Das Geheimnis der Reichsbrücke

Vor 20 Jahren – am 1. August 1976 – stürzte mit der Reichsbrücke ein Wahrzeichen Wiens e
Es gibt Augenzeugen, die bis heute daran zweifeln, daß Materialermüdung schuld an der Katastrophe war. Denn sie haben merkwürdige Zufälle und Beobachtungen nicht vergesse

report ALWIN SCHÖNBERGER

Als es passiert, steht Friedrich Fürst im Morgengrauen neben seinem VW-Käfer. Auf der Auffahrt zur Wiener Reichsbrücke war der Wagen plötzlich mit einem Defekt ausgerollt. Jetzt bemüht sich ÖAMTC-Pannenfahrer Franz Andras, den Schaden zu beheben.

Es ist 4.59 Uhr, als ein ohrenbetäubendes Krachen die Stille des jungen Sonntags über dem Handelskai zerreißt und der Boden zu vibrieren beginnt. Entsetzt schaut sich VW-Fahrer Fürst, damals 19, um – und beobachtet Unvergeßliches: „Die Brücke hat richtige Wellen geschlagen, wie ein Teppich, den man ausschüttelt."

In Panik rennt er los. Weg von der Donau, weg von herabdonnernden Stahlteilen und zerfetzten Oberleitungen, aus denen Funken sprühen, läuft Friedrich Fürst um sein Leben. Mit einem gewaltigen Satz über aufbrechenden Asphalt rettet er sich schließlich auf sicheres Pflaster. ÖAMTC-Helfer Andras schafft die Flucht von der Zufahrt nicht und verschanzt sich vor dem Trümmerregen in seinem Auto.

Morgengrauen. Am 1. August 1976 stürzte die Reichsbrücke in die Donau – 21 Tage, bevor das einstige Wiener Wahrzeichen hundert Jahre alt geworden wäre. Der 22jährige Techniker Karl Kretschmer fiel dabei mit seinem Ford Transit in den Fluß und starb. Auch ein Bus der Linie 26A landete in den Fluten – zum Glück aber noch ohne Fahrgäste; Chauffeur Emmerich Volcamsek kam mit leichten Verletzungen davon. Sonst war die Brücke zum Zeitpunkt der Katastrophe menschenleer. Der Pannenfahrer Andras wurde später von der Feuerwehr von der havarierten Auffahrt geborgen.

Ursache des Unglücks laut behördlicher Untersuchung: Materialermüdung. Damit wurde der Akt geschlossen – für manche eine Akte X bis heute, weil es für sie beim Brückentod nicht mit rechten Dingen zugegangen ist.

Tatsächlich gab es vor dem Crash zumindest merkwürdige Zufälle und rätselhafte Wahrnehmungen von Zeugen, die 20 Jahre danach noch heftig an der offiziellen Erklärung zweifeln. Aus Angst, als Spinner belächelt zu werden, haben sie ihre Skepsis jedoch nie an die große Glocke gehängt. Aber die Erinnerung an Ungereimtheiten damals ist ihnen ebenso frisch wie unheimlich.

So bekam zum Beispiel der Portier eines Zeitungsverlags am 31. Juli 1976 knapp vor Mitternacht einen mysteriösen Anruf. Die Message: „Morgen, gegen fünf Uhr früh, wird die Reichsbrücke verschwinden und Wien größte Unglück der Na kriegsgeschichte erleide Die Polizei hat den anonym Tip protokolliert, die Erm lungen brachten aber k verwertbares Ergebnis.

Ampeln auf Rot. Unerklärlich au was Hannes Färber als Busf rer der Linie 27A an der Kr zung Engerthstraße/Lassal straße vor der Reichsbrücke lebte: Kurz vor dem Einst standen die Ampeln dort für le Fahrtrichtungen auf Rot und das mehrere Minuten la Seltsam für den Berufscha feur überdies, daß die Kre zung überhaupt geregelt w Denn aus täglicher Erfahru weiß er: Um diese Zeit müßt die Lichtzeichen gelb blinke weil die Umschaltung w Nachtbetrieb auf dreiphasi Anzeige erst um fünf Uhr folgte. Da aber lag die Reich brücke bereits im Wasser. „ mand wollte verhindern",

Färber überzeugt, „daß die Brücke befahren wird."

Ein weiterer Hinweis auf inszeniertes Geschehen für den Augenzeugen, daß am Katastrophentag schon in der Garage in der Engerthstraße nichts war wie sonst. „Weil die Busse der Frühschicht als erste ausfahren", erzählt Färber, „stehen sie in der Garage immer ganz vorn." Entsprechend sauer waren er und sein Kollege Emmerich Volcamsek, als sie bei Dienstantritt sahen, daß ihre Brummer in der hintersten Reihe geparkt waren. „Wir haben geflucht und gut zehn Minuten rangiert, bis wir die Autos draußen hatten."

Eine Verspätung, die gereicht hätte, die Linienbusse 26A und 27A im entscheidenden Augenblick von der Reichsbrücke fernzuhalten. Doch die beiden Fahrer versuchten die verlorene Zeit aufzuholen und gaben Gas. Färber: „Wir haben ordentlich draufgedrückt und sind unterwegs aus Hetz auch ein paarmal um die Wette gefahren."

