

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Der Eintrag über die Europabrücke im Online-Lexikon, der freien Enzyklopädie „Wikipedia“, soll den „Patscher Sichtweisen“ vorangestellt werden:

Lage und Geschichte

„Die Brücke überspannt das [Wipptal](#) zwischen [Patsch](#) und [Schönberg](#).

1957 wurde das erste Mal die Errichtung einer Autobahn über die Alpen erwogen. Zwischen Innsbruck und dem Brenner musste über die Strecke von 34,5 km ein Höhenunterschied von 772 m bewältigt werden, die Maximalsteigung der Trasse sollte jedoch 6 % nicht übersteigen.^[2] Im Lauf der 1960er-Jahre wurde dieses Vorhaben mit dem Bau der Gebirgsautobahn über den Brenner umgesetzt. Ursprünglich war das Brückenbauwerk *Europabrücke* in der Planung der Brennerautobahn nicht vorgesehen. Aufgrund von Interventionen der Schönberger Bürger, die sich von der Autobahn eine Belebung des Tourismus erhofften, wurde der Straßenverlauf geändert, was den Bau der Europabrücke zur Konsequenz hatte.

Am 25. April 1959 wurde mit dem Spatenstich durch den [Bundesminister für Handel und Wiederaufbau](#), [Fritz Bock](#), und den Landeshauptmann von Tirol, [Hans Tschiggfrey](#), der Bau der Brücke begonnen.^[2] Am 17. November 1963 wurde die Brücke von Bundeskanzler [Alfons Gorbach](#) mit den Worten „[...] *verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas* [...]“ für den [Verkehr](#) freigegeben.^[3]

Die Höhe der Europabrücke und der leicht bogenförmige Verlauf stellten die [Ingenieurskunst](#) der 1960er Jahre vor große Herausforderungen. Die Brücke ruht auf fünf [Stahlbeton-Pfeilern](#), wobei der mittlere Pfeiler mit 146,5 m der höchste ist. Die Hauptbrücke ist eine Stahlkonstruktion mit einer Länge von 657 m, einer Konstruktionshöhe des Hohlkastens von 7,7 m und 10,0 m Breite. Die [Spannweiten](#) zwischen den Pfeilern betragen 81 + 108 + 198 (Hauptspannweite) + 108 + 81 + 81 m. Die Länge der Vorlandbrücke (Spannbeton) beträgt 120,00 m, die des Trennpfeilerbauwerks 3,00 m. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 820 m.^[1]

Für den Bau der Europabrücke betrug der Erd- und Felsaushub 55.000 m³, verbaut wurden 70.000 m³ [Beton](#), 1.400 Tonnen [Bewehrungsstahl](#), 60 Tonnen [Spannstahl](#), die Stahlkonstruktion wird mit 6.000 Tonnen, der Fahrbahnbelag mit 3.150 Tonnen angegeben.^[1]

Verkehr

Richtung Innsbruck hat die [Fahrbahn](#) ein [Gefälle](#) von 4,05 %. Die Breite von ursprünglich 22,2 m mit fünf Fahrstreifen wurde 1984 um 1,2 m je Seite auf insgesamt 24,6 m vergrößert. Seither hat die Brücke je Fahrtrichtung einen [Gehsteig](#) und drei [Fahrstreifen](#), wovon der jeweils rechte als [Kriechspur](#) für den dichten [Schwerverkehr](#) dient.

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Die Brennerautobahn ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verkehrsadern Europas, dementsprechend hoch ist das Verkehrsaufkommen: für das Jahr 2001 wurden ein [durchschnittlicher Tagesverkehr \(DTV\)](#) von circa 40.000 und eine Spitzenbelastung von über 70.000 Kraftfahrzeugen pro Tag angegeben bei einem Anteil des Schwerverkehrs von 15,9 % [\[1\]](#).

Wissenswertes

Der Bau der Brücke forderte 22 Menschenleben. Hartnäckig hält sich die [moderne Sage](#), dass es beim Hochziehen der Pfeiler nicht möglich gewesen sei, verunglückte Arbeiter zu bergen, da ansonsten die Statik beeinträchtigt worden wäre. Dementsprechend gilt die Legende, dass in den Pfeilern der Brücke einige Bauarbeiter mit einbetoniert worden seien.^[4]

Die Europabrücke ist Gegenstand zahlreicher künstlerischer Darstellungen und ein beliebtes Fotomotiv (der bequemste Standort ist bei der [Kapelle](#) am oberen Parkplatz). Sie ist zudem das Motiv einiger Briefmarken. Ihre Bauart samt der Konstruktion des [Unterbaus](#) ist von der „alten [Brennerstraße](#)“ einzusehen, die sich in vielen [Serpentinen](#) zu Füßen der Brückenpfeiler hochwindet.

