhöfe liegen einander direkt gegenüber. Schon die städtebauliche Situation des Gegenübers und Miteinanders der beiden so unterschiedlichen Bahnhofsbauten der Fleimstalbahn und der Brennerstrecke ist sehenswert. Trotz Kriegszeiten hatten sich die Österreicher für den Anfang der Fleimstalbahn noch ein vom Jugendstil beeinflusstes solides Landhaus als Bahnhof geleistet, dem sein altösterreichischer Charme nicht abzusprechen ist. Die Architekten des Wiederaufbaus des Bahnhofs Auer nahmen dagegen das architektonische Vokabular der FS-Architekten im Faschismus auf. Gemütlichkeit steht hier gegen bedeutungsvolle Schwere, romantische Heiterkeit gegen gutbürgerlichen Rationalismus.

Beide Bahnhöfe bilden zusammen ein einmaliges bauhistorisches Ensemble, das allerdings in neuester Zeit durch einen gesichtslosen technischen Neubau und einen überdimensionierten Kreisverkehr im Vorfeld empfindlich gestört wird.

*Viadukt der Fleimstalbahn aus den 1930er-Jahren, kurz nach der Elektrifizierung der Strecke. Die Fleimstalbahn samt Hochbauten wurde von der k. k. Heeresverwaltung unter Oberst Julius Khu, Ing. Leopold Örley und Bauunternehmer Josef Riehl errichtet.*

