



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„Stadtentwicklung und Planungskonzepte am Beispiel
des Donaukanals und seiner angrenzenden Bereiche“

Ein kritisch historischer Überblick

Verfasser

Wolfgang Czerny

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2010

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 482 313

Studienrichtung lt. Studienblatt: Lehramtsstudium UF Bewegung und Sport, UF Geschichte,
Sozialkunde

Betreuerin / Betreuer: Prof. Dr. Birgit Bolognese-Leuchtenmüller

Danksagung

Ich möchte mich bei meinen Eltern für die Unterstützung während des gesamten Studiums bedanken.

Mein ganz besonderer Dank gilt meiner Lebensgefährtin Adelheid Freller, da ohne Ihre moralische Unterstützung diese Diplomarbeit nicht möglich gewesen wäre. Vielen Dank für die zahlreichen Anregungen und Diskussionen.

Meiner Betreuerin, Frau Dr. Bolognese-Leuchtenmüller, für die freundliche Unterstützung, die durch ein Forschungspraktikum mein Interesse für dieses Thema geweckt hat.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides statt, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbständig angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher weder in gleicher noch in ähnlicher Form einer anderen

Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Vösendorf, 14. Jänner 2010

Inhaltsverzeichnis

Danksagung	3
Abbildungsverzeichnis	7
Einleitung	9
Die Entstehung des Donaukanals	11
Die Besiedelung der Region Donaukanal.....	20
Entstehung der Vorstädte	30
„Oberes“ und „Unteres Werd“	30
Die Jägerzeile/ Praterstraße	32
Das Jüdisches Ghetto/ Leopoldstadt.....	34
Die Entwicklung von Arbeitersiedlungen	37
Schleifung der Festungsmauern	40
Die Wiener Kasernen.....	45
Wichtige (Um)Bauten im Bereich des Donaukanals.....	47
Gebäude.....	47
Wasserleitung	50
Eisenbahnen.....	51
Weltausstellung	53
Stadterweiterung und notwendige Baumaßnahmen durch Eingemeindung.....	55
Energieversorgung.....	55
Öffentliche Verkehrsmittel.....	56
Gestaltung des Donaukanalufers	57
Bahnhöfe.....	59
Badekultur am Donaukanal	61
Die Brücken des Donaukanals.....	72
Stadtkern und Unterteilung in Bezirke	80
Generalregulierungspläne und Projekte für den Bereich des Donaukanals	86
Bauliche Veränderungen nach Ende des II.WK.....	89
Planungskonzepte und Stadtentwicklungspläne.....	96
Aktuellere Entwicklungen der Gegend um den Donaukanal	104
Masterplan Donaukanal im STEP 05	113
Conclusio	119
Literaturverzeichnis.....	121

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wien 1686	14
Abbildung 2: Karmelitermarkt	26
Abbildung 3: Taborstraße 1872	31
Abbildung 4: Gonzagabastei 1858	40
Abbildung 5: Ruprechtskirche	47
Abbildung 6: Gelände der Weltausstellung 1873	53
Abbildung 7: Werbung für den Erholungsraum Donaukanal	70
Abbildung 8: Donaukanal und Ferdinandsbrücke 1863	73
Abbildung 9: Kletterturm am Pier 9	114
Abbildung 10: Bereich Flex - Schützenhaus Staustufe Kaiserbad	115
Abbildung 11: Twin City Line	116

Einleitung

Nachdem ich im Wintersemester 2007 ein Forschungspraktikum mit dem Titel „Wien – Stadtentwicklung und Lebensformen“ bei meiner Diplomarbeitsbetreuerin besucht hatte, begann ich auch die Umgebung meiner damaligen Wohnadresse (Radetzkystrasse im 3. Wiener Gemeindebezirk) aufmerksamer zu betrachten. Besonders bei ausgedehnten Spaziergängen entlang der beiden Donaukanalufer fiel mir auf, dass kein einheitliches Bild zu erkennen war. Der Donaukanal präsentierte sich mir sehr vielfältig, allerdings hatte ich den Eindruck, dass dieser Bereich durch eine einheitliche Gestaltung, wie man am Beispiel der Nutzung von Flusslandschaften in anderen Großstädten erkennen kann, attraktiver wirken würde. Als ich mich intensiver mit diesem Themenbereich auseinanderzusetzen begann, befasste ich mich auch mit der Entstehung und Entwicklung der angrenzenden Bezirke. Dabei erfuhr ich viel Wissenswertes über die ehemaligen Vorstädte Wiens und die einstige Nutzung des Donaukanals.

Vom Gesichtspunkt der Stadtentwicklung ist besonders bemerkenswert, dass der ehemalige Nebenarm der Donau sich im Laufe der Zeit vom unverzichtbaren Handelsweg zur Stadt, zu einem markanten Bereich in der Stadt entwickelt hat.

Besonders interessant war für mich auch die Frage, wie sich die zwei, lange Zeit völlig konträren Bezirksbilder an den jeweiligen Ufern des Donaukanals entwickelt haben. Obwohl die geographische Distanz, mit dem Donaukanal als Bezirksgrenze, vernachlässigbar klein war, hatten sich sowohl sozialhistorisch wie auch städtebaulich nicht zu verleugnende Unterschiede aufgetan.

Ein weiterer interessanter Aspekt war, dass die Stadt Wien schon seit geraumer Zeit den Bereichen entlang des Donaukanals aus Sicht der Stadtentwicklung eine wichtige Rolle zukommen lässt. Vor allem seit dem letzten Jahr kann man eine rege Bautätigkeit entlang des Kanals erkennen. Mit der vorliegenden Arbeit soll auch geklärt werden, ob die nun stattfindenden Veränderungen sich einem einheitlichen Konzept fügen, und ob dadurch der Kanal zu einem fließenden Übergang zwischen den städtischen Bereichen werden kann.

Es gilt herauszufinden, welche Konzepte für diesen städtischen Bereich es bereits in der jüngeren Vergangenheit gab, beziehungsweise inwieweit derartige Programme für eine Weltstadt im 21. Jahrhundert adaptiert wurden.

Dabei musste auch beachtet werden, welche Rolle der Kanal in früheren Stadtentwicklungsvisionen gespielt hatte und welche verschiedenen Stadien der Nutzung er schon durchgemacht hat.

In der heutigen Zeit, in der die Menschen einem Naherholungsbereich wieder besonderen Wert beimessen, ist es umso interessanter wie sich der Bereich Donaukanal noch entwickeln wird. Man hat gelernt die Wohngegend mehr zu schätzen, jetzt wäre es an der Zeit sie auch noch einheitlicher und schöner zu gestalten. Da ja schon so viele Male eine vorgeschlagene bessere Gestaltung nicht umgesetzt wurde, bleibt zu hoffen, dass diesmal wirklich etwas für eine optische und infrastrukturelle Verbesserung des Donaukanals und der angrenzenden Bereiche getan wird.

Diese Arbeit soll einen Überblick über die Entstehung, die Geschichte und die Nutzung des Donaukanalbereiches präsentieren, aber auch die vielen versäumten städtebaulichen Gelegenheiten aufzeigen.

Die Entstehung des Donaukanals

Bis zum Hochmittelalter gibt es nur Hinweise und Indizien, jedoch kein erhalten gebliebenes Kartenmaterial, über den Verlauf und das Aussehen der Donauarme.

Erste Karten und auch die Beschreibungen des Verlaufs der Donau vor dem Jahre 1663 sind sehr ungenau. Die erste topographisch genaue Darstellung stammt von Oberst Joseph Priami, und zeigt einen guten Einblick des Verlaufs des verwilderten Flusses. Die eigentlich für militärische Zwecke angelegte Karte gibt einen sehr guten Überblick über die zahlreichen Verästelungen des Flusses und seiner Nebenarme, vor allem die Zerteilung der heutigen Bezirke 2. und 20. ist darauf sehr gut erkennbar. Allerdings gibt die Karte nur eine damalige Momentaufnahme wieder.

Erst ab der Biedermeierzeit ist es möglich die ungefähre Entwicklung des Verlaufs der Donau zu erfassen. Ab dieser Zeit gab es regelmäßige Vermessungen sowohl der Landschaft, als auch der Pegelstände.

„Das heutige Bett der Donau und des Donaukanals befindet sich in der Zone der jüngsten Mäander und wird durch die Praterterrasse und vom Hochgestade rechts des Donaukanals begrenzt. [...] Der Steilrand am rechten Ufer, der etwa eine Höhe von elf Metern erreicht, trennt die niederste Stufe von der nächsthöheren Terrasse, die sich vom Leopoldsberg und Nußberg über die Hohe Warte, die Nußdorfer und die Währinger Straße bis zum Salzgries hinzieht. In der geschützten Stadterrasse, deren Lage schon die Römer mit einem Legionslager nutzten, entwickelte sich die Altstadt Wiens.“¹

Was das Zeichnen genauer Karten so schwierig gestaltete war die Tatsache, dass die Donau ihren Verlauf und den ihrer Nebenarme ständig änderte.

„Vom frühen Mittelalter bis in das 12./13. Jahrhundert hatte die Donau die Tendenz, nach rechts zu drehen, das heißt immer weiter zur Stadt hin zu drängen. Sie untergrub den Steilrand und bedrohte dabei die Terrassen bei Maria am Gestade, der

¹ Laichmann Michaela: Bäche und Flüsse Wiens. In: Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 2/1993, S.3

Ruprechtskirche und beim Fleischmarkt.

Seit dem Hohen Mittelalter drängte der Strom nach links, von der Inneren Stadt weg, und wurde so zu einer Gefahr für das Marchfeld.“²

Zu dieser Zeit gliederte sich die Donau in fünf Flussarme, deren Hauptarm Wiener Arm genannt wurde (der heutige Donaukanal), da er am nächsten an der Stadt vorbei floss. Es wird vermutet, dass aber einer der anderen Arme, der Nussdorfer Arm bzw. Salzgriesarm, einer der wichtigsten und wasserreichsten Arme zu Zeiten des Römerlagers Vindobona gewesen ist. Der Arm war am Beginn des Mittelalters noch schiffbar, versandete aber im 14. Jahrhundert.

„Um 1440 beauftragte deshalb die Stadtverwaltung den „Wasserbaukünstler und Hydrauliker“ Caspar Hartneid damit, den Nußdorfer Arm wieder schiffbar zu machen. [...] Er ließ das Flussbett ausschaufeln, doch das lockere Erdreich rutschte immer wieder nach und schließlich war die Lage schlechter als zuvor. [...] Caspar Hartneid wurde in den Kerker geworfen, es drohte ihm die Todesstrafe. Sein Gönner, Erzherzog Sigmund von Tyrol, verwendete sich jedoch für ihn und erreichte seine Freilassung.“³

Aus dieser Zeit dürfte auch die Kirche Maria am Gestade ihren Namen erhalten haben, da sie am Steilabfall des Donauufers stand.

Schon ab dem 17. Jahrhundert war es bei Niederwasser für die Schifffahrt unmöglich diesen Teil des ehemals wichtigsten Donauarms zu passieren. Im 19. Jahrhundert schüttete man den zu Tümpeln verkommenen ehemaligen Hauptarm der Donau zu.

„Da die Hauptzuflüsse der Donau aus dem Gebirge kommen, schwankt der Wasserstand sehr stark. Das Statistische Jahrbuch der Stadt Wien registriert den niedrigsten Pegelstand mit 12 Zentimeter am 7. Jänner 1894, den höchsten am 1. März 1830 mit 901 Zentimetern. Auch diese starken und oft kurzfristigen Schwankungen der durchfließenden Wassermenge trugen zur permanenten Veränderung der Donaulandschaft im Wiener Raum wesentlich bei.“⁴

² Laichmann Michaela: Bäche und Flüsse Wiens. In: Wiener Geschichtsblätter, Beiheft 2/1993, S.3

³ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom – Wien und die Donau., S.26

⁴ Ebenda, S.23

Auch der neue Hauptarm wanderte ab dem Spätmittelalter immer mehr Richtung Norden ab.

Damit er der Stadt nicht verloren ging, bemühte man sich im 19. Jahrhundert um eine Regulierung.

Neben der Bernsteinstraße war die Donau von jeher ein wichtiger Handelsweg für Wien, die Befahrbarkeit des Flusses war daher von großer Bedeutung. So wurde etwa der Salztransport aus den Salinen von Hallein nach Wien über die Donau abgewickelt und ein sehr großer Teil des Baustoffbedarfes wurde auf diesem Weg in die Stadt geliefert.

