

↑ Brenner

Brixen ↓

Bahnhof Franzensfeste

Stausee Franzensfeste

Riolstraße

Schaubunker Nr. 3

Festung Franzensfeste

Aicha

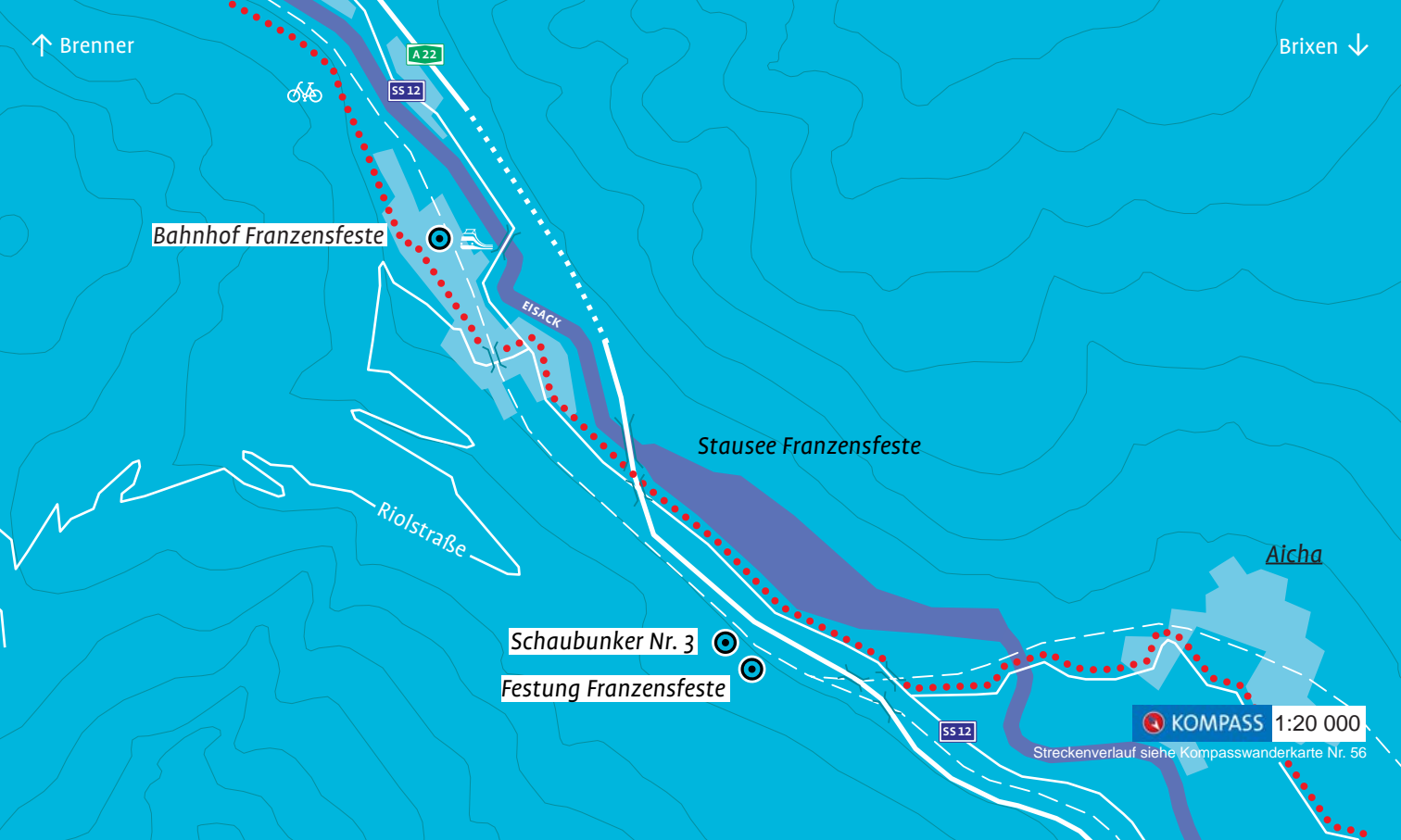
A 22

SS 12

SS 12

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 56



1867

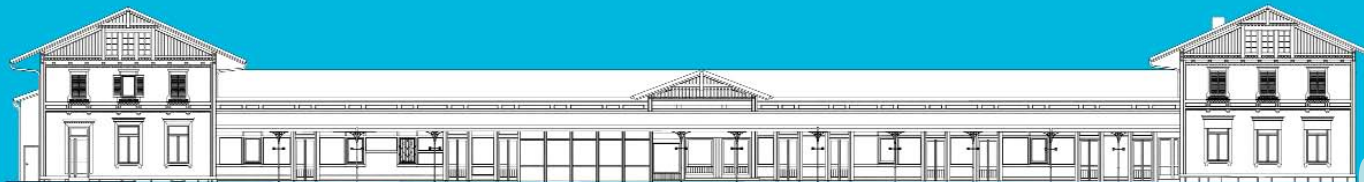
Bahnhof und Festung Franzensfeste - Franzensfeste

Der Bahnhof Franzensfeste ist eines der wichtigsten Zeugnisse der Bahnhochbauten. Er bildet mit dem monumentalen militärischen Verteidigungsbau der Franzensfeste, dem Stausee samt Staudamm und Gitterbrücke ins Pustertal ein geschlossenes Ensemble. Gebaut von Karl von Etzel nach Plänen von Arch. Wilhelm von Flattich im Auftrag der k. k. Privilegierte Südbahn ist der Bahnhof Franzensfeste, ursprünglich aus Verteidigungszwecken errichtet, der einzige Holzbau der Brennerstrecke. Hier zweigt die Pustertallinie ab.

ADRESSE *Bahnhof Franzensfeste, Bahnhofplatz*

KONTAKT *RFI Italienische Staatsbahnen/Gruppo Ferrovie dello Stato, Tel. 0471 313507*
Tourismusverein Brixen, Tel. 0472 836401

Der Bahnhof Franzensfeste ist Teil des Technikensembles Brennerbahn und wurde 1867 nach Plänen von Architekt Wilhelm von Flattich erbaut.



BAHNEN

BAUTEN

MASCHINEN

KRAFTWERKE

03

BAHNHOF FRANZENSFESTE - FRANZENSFESTE

