

Lebensader und Transithölle

50 Jahre nach ihrer Verkehrsfreigabe ist die Europabrücke immer noch ein Symbol. Wenngleich eines, dessen Fokus sich gewandelt hat.

Von Christoph Mair

Innsbruck – „Verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas.“ Mit diesen pathetischen Wünschen ließ der damalige Bundeskanzler Alfons Gorbach am 17. November 1963 den Verkehr auf der höchsten Brücke Europas anrollen. Damals, vor 50 Jahren, stand die Europabrücke zweifellos für Aufbruch, für eine neue, schnelle und komfortable Nord-Süd-Verbindung über das natürliche Hindernis Alpen.

1970, sechs Jahre nach der Eröffnung, passierten schon drei Millionen Autos die Brennerautobahn, deren Herzstück die 820 Meter lange Brücke ist. Als Ironie der Geschichte mutet auch die Tatsache an, dass die herausfordernde Überquerung des Silltales in 190 Metern Höhe nur in Angriff genommen wurde, um das Stubaital touristisch besser anzubinden. Es soll sogar Interventionen aus Schönberg gegeben haben. Verkehr bedeutete damals Leben und wirtschaftlichen Aufschwung.

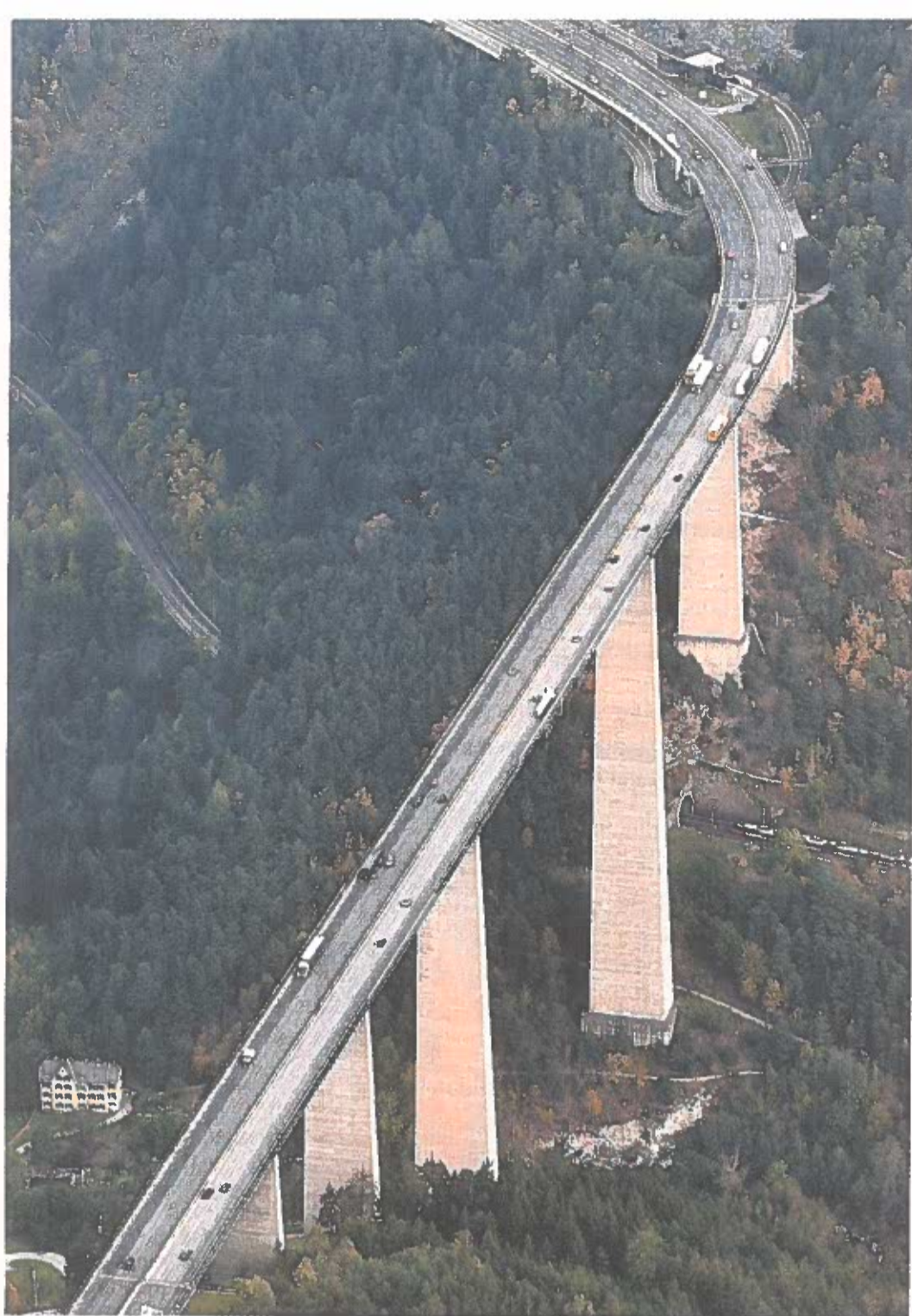
Heute wälzen sich 15,7 Millionen Fahrzeuge pro Jahr, darunter 1,7 Mio. Schwerlast, über die Autobahn. Dadurch wurde besonders die Europabrücke zum Symbol für den ständig steigenden Transitverkehr, unter dessen Rädern der lokalen Bevölkerung die Luft auszugehen droht. Deshalb sprachen Touristiker von einem Fehlgriff, als die Tirol Werbung die Brücke im Vorjahr als Werbesujet (wieder-)entdeckte. Auch wenn die Europabrücke heute als Symbol für die Verkehrslawine steht und sie ihren Titel als höchste des Kontinents 2004 an den Viadukt von Millau in Südfrankreich abtreten musste: Sie gilt nach wie vor als Pionierleistung der Inge-