Der Fluss wurde aber auch von verschiedenen Gewerben, die das Wasser für ihre Arbeit brauchten und dort ansässig waren, genutzt. Müller oder Gerber zum Beispiel nutzten die Donau als Rohstofflieferant und Energiequelle.

In der Stadt wurde der Donaukanal aber auch zur Unratsbeseitigung missbraucht. Schmutz, Abfälle und Fäkalien wurden einfach in den Fluss geworfen.

Um nun einerseits einer Versandung des Donaukanals entgegenzuwirken, andererseits einen Schutz vor dem immer wiederkehrenden Hochwasser zu bieten, wurde schon bald mit, anfänglich noch bescheidenen, Regulierungsarbeiten des Donaukanals begonnen.

Bereits im 14. und 15. Jahrhundert wurde vergeblich versucht den Hauptstrom wieder an die Stadt zu binden. Im Sommer des Jahres 1476 war der Hauptarm so seicht, dass man ihn zu Fuß durchwaten konnte. Daher versuchte man das Flussbett auszubaggern.

Der Donaukanal versandete dennoch bis zum 16. Jahrhundert immer mehr. Ferdinand I. verfügte im Jahre 1539 ein Patent für die Freihaltung des Gewässers von potentiellen Schifffahrtshindernissen. Bei Nussdorf wurden Mitte des 16. Jahrhunderts Wasserbauten errichtet um einerseits Wasser in den Wiener Arm zu bringen und andererseits das Ufer auf der linken Seite zu befestigen.

Zur Umsetzung der Befahrbarkeit des Donaukanals wurde im Jahre 1567 der Wasserbaumeister Hans Gasteiger beauftragt.

Eine eigene Donaukanalregulierungskommission wurde im 17. Jahrhundert gegründet, die, um die Schiffbarkeit des Kanals zu erhalten, einen Durchstich vom Nussdorfer Sporn zur Nordweststrecke der Leopoldstadt plante.

Zu dieser Zeit wurde Ferdinand Gomez von Hoyos und Stixtenstein, der schon 1598, erfolgreicher als Hartneid 150 Jahre zuvor, die Ufer sicherte und die Schiffbarkeit gewährleistete, tätig.

Dabei vertiefte er erneut das Flussbett und leitete das Wasser von einigen Nebenarmen um. Der oben angesprochene Bau wurde aber aus Geldmangel bald aufgegeben und durch ein Hochwasser zerstört.

Der Stadtverwaltung wurde klar, dass die Schiffbarkeit des Kanals lebensnotwendig für die Versorgung der Stadt mit Gütern war. Um die anfallenden Kosten für die Erhaltung der Schiffbarkeit zu sichern, wurde daher im Jahre 1608 eine neue Steuer auf Salz eingeführt. Durch diese Einnahmen konnten unter anderem die Stilllegung von Nebenarmen, sowie eine Vertiefung des Gerinnes finanziert werden.

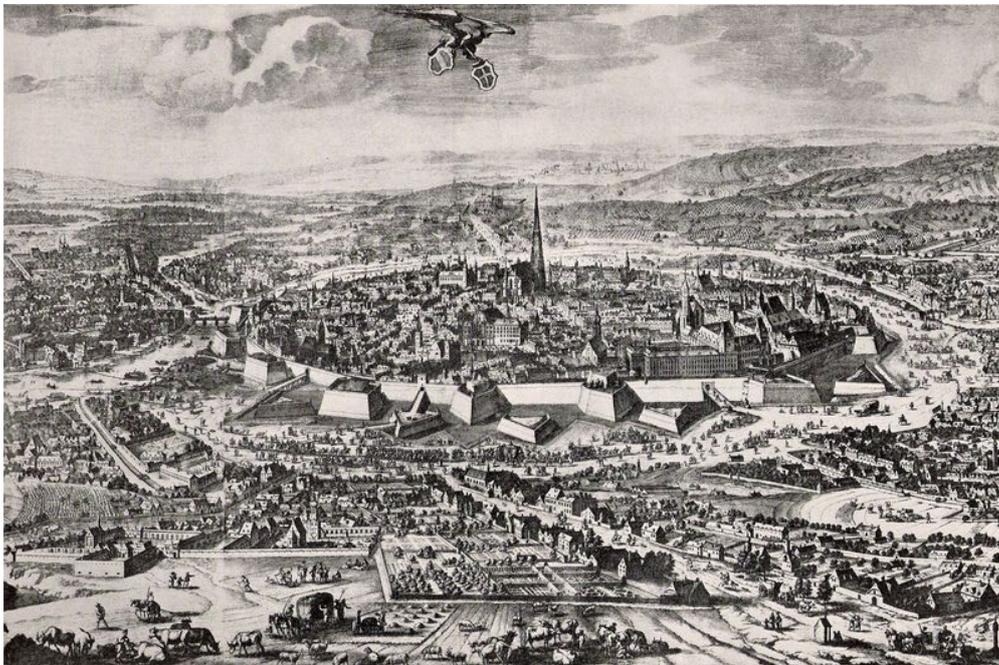


Abbildung 1: Wien 1686

Ab dem Jahre 1696 begann man mit einem anderen Durchstich in der nördlichen Taborau. Dieser erhielt den Namen Neu- Canal, von welchem sich die Bezeichnung

Donaukanal für den Wiener Arm des Donaustromes ableitete.

Im Jahre 1700 kam es noch einmal durch ein verheerendes Hochwasser zu einer natürlichen Veränderung des Laufes des Donaukanals. Da zu diesem Zeitpunkt das Heustadlwasser einen extrem hohen Wasserstand erreichte, brach es in Folge beim Prater in Richtung Erdberg durch. Aus diesem Durchbruch entstand eine Flussschlinge beim 3. Wiener Gemeindebezirk.

Dieser Durchbruch wurde 1716 abgedämmt und die Flussschlingen bei Erdberg wurden durchstoßen, wodurch ein gerader Flusslauf in diesem Bereich ermöglicht wurde.

„Vom Donau „kanal“ kann man erst ab dem 18. Jahrhundert sprechen, als unter der Ägide des niederösterreichischen Vizestatthalters Karl Graf Welz der Baumeister Adam Dietz 1696 bis 1703 einen Durchstich durch die Taborau, den „Neu-Canal“, ausführen ließ und damit die lange gerade Strecke in diesem Bereich schuf. Gleichzeitig wurde der Nußdorfer Arm durch einen Damm geschlossen.“⁵

Im März des Jahres 1744 kam es abermals zu einem Hochwasser, das durch einen Eisstoß ausgelöst wurde. Die Bewohner der Leopoldstadt saßen damals tagelang auf ihren Dachfirsten fest.

Im 18. Jahrhundert beschäftigten sich zahlreiche Wasserbauer und Ingenieure mit dem Problem des Donaukanals und viele Projekte wurden ausgearbeitet. Das große Problem der Versandung konnte durch verschiedene baulichen Maßnahmen allerdings nicht gelöst werden.

Da der Fluss sehr große Schottermassen mitführen konnte, war es bereits im Jahr 1714 für Schiffe mit Beladung unmöglich den Kanal zu befahren.

Groß angelegte Regulierungsarbeiten im Jahre 1776 brachten jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Durch ein Teilungswerk in Nussdorf konnte zwar mehr Wasser in den Donaukanal geführt werden, aber dabei erhöhte sich die Versandung noch mehr.

⁵ Laichmann Michaela: Bäche und Flüsse Wiens, S. 6

Da sich die Fließgeschwindigkeit beim Eintritt in den Kanal verringerte, lagerte sich dort auch mehr Schotter ab, wodurch die Schifffahrt unmöglich wurde.

Es brauchte fast hundert Jahre bis dieser Zusammenhang erkannt wurde. Ab diesem Zeitpunkt wurde begonnen den Donaukanal mit Hilfe von Baggern für den Schiffverkehr freizuhalten.

"Maria Theresia ließ eine Navigations- Baudirektion zur Schiffbarerhaltung des Donaustroms in den Erbländern einrichten, und unter Kaiser Joseph II. wurde ein Wasserbauamt in Nussdorf gegründet, dessen Aufgabe neben der Sicherstellung der Schiffbarkeit die Verhinderung von Hochwässern in der Stadt war. Allerdings suchte im Jahre 1787 zu Allerheiligen ein katastrophales Hochwasser die Stadt heim, das als eines der schlimmsten in der Wiener Geschichte gilt.

Es zerstörte unter anderem das Einschränkungswerk bei Nussdorf und hinterließ frustrierte Wasserbauingenieure und einen verärgerten Kaiser."⁶

Bei Niedrigwasser konnten im Jahre 1814 keine Schiffe bei Nussdorf mehr einfahren, da der Kanal bereits zu stark versandet war. Daraufhin wurde wieder intensiver am Donaukanal gearbeitet und im Jahre 1825/26 wurde auch das Ufer fixiert. Die Donau wurde auf 152m verengt. Dies löste im Jahr 1830 eine schlimme Überschwemmungskatastrophe aus, bei der die Vorstädte unter Wasser gesetzt wurden und 74 Menschen starben.

Zu dem ständigen Problem der Versandung, musste man auch auf den technologischen Fortschritt in der Schifffahrt Rücksicht nehmen

Seit dem Jahre 1830 wurden Dampfschiffe betrieben, die einen neuen Maßstab an die erforderliche Wassertiefe legten.

Die Kommission zur Stromregulierung und Umgestaltung des Donaukanals reichte im Jahre 1850 ein Regulierungsprojekt ein, in dem die Anlegung eines neuen Strombettes vorgeschlagen wurde. Allerdings kam es damals zu keiner endgültigen Entscheidung für eine Neuregulierung.

Wieder überschwemmte im Jahre 1862 ein Hochwasser die Stadt, worauf eine Donauregulierungskommission gegründet wurde, die die Ideen alter Regulierungsprojekte wieder aufnahmen.

⁶ Altfahrt Margit: Der Donaukanal- Metamorphosen einer Stadtlandschaft, S.6

Im Jahre 1870 kam man endlich zu einer zufrieden stellenden Lösung.

Ein Schwimmtor oder Sperrschiff wurde eingesetzt um das Hochwasser zu regulieren.

„Die Manipulation mit dem Sperrschiff erscheint relativ einfach: Bei Eisgängen wurde es schwimmend in dem vorgelegten Zustand (quer zur Stromrichtung) belassen, bei Hochwässern hingegen auf eine bestimmte Tiefe getaucht, so dass es wie ein festes Wehr wirkte.“⁷

Im Mai des Jahres 1870 wurde auch mit dem Bau einer neuen Anlage des Strombettes begonnen, welches 1875 in Betrieb genommen wurde.

Der Wasserstand des Kanals wurde nun mittels eines Schwimmtores geregelt, das sich bei den Hochwassern der Jahre 1876 und 1880 bewährt, und eine Staustufe wurde angelegt.

Allerdings konnte auch mit diesen baulichen Neuerungen die Schiffbarkeit des Donaukanals nicht gewährleistet werden.

„Mit der Donauregulierung in den Jahren 1870 bis 1875 verlandeten die zahllosen Donauinseln immer mehr und bildeten eine kompakte Fläche. In dieser Zeit entstand auch der Donaukanal, der südlichste ursprüngliche Donauarm, in seiner heutigen Form auf einer Gesamtlänge von 17,3 Kilometern.“⁸

Zu Beginn der 90er Jahre wollte man den Donaukanal in einen Verkehrs- und Regulierungsplan einbinden.

Wieder wurde das Kanalbett ausgebaggert und Kaianlagen sowie Stützmauern errichtet. Des Weiteren waren ein Hauptsammelkanal, eine Stadtbahn mit Linienführung am rechten Ufer, sowie ein Ausbau des Kanals als Schutz- und Winterhafen geplant.

„Erst im Jahr 1891 fanden beratende Gespräche zwischen Handelsministerium, niederösterreichischer Statthalterei und dem Wiener Bürgermeister über eine Lösung der Donaukanalausmündung statt; sie führten zur Vorlage des „Gesetzes für die Wiener Verkehrsanlagen“, welches der Reichsrat am 18.Juli 1892 beschloss.

⁷ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S. 47

⁸ www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/geschichte.htm, Stand 26.10.2009

Dieses Gesetz sah die Anlage von Hauptsammelkanälen längs der Donaukanalufer, einer Stadtbahn mit Linienführung sowie die Ausgestaltung des Donaukanals in einen Schutz- und Winterhafen vor.“⁹

In dieser politisch turbulenten Zeit kam es in Folge der Umstände nicht mehr zur Ausgestaltung des Donaukanals als Hafen. Andere bauliche Maßnahmen wurden jedoch schon umgesetzt.