Im [Raumverteidigungsplan](#) des Kalten Krieges spielte die Brücke, so wie die gesamte A13, eine wichtige taktische Rolle, sie ist daher immer noch mit mehreren militärischen Sperreinrichtungen und [Sprengschächten](#) ausgestattet.“

Der Bau der Europabrücke aus der Sicht der Patscher Dorfbevölkerung

Notizen aus dem Patscher Dorfbuch: Historische Planungen der Jahre 1939-1941 galten einer Reichsstraße. Sie hätte in Häusern (Gemeinde Ampaß) begonnen, zwischen dem Schloß Ambras und Aldrans wäre sie unterhalb von Vill, Igls und Patsch auf der Ellbögener Seite des Tales geführt worden und über drei Brücken nach Pfons, wieder über eine Talbrücke nördlich von Steinach (Puigg) ins Gschnitz und in einer großen Kehre östlich von Trins auf das Nößlacher Plateau gelangt. Knapp unterhalb von Vinaders wäre das Obernbergertal überquert und den Hängen des Sattelbergs entlang am Westufer des Brennersees die Bundesstraße erreicht worden.

Die häufige Anwesenheit hoher NS-Funktionäre aus Berlin am Grünwalder Hof am Anfang des WK II hat ohne Zweifel mit den o. g. Straßenbauprojekten zu tun, die ja kriegswichtig waren; das verbündete Italien sollte gut erreichbar sein.

Auch die Streckenführung von Ibk. nach Schönbeg ist 1957 bis 1959 in fünf Trassenentwürfen studiert worden. Drei Varianten führten von Volders in verschiedenen Höhenlagen über das südöstliche Mittelgebirge nach Patsch.

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Hinter dem Ruckschreingraben sollten sich die skizzierten Züge vereinigen zu einer Brückenstraße bis zu einem Talübergang zwischen Matrei und Steinach.

Die Variante Westlinie hätte Mutters und Natters westlich umfahren und das Stubaital vor Telfes mittels einer 700 m langen Talbrücke überquert.

Die heute realisierte Trasse ist die kürzeste und nimmt den Querverkehr auf (Europabrücke von Ost nach West und umgekehrt), ein besonderer Vorteil.

*) Siehe Wörle/Zimmer, Patscher Dorfbuch Seite 176 ff

Pläne über den Bau einer Autobahn über den Brenner gab es schon in der Zeit vor dem 2. Weltkrieg. Alfons Knoflach, Sohn des damaligen Bürgermeisters, berichtete darüber, dass die Trassenführung der Autobahn auf der östlichen Seite des Wipptales durch die Mittelgebirgsdörfer führen sollte. Zwei Varianten der Trassenführung in Patsch waren im Gespräch, einmal zwischen Gstill und Landesstraße, dann durch das Gebiet Fraubichl, Gänsbichl. Zu einer weiteren Planung ist es nicht mehr gekommen.

Als nach dem Krieg wieder von einer alpenüberquerenden Autobahn gesprochen wurde, tauchten Mitte der 1950-er Jahre wieder diese alten Pläne auf. Die Patscher Dorfbevölkerung kommentierte dieses Projekt mit Staunen und Verwunderung und Skepsis in Bezug auf die Machbarkeit. Der alte Schütz (Troger Johann) sagte in einem Gespräch mit dem jungen Schmied Sepp (Josef Troger): „Do weard koa Bruggn baut, dös kennen sie nit! – Du weard's söchn! – A was ös Jungen, ös wisst's gar nix, ös moants ös seids gscheiter!“ Man konnte sich dabei einfach nichts vorstellen, waren Technik, moderne Maschinen, Auswirkungen und Beeinträchtigungen gänzlich unbekannt. (Erstmals tauchte im Sprachgebrauch von Patsch das Wort „Caterpillar“ auf, man konnte es nicht einmal richtig schreiben!). Man kannte nur den jährlichen Verkehrsstau zur Hauptreisezeit im Juli an der alten Brennerstraße auf der Schönberger Seite, der manchmal bis zum Bergisel (Sonnenburgerhof) reichte. Tankstellenpächter warben ihre Tankkunden mit dem Hinweis, dass nach dem Tanken die Autofahrer wieder in die Kolonne eingewiesen werden. Die Ausweichroute auf der Ellbögener Straße kam wegen der sehr engen und kurvenreichen Fahrbahn nicht in Frage.