nieurskunst. Brückenpfeiler mit einer derart großen Höhe – der mittlere und höchste misst 146,5 Meter – waren damals noch nicht bekannt. Als einziger Anhaltspunkt diente der Fernsehturm in Stuttgart. Neben der immensen Höhe stellte besonders der leicht bogenförmige Verlauf des Bauwerks die Planer vor große Herausforderungen. 70.000 Kubikmeter Beton, 6000 Tonnen Stahl und 3100 Tonnen Fahrbahnbelag stecken in der Brücke.

Standen dem Verkehr anfangs insgesamt fünf Spuren (in beide Richtungen) zur Verfügung, machte der steigende Verkehr eine Verbreiterung notwendig. Auch für

bergabfahrende Lkw sollte eine so genannte Kriechspur vorhanden sein. Die damals zuständige Brennerautobahn AG beschloss 1983, die Brücke beidseitig um 1,2 Meter zu verbreitern und die Mittelgleitschiene nach Norden zu versetzen. Seitdem ist die Europabrücke sechsspurig.

Irgendwann, so sinnierte Asfinag-Vorstand Alois Schedl im Frühjahr dieses Jahres vor Journalisten, werde auch das Wahrzeichen der Brennerautobahn neu gebaut werden müssen. Termin wollte er keinen nennen. Bei der Asfinag in Tirol verwies man lieber auf engmaschige Kontrollen und dass die Brücke noch sehr lange halten werde.



Imposant: Die Europabrücke überspannt das Silltal in einer Höhe von 192 Metern.

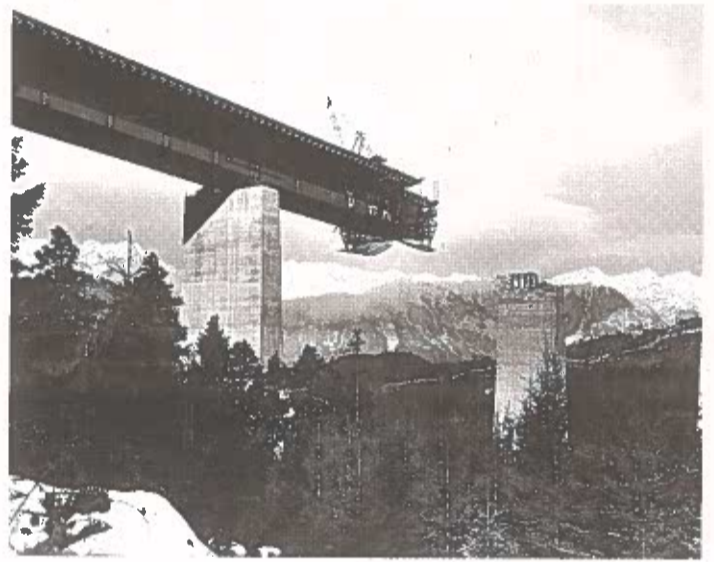
Foto: Asfinag

„Die Autobahn hat Schönberg grundlegend verändert“

Schönberg – Ausgerechnet der drohende Verkehrskollaps im Wipptal war Ende der 1950er-Jahre der Hauptgrund, weshalb die Politik den Bau der Autobahn forcierte. „Es hat Tage gegeben, da ist die Kolonne auf der Bundesstraße vom Brenner bis nach Schönberg und weiter nach Innsbruck gestanden“, erinnert sich Franz Volgger. Der heute 76-jährige Schönberger Dorfchro-