„Im Westen der Stadt, in Weidlingau, wurde ein großes Hochwassersammelbecken angelegt, der Fluss von dort durch Stützmauern in ein regelmäßiges Bett gebracht, das auch, durch eine Mauer getrennt, eine Linie der Stadtbahn aufnahm. In den wichtigen Verkehrsbereichen Karlsplatz und Schwarzenbergplatz wurde die Wien überwölbt, um den Verkehrsfluss über die beiden wichtigen Ausfallsstraßen nach Süden (Wiedner Hauptstraße) und Osten (Rennweg) zu verbessern. Das Wienflussportal beim Stadtpark erhielt eine besondere architektonische Gestaltung durch Friedrich Ohmann, einen Mitarbeiter Otto Wagners.

Die beiden großen Wienerwaldbäche Alser Bach und Ottakringer Bach, deren Verlauf die Innenstadt erreichte, wurden im stadtnahen Bereich schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kanalisiert und überwölbt.“¹⁰

Für die Bauarbeiten die am Donaukanal begonnen wurden, war die Donauregulierungskommission unter der technischen Leitung des Hafenbaudirektors Siegmund Taussig, und der architektonischen Gestaltung Otto Wagners verantwortlich.

Von den geplanten vier Wehren und Kammerschleusen wurden nur die erste bei Nussdorf und die zweite beim Kaiserbad realisiert.

Die von Otto Wagner gestaltete Nussdorfer Wehr wurde in den Jahren 1894- 1899 errichtet und stellt bis heute ein bedeutendes Bauwerk dar.

„Während des Hochwassers vom September 1899 trat das Nußdorfer Wehr erstmals in Aktion und stellte seine Funktionstüchtigkeit unter Beweis; das alte Sperrschiff wäre

⁹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.48

¹⁰ Csendes Peter/ Opll Ferdinand: Wien- Geschichte einer Stadt Bd.3, S.77

den damals anströmenden Wassermassen nicht mehr gewachsen gewesen und hätte die tiefer gelegenen Stadtteile Wiens keinesfalls vor den Fluten schützen können.“¹¹

Die Wehr beim Kaiserbad entstand in den Jahren 1904- 1908, ebenfalls nach Entwürfen Otto Wagners. Diese Wehr wurde während des 2. Weltkrieges schwer beschädigt. Nur die Schleusentore und das Schützenhaus, welches bis heute erhalten ist, blieben unversehrt.

Die Donauregulierungskommission wollte den Donaukanal schon seit langer Zeit die Funktion eines Hafens übertragen und ihn in seiner ganzen Länge entsprechend ausgestalten.

„Wohl hielt die Donauregulierungskommission bis zu ihrer Auflösung 1927 an der Idee, den Donaukanal in einen Handels- und Winterhafen auszugestalten, fest und plante sogar noch 1921, dass die projektierte Staustufe Simmering mit einem Laufkraftwerk von 2500 PS Leistung zu kombinieren sei. Doch widersprachen derartige Vorhaben wegen der Abnahme des Schifffahrtsverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg der Realität. Schließlich ließen auch ästhetische Vorstellungen einer modernen Stadtgestaltung den Anblick von Verladeeinrichtungen und Lagerhäusern auf den Vorkaiflächen nicht zu.“¹²

Nach den Kriegsjahren zeigten sich auch bald an der Nussdorfer Wehr Abnutzungserscheinungen. Dies war auch der Grund für einen großzügigen Umbau. Im Jahre 1971 wurde mit einem Neubau der Wehranlage begonnen, welche 1975 in Betrieb genommen wurde.

Dadurch wurde der Schutz vor Hochwasser für die Stadt Wien verbessert.

¹¹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.50

¹² Ebenda, S.55

Die Besiedelung der Region Donaukanal

„Ab der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts konnte aufgrund von Aufzeichnungen festgestellt werden, dass der Handel mit oberdeutschen Kaufleuten stark zugenommen hatte. Zu Beginn dieser regen Handelstätigkeit konnten die Wiener Händler nur sehr gering auf die Geschäfte Einfluss nehmen. Erst nachdem der babenbergische Landesfürst gesetzliche Regelungen zum Handel allgemein und zum Handel auf dem Donaustrom verabschiedete, konnten sich die Wiener Händler etablieren. 1221 wurde das Stapelrecht für die Stadt Wien ausgesprochen. Dadurch waren die deutschen Händler angehalten, ihre Waren auf dem Weg nach Ungarn zuerst in Wien anzubieten. Durch diese Vorschrift ergab sich für die Wiener die Möglichkeit des Zwischenhandels und war damit auch ein wesentlicher Bestandteil des Wiener Wirtschaftslebens.“¹³

Durch das Stapelrecht wurde der Warenverkehr also unterbrochen, was der Wiener Kaufmannschaft eine privilegierte Stellung einräumte. Auf dem Schifffahrtsweg konnte dieses Recht nicht umgangen werden, was durch eine Umgehung der Stadt auf Landstraßen schon möglich gewesen wäre.

Die Stadtmauer diente als Kulisse für die verschiedenen Märkte entlang des Donaukanals. Hier wurden viele der Waren die mit dem Schiff in die Stadt kamen gleich vor Ort angeboten.

Handwerker, Händler auf dem Markt und fliegende Händler waren die Berufsgruppen die das Bild der Stadt vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert prägten.

Die Handwerker hatten die Möglichkeit ihre Waren auf Tischen vor den Werkstätten zu verkaufen. Die Händler boten auf Märkten Ihre Waren an. Ein Teil der Wiener Märkte siedelte sich entlang des Donaukanals an. Da der Fluss als Handelsweg diente, mussten die Waren nicht durch die gesamte Stadt transportiert werden sondern konnten gleich direkt am Markt verkauft werden.

Doch auch andere Gewerbe waren direkt am Wasser vertreten. Einige von Ihnen brauchten das Wasser um ihre Arbeitsgeräte anzutreiben, andere nutzten den Fluss um ihre Abwässer zu entsorgen.

¹³ Opll Ferdinand: Wien im Bild historischer Karten

„Als im 13. Jahrhundert der Strom nach Norden zu wandern begann, wurde unter Leopold VI. im Zuge seiner großen Stadterweiterung eine neue Umwallung angelegt, die die Uferbereiche des Salzgrieses bereits miteinbezog. Die Schauseite der Stadt zum späteren Donaukanal bestand also hauptsächlich aus dieser mächtigen mittelalterlichen Mauer, der eine kleinere Mauer im Bereich zwischen Salzturm und Rotenturmtor vorgelagert war, um gegen den Strom hin einen effektiven Schutz der Stadt zu gewährleisten. Davor waren Lagerhäuser und Landeplätze. Die Mauer wurde vom mächtigen Haupttor, das in diese Richtung führte, dem Rotenturmtor, unterbrochen. Daneben boten das Werdertor, das Salztor und das sogenannte Fischertürlein Zugang zum Fluss.“¹⁴

Die Donau mit ihren immer wieder kehrenden Hochwässern und dadurch sich wandelnden Nebenarmen prägte das Erscheinungsbild der Leopoldstadt.

Durch die Nähe zum Wasser siedelten sich hier ganz bestimmte Branchen an.

So gab es hauptberuflich Fischer und Salzhändler, die von der Donau und ihren Nebenarmen als Handelswege lebten. Fuhrleute, Rossknechte und Transporteure profitierten ebenfalls vom Donaukanal als Transportweg.

„[...] im Jahr 1364 wird die Roßau als „unter den vischern“ bezeichnet, das heißt es bestand zunächst eine Fischersiedlung. Vor allem nach der zweiten Türkenbelagerung siedelten hier wie auch in den ufernahen Gegenden des 3. Bezirks die Angehörigen der stromverbundenen Gewerbe, die Flößer, Fischer, Fassbinder, Holzhändler sowie die Milchmeier und Gärtner, die die gute Wasserversorgung durch den hohen Grundwasserspiegel ausnutzten.“¹⁵

Die Flüsse und ihre Nebenarme waren seit jeher ein wichtiger Weg um Nahrung zu beziehen.

So konnten nicht nur die Fischer sehr gut vom Artenreichtum und der Menge an Fischen, Krebsen, Muscheln, Kröten und Fröschen leben, sondern auch die Wirtschaft rund um das Fischereigewerbe profitierte vom Wasser im Umland und in der näheren Umgebung Wiens.

¹⁴ Altfahrt Margit: Der Donaukanal- Metamorphosen einer Stadtlandschaft, S.9

¹⁵ Laichmann Michaela, Bäche und Flüsse in Wien S. 7

Wolfgang Schmeltzl schilderte in einem seiner Gedichte die Menge an Krebsen, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ein wesentlicher Bestandteil der Ernährung der Wiener Bevölkerung war und aus den Donaugewässern bezogen werden konnten.

Fünzig Fuder Krebsen zählt ich hier / Der Krebsenrichter sprach zu mir: / „Mein Freund, laß Euch´s kein Wunder sein, / Bedenkt, daß kommen sind herein / Einhundert Fuder in einem Tag, / Und alle verkauftet wie ich sag´. / Glaub nicht, da so viel Krebs´ man erwischt, / Wenn man zwei and´re Lande ausfischt!“¹⁶

Ein Fuder war die Bezeichnung für eine Ladung eines Wagens der von zwei Ochsen gezogen wurde, und konnte später mit 1811 Litern beziffert werden.

Aus diesen Zeilen kann man abschätzen, mit welchen Mengen diversester Krebsarten am Wiener Fischmarkt zur Mitte des 16. Jahrhundert gehandelt wurden.

Da das Krebsfleisch nahrhaft und im Vergleich zum Fleischpreis günstig war, stand Fisch sehr oft am Speiseplan der Wienerinnen und Wiener.

„Flößer, Binder und Holzhändler ließen sich hauptsächlich in der Rossau nieder. Es entstanden umfangreiche Holzlagerstätten entlang des Flusses, die die Versorgung mit Bauholz und Brennholz sicherstellten. Stromabwärts lag die Vorstadt Unter den Weißgerbern, wo seit der Ersten Türkenbelagerung Gerber und Lederer siedelten.

Auf der anderen Seite des Wiener Armes entwickelte sich gegenüber der Stadt die Vorstadt Unterer Werd zur größten Vorstadt Wiens. Anfang des 17. Jahrhunderts entstand hier das Judenghetto, das allerdings nur bis zur Vertreibung der Juden 1670 existierte. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Vorstadt nach Kaiser Leopold I. Leopoldstadt genannt. Stromabwärts lag auf dieser Seite der Donau der Prater. Diese Aulandschaft blieb von jeglicher Bebauung frei.“¹⁷

Durch die drohende Türkengefahr wurden die Befestigungsanlagen der Stadt im 16. Jahrhundert erneuert und verstärkt. Das Ufer des Donaukanals wurde aufgeschüttet und mit einer Mauer gestützt, ein Vorbau verstärkte das Rotenturmtor und an Stelle des Werdertores wurden das Neutor und die Neutorbastei errichtet.

¹⁶ Schmeltzl Wolfgang, zit. nach Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom S 103

¹⁷ Altfahr Margit: Der Donaukanal- Metamorphosen einer Stadtlandschaft, S.10

Im 17. Jahrhundert wurde abermals die Donaufront der Festung verstärkt.

Da diese Festungsanlage die Menschen in der Stadt zunehmend einengte, bildeten sich im Laufe der Zeit immer mehr Vorstädte.

Besonders Menschen die das Wasser für ihr Gewerbe brauchten, besiedelten die Ufer des Donaukanals.

Nachdem die Türkengefahr für Wien gebannt war, drängte die anwachsende Bevölkerung immer mehr in die Vorstädte der Stadt. Eine moderne Rasterverbauung setzte ein, Miethausblöcke entstanden.

Ständige Kompetenzstreitigkeiten und auch Geldmangel verhinderten großzügige und einheitliche Projekte.

Entlang des am Donaukanal gelegenen Ufer des Praters entstanden Fabriken, Mühlen und Häuser und ergaben ein unregelmäßiges Bild.

Die wachsende Bevölkerung produzierte immer mehr Unrat, was sich auf die Gewässer der Stadt negativ auswirkte.