In der Diskussion um die Trassenführung gewannen zwei wichtige Argumente die Oberhand. Zum einen sollte die Autobahn möglichst ohne Kehren auf dem kürzesten Weg den Brenner erreichen. Zum anderen meldeten sich die Stubaier Tourismusverantwortlichen, wie auch die Schönberger und Stubaier Bevölkerung und fürchteten eine gänzliche Abschneidung ihrer Lebensinteressen. So entstand das damals wohl äußerst kühne Projekt der Europabrücke, das bisher nur in den Träumen der Patscher Bevölkerung Platz hatte: Endlich konnte der Wallfahrtsweg

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

nach Maria Waldrast über die Brücke bequem abgekürzt werden, die Kontakte zu den Schönbergern könnte eine Belebung erfahren: Vielleicht konnte mancher Bursch seine Braut leichter aus dem Nachbardorf holen. (Letzteres blieb im Bereich der Träume und hat sich nicht verwirklicht). Ernste Bedenken gab es in der Dorfbevölkerung, nämlich im Falle eines Krieges. Schließlich waren erst 14 Jahre seit dem Kriegsende vergangen und der "Kalte Krieg" war aktuelles Thema. Die Bombardierung oder die Sprengung der Brücke hätte den Krieg vor die Haustüre geholt. Doch letztlich waren die Patscher ungemein stolz, dass das Projekt Europabrücke auf Patscher Gemeindegebiet seinen Anfang nehmen konnte. Zur Spatenstichfeier am 25.4.1959 rückte Patsch durch den hohen Besuch der Ehrengäste "fast ins Weltgeschehen" so bedeutend war dieser Tag. Dabei mussten die Ehrengäste ihre Limousinen weit oberhalb des Geschehens in den Feldern stehen lassen. Dort fand auch der offizielle Empfang der Gemeinde Patsch durch den Bürgermeister Anton Holzhammer und der Musikkapelle Patsch statt. Ein 15-minütiger Weg zu Fuß führte zum "Breitenbichl", zum Festplatz. Abt Alois Stöger von Wilten sprach den Segen über das Bauprojekt aus. Sein Thema in der Ansprache: Die Technik – Fluch oder Segen?

Um die Spannweite der zukünftigen Brücke am Tag des Spatenstiches veranschaulichen zu können, sollte mit Hilfe eines Hubschraubers ein Seil zwischen den zukünftigen Widerlagern der Brücke gespannt werden. Dieses Vorhaben erwies sich aber als undurchführbar. Das hat wieder einige Patscher zum Spott veranlasst: „Ihr wollt eine Brücke bauen und könnt nicht einmal ein Seil spannen!“ Die Patscher Dorfbevölkerung stellte bei der Eröffnungsfeier neben den doch zahlreichen Ehrengästen den größten Teil. So waren die Patscher und die hohen Gäste unter sich, denn für andere war der Festplatz schwer erreichbar. Selbstverständlich waren alle Festgäste auf ein Würstel mit einem Getränk eingeladen. Das war für die Patscher schon etwas Besonderes! Einige Schlaue steckten sich Würstel in die Hosentaschen, um auch daheim noch etwas Gutes zum Essen zu haben. Neben anderen Festrednern sollte auch der Patscher Bürgermeister Holzhammer eine Festrede halten. Weil er damit wahrscheinlich überfordert war, bat er den damaligen Volksschuldirektor von Patsch, Anton Wörle, an seiner Stelle die Rede zu halten. In der Schulchronik von Patsch ist diese Rede erhalten geblieben. Hier im Wortlaut: „Patsch – Schönberg! Nachbargemeinden – und doch einander so fern und fremd. Die Siltschlucht trennt beide. Beim Anblick dieser gähnenden Kluft wird ein Bild in mir lebendig, das ich vor drei Jahrzehnten in der Eisenstadt Steyr erlebte. Im Atelier des Meisters der Stahlschneidekunst- Blümlhuber – zeigte er uns eines seiner Meisterwerke. Eine Knabenfigur müht sich, einen Riss in der Erdoberfläche – entstanden durch völkischen Zwist – mit den zierlichen Fingern behutsam zu schließen.

Ist es für uns jetzt in dieser denkwürdigen Stunde nicht auch so ähnlich? Eine Kluft zwischen den beiden Gemeinden wird überbrückt.

Es ist eine natürliche Kluft; keine Kluft des Hasses. Mit der modernen Technik lässt sich das Hindernis überwinden. Ist das Werk einmal vollendet, dann werden sich auch die Bürger näherrücken. Ein reger wirtschaftlicher und kultureller Gedankenaustausch wird angebahnt und befruchtet.