Auf dem Weg durch das Eisacktal sticht der massive Festungsbau (1838) der Franzensfeste mit dem eleganten Schwung der Autobahn über den Stausee ins Auge. Die aus Granitblöcken gemauerte Festung ist eine technische Meisterleistung der Militärbaukunst. Ein weiteres Highlight ist der dazugehörige Bahnhof Franzensfeste. Der von Karl von Etzel nach den Plänen von Arch. Wilhelm von Flatlich im Auftrag der k. k. Südbahn errichtete Bahnhof ist der einzige Hochbau an der Brennerstrecke, der nahezu zur Gänze aus Holz ist. Bei Bedarf im Kriegsfall hätte er innerhalb weniger Stunden in Schutt und Asche gelegt werden können, um den Feind aufzuhalten. Die Festung selbst wird durch Schienenstränge durchquert. Sie führen über die Gitterbrücke (C. Prenninger) ins Pustertal. Auch die Brücke konnte innerhalb kürzester Zeit eingezogen werden.

An der Stelle des alten Reiferhofes aus dem 17. Jahrhundert, der dem Bau der Brennerbahntrasse zum Opfer fiel, wurde zunächst eine kleine Station aus Holz angelegt. Der Bau der Pustertallinie ab 1869 mit Eröffnung 1871 veränderte die Situation grundlegend. Franzensfeste war zum wichtigen Bahnknotenpunkt geworden. Entsprechend seiner verkehrstechnischen Bedeutung wurde dieser kleine Bahnhof schon nach zweijährigem Betrieb der Brennerbahn zwi-



schen 1869 und 1871 erweitert, sowie ab 1924 und nach dem Zweiten Weltkrieg nochmals ausgebaut.