Alser Bach, Ottakringer Bach, Wienfluss und Donaukanal wurden seit alters her intensiv als Unrat- und Schwemmkanäle benutzt, wobei die drei Erstgenannten schon im ausgehenden 18. Jahrhundert stinkende, biologisch tote, offene Kloaken waren. Verschiedene Hygienevorschriften konnten daran nichts ändern.

So verfügte ein Dekret von 1789, dass die Jauche der Häuser nur an zwei Stellen in den Donaukanal geleert werden durfte nämlich bei der Mündung des Alser Baches (Alserbachstraße) und bei der „Gänseweide“ (Weißgerberlande).

In demselben Dekret wurde auch den „Nachtführern“, welche den Senkgrubenhalt der Wohnhäuser abtransportierten, eingeschärft, nur gute und haltbare Fässer oder Butten zu verwenden.

Im Jahre 1769 erging das Verbot Reste von Schlachtungen, Kot oder Unrat in die Donau zu werfen, 1797 wurde das Schwemmen von geschlachteten Schweinen und Pferden im Wienfluss untersagt.

Dank dieser Vorschriften konnte der Donaukanal davor bewahrt werden zur Kloake zu verkommen.

Sein Wasser wurde ja immerhin auch zur Wasserversorgung der Haushalte verwendet.

Das Fischereigewerbe konnte bis 1830 sehr gut von der Nachfrage der Gaststätten nach Krebsen leben, bis eine, durch Verschmutzung und Umwelteinflüsse, auftretende Krankheit, die so genannte „Krebspest“ in nur wenigen Jahrzehnten einen Großteil des Krebsbestands in und um Wien vernichtete.

Auch viele der damaligen Fischarten- wurden am Ende des 19. Jahrhunderts noch über 80 verschiedene Arten registriert- waren durch die zunehmenden Verunreinigungen der Gewässer durch Gewerbe und aufkommender Industrie verschwunden.

Ab dem Jahre 1835 wurde der Donaukanal zur Wasserversorgung für die Wiener Wasserleitung herangezogen. Versorgte zunächst die 1803/04 erbaute Albertinische Wasserleitung große Teile der Vorstädte mit Wasser, reichte diese aufgrund der wachsenden Bevölkerung bald nicht mehr aus. Nur die westlichen Bereiche konnten mit dem vorhandenen Leitungsnetzes versorgt werden.

„Zwischen 1835 und 1841 schließlich wurde das erste flächendeckende Wasserleitungssystem Wiens gebaut: Die Kaiser- Ferdinands- Wasserleitung, welche täglich 20.000 m³ filtriertes Donauwasser in die Stadt brachte. Das Wachstum der Stadt überforderte dieses System allerdings schon bald - pro Tag waren nur etwa vier bis fünf Liter für jeden Bewohner möglich. Da das Wasser aus dem nahegelegenen Donaukanal entnommen wurde, war das Wasser auch nicht viel reiner als das aus den Hausbrunnen. Viele Typhus- und Cholerafälle zwangen zum Handeln.“¹⁸

Im Jahre 1870 begannen daher die Bauarbeiten für die Wiener Hochquellwasserleitung.

Auch an den Ufern des Donaukanals vollzog sich allmählich ein deutlicher Wandel. Fischerhütten, Bleicherbetriebe und Gerber verschwanden allmählich und machten Miethäusern Platz.

Als im 19. Jahrhundert die Franz- Josephs- Bahn gebaut wurde, verkam das Spittelauer Ufer zur Holzlagerstätte. Die Bahn teilte das ehemalige Weißgerberviertel in zwei Teile.

¹⁸ http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Wasserversorgung, Stand 26.10.2009

In der Gründerzeit entwickelte sich am stadtseitigen Donaukanalufer ein gut gehendes Verkehrs- und Geschäftszentrum. Die breiten Straßen entlang des Donaukanals wurden genutzt um Handel zu treiben.

Die Versorgung der Bevölkerung und die Entstehung des Marktwesens

Da es zu Beginn der Stadtbildung noch keine Geschäfte bzw. Warenhäuser im heutigen Sinn gab, spielte der Markt eine wichtige Rolle. Er wurde nicht nur zur Besorgung der notwendigsten Lebensmittel und alltäglichen Gebrauchsgegenständen genutzt, sondern war auch als Treffpunkt von großer sozialer Bedeutung.



Abbildung 2: Karmelitermarkt

Der älteste nachweisbare Markt in Wien war der Hohe Markt. Schon ab dem 11. Jahrhundert gibt es Aufzeichnungen über diese Handelsstätte. Zu dieser Zeit wurden auf dem alten Hohen Markt hauptsächlich Fische und Krebse verkauft, die im Wesentlichen einen Großteil der mittelalterlichen Ernährung ausmachten.

Ein weiterer Fischmarkt befand sich aus heutiger Sicht etwa zwischen Rabensteig und Rotenturmstraße.

Der zweite nachweisbare Markt war der Neue Markt. Da auf diesem Mehl, Getreide und Butter verkauft wurden, bezeichnete man ihn auch als Mehlmarkt.

Der Bedarf an Grundnahrungsmitteln in der Stadt konnte im Wesentlichen von den Bauern des Umfeldes und der engeren Umgebung sichergestellt werden. Einzig für die Einfuhr von Luxusgütern wurden von den Landesfürsten, z.B. an die Tuchmacher aus Flandern, Sonderprivilegien erteilt.

Die Märkte unterstanden der städtischen bzw. landesfürstlichen Verwaltung. Auf die Einhaltung der marktrechtlichen Bestimmungen wurde streng geachtet, so wurden unter anderem Maße und Gewichte genau kontrolliert.

Im Jahr 1250 wurde die älteste erhaltene Marktordnung für Wien, die den Verkauf von Lebensmitteln regelt, erstellt.

„Die Einhaltung der geltenden marktrechtlichen Bestimmungen war 24 Geschworenen vom Stadtrat übertragen worden. Die Verfügungen dieser städtischen Marktorgane waren verbindlich. Neben den im Stadtrecht verankerten marktrechtlichen Bestimmungen gab es noch eigene städtische Marktordnungen. Die älteste erhaltene Wiener Marktordnung für den Verkauf von Lebensmitteln wurde um 1250 erlassen. Sie setzte die Preise entsprechend dem jeweiligen Währungskurs fest und enthielt die Strafbestimmungen für Preisüberschreitungen sowie von Maß- und Gewichtsverletzungen.“¹⁹

Dass dies sehr einträglich sein konnte, zeigte die Marktordnung von 1278. In dieser ist festgehalten, dass die Hälfte der von ihnen verhängten Strafgebern, den Kontrolleuren selbst zustand.

Im schlimmsten Fall der Bestrafung durch die Marktaufsicht wurden nicht nur die Gewerbeberechtigung entzogen, sondern dem Betroffenen auch physische Gewalt angetan.

Nachdem der Staat ab dem 16. Jahrhundert die Kontrolle über städtische Aufgaben übernommen bzw. staatliche Organe in der Stadtverwaltung installiert hatte, verlor die städtische Autonomie immer mehr an Bedeutung.

Als der Stadt Wien durch das Aufkommen des Absolutismus eine immer zentralere Rolle zufiel, wuchs auch die Bevölkerung an. Dabei wurden die Vorstädte, in denen sich ein Großteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen befand, verbaut, wodurch die Versorgung der Stadt nur noch schwer durch die unmittelbare Umgebung gesichert werden konnte.

Da Wien das so genannte Stapelrecht hatte, musste alle Waren einige Tage in Wien zum Verkauf angeboten werden, bevor die Händler damit weiterreisen konnten.

¹⁹ Kaut Hubert: Die kleine Welt der Buden und Zelte

Dies legte auch den Grundstein für die Handelsmetropole Wien. Eines der wichtigsten Produkte war das Salz.

In der Nähe der Ruprechtskirche befand sich ein Hafen für Salz aus Oberösterreich und Salzburg. Am Salzamt mussten die Salzfertiger ihre Ware abliefern, von wo aus das teure Gewürz durch die Salzer weiterverkauft wurde. Nur etwa 20 Bürger hatten bis 1637 das Recht den Beruf als Salzer auszuüben, danach wurden sie von landesfürstlichen Salzversilberern abgelöst.

„Schätzungen besagen, dass im Mittelalter das Salz etwa die Hälfte der nach Wien kommenden Schiffsfracht ausmachte. Im 18. Jahrhundert kamen im Jahresdurchschnitt etwa 100 000 Tonnen Salz per Schiff nach Wien.“²⁰

Da es in den warmen und heißen Monaten nicht möglich war Fleisch und Fisch zu kühlen, mussten diese Lebensmittel mit Hilfe von Salz konserviert werden, was den gewaltigen Salzverbrauch rechtfertigte.

Im Jahr 1839 wurde durch die Niederösterreichische Landesregierung aus den bis dahin bestehenden Marktinspektionen ein eigenes Wiener Marktamt geschaffen.

Sowohl der Erste als auch der Zweite Weltkrieg hatten verheerende Auswirkungen auf die Versorgungslage der Wiener Bevölkerung. Es kam schon während des Ersten Weltkriegs zu Lebensmittelrationierungen und zu einer Beeinträchtigung des Lebensmittelangebots auf den Wiener Märkten.

„Als sich nach dem Zweiten Weltkrieg die Versorgung mit Lebensmitteln so weit normalisiert hatte, dass man auch wieder nach Qualität der angebotenen Ware fragte, begann eine Diskussion, ob die Fischkalterung im verschmutzten Donaukanal tragbar sei. Schließlich gelangte damals ein erheblicher Teil der Fäkalien Wiens durch die Kanalisation in den Donaukanal. [...] Am 19 März 1971 wurde die wasserrechtliche Bewilligung für den Fischmarkt aufgehoben, in logischer Folge am 22. März auch die

²⁰ Kaut Hubert: Die kleine Welt der Buden und Zelte S 132

Bewilligung für die Fischkalterung im Donaukanal. Damit war es auch, zumindest offiziell, mit der Berufsfischerei in Wien vorbei.“²¹

Erst durch den Bau von Kläranlagen und den Umbau vom Kanalisationsnetz konnte die Wasserqualität des Donaukanals wieder verbessert werden.

Heutzutage ist die Fischerei wieder erlaubt, allerdings wird sie nur von Privatpersonen betrieben.

Im 20. Jahrhundert wurde ein Großteil der Wiener Märkte durch Großkaufhäuser und große Lebensmittelketten abgelöst bzw. verdrängt. Entlang des Donaukanals verschwanden die Märkte völlig.

²¹ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom S 108

Entstehung der Vorstädte

„Oberes“ und „Unteres Werd“

Da die Donau ab dem 13. Jhd. begann nach links zu wandern wurde der Raum zwischen Stadtterrasse und Donauarm wieder breiter. Dieser Landstrich wurde von Gärtnern, Fischern und Flößern besiedelt und „Alt Tunaw“ entstand. Später wurde daraus die Vorstadt „Unter den Weißgärbern“.

Als „Werd“ wurde das Land zwischen den Donauarmen bezeichnet.

Die „Unteren Werd“ wurden hauptsächlich von Schiffsleuten, Fischern und Gärtnern bewohnt. Das Auland und die öden Böden wurden stückweise unter großen Mühen urbar gemacht. Dafür standen dem Vieh hier große Weideflächen zur Verfügung, welches der städtischen Bevölkerung zusammen mit den groß angelegten Gärten zur Nahrungsbeschaffung diente.

Im Gegenzug bekamen die Bewohner der Werd von den Städtern andere Bedarfsgegenstände, wie etwa Werkzeuge, die hier nicht hergestellt wurden. Eine rege Wirtschaftsgemeinschaft zur Stadt entwickelte sich.

Auf dem „Unteren Werd“, der größten dieser Inseln, befand sich der Prater, den Kaiser Maximilian II. im Jahre 1558 erwarb um seinem Jagdvergnügen nachzugehen.

Nachdem er den Prater erworben hatte, machte er ihn für die Öffentlichkeit unzugänglich.

Nur seine Hofjäger und Jagdknechte hatten Zutritt und wurden in der Venediger Au in Wohnhäusern untergebracht. Von diesen achtzehn Häusern, die in einer Reihe aufgestellt wurden, leitete sich der damalige Name „Jägerzeile“ ab. Erst später entwickelte sich diese Gegend zu einer Vorstadt.

Nordöstlich der Stadt gab es im Gebiet der unregulierten Donau zahlreiche Inseln. Auf einer dieser Inselgruppen entwickelte sich im Mittelalter eine Siedlung, der heutige Zweite Bezirk. Dieses Inselgebiet des „Unteren Werds“ wurde von der Wiener Bürgergemeinde ab dem 14. Jhd. mitverwaltet, obwohl es außerhalb des eigentlichen Burgfrieds lag.