nist erlebte als junger Mann den Bau der Autobahn und der Europabrücke hautnah mit. In die erste Freude über das Projekt mischte sich jedoch rasch Ärger, weil die Trasse Felder durchschnitt und für den Quadratmeter Grund lediglich sieben Schillinge Ablöse gezahlt wurden. Trotzdem war die Baustelle der mächtigen Europabrücke ein gerne beobachtetes Spektakel. Zwischen 500

und 1500 Arbeiter waren in dieser Zeit im Dorf in Baracken oder in Gastbetrieben untergebracht. Bei der Eröffnung war Volgger als Obmann der Musikkapelle in vorderster Reihe mit dabei. „Aber schon nach ein paar Jahren haben die Leute über den Lärm gejammert und mit dem Fremdenverkehr ging es abwärts. Die Autobahn hat unseren Ort grundlegend verändert.“ (np)



Der wagemutige Bau des Tragwerks der Europabrücke im so genannten freien Vorbau. Nichts für Arbeiter mit Höhenangst.

Foto: Asfinag/Wilhelm Wagner

MPREIS
www.mpreis.at

Nur dieses Wochenende am 15. und 16.11.2013

SUPERHIT
Zipfer Märzen
20 x 0,5-l-Kiste
exkl. Pfand
per Kiste

17,99
10,50
0,53/0,5 l

Maximal 3 Kisten pro Person und Einkauf
Solange der Vorrat reicht. Irrtümer, Satz- & Druckfehler vorbehalten.

50 Jahre Europabrücke – Was verbinden Persönlichkeiten aus Tirol mit dem mächtigen Bauwerk?



Klaus Fink (Asfinag-Vorstand): „Zur Europabrücke habe ich durch meine Tätigkeit als zuständiger Straßenerhalter natürlich eine ganz besondere Beziehung. Beruflich bin ich seit 1983 mit der Europabrücke beschäftigt. Einerseits ist sie ein Symbol für die damalige Ingenieurskunst. Andererseits allerdings auch eines für den Gesamtkomplex der Verkehrs- und Umweltproblematik mit allem, was dazugehört. Diese Themen fokussieren sich heute auf die Europabrücke.“



Herbert Salcher (ehemaliger SPÖ-Finanz- und Gesundheitsminister): „Ich glorifiziere den Bau der Europabrücke keinesfalls. Es war immer klar, dass es für die Autobahntrasse im Wipptal entweder einen Tunnel oder eine Brücke benötigt. Die Europabrücke ist ein reiner Zweckbau für die verkehrstechnische Nord-Süd-Verbindung. Letztlich war sie im Vergleich mit den damaligen Bauten lediglich etwas größer und technisch sicher eine gewisse Herausforderung.“



Fritz Gurgiser (Transitforum-Chef): „Für mich war die Europabrücke nie ein Feinbild. Weil eine Brücke nichts dafür kann, wenn die Politik keine vernünftigen Rahmenbedingungen für den Verkehr zusammenbringt. Wir haben auf der Brücke mit unseren Versammlungen die größten Erfolge gefeiert und Zeichen gesetzt, dass man so mit dem Alpenraum nicht umgehen darf. Und wir haben dafür gesorgt, dass wir heute keine achtspurigen Autobahnen durch unser Land haben.“



Josef Margreiter (Tirol Werbung): „Die Europabrücke hat sich im Laufe der Jahrzehnte von einem Bauwerk, das für die Errungenschaften der Technik stand und Leben symbolisiert hat, zum Prügeln rund ums Thema Verkehr gewandelt. Ich versuche das anders zu sehen: Die Europabrücke hat Millionen von Menschen auf einem der besten Wege über die Alpen gebracht. Sie markiert ein starkes Stück Tirol und ist dadurch auch Bühne für den Weg in ein wunderschönes Land.“



Hubert Rauch (Bürgermeister Steinach): „Für die Gemeinden des Wipptales war der Zustand vor dem Bau der Autobahn durch den Verkehr im Ort nicht mehr tragbar. Bei allen heute bekannten Nachteilen hat die Autobahn diese Gemeinden damals sehr entlastet. An die Bauzeit der Europabrücke erinnere ich mich gut. Damals haben wir als Hauptschüler mit einem engagierten Lehrer einen Radausflug zur Baustelle gemacht und uns die gewaltigen Pfeiler angeschaut.“



Jürgen Bodenseer (Wirtschaftskammer-Präsident): „Die Europabrücke ist für mich so etwas wie die in Beton gegossene Klammer der Euregio – also von Nordtirol, Südtirol und dem Trentino. Da fallen mir außerdem die Schlagworte Tourismus und Wirtschaft ebenso ein wie Lkw und Transit, die ich jetzt ganz bewusst nicht an erster Stelle genannt habe. Denn über die Brücke fahren nicht nur Lastwagen, sondern auch heimische und ausländische Urlauber in Richtung Italien.“