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Manch Patscher Bürger hat in seinen jungen Jahren, als er auf Freiers Füßen stand, seine Ehegefährtin im Stubai gefunden – wie mühsam war es – und doch so bezaubernd!

Patsch wie Schönberg waren vor 50 Jahren rein bäuerliche Gemeinden. Durch den Sog der Stadt und der Industrie ist die Struktur des Dorfes eine andere geworden. Der Arbeiter sorgt sich um seine Existenz. Große Bauvorhaben sichern ihm den Arbeitsplatz.

Möge dieses gigantische Bauwerk dem Arbeiter wie dem Bauern einen gesteigerten Wohlstand bringen.

Dafür danke ich als Sprecher für die Gemeinde Patsch dem Herrn Minister und seinen Mitarbeitern.“

Schulkinder begrüßten die Ehrengäste mit folgendem Gedicht:

„ Wir bauen unser Österreich,
Das uns die Alten schufen,
mit neuen Kräften weiter.
Es brechen neue Zeiten an,
Geadelt durch den Ruhm der Väter.

Um gastlich unser Land zu öffnen,
So lasst uns hier die Brücke bau'n
Der breiten Straße Band.
Um allen Menschen nah und fern
Die schöne Heimat zu erschließen.

Es segne Gott das große Werk,
Dass glücklich wird vollendet
Was mutig wir beginnen.
ER steh' uns bei mit seinem Schutz,
Dass niemand Schaden leide.

Die Brücke sei ein Weg für uns,
dass alle Völker näher kommen
Zur Einheit in Europa.
Für Friede und Verständigung
Baut Österreich die Zukunft heut.“

(Heute noch erinnern sich die inzwischen „erwachsenen Schulkinder“ an das Gedichtaufsagen mit dem anschließenden „Bussl“ von Minister Bock, das in Patsch ja nicht üblich war).

Siehe auch: Bezirksblatt Innsbruck Land, Nr. 5, Mai 1959.

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Am Beginn der Bauarbeiten stand die Errichtung von Wohnbaracken für die einfachen Bauarbeiter im Sillwerk und am „Fröhlichboden“ in der Nähe des heutigen Ahrnhofes. Ingenieure oder „höher gestellte Arbeiter“ aber auch Leute aus anderen österreichischen Bundesländern suchten sich ein Privatzimmer im Dorf. Sie fanden Kontakt zur Bevölkerung. Arbeiter aus Jugoslawien, Türkei, usw. wohnten in den Baracken. Für sie war wohl für Unterkunft und Verpflegung gesorgt, nicht aber für ein Leben außerhalb des Sillwerkes. Sie kamen in ihrer Freizeit ins Dorf und konnten sich nur im Gasthaus, vornehmlich beim Altwirt aufhalten. Geld hatten sie ja! Sie wurden von der Bevölkerung weitgehend gemieden, denn sie waren „Baraber“. Einige Burschen aus dem Dorf fanden als Hilfsarbeiter Arbeit und Verdienst. Ein Mädchen arbeitete in der Kantine. Hans Treibenreif aus Patsch schildert seine Arbeit am Bau der Europabrücke so: „Nach dem Bundesheer wurde für mich eine Stelle bei der Patscherkofelbahn in Aussicht gestellt, aber erst nach einer Wartezeit von 1 Jahr. So suchte ich als 18-jähriger (1960) vorübergehend Arbeit beim Bau der Europabrücke. Ich war beim Bau des großen Pfeilers eingesetzt. Zuerst ging es in die Tiefe, ins Fundament. Da musste man erst einmal mit der Platzangst kämpfen. Außerdem war diese Arbeit riskant und gefährlich, was durch das Unglück der Hangrutschung auf Schönberger Seite vorgeführt worden ist. Die sehr gute Bezahlung sollte vieles überdecken. (NB.: Hans Treibenreif weiß nichts von der „Legende“, dass einige Arbeiter einbetoniert worden seien. Dieses Ereignis wäre sicher unter uns Arbeitern erzählt worden. Da war aber nie von so einem Unfall die Rede. Man sollte mit so einer Geschichte aufhören). Dann ging es mit dem Betonieren in die Höhe. Je höher der Pfeiler wuchs, umso mehr Arbeiter „sprangen ab“. Die schwindelnde Höhe, der sehr luftige und immer länger werdende Anstieg, sonderte ältere Arbeiter aus. Karl Gröbmer, einer der älteren, blieb aber bis zuletzt. Wir waren auf dem Arbeitsgerüst auf engstem Raum ca. 20 Arbeiter in drei Funktionen: Schalungszimmerer, Eisenbieger und Betonierer. Ich gehörte zu den Betonierern. Der frische Beton wurde mit dem Aufzug nach oben befördert und in kleine Wagen auf Schienen geleert. Ich schob diesen Wagen an die jeweilige Stelle, kippte ab und fuhr auf der anderen Seite wieder zurück, also immer im Kreis. 12 Stunden! Der Beton musste immer sofort verarbeitet werden, denn nach einer Stunde wurde er hart. Da durfte es keine Pannen geben! Das Gerüst mit der Schalung wurde hydraulisch immer wieder höher geschoben. Es wurde in Tag- und Nachtschicht gearbeitet. Jede Schicht dauerte 12 Stunden. Während einer Schicht konnten wir den Arbeitsplatz nicht verlassen. Wir aßen unsere Jausen dort, die Notdurft verrichteten wir auch in luftiger Höhe an der Außenseite. Zum Glück konnte ich nach der Arbeit nach Hause gehen. Ich weiß nicht, was sonst im Barackenlager geschehen wäre. Als der letzte Betonkübel angeliefert wurde, war darauf eine Kiste Bier zur Firstfeier. (Alkoholkonsum wurde sonst sehr streng kontrolliert). Unser Schichtführer, ein Höttinger, war ein sehr feiner Mensch. Die Arbeitsbedingungen waren so extrem, besonders bei Föhnsturm, dass in der Nacht beim Schlaf immer noch alles schwankte und sich drehte. Wir waren also zwei Patscher, die an der Europabrücke arbeiteten. So eine Arbeit hätte ich, obwohl ich jung war, nicht länger mehr ertragen können, ich hätte nie mehr im Leben eine solche Arbeit angenommen.“