Durch glückliche Umstände ist das große in Holzständerbauweise errichtete Bahnhofsgebäude von 1871 in Franzensfeste erhalten geblieben. Das Pendant in Kufstein hingegen musste dem heutigen Betonbau weichen. Das Bahnhofsgebäude in Franzensfeste hat sogar den Bombenangriff im April 1945 ohne Schaden überstanden. Teilweise zerstört wurde hingegen die Lokremise - sie wurde aber im ursprünglichen Sinn renoviert. In den 1950er-Jahren wurden Zubauten zur Lokremise errichtet und in den 1960er-Jahren, der Zeit der großen Viehtransporte auf der Schiene, folgten überdeckte Laderampen.

Beim Wiederaufbau und der Modernisierung der Bahnhofsanlagen sind zahlreiche Neubauten aus unterschiedlichen Jahrzehnten hinzugekommen: Das Verwaltungs-, Fracht- und Zollgebäude aus den

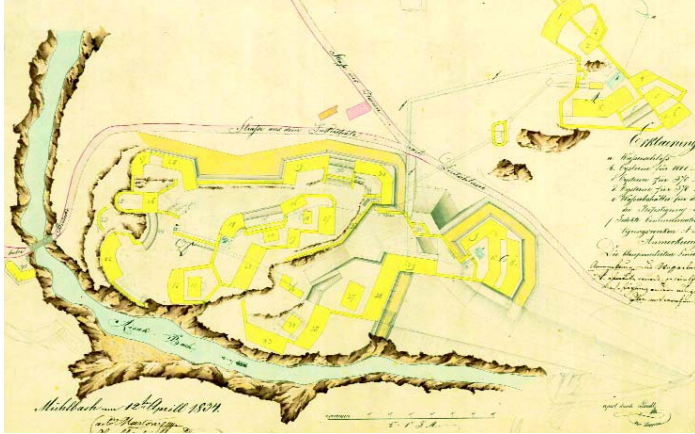
1950er-Jahren, das zwischen dem nördlichen Kopfbau des Bahnhofsgebäudes und den doppelten Wärterhäusern entstand. Bei seinem Bau wurde der Restaurationsanbau ebenso abgebrochen, wie das Betriebsgebäude im Anschluss an den südlichen Kopfbau, das einem Neubau von 1985 weichen musste. Aus dem gleichen Jahr stammt eine Lokhalle vor den doppelten Wärterhäusern. Zahlreiche kleinere Werkstatt- und Magazinbauten sind - verstreut über das Bahngelände - in all den Jahren ohne gestalterischen Zusammenhang entstanden.

Die Büros des ehemaligen Zolldienstes und der Verwaltung nördlich des Bahnhofgebäudes stehen heute größtenteils leer. Der einst umfangreiche Frachtbetrieb wurde stark reduziert, die Viehtransporte mit der Bahn sind völlig zum Erliegen gekommen. Der Bau des Brennerbasistunnels (56 km) von Innsbruck bis Franzensfeste wird ebenfalls einschneidende Veränderungen für den Bahnhof Franzensfeste bringen: Die Durchgangsgeleise werden hier nach der Unterquerung des Brenners wieder kurz an die Oberfläche treten, bevor sie nach 1,5 km Überflur in den Zulauftunnel Richtung Bozen eingeleitet werden. Bestehende und zusätzliche Bauten sollen dabei Räume und Technik für die Tunnelüberwachung aufnehmen. Die Lokremise dürfte den Bauzwängen leider zum Opfer zu fallen.



Der Bahnhof Franzensfeste ist eine Holzkonstruktion mit holzgeschindelter Fassadenverkleidung.

FESTUNG FRANZENSFESTE - FRANZENSFESTE

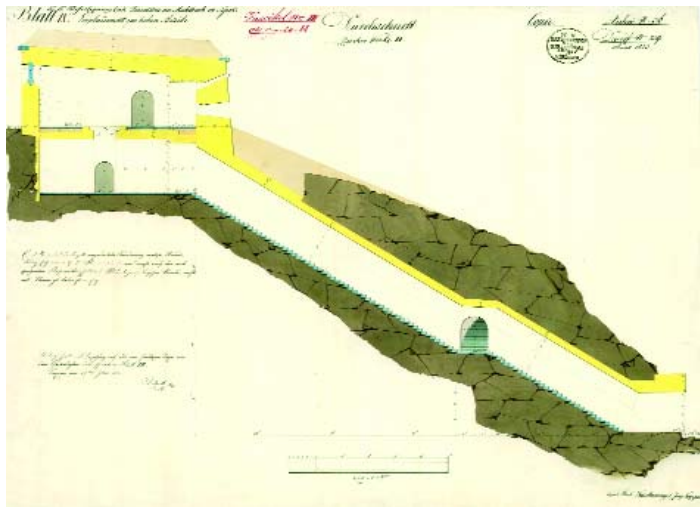


Der massive Verteidigungsbau in Franzensfeste wurde von 1833 bis 1838 unter Kaiser Ferdinand I. erbaut und nach Kaiser Franz I. von Österreich, dem Regenten während der Planungsphase, benannt. Die Festung sollte die wichtige Verkehrsverbindung über den Brenner nach Norden durch das Eisack- und Pustertal sichern.

Ingenieur-Generalmajor Franz von Scholl wurde 1832 mit dem Entwurf

beauftragt. Die Bauleitung erhielten Oberstleutnant Karl von Martony sowie die Hauptleute Magdlich von Magddenau und Lazarus Manula. Je nach Jahreszeit waren zwischen 3.500 und 4.600 Mann am Bau tätig. Die obere Festungsanlage mit den in den Felsen gebauten Kavernen diente für die Lagerung der Munition und für das Bestreichen der Verkehrswege mit Geschützen. Im Talbereich hingegen wurden die Kasernen untergebracht. Eine in den Felsen gebaute, gedeckte „ewige Stiege“ mit 433 Stufen verbindet die obere mit der unteren Festungsanlage. Das Bauwerk mit seinem eingeschlossenen Militär-Haltepunkt (die Bahn fährt mitten durch die Festung) blieb jedoch unvollendet und war nie in kriegerische Handlungen verwickelt. Es sollte ursprünglich mit 90 Geschützen bestückt werden und hätte im Kriegsfall eine Garnison von 1.000 Mann aufnehmen können. Zu Friedenszeiten reichten 70 Soldaten für den Betrieb.

Nach 1930 wurden vom italienischen Heer rund um die Festung zusätzliche kleine, moderne Bunkeranlagen gebaut, um die Sperre zu verstärken. Ab 1940 wurde am nahe gelegenen Ochsenbühel sogar eine neue unterirdische Großfestung erbaut, die die Franzensfeste ablösen sollte. Aufgrund der politischen Entwicklung wurde der Festungsbau 1942 dann aber gänzlich eingestellt. Nach dem Übergang (2007) des militärhistorisch einmaligen Baudenkmals vom Staat an Gemeinde Franzens-



Die größte Festungsanlage des Alpenraums, einst zur Verteidigung gebaut, heute Ort der Begegnung. Postkarte, um 1930

Die Festungsanlage in historischen Plänen von 1833 aus dem Staatsarchiv in Wien. Hier im Schnitt die „ewige Treppe“, die die obere mit der unteren Festung verbindet.

feste und ab Jänner 2008 an die autonome Provinz Bozen ist eine Neunutzung angedacht, unter anderem mit Blick auf das hohe Potenzial als Ort der Begegnung und des kulturellen Austausches. Geplant ist die Einrichtung eines Info-Points zum Brennerbasistunnel.

Am Radweg bei der Bahnunterführung befindet sich der Schaubunker Nr. 3, der Teil des dritten Verteidigungssystems des Brenners ist.

ADRESSE Festung Franzensfeste, Staatsstraße

KONTAKT Oppidum, Franzensfeste, Tel. 393 9348503