Volcamsek machte dabei zwei schwere Fehler. Der eine: Statt die erste Station seiner Route vorschriftsmäßig über die Praterbrücke anzufahren, nahm er den schnelleren Weg über die Reichsbrücke. Der zweite: Die letzte Ampel davor überfuhr Volcamsek bei Rot – angeblich versehentlich, vermutlich aber aus Übermut in der Hitze der Wettfahrten.

Folge: Während Chauffeur Färber an der Kreuzung stoppte und sich über die Lichtzeichen wunderte, brauste sein Kollege direkt ins Verhängnis. Bestimmung vielleicht. Andererseits wäre sie dem Gelenksbus 26A sicher erspart geblieben, hätte Lenker Volcamsek nicht gleich mehrere Bestimmungen mißachtet.

Unglück im Unglück. Spannend, so gesehen, daß auch das einzige Todesopfer beim Einsturz Pech im Pech hatte. Denn Karl Kretschmer, in einem blauen Ford Transit von der Leopoldstadt nach Kagran unterwegs, hat an der Auffahrt zur Brücke angehalten, als er den VW mit der Panne sah, und Friedrich Fürst Hilfe angeboten. Als der ÖAMTC kam, fuhr Kretschmer weiter. Wenige Augenblicke später stürzte er ab.

Hohn des Schicksals: Wäre der Straßenkamerad nicht stehengeblieben, hätte er die Donau bereits übersetzt gehabt, als die Straße wegbrach. Gleichzeitig war Kretschmer aber auch einen Deut zu früh dran. Nur drei Minuten später hätte ihn die rote Ampel an der Kreuzung Engerthstraße/Lassallestraße aufgehalten – und wie Busfahrer Hannes Färber vor der Katastrophe bewahrt.

Ein Argument mehr für mißtrauische Zeitgenossen, hinter dem K. o. der Reichsbrücke Drahtzieher zu vermuten. Dubios für Spürnasen angesichts des offiziellen Berichts (der rechte Brückenpfeiler auf Kagraner Seite hatte Betonschäden und knickte weg) allein schon, warum das brüchige Bauwerk dem Druck zur Hauptverkehrzeit standgehalten haben sollte, um dann im Morgengrauen nahezu unbelastet einzustürzen. Verdächtiger aber noch der glatte Ablauf des großen Krachs mit bloß einem Toten und einem Verletzten – und die sind nur durch Verkettung nicht berechenbarer Umstände zu Opfern geworden.

Dunkle Mächte im Spiel also, nicht höhere Gewalt? Etwa, weil die niedere Lage der alten Brücke den U-Bahn-Bau erheblich erschwert und die Errichtung der Staustufe Freudenau unmöglich gemacht hätte?

Die dran glauben wollen, wie ein mit Busfahrer Färber befreundeter Zivilingenieur, führen weitere Delikatessen ins Treffen. Zum Beispiel die Geschichte vom Bundesheer-Offizier, der als Gutachter mit dem Einsturz befaßt war und zwei Monate später von seiner Frau daheim in der Garage tot aufgefunden wurde: erhängt, laut Obduktion allerdings auch mit gebrochenen Armen und Wasser in den Lungen.

Teuflischer Plan. Übel auch, was die Gemahlin unmittelbar davor erlebte: Ein Anrufer hatte ihr mitgeteilt, ihre Mutter läge im Spital. Ein schlechter Scherz, wie sich rasch zeigte, als die Frau zum Krankenhaus fuhr. Dafür hing zu Hause dann ihr Ehemann leblos am Strang.

Oder die Geschichte des heute 84jährigen Architekten, der nach dem Unglück zur Donau fuhr und die Ruine inspizierte. Dabei will der Fachmann festgestellt haben, daß die „Auflager" der Brücke verfärbt waren. Seine Schlußfolgerung – schadhafter Stahl, nicht brüchiger Beton – wurde von der Untersuchungskommission barsch abgeschmettert.

Ein indirektes Opfer der Ereignisse vor 20 Jahren kann über gewagte Spekulationen nur noch müde lächeln. Er habe, erinnert sich Fritz Hofmann, der nach dem Einsturz der Reichsbrücke als Wiener Planungsstadtrat zurücktreten mußte, einst derart viele Hinweise auf Sabotage erhalten, daß es umöglich war, jeden zu überprüfen. Und mit der Zeit kam dem Politiker auch der Glaube an den Wahrheitsgehalt solcher Infos abhanden.

Für die Schar der Verschwörungstheoretiker verständlich, denn auch ihnen ist klar, daß alle ihre Verdachtsmomente und Überlegungen im Puzzle noch lange kein rundes Bild ergeben. Aber seltsam sei doch, meint Busfahrer Hannes Färber, „daß diesen Dingen nie nachgegangen worden ist." Und solange ihn kein Ermittler mit Fakten überzeugt, ist für den Augenzeugen die Wahrheit weiterhin irgendwo da draußen. ▲

IMSTURZ STATT EINSTURZ. Die Augenzeugen ranz Andras (li.) und Friedrich Fürst, beide knapp em Tod entronnen, glauben an Verschwörung

Stürzte die Brücke ein, weil die niedere Lage die Errichtung der Staustufe Freudenau unmöglich gemacht hätte?