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung

Andere arbeiteten am Bau der Autobahn.

Auch der Bürgermeister, Anton Holzhammer, hängt seinen Beruf als Schneider „an den Nagel“ und arbeitete als einfacher Arbeiter auf der Baustelle. Er begründete seine Arbeit damit, dass er als Vertreter der Gemeinde näher am Baugeschehen sein könne. Tatsächlich gelang es ihm, Einfluss auf die Verwirklichung der ursprünglich nicht geplanten Autobahnzufahrt zu nehmen.

Zur gleichen Zeit (1957) wurde auch der Gendarmerieposten Patsch im neu erbauten Gemeindehaus eingerichtet. Das war auch eine Beruhigung für die Dorfbevölkerung, denn im Hintergrund gab es auch Bedenken und Ängste gegen fremde Arbeiter, die im Dorf generell „Baraber“ genannt wurden. (Immerhin heiratete dann ein Bauingenieur eine einfache Patscherin). Die Sperrstunden in den Gasthäusern – 24.00 Uhr - wurden jetzt genau eingehalten und von Patscher Gendarmen zum Leidwesen einiger streng kontrolliert.

Die Volksschule Patsch erhielt von der Bauleitung einen genauen Bauplan der Europabrücke als Lehr- und Anschauungsmittel.

Zur Feier des Brückenzusammenschlusses wurde die Musikkapelle Patsch eingeladen. Das letzte Brückenelement wurde eingesetzt. In sehr luftiger und wenig gesicherter Höhe spielte die Musikkapelle ihre Märsche, den Marketenderinnen wurde der Schnapsausschank verboten. Die Europabrücke wurde während des Baues und danach für die Patscher zum sonntäglichen Spaziergang.

Die Europabrücke rückte noch einmal in die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit. Als in den 1960-er Jahren in Südtirol Sprengstoffanschläge gegen öffentliche Einrichtungen (Strommasten) verübt wurden, fürchtete man Revancheakte mit Sprengstoffanschlägen an der Europabrücke. An den Pfeilern wurden oben starke Scheinwerfer angebracht, die die Fundamente der Nachbarpfeiler anstrahlten. Der Gendarmerieposten in Patsch wurde verstärkt und Streifengänge mit Schäferhunden wurden durchgeführt. Diese Aktion wurde aber bald wieder eingestellt.

Letztlich haften an der Europabrücke auch traurige Momente, wenn manche Menschen – so auch ein Patscher - auf tragische Weise durch den Sprung in die Tiefe ihrem Leben ein Ende setzten.

Oswald Wörle
Ortschronist von Patsch
Patsch, 21.5.2012

Die Europabrücke – ein Großprojekt mit Auswirkungen in der Patscher Bevölkerung