Die Siedlung vergrößerte sich gegen Mitte des 15. Jhd. und eine Verbindung zur Stadt wurde durch die Schlagbrücke (die heutige Schwedenbrücke) hergestellt.

Weiters wurde im Jahre 1439 eine Brücke über den Hauptarm der Donau gebaut, deren Zugang im Unteren Werd durch ein Bollwerk geschützt war. Dieses Bauwerk, der Tabor, wurde von Herzog Albrecht V. zum Schutz gegen die Hussiten errichtet. Auch eine Ausfallstraße in Richtung Mähren und Böhmen entstand auf der heutigen Taborstraße/ Obere Augartenstraße.



Abbildung 3: Taborstraße 1872

Im Jahre 1614 folgten die „Barmherzigen Brüder“ dem Ruf Kaiser Matthias nach Wien und gründeten im Unteren Werd ein Spital des Ordens.

Auch der Bettelorden der Karmeliter siedelte sich im Jahre 1620 im Unteren Werd an, im Jahre 1639 wurde die Karmeliterkirche eingeweiht.

Die Jägerzeile/ Praterstraße

Der kaiserliche Jagdbereich konnte durch Veränderungen des Flusslaufes und der Flussarme der Donau ständig erweitert werden. Dadurch wurde auch eine Erschließung des Augarten möglich.

Unter Kaiser Maximilian II. wurde im Jahre 1569 Teile der Venediger Au zum Prater hin für die Bebauung durch seine Hofjäger freigegeben. Damit kam die heutige Praterstraße zu ihrem damaligen Namen Jägerzeile.

Kaiser Maximilian II. ließ auch das „Grüne Lusthaus“ errichten, von dem Alleen strahlenförmig abgehen. Dem dortigen Verwalter war es erlaubt ein Wirtshaus zu führen.

Für die häufigen Jagden, die der Hof veranstaltete, mussten die umliegenden Vorstädte Robot leisten.

50 Männer mussten für die kaiserliche Jagd gestellt werden. Des Weiteren mussten zum Beispiel die Weißgerber die Jagdhunde zur Verfügung stellen und die Bewohner der Leopoldstadt die Pferde versorgen. Im Gegenzug befreite man aber diese beiden Vorstädte von der Jagdrobot.

Die restliche Au wurde erst Mitte des 17. Jahrhunderts nach und nach verbaut.

Im Jahre 1766 wurde der Prater unter Kaiser Joseph II. für die allgemeine Bevölkerung zugänglich gemacht.

Die Jägerzeile entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer der vornehmsten Straßen von Wien und viele Adelige siedelten sich hier an. Es trennte ja nur mehr der ca. 60 Meter breite Donaukanal diese Wohngegend von der Innenstadt.

Der Prater bekam einen neuen Zugang, der die Form eines Sterns hatte und von dem sechs Alleen wegführten.

Die Gegend gewann immer mehr an Reiz und im Jahre 1781 eröffnete das Leopoldstädter Theater in der Jägerzeile. Des Weiteren entstanden zahlreiche Kaffeehäuser, weitere Theater, Tanzpaläste und Etablissements, die das Erscheinungsbild der Praterstraße nachhaltig prägten.

Das Viertel zog auch immer mehr Künstler an, unter anderem komponierte hier Johann Strauß seinen Walzer „An der schönen blauen Donau“.

Die Grundherrschaft über die Jägerzeile wurde im Jahre 1750 von Maria Theresia verkauft. Mehrmals wechselte der Eigentümer, ehe im Jahre 1841 die Stadt Wien den Grund erwarb.

Nach Stadtplänen von Carl Graf Vasquez bestand die Vorstadt Jägerzeile um das Jahr 1830 aus Häusern der Czerningasse, die eine Grenze darstellte bis zur Prater-Hauptallee und weiter südlich bis den an den Donaukanal angrenzenden Häusern der Vorstadt Leopoldstadt. Auch das Gebiet des „Wurstelpraters“ sowie das wenig besiedelte Gebiet der Venediger Au und des heutigen Stubenviertels waren inkludiert.

Die Jägerzeile blieb bis zum Jahre 1850 eine selbständige Wiener Vorstadt, mit eigener Ortsvorsteherung. Den Namen Praterstraße erhielt die eigentliche Jägerzeile erst im Jahre 1862.

Das Jüdisches Ghetto/ Leopoldstadt

Nachdem die jüdischen Ghettos in der Innenstadt gewaltsam aufgelöst wurden, wurde der jüdischen Bevölkerung im Jahre 1624 ein Wohnbezirk im Unteren Werd zugewiesen.

Die Stadt Wien hatte hier die Ortsobrigkeit, das Bürgerspital die Grundherrschaft. Es wurde verhandelt, dass Juden hier Häuser, Gärten und Ställe erwerben konnten.

Da ihnen die meisten Berufe ja verboten waren, spezialisierten sich viele auf den Finanzbereich und regelten bald einen Großteil der Geldverleihgeschäfte. Dennoch konnten sich nur wenige mit gewaltigen finanziellen Abgaben als „hofbefreite Juden“ freikaufen. Diese wenigen „Hofjuden“ fungierten während des Dreißigjährigen Krieges (1618- 1648) als Münzverwalter, Geldgeber und Heereslieferanten. Auch die „Münze Wien“ wurde von ihnen verwaltet und mit Edelmetallen beliefert, was den Juden aber hauptsächlich Missgunst und Neid brachte. Als Sündenböcke wurden sie für finanzielle Krisen, aber auch für Seuchen und Krankheiten verantwortlich gemacht.

Der Handel mit verschiedenen Produkten wie Vieh, Wein, Tuch, Wolle und Tierhäuten, zählte neben den Geldgeschäften und der Münzherstellung, zu einem der Haupterwerbs-bereiche der jüdischen Bevölkerung.

Auch die Kaufmannschaft bekämpfte die Juden und erreichte, dass ab dem Jahre 1623 im Bereich der Stadt der Grundbesitz nur Katholiken gestattet war. Ebenfalls wurde ein Verbot der Unterbringung von Juden in Mietshäusern durchgesetzt.

Mit dem „Freiheitsbrief“ aus dem Jahre 1624 wurden die Juden zwar unter kaiserlichen Schutz gestellt, mussten aber in ihr neues Ghetto im Unteren Werd aussiedeln. Eine Mauer mit nur einem Tor wurde darum errichtet. Innerhalb des Viertels entstanden ein Studierhaus, 2 Synagogen, Gemeindehäuser, ein Tauchbad und ein Spital. Mit diesen Bauten prägten sie das Erscheinungsbild des Viertels.

Sie durften sich aber auch in der Inneren Stadt ungehindert bewegen und ihrem rechtmäßigen Lebensunterhalt nachkommen. Außerdem wurden sie der Einquartierungspflicht des Kriegs- und Hofpersonals befreit, vereinbarte Steuern waren aber weiterhin zu bezahlen.

Anfangs waren die Juden über die Übersiedelung gar nicht unzufrieden. Sie konnten ihrem selbst geregeltem Gemeindeleben nachgehen und waren vor körperlichen und

verbalen Attacken, die sie immer wieder von Seiten des Magistrates einstecken mussten, geschützt. So war zumindest für kurze Zeit ihre Sicherheit erhöht.

Doch auch hier waren die Juden vor Anfeindungen nicht dauerhaft sicher. Im Jahre 1670 wurde eine Vertreibung aus Wien und Niederösterreich angeordnet.

Ein Ausweiserlass ging am 26. Juli an einen Großteil der jüdischen Bevölkerung. Innerhalb zweier Wochen musste sie ihre Geschäfte auflösen und nach Ablauf einer weiteren Frist von 14 Tagen die Stadt, sowie das ganze Erzherzogtum Österreich unter der Enns, verlassen.

Die Häuser und Grundstücke der Juden wurden von der Stadt Wien übernommen.

Das ehemalige Ghetto erhielt damals den Namen Leopoldstadt und die Leopoldskirche wurde anstelle einer Synagoge errichtet.

Die „Erste Österreichische Spar- Casse“ wurde eröffnet und die alte Synagoge in die Margarethenkirche umgewandelt, die allerdings heute nicht mehr existiert.

Bald stellte sich für die Stadt Wien heraus, dass die Ausweisung der Juden eine wirtschaftliche Fehlentscheidung gewesen war.

Nach kurzer Zeit kam es, nicht zuletzt eben aus finanziellen Gründen, zu einer Wiederansiedlung. Allerdings traf diese Wiederansiedlung nur für kapitalstarke Familien zu.

Ab dem Jahre 1750 wurden unter Maria Theresia genauere Bestimmungen zum Verbleib und zu den Rechten der Juden erlassen. Zu einer befriedigenden Lösung für die jüdische Bevölkerung kam es allerdings nicht.

Erst Joseph II versuchte die Juden zu integrieren.

In den Jahren 1854 bis 1856 wurde die Zentralsynagoge in der Tempelgasse, der „Leopoldstädter Tempel“ errichtet. Dieser wurde allerdings im Jahre 1938 im Novemberpogrom zerstört.

Die jüdische Bevölkerung hatte mit vielen Schwierigkeiten und Vorurteilen zu kämpfen, ehe sie im Jahre 1867 unter Kaiser Franz Josef den anderen Staatsbürgern gleichgestellt wurden.

Wohn- Bildungs- und Handelsbeschränkungen wurden aufgehoben. Das Ghetto wurde aufgelöst, Häuser und Gründe in die Stadt integriert.

Eine richtige Gemeindebildung war den Juden aber immer noch untersagt und auch die Zuwanderung wurde weiterhin beschränkt.

Die Entwicklung von Arbeitersiedlungen

Das Weißgerberviertel wurde bald zu einem dicht verbauten Vorstadtbereich, dessen wirtschaftliche Bedeutung auch das Magistrat der Stadt Wien erkannte. So versuchte man in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts, das Weißgerberviertel der städtischen Jurisdiktion zu unterstellen. Den Bezirk in das städtische Steuerrecht einzubeziehen wurde allerdings erst nach der zweiten Türkenbelagerung möglich.

Während der frühen Neuzeit verlor die Bürgergemeinde an demographischem Gewicht, was einen Wandel in der sozialen Gliederung der Bevölkerung, sowie auch sozialräumliche Veränderungen mit sich brachte.

Da der Raum in der Stadt begrenzt war, sahen sich vor allem die, sich dem bürgerlichen Gewerbe zurechnende Bevölkerung gezwungen, in die Vorstädte abzuwandern. Im Gegenzug drängte der Hofadel mit seinen höfischen Beamten weiter in das Stadtzentrum.

Im Jahre 1850 gründete man den heutigen zweiten Bezirk als eigene Verwaltungseinheit, der im Jahre 1862 in die Stadt eingemeindet wurde.

Nicht zuletzt deswegen kam es zu einer schnellen Ausdehnung. Häuser wurden gebaut und die Einwohnerzahl stieg von 46.711 Einwohnern im Jahre 1856 auf 167.266 im Jahre 1910 an. Mit der Eröffnung der Nordbahn sowie auf dem Donauweg kamen zahlreiche Menschen in die Leopoldstadt.

Die Leopoldstadt hatte sich zwar durch die noble Praterstraße und dem damit verbundenen geistigen und künstlerischem Aufschwung zu einer interessanten Wohngegend entwickelt, aber abseits dieses Bereiches gab es auch Elend.

In den Armenvierteln des Bezirks lebten die Tagelöhner und Arbeiter in Mietkasernen, teilweise am Existenzminimum.

„Mit der Niederschlagung der 48er Revolution war die Revolutionsangst keineswegs beseitigt. Im Gegenteil, die Ereignisse von 1848 hatten einen schweren Schock ausgelöst, nicht zuletzt unter den Militärs.“

Die Furcht vor neuerlichen revolutionären Wirren war auch nicht unbegründet, denn die Niederwerfung des Aufstandes hatte die alten Herrschaftsverhältnisse im Zeichen des Neoabsolutismus wiederhergestellt, und auch die Missstände waren geblieben.

Das soziale Elend der Tagelöhner und Handwerker, die für heutige Menschen unvorstellbaren Wohnverhältnisse der Massen und anders mehr.²²

Auch lebten hier viele Zuwanderer aus dem Balkan, die neben Armeniern, Orientalen und Juden aus dem Osten ihr Dasein fristeten.

Das Leben der Arbeitnehmer hatte sich sehr verändert. Familienverbände begannen sich aufzulösen, Hausgemeinschaften veränderten sich und die Menschen wurden anonymer.

Bezüglich der Nahrungsversorgung mussten die Arbeiter sich auch umstellen. Eigenproduktionen wurden kaum mehr hergestellt und alle Waren über die Märkte bezogen, was viel Geld kostete. Verdiente man nicht genug, konnte man sich auch keine qualitativ hochwertige Nahrung leisten.

„Eine ähnliche Entwicklung zeigte sich in der Wohnungsfrage. Die Wohnungen und Wohnverhältnisse der armen Häusler, Heimarbeiter, der Weber, der armen Bauern oder Tagelöhner in der vorindustriellen Welt bis weit in das 19. Jahrhundert hinein waren sicherlich eng, überbelegt, schmutzig, dunkel und ohne die hygienische Ausrüstung, die man in der Gegenwart für die Mehrheit der Bevölkerung gewöhnt ist. Die Wohnverhältnisse der vom Lande in die Städte wandernden Arbeiter scheinen sich am Anfang der Industrialisierung entweder noch mehr verschlechtert oder jedenfalls nicht zum besseren verändert zu haben. Steigende Nachfrage nach billigen Wohnungen und freie Bodenspekulation sowie Ortsbegrenzungen trieben die Bodenpreise in den Städten in die Höhe, förderten den Bau von höheren, mehrstöckigen Mietskasernen und den Bau von Hinterhäusern sowie die Begrenzung der Straßenbreite.“²³

Die Zwischenkriegszeit war für den Wiener Wohnbau insofern von Bedeutung, als man sich wieder auf die Tradition der „Wiener Höfe“ besann.

²² Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.85

²³ http://www1.bpb.de/publikationen/XIWL18,0,Wandel_der_Lebensverh%E4ltnisse.html, Stand 26.10.2009

Die Höhe und die Fassadengliederung der Wohnhäuser wurden aufeinander bezogen und die Höfe zu großen, teils begrünten Innenhöfen zusammengelegt. Des Weiteren wurde das Kommunikationssystem bezüglich Stiegenhäuser, Vestibüle und Gänge einheitlicher architektonisch konzipiert.

„Ein Stadtraum ist nicht nur ein Gefäß, in dem sich, abhängig wieder von den benachbarten Stadträumen und dem Stadtganzen, bestimmte Abläufe vollziehen.

Er ist auch ein Bereich, in dem einerseits die Stimmungen wechseln und andererseits eine Gesamtstimmung sich breit macht, die Anteil an der Einschätzung eines Stadtteils durch die Stadtbewohner hat. Funktionen, soziales Prestige, das wieder durch die Funktion mitbestimmt wird, tragen ebenso zum Gesamtfluidum eines Stadtbereiches bei wie psychologische Faktoren, die nicht immer gleich auf der Hand liegen.“²⁴

Wien war nach Zusammenbruch der Monarchie auf die Hauptstadt eines Kleinstaates geschrumpft.

Nun besann man sich wieder auf die Bekämpfung der Wohnungsnot. Die sozialdemokratische Gemeindeverwaltung machte den Wohnungsbau zu einem wichtigen Bereich der Stadtregierung.

„Eine Fortsetzung der gründerzeitlichen privaten Wohnbautätigkeit war nicht mehr zu erwarten, seit das neue Mieterschutzgesetz, sozialkonform aber marktkonträr, die privatkapitalistische Spekulation mit Wohnungen unrentabel werden ließ. Als bedeutendster Bauherr des sozialen Wohnungsbaues begann die Gemeinde Wien ihre Bautätigkeit mit dem Jahr 1923 und schuf von da an bis 1934 im Jahresdurchschnitt etwa fünftausend Wohnungen. Die riesigen Baublöcke mit oft über tausend hellen und gesunden Wohnungen, deretwegen der Wiener kommunale Wohnbau internationale Berühmtheit erlangte, manifestierte in monumentaler Weise das neue Standesbewusstsein der Arbeiterklasse; andererseits begab sich diese aber bisweilen in eine Art freiwillige Isolation, da die vielen zentralen Einrichtungen innerhalb des Komplexes eine Verbindung mit den außerhalb gelegenen Stadtteilen nicht mehr notwendig erscheinen ließen.“²⁵

²⁴ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.77

²⁵ Ebenda S.45

Schleifung der Festungsmauern

Die Innenstadt erlebte eine ganz bedeutende bauliche Veränderung.

„Seit die Wiener Festung aufgehoben worden war, setzte die Diskussion um eine Stadterweiterung auf Kosten der bastionierten Stadtmauern ein. Das Militär widersetzte sich drei Jahrzehnte lang erfolgreich einer Demolierung der frühneuzeitlichen Anlagen. Andererseits kamen gerade von Seiten des Militärs erste Anregungen zur Stadterweiterung, freilich unter Bewahrung fortifikatorischer Elemente. Schon 1817 zeichnete der Ingenieuroffizier Karl von Cerrini einen Plan, dem zufolge die Festung von der Biberbastion bis zum Neutor demoliert und an ihrer Statt eine neue Mauer von der Neutorbastion geradewegs zum Donaukanal aufgeführt werden sollte. Der so gewonnene Raum auf der Rossauer Glacis könnte zur Verbauung freigegeben werden. Am Donaukanal sollte an Stelle der Stadtmauer ein besonders breit angelegter Kai entstehen. Im Jahr 1825 erteilte Erzherzog Johann in seiner Funktion als General- Geniedirektor den Genieoffizieren den Befehl zur Ausarbeitung eines andern Stadterweiterungsplanes. Dieser Entwurf sah eine neue Stadtmauer von der Elendsbastion bis zum Donaukanal im Bereich der Augartenbrücke und längs des Kanals bis zur Gonzagabastion vor.“²⁶



Abbildung 4: Gonzagabastei 1858

²⁶ Csendes Peter/Opll Ferdinand: Wien, Geschichte einer Stadt, Bd.3, S. 66- 67

Viele weitere Vorschläge zur Stadterweiterung wurden nach der Revolution im Jahre 1848 eingereicht, scheiterten aber an der Ablehnung der Generalitäten.

Mit der Begründung, das aufständische Wien sollte besser durch die militärischen Anlagen unter Kontrolle gehalten werden, wurden die Stadterweiterungsvorschläge allesamt abgelehnt.

Am 20. Dezember 1857 setzte sich Kaiser Franz Joseph über die Bedenken seiner Armee, die militärischen Anlagen nicht aufzugeben, hinweg.

Eine Schleifung der alten Stadtmauern wurde endlich genehmigt und die Ringstraße angelegt.

In einem Auszug aus dem Schreiben Kaiser Franz Josephs an seinen Minister Freiherr von Bach bestimmte er folgendes.

„Bei der Entwerfung des bezüglichen Grundplanes und nach Meiner Genehmigung desselben bei der Ausführung der Stadterweiterung, ist von nachstehenden Gesichtspunkten auszugehen:

Mit der Wegräumung der Umwallung der Fortifikationen und der Ausfüllung der Stadtgräben ist in der Strecke von der Biberbastei bis an die Umfassungsmauer des Volksgartens in der Art zu beginnen, dass längs dem Donaukanale ein breiter Quai hergestellt und der vom Schottenthore bis zum Volksgarten gewonnene Raum theilweise zur Regulierung des Exerzierplatzes benützt werden kann.“²⁷

„Bach drängte darauf, dass mit der Öffnung der Stadt gleich begonnen werde. Man einigte sich nach einigen Debatten auf den Abbruch des Rotenturmtores, weil dort kein Stadtgraben sei. Aus dieser Verhandlung wird es sehr deutlich, dass Bach in Betreff der Stadterweiterung zu höchster Eile drängte, um vollendete Tatsachen zu schaffen, ehe vielleicht die Militärpartei wieder die Oberhand gewinne und die gesamte Planung rückgängig mache.“²⁸

²⁷ Springer Elisabeth: Die Wiener Ringstrasse, S.94

²⁸ Ebenda, S.101

Im März des Jahres 1858 erfolgte der Spatenstich an der Rotenturmbastion. Die darauf folgenden Abbrucharbeiten dauerten bis zum Jahr 1862 an, erst dann war die gesamte alte Stadtmauer demoliert.

Das entstandene Abbruchmaterial wurde gleich vor Ort zum Ausgleichen des Niveauunterschiedes am Kai und der Ringstraße verwendet.

„Mit Ende April, wie geplant, war die Bresche geöffnet, ein gepflasterter Fahrdamm aus der inneren Stadt heraus und eine Uferstraße längs des Donaukanals erbaut. Zu Beginn der traditionellen Praterfahrt am 1. Mai, durchfuhren Kaiser Franz Joseph und Kaiserin Elisabeth die Bresche und eröffneten den Kai.“²⁹

Diese baulichen innerstädtischen Maßnahmen hatten beträchtlichen Einfluss auf das optische Erscheinungsbild des Donaukanals.

„Im Zuge der Schleifung der Basteien und der Anlage des Franz- Josefs- Kais wurden in den ehemaligen Laubengängen Geschäftslokale, darunter das des Uhrmachers Schönberger, der an der Fassade eine große, weithin sichtbare Uhr anbringen ließ, und ein Kaffeehaus eingerichtet.

Zunächst das Cafe Schuster, dessen Nachfolger das Cafe Lafferl wurde, ein berühmtes Lokal, in dem Agenten, Schieber und die Halbwelt verkehrten. 1889 wurde das Gebäude demoliert und durch einen Neubau ersetzt.“³⁰

Aber nicht nur dem innerstädtischen Bereich kamen die Umbauarbeiten zugute, auch andere Gebiete hatten eine Sanierung notwendig.

„[...]“, dass der Donauarmbereich im Gebiet der heutigen Brigittenau zum Zeitpunkt der Demolierung der Befestigungen städtebaulich ein sehr gemischtes und vor allem dringend sanierungsbedürftiges Gebiet war.“³¹

Allerdings gab es auch Kritik an der Finanzierung für die Gestaltung des Donaukanals. Die Wiener Zeitung und „Die Presse“ lieferten sich einen medialen Schlagabtausch über die Finanzierung des Ringstraßenbaus. Dabei tat „Die Presse“ am 7. Jänner 1862 folgende Meinung kund.

²⁹ Springer Elisabeth: Die Wiener Ringstrasse, S.111

³⁰ Bchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.85

³¹ Ebenda, S.83

„Die Presse holt wieder zu einem massiven Gegenschlag aus. Im Zentrum dieses neuen Artikels steht der Vorschlag, dass alle Übelstände und enorme Kosten durch die völlige Beseitigung des Donaukanals vermieden würden.“³²

Glacis und Befestigung hatten bis zum Jahre 1857 einen sinnvollen Ausbau der Verkehrswege behindert. Rund um die Glacis führte die Ringstraße, welche im Donaukanalbereich auf Höhe der heutigen Augartenbrücke die Innenstadt mit der Leopoldstadt und dem Augarten verband.

Eine weitere Verbindung über den Donaukanal gab es beim Rotenturmtor durch die Ferdinandsbrücke.

„Die Anlage des Franz Josephs- Kai war von der Regulierung des Donaukanals abhängig. Diese Frage stand zu Beginn der Stadterweiterung schon in Verhandlungen und mit Hinblick auf die Feststellung des Grundplanes wurde dessen neue Linienführung im Frühjahr 1859 durch ein Spezial- Comité festgesetzt. Die erste provisorische Kaiserstrasse war schon gleichzeitig mit dem Beginn der Demolierungsarbeiten am Rotenturmtor begonnen worden, und der Franz Josephs- Kai wurde die erste Straße des neuen Stadtteiles überhaupt.“³³

Durch den Abbruch der Befestigung sowie der Parzellierung der Glacis hätte die Uferpartie profitieren und mit repräsentativer Bebauung ausgestaltet werden können. Diese Chance wurde aber leider nur teilweise wahrgenommen und der Donaukanal wieder nicht richtig in das Stadtbild integriert, da sich diverse Planungen in die Länge zogen oder erst gar nicht realisiert wurden.

Lieber investierte man in prächtige Bauten entlang der Ringstraße, die damit zum Kernstück der Stadterweiterung wurde. Alle wichtigen Institutionen, wie Bildungsanstalten, das Hofburgtheater, Museen, die Hofoper und vieles mehr, wurden im Nahbereich der Ringstraße gebaut.

Leider blieb der Donaukanalbereich, der trotz abfallender Stadterrassen großzügige Möglichkeiten für perspektivische Schaufronten geboten hätte, ungenützt.

³² Springer Elisabeth: Die Wiener Ringstrasse, S.240

³³ Ebenda S.197

„Zusammenfassend muss noch einmal festgehalten werden, dass die gründerzeitlichen Bautätigkeiten im Stadterweiterungsbereich am Donaukanal nicht jene städtebauliche und architektonische Qualität erreichte, die im Bann- und Ausstrahlungsbereich der Hofburg beobachtet werden kann. Es fällt auf, dass am Kai nicht nur keine öffentliche Monumentalbauten entstanden, dass dieser Bereich auch für den Adel und das Großbürgertum nicht begehrt war und dass auch kaum Architekten der ersten Garnitur mit Ausnahme von Ferstel und Tietz- Aufträge erhielten oder annahmen.“³⁴

Trotzdem entwickelte sich längs des Donaukanals vielfältiges großstädtisches Leben, bestimmt durch Neubauten mit Geschäften, Kaffeehäusern und modernen Verkehrsmitteln.

³⁴ Buchmann Bertrand Michael: der Donaukanal, S.94

Die Wiener Kasernen

Nicht nur bauliche Überlegungen wurden nach Abbruch der Befestigung angestellt, auch die Sicherheit der Stadt sollte weiterhin gewährleistet werden.

Die Sicherheit und Verteidigung der Stadt war im Mittelalter Aufgabe der Bürgerschaft gewesen, erst im 16. Jahrhundert wurde daraus eine militärische Truppe, deren Mannschaft samt Familien in so genannten „Basteihäusern“ wohnte. Dabei handelte es sich um Behausungen, die entlang der Stadtmauer oder auf den Basteien errichtet wurden. Diese Stadtgarde samt ihren Wohnungen wurde im Jahre 1741 aufgelassen und stattdessen Kasernen gebaut.

„Die erste Kaserne auf Wiener Boden, die Leopoldstädter Kavalleriekaserne, entstand 1721/23 gegenüber der Stadt auf der großen Donauinsel. Diese Kaserne lag in der Nähe des alten Brückenkopfs am Weg von Wien an das nördliche Donauufer und zu den Fernstrassen entlang des Ufers und nach Norden. Diese Unterkunft war im Zuge eines militärischen Bauprogramms der niederösterreichischen Stände entstanden. Sie erhielt zehn Jahre später eine Außenstelle auf dem Glacis in der Nähe der Hofburg. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts- der österreichische Erbfolgekrieg hatte die Möglichkeit einer militärischen Bedrohung der Reichshaupt- und Residenzstadt aufgezeigt- begann auch die Stadt Wien sich am Kasernenbau zu beteiligen. So entstanden eine Infanteriekaserne innerhalb der Stadt, an der Stelle alter Zinshäuser und von Basteihäusern in unmittelbarer Nähe zum Donaukanal, die Salzgriesskaserne (1745/48), eine weiter, die Getreidemarktkaserne, unmittelbar westlich vor der Stadt in der Nähe des Wienflusses (1748/53); (...), das Glacisgelände konnte für Exerzierplätze herangezogen werden.“³⁵

Weitere Kasernen in Wien und im Vorstadtbereich entstanden im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts, als Joseph II sein Heer vergrößerte.

Aus Sicht des Militärs war die Entfestigung der Stadt, besonders in Anbetracht der Niederwerfung der Revolution im Jahre 1848, natürlich strategisch unklug. Da ihr Einspruch gegen die Schleifung der Basteien aber nichts genützt hatte, drängte man

³⁵ Csendes Peter/ Opll Ferdinand: Wien- Geschichte einer Stadt, Bd 3, S.69

nun auf ein Kasernenbaukonzept. Als erstes wurde in strategisch wichtiger Lage das Arsenal gebaut. Danach errichtete man Vorstadtkasernen sowie die Franz- Josefs-Kaserne, die durch Geldmittel aus Versteigerungen von Bauparzellen der Rossauer Glacis finanziert wurde.

Im Jahre 1870 wurde die Rossauer Kaserne fertig gestellt.

„Das noch erhaltene, als Polizeikaserne benützte Bauwerk ist um drei nebeneinander liegende, geschlossene Höfe gruppiert und mit seinen Türmen und Zinnen ein später Ausläufer des romantischen Historismus. Sein zukünftiges Schicksal ist noch offen, für den Donaukanalbereich um die Augartenbrücke stellt es zweifellos eine städtebauliche Dominante dar, wobei die seinerzeitige Bestimmung im heutigen, stark vom Denkmalschutzgedanken durchsetzten Bewusstsein offenbar nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.“³⁶

Im Zuge der großen Stadterweiterung im Jahre 1890 wurden die Militärbauten im innerstädtischen Bereich aber immer mehr zu Fremdkörpern. Sie okkupierten begehrtes Bauland, weshalb man sie verkaufte und den Erlös für Neubauten am Stadtrand nutzte.

³⁶ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S. 87

Wichtige (Um)Bauten im Bereich des Donaukanals

Gebäude

Umbenennungen und Umbauten änderten den Charakter mancher Stadtteile.

„Der Ruprechtsplatz mit der Ruprechtskirche hieß damals noch Kienmarkt; er wurde erst 1863 umbenannt. Die Stiegenanlage, die in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts grundlegend umgestaltet und im Zuge der Neuordnung des Franz- Josefs- Kais Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre neuerlich saniert wurde, war um 1858 noch verhältnismäßig neu. Sie war erst 1834 nach der Abtragung des Salzamtes errichtet worden.“³⁷



Abbildung 5: Ruprechtskirche

³⁷ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.84

Die k.k. Börsenkammer plante im Jahre 1862 vom Bank- und Börsengebäude der Herrngasse auf das Areal der Salzgrieskaserne zu übersiedeln, was eine Regulierung des Terrains um den Salzgries zur Folge gehabt hätte. Das Grundstück wurde zwar erworben, das Projekt allerdings nicht ausgeführt, obwohl sogar ein Entwurf Otto Wagners dafür vorlag.

„Speziell dieser Kai- Bereich zwischen dem heutigen Morzinplatz, dem Salzgries bis zur Salztorgasse und dem Franz- Josefs- Kai benötigte lange, bis er städtebauliche Gestalt annahm. Anfang der sechziger Jahre kam es sogar zu Differenzen zwischen dem Staatsministerium und der Gemeinde Wien wegen des geplanten Durchbruchs vom Hohen Markt zum Kai.“³⁸

Daraus ergab sich, dass dieser Bereich des Kais bis zu Beginn der siebziger Jahre unbebaut blieb. Erst als man im Jahre 1873 die Weltausstellung plante, wurde der Bereich mit damals zeitgemäßen Hotelbetrieben ausgestattet.

Anstelle des heutigen Ringturmes wurde in den Jahren 1869 bis 1870 ein fünfstöckiges Wohn- und Geschäftshaus, das Bürgerspitalfondshaus, errichtet, welches im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde.

Um die Jahrhundertwende erfolgte an der Rossauer Lände eine, großteils heute noch erhaltene, Bebauung in einer Mischung des Späthistorismus und des Jugendstils.

Oberhalb der Rossauer Kaserne wurde in den Jahren 1902 bis 1904 an der Elisabethpromenade das Polizeigefangenenhaus errichtet.

„Ein wuchtiger Bau mit einer mächtigen Eckturmlösung mit Kuppelaufsatz sowie einem Mittelrisalit zur Kaifront, der ebenfalls zwei, allerdings eckige Turmbekrönungen aufweist. Der Gebäudekomplex umschließt drei Höfe und war von Anfang an für verschiedenste Polizeizwecke geplant.“³⁹

³⁸ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.92

³⁹ Ebenda, S.107

Am Franz- Josephs- Kai, zwischen Kaiserbad und dem Kettensteig, befand sich die erste Gartenanlage von Neu- Wien.

Ein Problem war damals allerdings die Wasserversorgung der Gärten, da es zu dieser Zeit noch kein Stadtgartenamt gab und sich niemand für die Versorgung zuständig fühlte.

Diese Aufgabe wurde schließlich vom Stadtbauamt übernommen, welches dafür allerdings nicht ausgerüstet war. So musste das Wasser händisch aus dem Donaukanal in den Garten am Kai befördert werden.

Wasserleitung

Ein weiterer wichtiger Schritt zur Verbesserung der Lebensumstände wurde durch den Bau einer Wasserleitung erreicht.

Im Jahre 1858 wurde aufgrund des stetigen Bevölkerungswachstums, und der damit einhergehenden Verunreinigung des Grundwassers, mit dem Bau der Kaiser-Ferdinand- Wasserleitung begonnen. Durch diese Wasserleitung auf dem neuesten Stand der Technik, konnte das ganze Stadtgebiet mit Wasser versorgt werden.

Die Errichtungskosten setzten sich zu Beginn aus Spenden von Industriellen und Adeligen zusammen, als die Stadt Wien aber den Betrieb übernahm, wurden auch ab diesem Zeitpunkt die damit verbunden Kosten von der Stadt selbst getragen.

„Die Anlage wurde durch gefiltertes Donaukanalwasser gespeist: Dieses wurde bei der Nussdorfer Linie entnommen und über einen Saugkanal in das höher gelegene Maschinenhaus gepumpt, wo sich zwei 60PS starke Niederdruckdampfmaschinen befanden.

Von dort lief die Hauptrohrleitung zu den drei Reservoirs in Währing, Neulerchenfeld und auf der Schmelz, welche nun ihrerseits die Vorstädte zwischen Alser Straße und Wienfluß versorgten; eine Zweigleitung überquerte den Wienfluss und reichte bis zur Wiedner Hauptstraße. [...] Die Kaiser- Ferdinand- Wasserleitung arbeitete technisch zufrieden stellend, allerdings entsprach die Wasserqualität nicht den modernen Hygienevorstellungen, im Sommer erwärmte sich das Wasser rasch und wurde trüb.“⁴⁰

⁴⁰ Csendes Peter/ Opll Ferdinand: Wien, Geschichte einer Stadt, Bd. 3, S.74

Eisenbahnen

Ebenfalls im Jahre 1835 erhielt Anselm Salomon von Rothschild das Privileg, eine Eisenbahnstrecke errichten zu dürfen. Ursprünglich wollte man die Bahn aus Kostengründen nur bis Floridsdorf führen, die Hofkammer schrieb ihm aber vor die Nordbahn bis nach Wien weiterzuleiten.

Ein geeignetes Gelände fand man schließlich am Rande der Leopoldstadt, in der Nähe des Pratersterns.

Im Jahre 1837 wurde die „Kaiser- Ferdinand- Nord- Bahn“ eröffnet und im Jahre 1838 der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen.

Eine Trasse, welche die Süd- und Ostbahn mit der Nordbahn verbinden sollte, wurde im Jahre 1857 festgelegt und ein neues Bahnhofsgebäude geplant.

Dieser damals „schönste Bahnhof Europas“ wurde im Jahre 1865 eröffnet und hatte eine gewaltige Ausdehnung, die in etwa der Fläche der Innenstadt Wiens entsprach.

Bei einem Wettbewerb für die Stadterweiterung wurden erste Pläne für eine Untergrund- oder Tunnelbahn eingereicht. So wollte man zum Beispiel den Stadtgraben nicht zuschütten lassen, sondern überwölben, um dort eine U- Bahn Linie einzurichten. Sie sollte in etwa den Verlauf der späteren Donaukanallinie der Stadtbahn haben. Das Projekt scheiterte aber vermutlich an Finanzierungsgründen.

Zwischen 1834 und 1842 wurde bereits eine Pferdebahn vom Rotenturmtor in die Brigittenau, entlang des Donaukanals geführt. Die Pferdestraßenbahn blieb in den folgenden Jahrzehnten auch das wichtigste Verkehrsmittel in Wien.

Im Jahre 1900 plante der Architekt Arnold Lotz zur Erschließung der Inneren Stadt eine Unterpflasterbahn.

1908 wurde dann eine Untergrundstraßenbahn von Carl Hohegger vorgeschlagen, die eine Verbindung vom Donaukanal zur Secession hergestellt hätte.

Diese beiden Projekte waren dazu gedacht die Innere Stadt besser zu erschließen, fanden aber seitens der Gemeindeverwaltung kein besonderes Interesse.

Ab dem Jahre 1870 wurde die Ostbahn über Donau und Prater geführt, wodurch der Schiffsverkehr langsam an Bedeutung verlor.

„Mit der in den siebziger Jahren erfolgten Donauregulierung verloren die am Donaukanal gelegenen Vorstädte ihre frühere Funktion zur Gänze. Der Personen- und

Güterverkehr auf den neuen Dampfschiffen spielte sich von da an auf dem Hauptstrom ab, die Holzlager- und Stapelplätze an der Lände verschwanden bis auf wenige Ausnahmen. An der Brigittenauer Lände und mehr noch in Simmering verdichteten sich gegen Ende des Jahrhunderts die Industrieansiedlungen, am Leopoldstädter Ufer sowie in der Roßau und in der Weißgerbervorstadt schloß sich die gründerzeitliche Bebauung mit Zinskasernen.“⁴¹

⁴¹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.95

Weltausstellung

Im Jahre 1867 wurde die Weltausstellung geplant und der Volksprater neu angelegt. Regelmäßig aneinander gereihete Hütten lösten die gewachsene Struktur des Praters ab. Die Rotunde, eine große Kuppel mit Hallen, entstand als Ausstellungsgelände in der Krieau.

„Als Ausstellungsfläche wurde der Prater zwischen Donau und Donaukanal gewählt, einst kaiserliches Jagdrevier, nun Erholungsgebiet der Wiener Bevölkerung. Dass die Natur als Kulisse in die Ausstellungsgestaltung einbezogen wurde, galt als eine zusätzliche Qualität der Ausstellung. Im Prater wurden daher alle alten Buden geschleift und durch neue, ordentlichere Gebäude ersetzt. Die Ausstellungsfläche betrug 233 ha (zum Vergleich: das war sechsmal größer, als die für die abgesagte Weltausstellung des Jahres 1995 in Wien vorgesehene Fläche). Als städtebaulich bedeutsam wurde auch angesehen, dass mit der Lokalisierung im Prater ein starker Bezug zur Donau und damit zu diesem geopolitischen Aspekt der Stadt hergestellt wurde.“⁴²

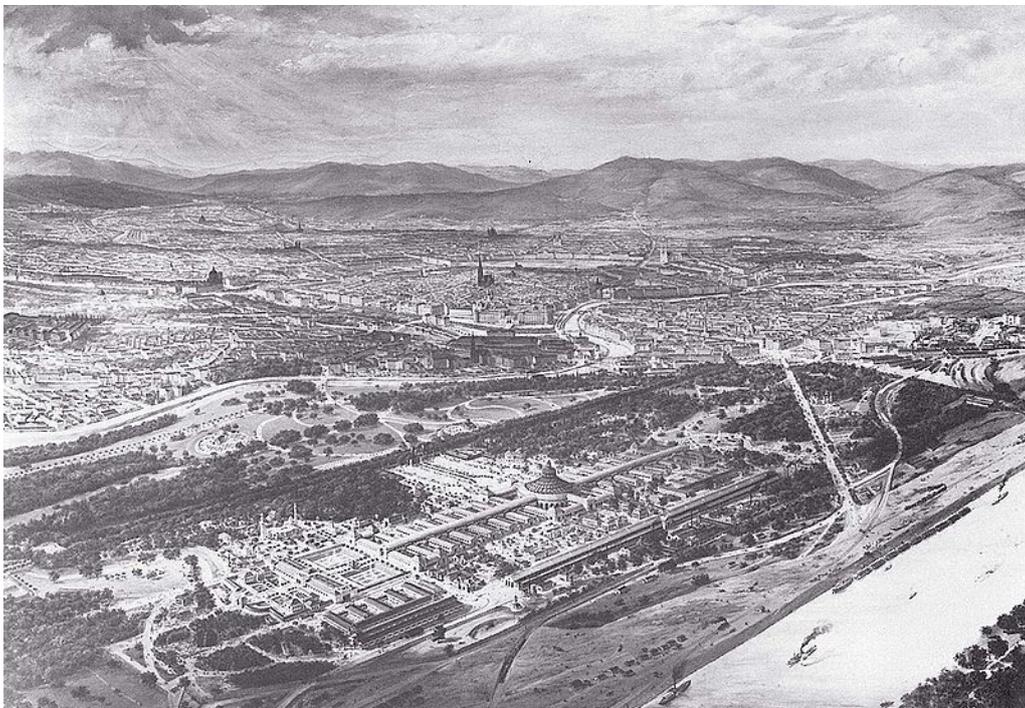


Abbildung 6: Gelände der Weltausstellung 1873

⁴² <http://www.wien-vienna.at/geschichte.php?ID=752>, Stand 26.10.2009

Seit 1921 fand auf dem Ausstellungsgelände die „Wiener Messe“ statt.

Die Liliputbahn im Prater wurde im Jahre 1928 eröffnet und führte bis zur Rotunde.

Die Rotunde, die bereits als Wahrzeichen der Stadt galt, brannte im Jahre 1937 ab.

Stadterweiterung und notwendige Baumaßnahmen durch Eingemeindung

Im Jahre 1890 kam es zu einer Stadterweiterung bei der 33 Gemeinden zur Gänze, 20 Ortschaften zum Teil in die Gemeinde Wien einbezogen wurden, die nun 19 Bezirke zählte.

Dadurch wurde ein Generalregulierungsplan für Wien nötig, der im Jahre 1893 genehmigt wurde.

„Die Eröffnung des Türkenschanzparkes nahm Kaiser Franz Joseph zum Anlaß um über die Eingemeindung der Wiener Vororte zu sprechen. Da sich die Vororte sowohl in wirtschaftlicher wie auch demographischer Sicht als rentabel präsentierten, wurde die Vereinigung am 19. Dezember 1890 vollzogen. Ab diesem Zeitpunkt zählte Wien 19 Bezirke, und das Stadtgebiet wurde um 10561 ha erweitert. Durch diese Stadterweiterung mussten etliche Bauprojekte längs des Donaukanals und der Leopoldstadt umgesetzt werden [...]

Im Juli begannen die Arbeiten an der Wehr und Schleuse bei Nussdorf und kamen 1898 zum Abschluss. Nun konnte der Bau des Kai und Stützmauern längs des Donaukanals in Angriff genommen werden (1899). Bei der Ausmündung der Wien wurde ein „Wendebassin“, 20m lang und 95m breit, geschaffen. Im Juli 1903 waren die umfangreichen Arbeiten abgeschlossen. Von den geplanten Staustufen wurden bisher nur die unterhalb der Augartenbrücke befindliche, die „Staustufe Kaiserbad“, fertig gestellt.“⁴³

Energieversorgung

Um die Jahrhundertwende entstanden am Donaukanal Bauten, die für die Wiener Infrastruktur sehr bedeutend waren, so etwa die Gas- und Elektrizitätswerke.

„Die Standorte für die städtischen Gas- und Elektrizitätswerke wurden dabei nicht von ungefähr gewählt. Erstens hatte sich in Simmering im letzten Viertel des 19.Jahrhunderts ein wichtiges Industriegebiet herausgebildet, zweitens wurden

⁴³ Lehrer- Arbeitsgemeinschaft des II. Bezirks: Die Leopoldstadt- Ein Heimatbuch, S.188

Bauplätze an einem schiffbaren Gewässer gesucht, um so einen günstigen Transportweg für die Rohstoffe zu haben.“⁴⁴

Der Strombedarf der Wiener hatte immer mehr zugenommen, auch die Straßenbahn war elektrifiziert worden. Die erste „Elektrische“ verkehrte in Wien am 28. Jänner 1897. Auch der Lichtbetrieb in Wien forderte eine große Menge an Strom, daher baute man zwei selbständige neue Zentralwerke.

„Für diese beiden Zentralwerke wurde ein Grundstück auf der Simmeringer Haide nächst dem Donaukanal gewählt. Auch hier war die Nähe der Wasserstraße ein entscheidender Faktor der Standortwahl, dazu kam aber noch die Überlegung, dass für die Dampfkondensation in einem derartigen Betrieb große Wassermengen benötigt werden, die ebenfalls aus dem Donaukanal entnommen werden konnten. Um den Werkplatz vor Überflutung zu schützen, musste eine etwa 2 Meter hohe Anschüttung vorgenommen werden.“⁴⁵

In der Spätgründerzeit wurde in Wien so viel gebaut wie noch nie zuvor.

„Ganze Häuserzeilen fielen der Boden- und Wohnungsspekulation der kapitalistischen Bauherren zum Opfer, um neuen ertragreicheren Gebäuden Platz zu machen. So vollzog sich eine durchgreifende Erneuerung der inneren Bezirke, gleichzeitig fraßen sich die Wachstumsspitzen ungehemmt in das grüne Umfeld der Stadt. Die zum rentablen Bauen zwingenden hohen Grundstückspreise führten zu unbarmherziger Bodenausnutzung mit bis zu 85 Prozent Flächenverbauung einer Parzelle, so dass Wien mit den eintönigen Massenmietshäusern die düsterste Epoche seiner baulichen Entwicklung erlebte.“⁴⁶

Öffentliche Verkehrsmittel

Im Jahre 1892 wurde ein Gesetz erlassen, das die Grundlage für den Bau des Straßenbahnnetzes in Wien bildete. Im Zuge dieses Ausbaus wurde unter einer einheitlichen baulichen Leitung die „Commission für Verkehrsanlagen“ geschaffen, die auch für Regulierungsarbeiten am Donaukanal und am Wienfluß zuständig war. Um diesen Bautätigkeiten ein optisch ästhetisches Bild zu geben, wurde als künstlerischer Berater Otto Wagner engagiert.

⁴⁴ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.108

⁴⁵ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.109

⁴⁶ Ebenda, S.43

Die Wiener Stadtbahn sollte als Verbindung zwischen den Bahnhöfen fungieren und somit auch dem Truppen- und Gütertransport dienen.

„An Linien wurden die Vorortelinie, die Gürtellinie, die Wientallinie und die Donaukanallinie errichtet, welche beim Hauptzollamt in der Verlängerung der Wientallinie begann und von dort über den Franz-Josefs- Kai und weiter längs des Donaukanals nach Heiligenstadt führte (heute entspricht das einem Teil der U4); außerdem wurde über einen Verbindungsbogen ein Anschluß an die Gürtellinie hergestellt.“⁴⁷

Betrieben wurde die Bahn anfangs nur mit Dampf, eine Elektrifizierung erfolgte im Jahre 1925.

Die Bahn wurde vom Franz- Josefs- Kai bis zur Brigittabrücke zum großen Teil als Tiefbahn durch Galerien geführt. Entlang der Donaukanallinie gab es vier Stationen, von denen heute nur zwei teilweise erhalten geblieben sind, nämlich die Stationen Friedensbrücke und Rossauer Lände. Der Bahnhof Hauptzollamt ist völlig aus dem Stadtbild verschwunden. Erhalten ist nur noch eine Brücke über die Wien nahe dem Zollamtssteg

Gestaltung des Donaukanalufers

Nachdem die Wehr- und Schleusenanlage in Nussdorf fertig gestellt worden war, wurde mit dem Bau von Kai- und Stützmauern begonnen. Diese entstanden an beiden Seiten des Donaukanalufers und wurden von der Augartenbrücke bis zur Verbindungsbahnbrücke, später dann bis zur Brigittabrücke, ausgeführt. Seither beträgt die Breite des Donaukanals 50 Meter.

„Mit der Regulierung des Donaukanals und der Errichtung der Kaimauern beziehungsweise Stadtbahngalerien und Stadtbahnstationen hatte der Donaukanalbereich endgültig großstädtisches Aussehen erhalten. Die Uferböschungen, die das Gewässer vorher säumten, nahmen sich wie ein Stück Erinnerung an frühere Zeiten inmitten einer weltstädtisch gewordenen Umgebung aus. Nach der Fertigstellung im Jahre 1903 war auch die Voraussetzung für die Ausschmückung mit

⁴⁷ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.104

Grünanlagen gegeben, zumal der ursprünglich angelegt „Beserlpark“ beim Stadtbahnbau zerstört worden war.“⁴⁸

In den Jahren 1897- 1910 bekleidete Dr. Karl Lueger das Amt des Wiener Bürgermeisters.

„Er schuf die Grundlagen einer modernen großstädtischen Verwaltung, indem er die Gas- und Stromversorgung sowie die Straßenbahn kommunalisierte (1898), zahlreiche Schul- und Spitalbauten durchführen ließ und mit dem Bau der zweiten Wiener Hochquellenwasserleitung (1900- 1910) