

Wiener Häfen

Historischer Überblick in Zeitschnitten

Seminar: Städtebau 2 – Wien im Fluss 260.428, Sommersemester 2016
E260 Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Verfasser: Nikolaus Punzengruber 1326500
Betreuer: Dipl.-Ing. Mag. phil. Friedrich Hauer

Inhalt

Einleitung.....	1
16. Jahrhundert: Flottenstützpunkt und Handelshafen am Wiener Arm	2
1830: Der Wiener Arm, der Wiener Neustädter Kanal und erste Dampfschiffe in den Auen.....	6
1912: Nach der Regulierung: Strom- und Winterhafen.....	11
1939 bis heute: Nationalsozialistisches Erbe, Yachten und hochmoderne Umschlagplätze	15
Schluss.....	18
Bibliographie	19
Abbildungsverzeichnis	19

Einleitung

Die folgende Arbeit entstand im Seminar *Städtebau 2 - Wien im Fluss* im Sommersemester 2016 an der Technischen Universität Wien. Ziel ist ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Flusshäfen und Anlegestellen Wiens in einem Zeitraum vom 16. Jahrhundert bis heute. Das Thema „Hafen“ erschien mir insofern interessant, als diese hochtechnisierten, von Industrie und Handel geprägten, teilweise abgeschotteten urbanen Räume Berührungspunkte zwischen Stadt und Fluss bilden. Die Untersuchung der Morphologie dieser für den Metabolismus einer Stadt bis heute noch bedeutsamen Orten ist ein Teil dieser Arbeit. Am Beispiel „Hafen“ wird der geschichtliche Wandel des Verhältnisses Gesellschaft und Natur im Allgemeinen und im Speziellen die Nutzungsanforderungen der Stadt an die Donau besonders deutlich. Als Herangehensweise an das Thema und Grundlage für den textlichen Teil habe ich die Erstellung digitaler Karten auf Basis historischer Bild- und Textquellen gewählt, von denen Martin Schmid's Artikel „Stadt am Fluss: Wiener Häfen als sozionaturale Schauplätze von der Frühen Neuzeit bis nach dem Zweiten Weltkrieg“ an dieser Stelle besonders hervorgehoben sei. Die dargestellten Zeitpunkte haben sich einerseits aufgrund signifikanter städte- und wasserbaulicher Änderungen im Wiener Raum, andererseits aus dem bereits vorhandenen digitalen Kartenmaterial zur Rekonstruktion der Flusslandschaft ergeben.

16. Jahrhundert: Flottenstützpunkt und Handelshafen am Wiener Arm

Wien war mit kurzer Unterbrechung ab Mitte des 16. Jahrhunderts wichtigste Residenzstadt der Habsburger, also bedeutend genug um nicht den Launen der hochdynamischen Flusslandschaft im Norden und Nordosten der Stadt schutzlos ausgeliefert zu sein. Der Umgang der Stadt mit der Donau glich, wie Schmid treffend beschreibt, einem Balanceakt.¹ Einerseits musste die wichtigste Versorgungsader Wiens, der damals als Wiener Arm bezeichnete heutige Donaukanal schiffbar bleiben, andererseits die Stadt vor verheerenden Hochwässern und Eisstößen geschützt werden. Obwohl ein Anlegen, Be- und Entladen der Holzboote und Schiffe in der frühen Neuzeit in der gesamten Auenlandschaft möglich war, kann der Wiener Arm also durchaus als erster Hafen der Stadt angesehen werden. Er bot eine große Zahl von Anlegemöglichkeiten sowie den Schiffen ausreichend Schutz.²

Häufig wurden diese Donauzillen und Flöße, die nur nauwärts, also stromabwärts fuhren, vor den Toren Wiens zerlegt und als Bau- und Brennholz weiterverkauft. Die Holzlagerstätten auf dem Glacis in der Rossau sind auf den Vogelschauen Jacob Hufnagels und Folbert van Alten-Allensgut ersichtlich (Abb. 4). Die Zillen konnten am großteils unverbauten Ufer des Wiener Arms anlegen beziehungsweise an Land gezogen werden. Erste Ufermauern wurden im Bereich des heutigen Schwedenplatzes errichtet.

Größere Schiffe waren der Habsburgischen Donauflotte vorbehalten. Diese wurden vom 16. bis ins späte 18. Jh. in den Streitschiffwerften der kaiserlichen Armee direkt am Wiener Arm konstruiert. Das erste, um 1500 auf der Insel „Unterer Werd“, der heutigen Leopoldstadt, errichtete Arsenal fiel der Ersten Türkenbelagerung im Jahr 1529 zum Opfer. Daraufhin ließ Ferdinand I. im „Oberen Werd“ eine neue Werft errichten. Sie ist am Wolmuet-Plan in der rechten unteren Bildecke verzeichnet (Abb. 1). Bereits 1561 wurde diese der Stadt Wien übergeben, die sie weiterhin als Schiffsanlegestelle nutzte. Das dritte Arsenal wurde im Zuge der Erweiterung der Stadtbefestigung innerhalb der neuen Mauern errichtet, und bis ins 18. Jahrhundert für den Kriegsschiffbau genutzt.³ Ein schmaler Kanal verband die Werft mit dem Wiener Arm. Fortwährend von Verlandung bedroht, bildete dieser eine Schwachstelle der Stadtbefestigung. Im Jahre 1619 soll während der protestantischen Proteste im Inneren Burghof, Henry Dampierres Reiterei durch den seichten Kanal in die Stadt eingedrungen und Ferdinand II. zu Hilfe gekommen sein.⁴ Später wurde der kaiserliche Schiffsbauplatz ans Fahnenstangenwasser und anschließend nach Korneuburg verlegt.⁵

Die Auenlandschaft war in der frühen Neuzeit auch Ort herrschaftlicher Repräsentation. Im Jahre 1563 legte der in Frankfurt zum römischen Kaiser gekrönte Maximilian II. in Wien an (Abb. 3). Die Auen boten genug Platz für eine groß inszenierte Heerschau. Auch wurden dort Kampfspiele, Seeschlachten und Eroberungen künstlich aufgebauter Burgattrappen aufgeführt.⁶

¹ Martin Schmid, „Stadt Am Fluss: Wiener Häfen Als Sozio-Naturale Schauplätze von Der Frühen Neuzeit Bis Nach Dem Zweiten Weltkrieg,“ in *Orte Der Stadt Im Wandel Vom Mittelalter Zur Gegenwart: Treffpunkte Verkehr Und Fürsorge (= Beiträge Zur Geschichte Der Städte Mitteleuropas, 24)*, ed. Walter Schuster Lukas Morscher, Martin Scheutz (Innsbruck: Innsbrucker Studienverlag, 2013), 275–312. S 279

² Ibid. S 279, Für weitere Informationen zum Thema historische Flussmorphologie und wasserbauliche Maßnahmen verweise ich auf: Severin Hohensinner et al., „Changes in Water and Land: The Reconstructed Viennese Riverscape from 1500 to the Present,“ *Water History* 5, no. 2 (July 3, 2013): 145–72

³ Richard Perger, *Strassen, Türme und Basteien: Das Strassennetz der Wiener City in seiner Entwicklung und seinen Namen: Ein Handbuch* (F. Deuticke, 1991), S 14

⁴ „Wien Geschichte Wiki - Henry Duval Dampierre,“ 2014,

https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Henry_Duval_Dampierre. 04.06.16

⁵ Kurt Schäfer, *Historische Schiffe in Wien* (Wien: NWV, Neuer Wiss. Verl., 2002). S 37

⁶ Ibid. S 27

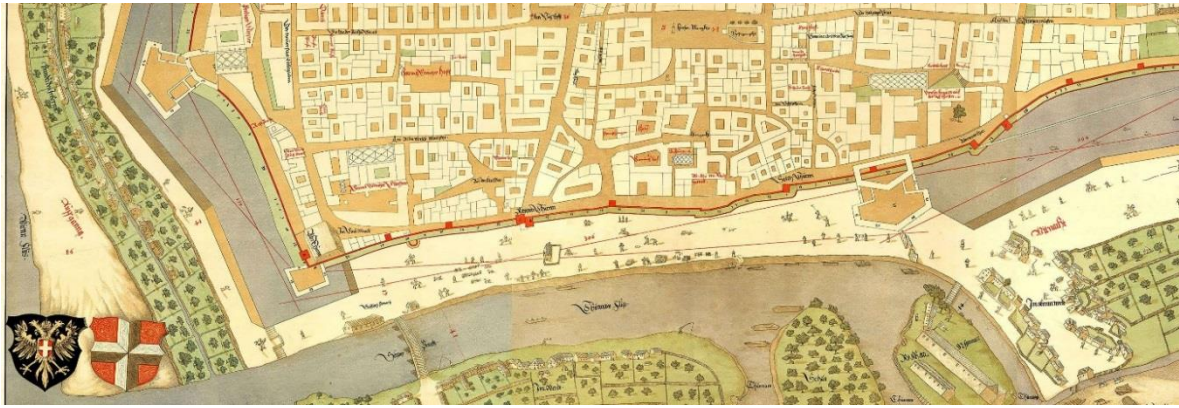


Abb. 1 Ausschnitt des Stadtplans von Bonifaz Wolmuet zwischen der Wienflussmündung und der Alserbachmündung, Blickrichtung ca. von NNO 1547



Abb. 2 Ausschnitt der Vogelschau von Jacob Hoefnagel zwischen Biberbastei (links) und Neutorbastei (rechts), Blickrichtung ca. von NNO, 1617

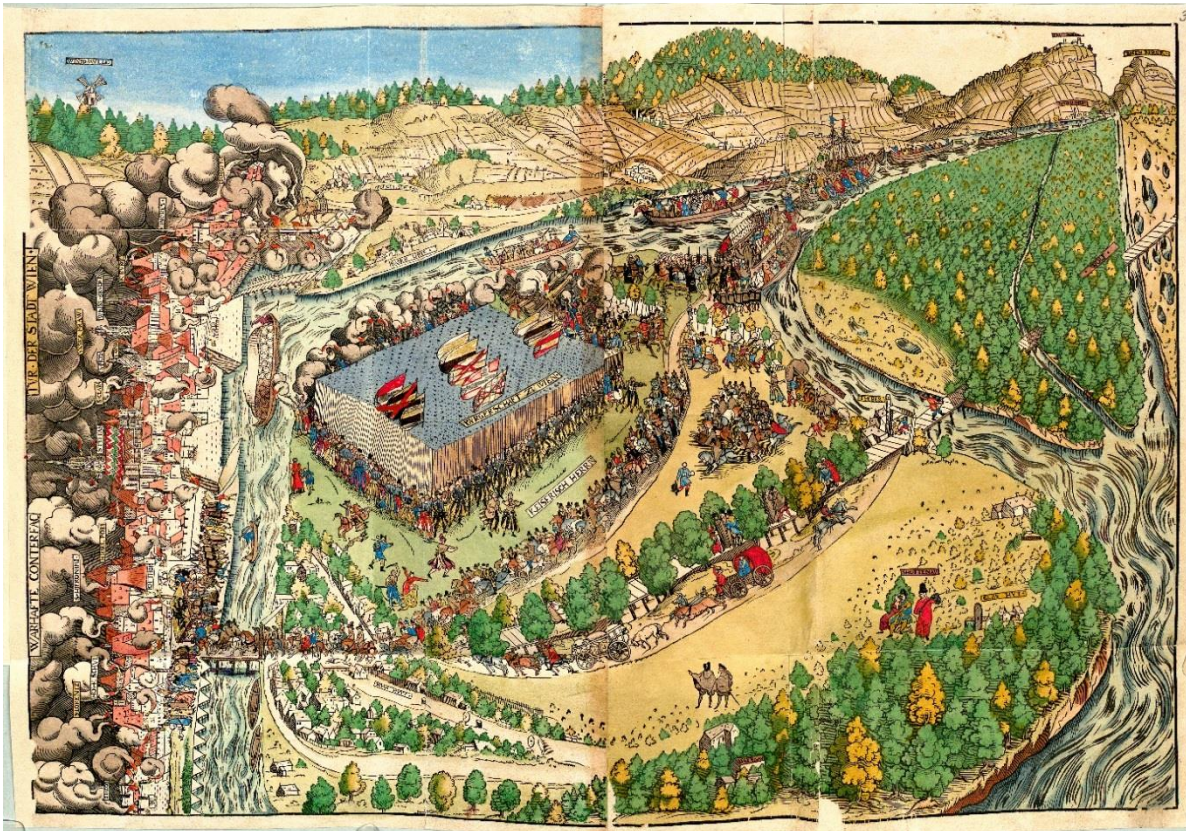


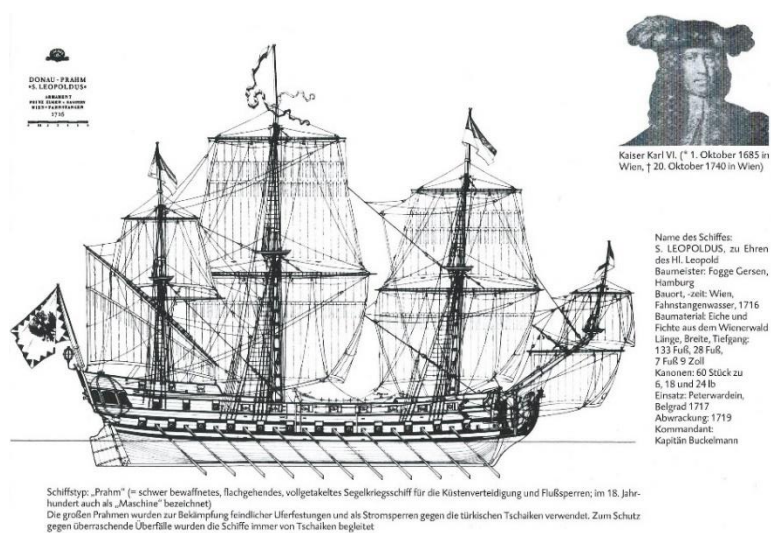
Abb. 3 Ankunft von Maximilian II. in Wien zu Schiff auf der Donau, Donat Hübschmann, Holzschnitt, 1563



Abb. 4 Ausschnitt der Vogelschau von Folbert von Alten-Allen, 1683



Abb. 5 Kampfspiel mit Burgattrappe, 1671



DONAU-KRIEGSSCHIFF
S. LEOPOLDUS
BREMERT
1716
7193
226

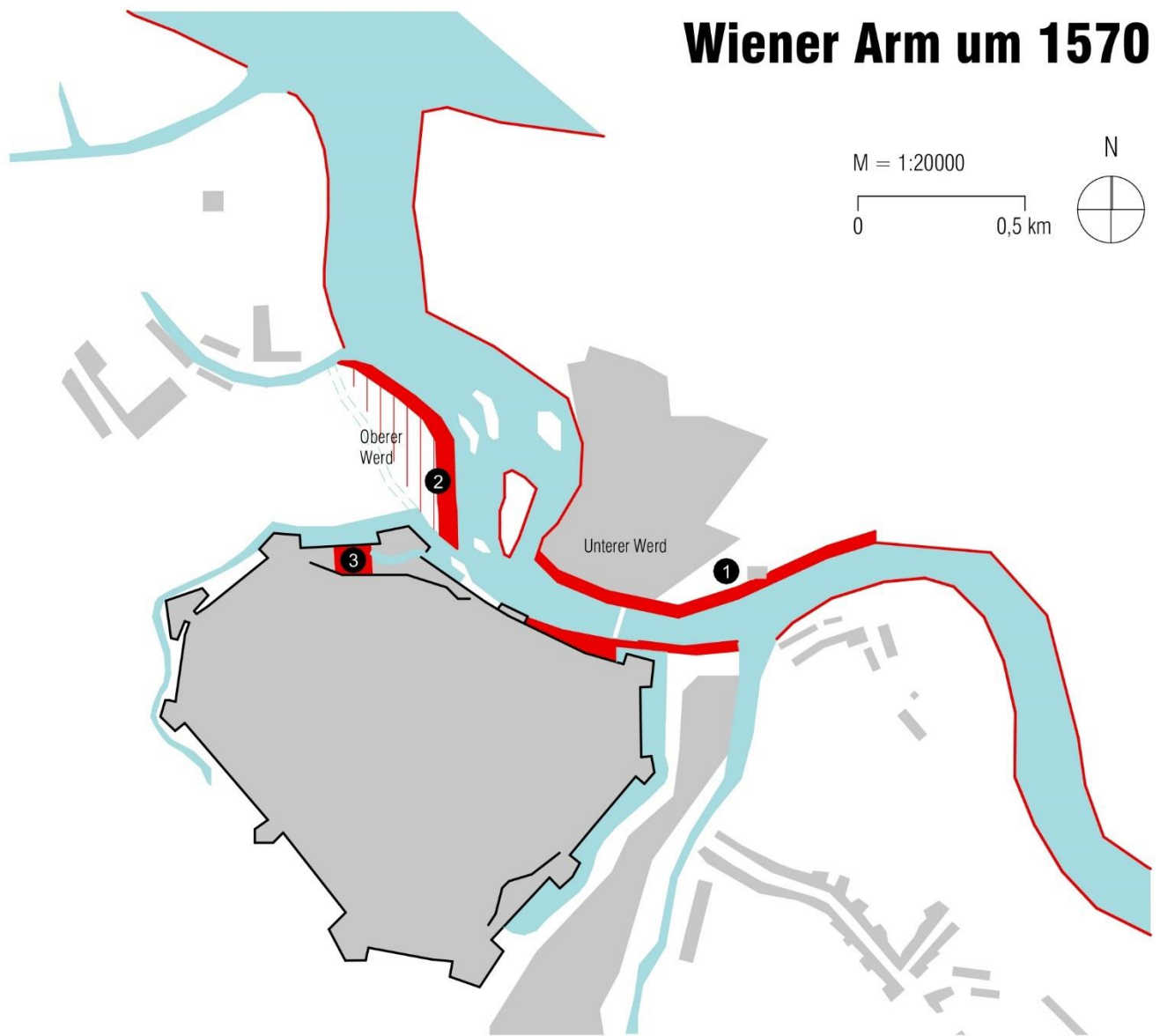
Kaiser Karl VI. (* 1. Oktober 1685 in Wien, † 20. Oktober 1740 in Wien)

Name des Schiffes:
S. LEOPOLDUS, zu Ehren
des H. Leopold
Baumeister: Fogge Gerson,
Hamburg
Bauer: zeitl. Wien,
Fahstangenwasser, 1716
Baumaterial: Eiche und
Fichte aus dem Wienerwald
Länge, Breite, Tiefgang:
133 Fuß, 28 Fuß,
7 Fuß 9 Zoll
Kanonen: 60 Stück zu
6, 18 und 24 lb
Einrutz: Pösterwartin,
Belgrad 1717
Abwrackung: 1719
Kommandant:
Kapitän Buckelmann

Schiffstyp: „Prahm“ (= schwer bewaffnetes, flachgehendes, vollgetakeltes Segelkriegsschiff für die Küstenverteidigung und Flußsperrn; im 18. Jahrhundert auch als „Muschis“ bezeichnet)
Die großen Prahmen wurden zur Bekämpfung feindlicher Uferfestungen und als Stromsperrn gegen die türkischen Tschalken verwendet. Zum Schutz gegen überraschende Überfälle wurden die Schiffe immer von Tschalken begleitet

Abb. 6 S. Leopoldus, Kaiserliches Donaukriegsschiff, frühes 18. Jh.

Wiener Arm um 1570



- ① ungefähre Lage des Streitschiffarsenals 1500-1529
- ② ungefähre Lage des Streitschiffarsenals 1529-1561, später Schiffsanlegestelle der Stadt Wien
- ③ Streitschiffarsenal 1561-1768
- stadtnahe Länden am Wiener Arm, Anlegestellen für Flöße und Zillen
- ▤ Holzlager

Abb. 7 Wiener Arm 1570

1830: Der Wiener Arm, der Wiener Neustädter Kanal und erste Dampfschiffe in den Auen

Die Karte des Wiener Arms zeigt die Veränderungen seit 1570. Die Leopoldstadt ist ebenso wie die Vorstädte außerhalb des Glacis bereits dicht bebaut. Die Länden des Wiener Arms, der nun mitten durch die deutlich größere Stadt fließt, sind wichtige Anlegestellen und Handelsplätze und erfüllen alle Funktionen eines Hafens. Den zentralen Abschnitt, das sogenannte *Schanzl* beschreibt der Historiker Peter Payer wie folgt:

„Zu einer für die Versorgung der Wiener Bevölkerung zentralen Uferzone hatte sich das unterhalb der Basteien, zwischen der heutigen Augarten- und der Schwedenbrücke gelegene *Schanzl* entwickelt. Hier fand der bekannte *Schanzlmarkt* statt, wo Obst, Gemüse und Salz, aber auch Geflügel und Fische zum Verkauf kamen. Ersteres wurde in riesigen Zillen auf dem Wasserweg aus Oberösterreich oder der Wachau herantransportiert. Auf dem neben dem Naschmarkt wichtigsten Wiener Markt herrschte vor allem in den Monaten August bis Oktober, wenn der Verkauf vor- und nachmittags gestattet war, geschäftiges Treiben.“⁷

Adolph Schmid, verdeutlicht 1833 in seinem Buch „Wien, wie es ist“ das dichte Treiben am Wiener Arm. Auffallend ist in dieser Quelle die klare Trennung der unterschiedlichen Handelsgüter und Schiffstypen entlang des Flusses.

„Da alle Schiffe durch diesen Kanal gehen, sowohl abwärts, als die »Gegenzüge« aufwärts, so fehlt es nie an den mannigfaltigsten Szenen, welche die häufigen Stockungen in dem stark versandeten Fahrwasser noch vermehren. Von Nußdorf, wo der Kanal beginnt, bis zur oberen Kettenbrücke legen die Holzschiffe an, mit deren Ausladen ein eigenes kräftiges, aber rohes Völkchen, die *Holzscheiber*, beschäftigt ist. Von dort abwärts bis zur Ferdinandsbrücke ist der berühmte *Schanzl*, wo die Obst-, Gemüse- und Salz-Zillen landen. Weiter bis zur Franzensbrücke laden die Getreide und Kälberschiffe aus; auch ist dort der Standort der ungarischen und türkischen Schiffe, oft von sehr bedeutender Größe. Von hier an bis weit unter die Sophienbrücke stehen leere Schiffe zu weiterer Versendung oder zum Verkaufe.“⁸

Östlich der Mündung des Wienflusses befand sich seit 1803 das Hafenbecken des Wiener Neustädter Kanals. Da Holz als Heizmittel im ausgehenden 18. Jh. von immer weiter entfernten Wäldern in die Stadt gebracht werden musste und dadurch zunehmend teurer wurde, sollte auf dem Kanal als Alternative Kohle aus dem westlichen Ungarn unter geringen Transportkosten nach Wien gebracht werden. Ersten Plänen zufolge sollte der Kanal sogar Wien mit der Adria bei Triest verbinden. Realisiert wurde bis 1810 der Abschnitt zwischen der Hauptstadt und der damaligen ungarischen Grenze auf der Pötttschinger Höhe im heutigen Burgenland. Die Ausführung mit 50 Schleusen, die einen Höhenunterschied von 100 Metern überwinden, kann aufgrund der wechselnden Höhenlage des Geländes als technische Meisterleistung betrachtet werden. Die Kohletransporte erwiesen sich als teurer als erwartet, weil der Kanal nicht bis Ödenburg ausgeführt wurde und daher Pferdefuhrwerke den Rohstoff bis nach Pötttsching transportieren mussten. Aufgrund staatlicher Misswirtschaft wurde der Kanal zwischen 1822 und 1871 verpachtet und

⁷ Peter Payer, „Der Wiener Donaukanal. Alltagskulturelle Bedeutung und Imagewandel,“ *WGBL* 66 4 (2011): 151–72. S 152

⁸ Adolph Schmidl, *Wien wie es ist - Ein Gemälde der Kaiserstadt und ihrer nächsten Umgebungen in Beziehung auf Topographie, Statistik und geselliges Leben, mit besonderer Berücksichtigung wissenschaftlicher Anstalten und Sammlungen nach authentischen Quellen dargestellt* (Wien: Carl Gerold, 1833). S 10

anschließend verkauft. 1848 musste das erste Hafenbecken, an dessen Ufern gewaltige Mengen Holz lagerten (Abb. 10), dem heutigen Bahnhof Wien Mitte weichen. Über einem zweiten Hafen beim Rennweg (vgl. die Bezeichnung Hafenstraße) wurde 1879 der Aspernbahnhof errichtet. Die Bahntrasse folgt bis heute dem ehemaligen Verlauf des Kanals.⁹

Das Beispiel des Wiener Neustädter-Kanals zeigt anschaulich, wie „im Stadtraum mit seinen einander überlagernden Schichten die Trassen des Wasser- und des Schienentransports einander überlappten und [...] in die Quere kamen.“¹⁰ Die Eisenbahn kann also als größte Konkurrenz des Schiffstransports im 19. Jh. gesehen werden.

Aber die neue Technologie im 19. Jahrhundert hielt auch in Form der Dampfmaschine in den Schiffbau Einzug. Erste Personendampfer der 1829 gegründeten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG) legten im Donaukanal nahe der Wienmündung, die als Wendebassin diente, in Richtung Pressburg ab. An dieser Stelle ließ die bis zum 1. Weltkrieg höchst erfolgreiche DDSG um 1850 ihr Direktionsgebäude errichten.¹¹ Weitere Anlegestellen befanden sich weit außerhalb des Stadtzentrums und waren mit Pferdeomnibussen und kleineren Booten erreichbar. Schon um 1830 nahm die „Franz I.“ die Linienschiffahrt nach Pressburg von einem Altarm nahe des Lusthauses im Prater auf. Die „Maria Anna“ lief ab 1837 in der Nähe der Ausmündung des Donaukanals bei Nußdorf regelmäßig gen Linz aus. Ihr mussten im heutigen Strudengau noch Ochsen vorgespannt werden. Eine weitere wichtige Anlegestelle befand sich im Bereich des kleinen Gänsehäufels in Kaisermühlen.¹²



Abb. 8 Obstmarkt am Schanzl, etwas unterhalb der Augartenbrücke

⁹ Fritz Lange, *Von Wien Zur Adria - Der Wiener Neustädter Kanal* (Erfurt: Sutton Verlag, 2003). S 8 f

¹⁰ Martin Schmid, „Stadt Am Fluss: Wiener Häfen Als Sozio-Naturale Schauplätze von Der Frühen Neuzeit Bis Nach Dem Zweiten Weltkrieg.“ S 286

¹¹ Peter Payer, „Der Wiener Donaukanal“ 4, no. 1973 (2011), S 160

¹² Martin Schmid, „Stadt am Fluss ...“ S 288 f



Abb. 8 Blick über das Hafenbecken und Holzlagerstätte des Wiener Neustädter Kanals in Richtung Innenstadt, um 1810

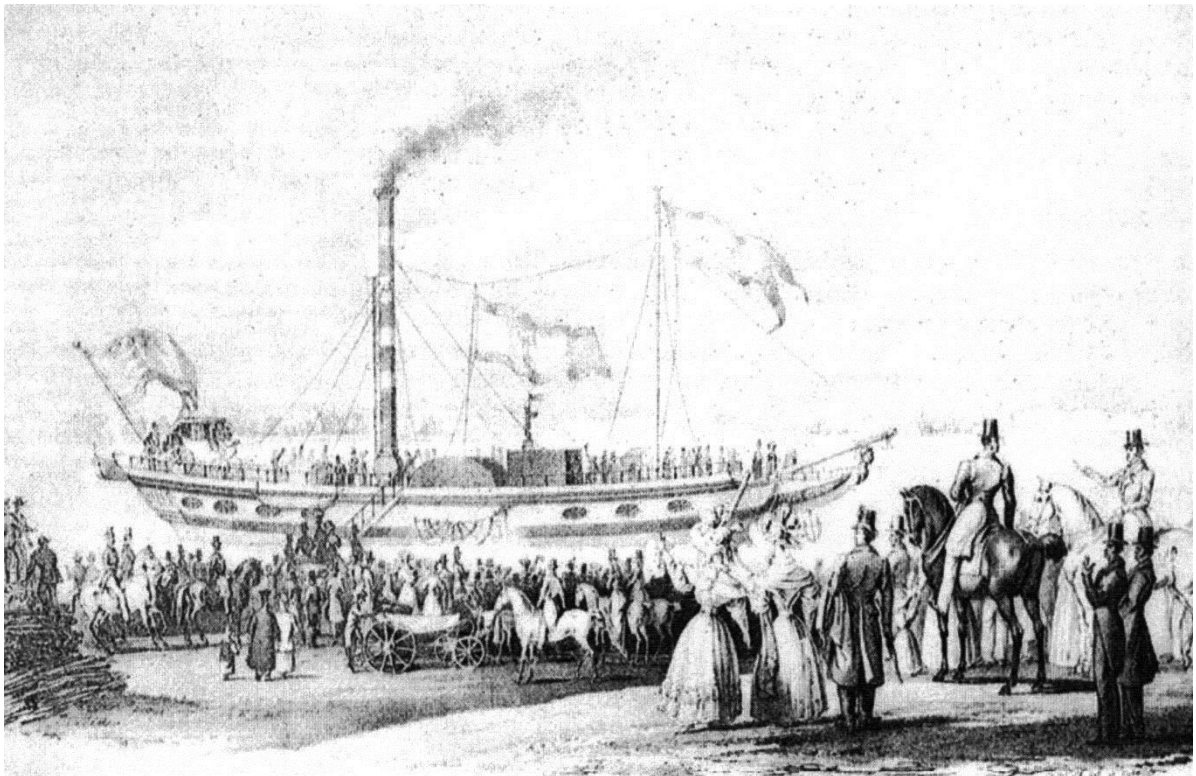
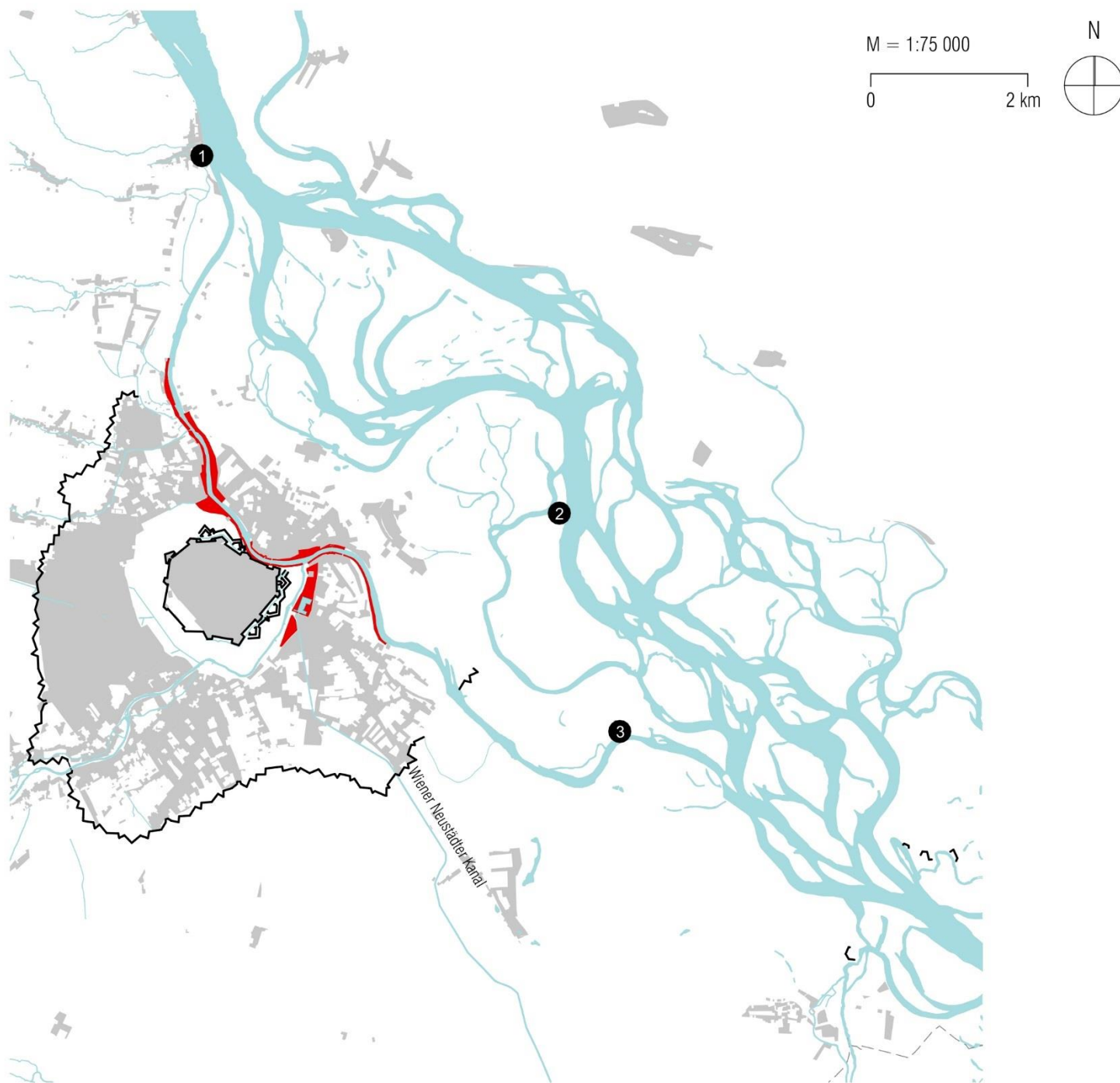


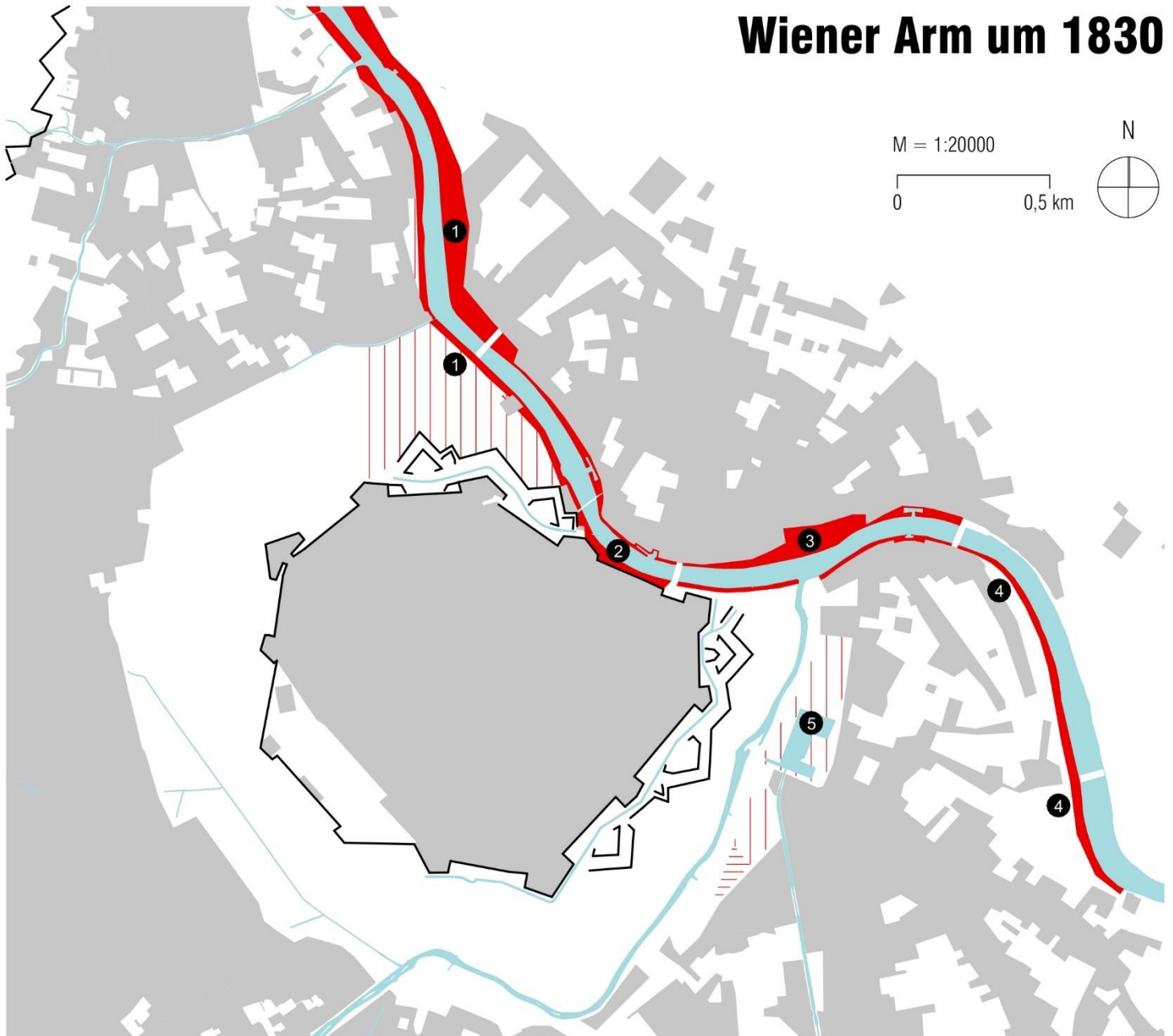
Abb. 9 Die "Franz I." legt nach Pressburg ab, um 1840



- ❶ Anlegestelle der "Maria Anna", erste Dampschiffahrt nach Linz 1837
- ❷ "Dampfschiff-Landungsplatz" am "Kleinen Gänsehäufel", um 1830
- ❸ Landungsplatz der "Franz I", Linienverkehr nach Budapest ab 1830

Abb. 10 Hafenanlagen um 1825

Wiener Arm um 1830



- ① Anlegeplatz für Holzschiffe
 - ② "Schanz" - Landeplatz für Obst-, Gemüse-, Salzzillen
rechtes Ufer: Obst- und Viktualienschiffe
linkes Ufer: Erdäpfel-, Kraut- und Rübenschiffe
 - ③ Getreide- und Kälberschiffe, türkische und ungarische Schiffe
 - ④ leere Schiffe zu Versendung und Verkauf
 - ⑤ Hafenbecken des Wiener Neustädter Kanals
- ▭ Holzlager
- ▭ Steinkohlelager des Wiener Neustädter Kanals

Abb. 11 Wiener Arm um 1830

1912: Nach der Regulierung: Strom- und Winterhafen

Für die in der zweiten Hälfte des 19. Jh. zur Metropole angewachsene Stadt bedeutete die dynamische Flusslandschaft sowohl ständige Gefahr durch fluviale Kräfte als auch Wachstumshindernis. Der Ruf nach tiefgreifenden Veränderungen und völliger Kontrolle der Donau wurde immer dringlicher. Nach langen Diskussionen wurde im Rahmen der ersten Donauregulierung 1870 bis 1875 der sogenannte „Durchstich“ realisiert. Das Hauptgerinne verlief von nun an in einem 280 Meter breiten geradlinigen Bett, das durch ein angrenzendes 450 Meter breites Überschwemmungsgebiet am linken Ufer ergänzt wurde. Schmid beschreibt den bis dahin größten Eingriff in die stadtnahe Flusslandschaft unter Berufung auf Mohilla und Michlmayr wie folgt:

„Der Donaukanal sollte als Schifffahrtsweg und Hafen weiter ausgebaut werden, die Länden des neuen Stromes sollten als Stromhafen zu Stapel- und Umschlagplätzen werden. [...] Der Donaukanal behielt seine Funktion als Hafen für Personenschifffahrt und für die stadtnahe Versorgung mit Holz (das allerdings rapide an Bedeutung verlor) und Lebensmitteln, sein weiterer Ausbau verzögerte sich aber um gut zwei Jahrzehnte. Die Dampfschiffanlegestelle in Kaisermühlen verlor ihre Funktion, als *Alte Donau* war der Hauptarm des 19. Jahrhunderts nun auch baulich von der Donau abgeschnitten. An der rechten Lände des neuen Durchstichs entstand mit dem *Stromhafen* ein ca. 14 Kilometer langer neuer Hafen für den Fracht- und Personenverkehr.“¹³

Dieser Stromhafen diente vorrangig als Schnittstelle zwischen Frachtschiffen und Eisenbahn. Schmid sieht mit seiner Errichtung einen „räumlichen Konzentrationsprozess in Richtung diskreter, eindeutig als „Hafen“ anzusprechender Orte [...] eingeleitet.“¹⁴ Zeitgenössische Abbildungen zeigen Kräne, Elevatoren, Lagerhäuser und Speicherbauten, Anlegestellen, die durch ein dichtes Schienennetz verbunden sind. Jedoch bot, wie in der Denkschrift zur Eröffnung des Freudenuer Hafens im Jahre 1902 erwähnt wird, der Stromhafen keinerlei Schutz vor Eisstößen und Hochwässern. So zerstörte zum Beispiel ein Eisstoß 1880 30 Schiffe in jenem Altarm, der später zum Freudenuer Hafen umgebaut wurde. Die DDSG ließ ihre Flotte daraufhin bis 1897 großteils in der Mündung der Fischa und einem Altarm bei Korneuburg überwintern. Darunter litt logischerweise die Prosperität des Warenumschlags im Spätherbst und Winter. Der nahe der Einmündung des Donaukanals errichtete Winterhafen Freudenuer bot neben bis zu 400 sicheren Anlegestellen auch Lagerstätten, sowie Anbindungen an Schiene und Straße und sollte sich zum Handelshafen entwickeln.¹⁵

Die Anfangsjahre des Stromhafens gestalteten sich schwierig. Matthias Sailer führt dafür in „Der Hafen Wien“ verschiedene Gründe an: Einerseits forcierte die Monarchie den Seehandel in Triest und dessen Anbindung an die Hauptstadt, andererseits machte der „sinnlose Konkurrenzkampf zwischen Wasser und Schiene einen großzügigen Ausbau unmöglich“.¹⁶

Etwa zeitgleich wurde der Hafen Kuchelau nördlich der Stadt errichtet. Ebenfalls in einem Altarm erbaut, war dieser als „Vor- und Wartehafen für die in den Donaukanal einzuschleusenden Schiffe“ gedacht.¹⁷ Trotz seiner Dimensionen dürfte er, wie Schmid vermutet, nie intensiv genutzt worden sein. Die Geschichte des

¹³ Peter Mohilla and Franz Michlmayr, *Donauatlas Wien* (Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, 1996). 7.1, 7.19, zitiert nach Martin Schmid, „Stadt am Fluss ...“ S 292

¹⁴ Martin Schmid, „Stadt am Fluss ...“ S 293

¹⁵ „Der Freudenuer Hafen in Wien - Denkschrift Zur Eröffnung Des Freudenuer Hafens Am 28. October 1902“ (Wien, 1902). S 3 ff

¹⁶ Matthias Sailer, *Der Hafen Wien* (Wien: Verlag Notring der wissenschaftliche Verbände Österreichs, 1959). S 18

¹⁷ „Wien Geschichte Wiki - Hafen Kuchelau,“ 2013, https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Kuchelauer_Hafen. 19.06.16

Areal ist merkwürdig. Die Wiener Nationalsozialisten sollen hier gebadet haben, später wurde dort von der deutschen Wehrmacht eine Marinekaserne gebaut, die nach der Besatzungszeit vom Österreichischen Bundesheer in Kaserne Tegetthoff umbenannt wurde. Sie fungierte als Standort der kleinen österreichischen Donauplotille. Seit der Schließung der Kaserne 2012 befindet sich dort ein Yachthafen.¹⁸

Ende des 19. Jahrhunderts beschloss die Stadt Wien, den Donaukanal zu einem Winter- und Handelshafen auszubauen. Das bereits 1873 errichtete Sperrschiff in Nußdorf schützte das Stadtzentrum zwar vor Hochwässern, aber zur Regulierung des Wasserstands waren weitere Maßnahmen notwendig. Die Ansprüche der modernen Großstadt an das zentrale Gewässer und seine Aufgaben im städtischen Metabolismus waren vielfältig. Der Wasserstand musste von nun an einerseits auf das zunehmend komplexere Kanalsystem, andererseits auf den Schiffs- und Schienenverkehr auf beziehungsweise unmittelbar neben dem Kanal abgestimmt werden. Als weitere Regulierungsmaßnahme wurde daher das „Nadelwehr“ errichtet. Es bestand aus einer Reihe von Holzplanken, durch deren Hinzugabe oder Entfernung die Durchflussmenge des Kanalwassers gesteuert wurde. Die Bedeutung des Projekts zeigt am besten das stadtortartige monumentale Ensemble des von Otto Wagner im Jahr 1899 geplanten Nußdorfer Wehrs. Zwei Bronzelöwen zieren hier prominent die Ausmündung des Donaukanals, der von nun an mit Stützmauern und soliden Kais in sein Bett gezwängt wurde. Nichtsdestotrotz blieb der Ausbau unabgeschlossen. Bis auf das Kaiserbadwehr, das nie in Betrieb ging, wurden keine weiteren Schleusenanlagen errichtet.¹⁹

Im innerstädtischen Bereich intensivierte sich die Nutzung der Uferzone. Der Schanzmarkt wurde ans linke Ufer verlegt, wo er bis 1933 bestand. An seiner Stelle wurden im *Zentral-Fischmarkt* täglich lebende und tote Ware angeliefert und verkauft. Fünf Badeschiffe dienten den Stadtbewohnern zur Erholung.²⁰

¹⁸ Martin Schmid, „Stadt am Fluss ...“ S 296 ff

¹⁹ Ibid.

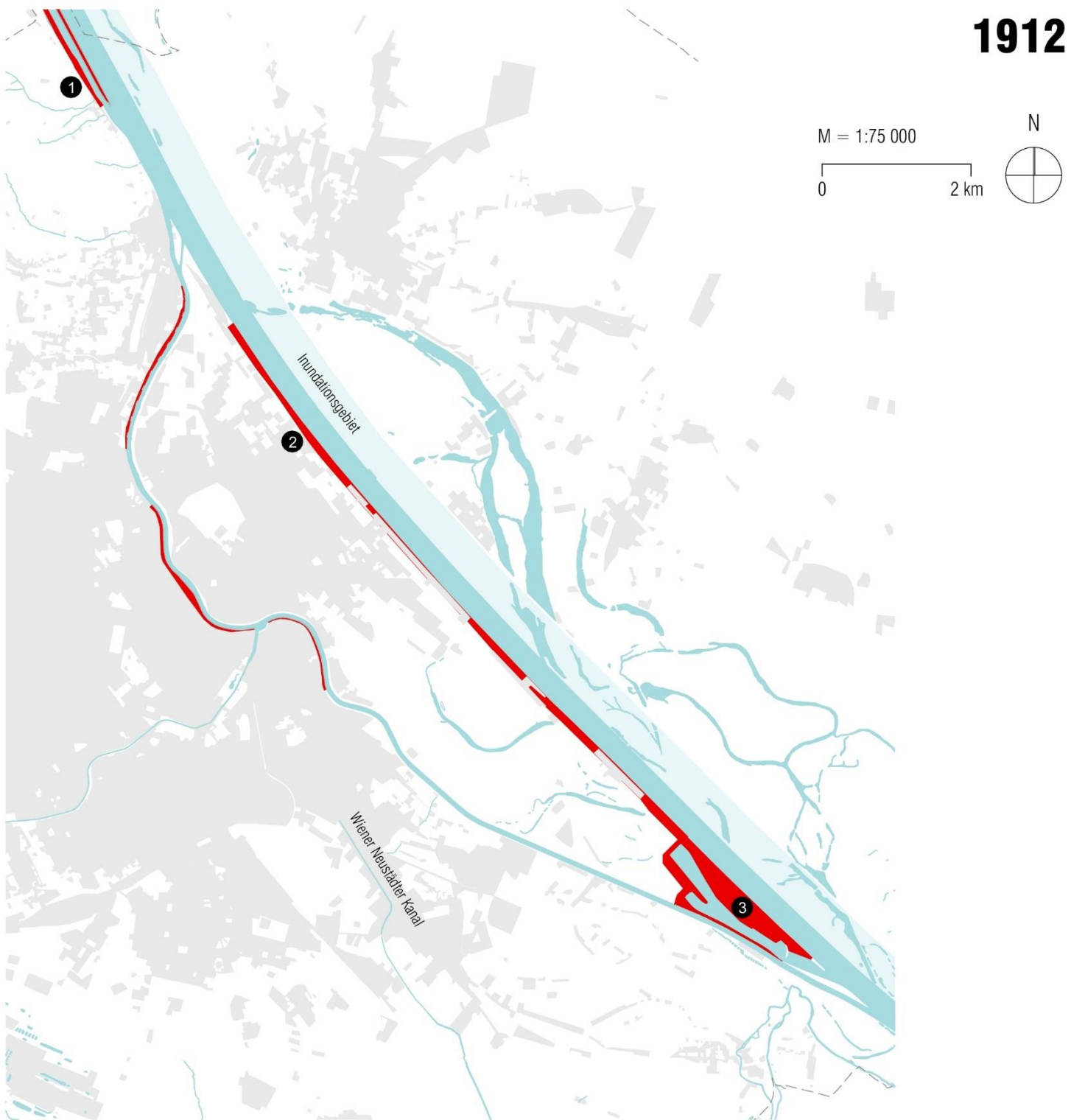
²⁰ Payer, „Der Wiener Donaukanal. Alltagskulturelle Bedeutung Und Imagewandel.“ S 155



Abb. 12 Donaukanal um 1900, der Hafenquerschnitt ist an dieser Stelle realisiert worden



Abb. 13 Zentral-Fischmarkt am Donaukanal um 1900, Blick richtung Innenstadt



- ① Hafen Kuchelau, 1903 fertiggestellt, Platz für bis zu 100 Schiffe
- ② "Stromhafen, 1875 fertiggestellt, ca 13 km lang
- ③ Winterhafen Freudenau, 1902 fertiggestellt, Platz für 400 Schiffe, bis heute größter Güterumschlagplatz Ostösterreichs

Abb. 14 Hafenanlagen 1912

1939 bis heute: Nationalsozialistisches Erbe, Yachten und hochmoderne Umschlagplätze

Abbildung 17 stellt einen von Matthias Sailer gezeichnet Gesamtüberblick der Hafenanlage 1958 dar. Die Karte zeigt einen genau zonierten, nach den Bombardements im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebauten, Stromhafen, der als *Hafen Donaulände* bezeichnet wird. Der Freudenaus Hafen wurde zum wichtigsten Warenumschlagplatz der Stadt ausgebaut. Dieser ist durch Gleisanlagen und die 1958 fertiggestellte Freudenaus Hafenbrücke bereits gut ins Verkehrsnetz integriert. Das in unmittelbare Nähe zu diesen Häfen projektierte Industriegebiet zeigt den Willen der Stadtpolitiker, den Güterhandel südöstlich der Stadt zu konzentrieren. In unmittelbare Nähe wurde 1939 in der alten Schwechatmündung der Hafen Albern errichtet. Mehrere große Getreidespeicher säumen das Hafenbecken, bei dessen Bau auch Zwangsarbeiter zum Einsatz kamen. Das nationalsozialistische Projekt umfasste ursprünglich drei dieser Hafenbecken.²¹ Am gegenüberliegenden Donauufer ging 1942 der Ölhafen Lobau in Betrieb. Dieser ist bis heute über Pipelines mit den niederösterreichischen Ölfeldern und der Raffinerie Schwechat verbunden.²² Seine Hafeneinfahrt war gleichzeitig als Einmündung des nie fertiggestellten Donau-Oder-Kanals geplant. Auch auf dieser Seite der Donau wurde von gigantomanischen sieben Hafenbecken nur eines umgesetzt. Dieses wurde kurz vor Kriegsende 1945 derart heftig bombardiert, dass zehntausende Tonnen Öl ausliefen und sich im Grundwasser der Lobau ausbreiteten. Die Altlasten befinden sich bis heute unter dem Nationalpark Donauauen. Um ein weiteres Ausbreiten zu verhindern wurden 2003 65 Meter tiefe Spundwände zwischen Ölhafen und Donau errichtet.²³ Die räumliche Aufteilung der Hafenanlagen hat sich seit 1958 nur unwesentlich geändert. Neu hinzugekommen ist die Anlegestelle des *Twin City Liners* am Donaukanal, der somit weiterhin als Personenschiffahrtshafen dient. 1999 wurde der Sportboothafen Marina Wien entlang des Hauptstroms oberhalb der Donaustadtbrücke eröffnet. Das umliegende Freizeit- und Erholungsgelände besitzt seit 2011 eine eigene U-Bahnstation. Auch Ausflugsschiffe legen dort an.²⁴ Der Kuchelauer Hafen wird heute ebenfalls als Yachthafen genutzt. Der Hafen Freudenaus, logistisches Zentrum und Sitz der Direktion und Verwaltung der Wiener Häfen, wird seit 2010 durch ein neues Schwimmtor vor Hochwässern geschützt. Der Fluss ist also bis heute noch ein aktives Ökosystem, das nicht vollständig unter Kontrolle gebracht werden kann. Als trimodaler Hafen ist dort der Umschlag von Schiene auf Straße wirtschaftlich bedeutender als der Wassertransport geworden.²⁵ Am Personenhafen am Handelskai befinden sich Reedereien und Agenturen. Bis zu 3500 Donau-Kreuzfahrtschiffe ankern dort pro Jahr.

²¹ Sailer, *Der Hafen Wien*. S 20

²² "Hafen Wien," 2014, <http://www.hafen-wien.com/de/home/unternehmen/standorte>. 02.07.2016

²³ Martin Schmid, "Stadt am Fluss ..." S 303

²⁴ "Neue Anlegestelle an Der Marina," 2011, <http://wiev1.orf.at/stories/518020>. 02.07.2016

²⁵ Martin Schmid, "Stadt am Fluss ..." S 303 f

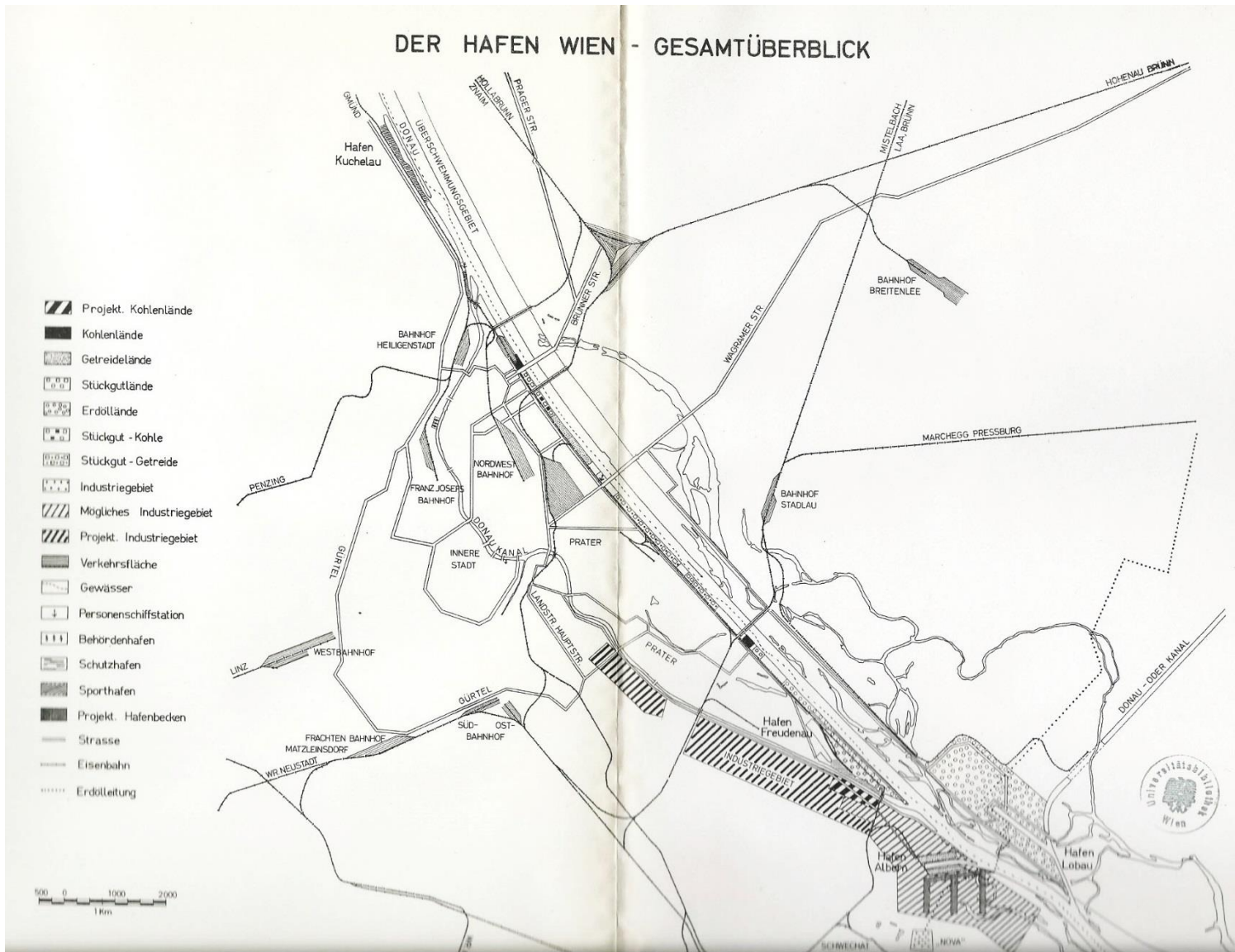


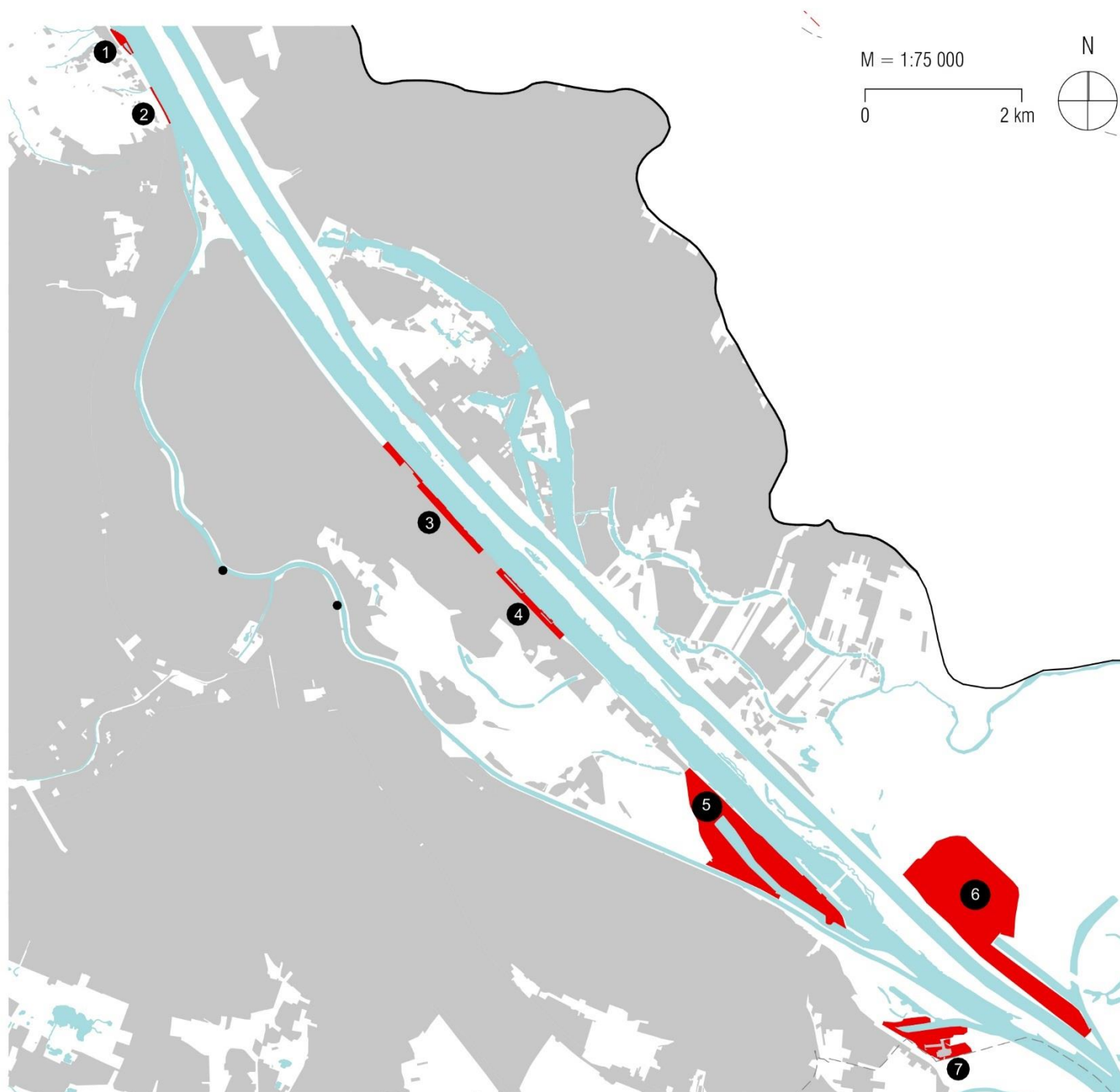
Abb. 15 Der Hafen Wien – Gesamtüberblick, Karte von Matthias Sailer, 1958



Abb. 17 Hafen Albern mit Getreidespeichern



Abb. 18 Hafen Freudenu



- | | |
|------------------------|----------------------------|
| ① Hafen Kuchelau | ⑤ Hafen Freudenau |
| ② Anlegestelle Nußdorf | ⑥ Ölhafen Wien |
| ③ Personenhafen | ⑦ Hafen Albern |
| ④ Marina Wien | • weitere Anlegestellen |
| --- Stadtgrenze | — Grenze der Datenerhebung |

Abb. 19 Hafenanlagen 2010

Schluss

Dieser kurze Überblick über die Geschichte der Häfen Wiens veranschaulicht das Verhältnis zwischen Stadt und Fluss während des letzten halben Jahrtausends. In der frühen Neuzeit und bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kämpften die Wiener noch gegen Verlandung und Hochwässer. Ersteres Phänomen ist durch tiefgreifende Interventionen des Menschen in die Flusslandschaft seit der Industrialisierung verschwunden. Hochwässer stellen aber trotz dieser Maßnahmen, die die Donaulandschaft bei Wien zu einem künstlich geschaffenen Raum machen, weiterhin eine natürliche Gefahr für die Hafenanlagen dar.

Eine interessante Entwicklung zeigt die kartographische Verortung der Anlegemöglichkeiten in der Flusslandschaft. Kleinere Schiffe konnten nahezu überall in der sich ständig verändernden Flusslandschaft anlegen. De facto diente der „Wiener Arm“ jahrhundertlang als „Hafen“ der Stadt. Je größer und technisch anspruchsvoller die Schiffe wurden, desto stärker wurde das Bedürfnis nach einem sichereren Hafen. Auch die Überwinterung wurde von wärmeren, aber nie ganz ungefährlichen Seitenarmen und Mündungen in künstlich ausgehobene Becken verlegt. Nachdem sich vor der Industrialisierung die Schifffahrt an den Fluss angepasst hatte, wurde nun der Fluss an die Anforderungen der wachsenden Industriestadt angepasst und überformt. Dieser Prozess gipfelte in der großen Donauregulierung, der die bedeutendsten Infrastrukturen der Stadt endgültig – aber rückblickend nur teilweise – vor den Launen des Flusses schützen sollte. Darüber hinaus trugen die Menge der beförderten Güter und der Umschlag auf die Schiene zu einem räumlichen Konzentrationsprozess der Hafenanlagen bei. Die zu unterschiedlichen Zeiten entstandenen Häfen existieren bis heute nebeneinander. Der Ausbau des Freudenaucr Hafens konnte den Stromhafen nicht verdrängen, und der Donaukanal dient immer noch als Anlegestelle für Personenschiffe. Diese Koexistenz ähnlicher Funktionen an verschiedenen Orten kommt bei so großmaßstäblichen städtebaulichen Projekten, die aufgrund verschiedenster wirtschaftlicher und politischer Einflüsse selten vollständig errichtet werden, häufig vor. Allgemein können die heutigen Häfen als hybride Räume zwischen „soziokulturellen und naturalen Prozessen.“²⁶

Die Geschichte der Wiener Hafenanlagen ist, wie das jüngst errichtete Hafentor in Freudenu zeigt, nicht zu Ende. Eine mögliche Intensivierung des Transports auf der Donau, die längst nicht ausgelastet ist²⁷, könnte neuerliche räumliche Veränderungen mit sich bringen.

²⁶ Martin Schmid, „Stadt am Fluss ...“ S 277

²⁷ Ibid. S 307

Bibliographie

- “Der Freudenauer Hafen in Wien - Denkschrift zur Eröffnung des Freudenauer Hafens am 28. October 1902.”
Wien, 1902.
- “Hafen Wien,” 2014. <http://www.hafen-wien.com/de/home/unternehmen/standorte>. 01.07.16
- Hohensinner, Severin, Bernhard Lager, Christoph Sonnlechner, Gertrud Haidvogel, Sylvia Gierlinger, Martin Schmid, Fridolin Krausmann, and Verena Winiwarer. “Changes in Water and Land: The Reconstructed Viennese Riverscape from 1500 to the Present.” *Water History* 5, no. 2 (July 3, 2013): 145–72. doi:10.1007/s12685-013-0074-2.
- Lange, Fritz. *Von Wien zur Adria - Der Wiener Neustädter Kanal*. Erfurt: Sutton Verlag, 2003.
- Martin Schmid. “Stadt am Fluss: Wiener Häfen als sozio-naturale Schauplätze von der frühen Neuzeit bis nach dem Zweiten Weltkrieg.” In *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart: Treffpunkte Verkehr und Fürsorge (= Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, 24)*, edited by Walter Schuster Lukas Morscher, Martin Scheutz, 275–312. Innsbruck: Innsbrucker Studienverlag, 2013.
- Mohilla, Peter, and Franz Michlmayr. *Donauatlas Wien*. Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, 1996.
- “„Neue Anlegestelle an der Marina,“” 2011. <http://wiev1.orf.at/stories/518020>. 02.07.16
- Payer, Peter. “Der Wiener Donaukanal. Alltagskulturelle Bedeutung und Imagewandel.” *WGBL* 66 4 (2011): 151–72.
- Perger, Richard. *Strassen, Türme und Basteien: Das Strassennetz der Wiener City in seiner Entwicklung und seinen Namen: Ein Handbuch*. F. Deuticke, 1991.
- Sailer, Matthias. *Der Hafen Wien*. Wien: Verlag Notring der wissenschaftliche Verbände Österreichs, 1959.
- Schäfer, Kurt. *Historische Schiffe in Wien*. Wien: NWV, Neuer Wiss. Verl., 2002.
- Schmidl, Adolph. *Wien wie es ist - Ein Gemälde der Kaiserstadt und ihrer nächsten Umgebungen in Beziehung auf Topographie, Statistik und geselliges Leben, mit besonderer Berücksichtigung wissenschaftlicher Anstalten und Sammlungen nach authentischen Quellen dargestellt*. Wien: Carl Gerold, 1833.
- “Wien Geschichte Wiki - Hafen Kuchelau,” 2013.
https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Kuchelauer_Hafen. 19.06.16
- “Wien Geschichte Wiki - Henry Duval Dampierre,” 2014.
https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Henry_Duval_Dampierre. 04.06.16

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 Ausschnitt des Stadtplans von Bonifaz Wolmuet zwischen der Wienflussmündung und der Alserbachmündung, Blickrichtung ca. von NNO 1547,
“Wien Geschichte Wiki –Stadtplan Bonifaz Wolmuet (1547),” 2015,
[https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Stadtplan,_Bonifaz_Wolmuet_\(1547\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Stadtplan,_Bonifaz_Wolmuet_(1547)), 03.05.16 ... 3
- Abb. 2 Ausschnitt der Vogelschau von Jacob Hoefnagel zwischen Biberbastei (links) und Neutorbastei (rechts),Blickrichtung ca. von NNO, 1617
„Wien Geschichte Wiki - Vogelschau von Wien, Braun-Hogenberg (1617)“ 2015,
[https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Vogelschau_von_Wien,_Braun-Hogenberg_\(1617\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Vogelschau_von_Wien,_Braun-Hogenberg_(1617)),
03.05.16..... 3

Abb. 3	Ankunft von Maximilian II. in Wien zu Schiff auf der Donau, Donat Hübschmann, Holzschnitt, 1563 Digitales Privatarhiv Friedrich Hauer	3
Abb. 4	Ausschnitt der Vogelschau von Folbert von Alten-Allen, 1683 „Wien Geschichte Wiki – Ansicht von Wien, Folbert van Alten-Allen (1683), 2015 https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Ansicht_von_Wien,_Folbert_van_Alten-Allen_03.05.16	4
Abb. 5	Kampfspiel mit Burgattrappe, 1671 Schäfer, Kurt. <i>Historische Schiffe in Wien</i> . Wien: NWV, Neuer Wiss. Verl., 2002. S 26	4
Abb. 6	S. Leopoldus, Kaiserliches Donaukriegsschiff, frühes 18.Jh Ibid. S 35.....	4
Abb. 7	Wiener Arm 1570 Vom Autor erstellt, Quellen: Severin Hohensinner et al., “Changes in Water and Land: The Reconstructed Viennese Riverscape from 1500 to the Present,” <i>Water History</i> 5, no. 2 (July 3, 2013): Fig. 2 151 Bonifaz Wolmuet, Stadtplan, 1547, Jacob Hoefnagel, Vogelschau, 1617 https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=Fluss-Streitschiff-Arsenal	5
Abb. 8	Obstmarkt am Schanzl, etwas unterhalb der Augartenbrücke Schäfer, Kurt. <i>Historische Schiffe in Wien</i> . Wien: NWV, Neuer Wiss. Verl., 2002. S 36	7
Abb. 9	Blick über das Hafenbecken und Holzlagerstätte des Wiener Neustädter Kanals in Richtung Innenstadt, um 1810 Lange, Fritz. <i>Von Wien zur Adria - Der Wiener Neustädter Kanal</i> . Erfurt: Sutton Verlag, 2003. S 21....	8
Abb. 10	Die "Franz I." legt nach Pressburg ab, um 1840 http://www.polpi.net/Schiff%20Franz%201.jpg , 2008, 12.06.2016.....	8
Abb. 11	Hafenanlagen um 1825 Vom Autor erstellt, Quellen: Severin Hohensinner et al., “Changes in Water and Land ...” Fig. 5 S 161 Martin Schmid, “Stadt am Fluss ...” S 288 f.....	9
Abb. 12	Wiener Arm um 1830 Vom Autor erstellt, Quellen: Severin Hohensinner et al., “Changes in Water and Land... “ Fig. 5 S 161 Bauer, Werner T. <i>Die Wiener Märkte. 100 Märkte, von Naschmarkt bis Flohmarkt. Mit einer umfassenden Geschichte des Marktwesens in Wien</i> , Wien 1996, 113–114.....	10
Abb. 13	Donaukanal um 1900, der Hafenquerschnitt ist an dieser Stelle realisiert worden WStLA.....	13
Abb. 14	Zentral-Fischmarkt am Donaukanal um 1900, Blick richtung Innenstadt WStLA.....	13
Abb. 15	Hafenanlagen 1912 Vom Autor erstellt, Quellen: Severin Hohensinner et al., “Changes in Water and Land ... “Fig. 6, S 1912 Martin Schmid, “Stadt Am Fluss ...” S 293 ff.....	14
Abb. 16	Der Hafen Wien – Gesamtüberblick, Karte von Matthias Sailer, 1958 Sailer, Matthias. <i>Der Hafen Wien</i> . S 55 f.....	16
Abb. 17	Hafen Albern mit Getreidespeichern “Hafen Wien,” 2014. http://www.hafen-wien.com/de/home/unternehmen/standorte . 01.07.16	16

Abb. 18 Hafen Freudenau	
Ibid.	16
Abb. 19 Hafenanlagen 2010	
Vom Autor erstellt, Quellen:	
"Hafen Wien," 2014. http://www.hafen-wien.com/de/home/unternehmen/standorte . 01.07.16	
maps.google.at.....	17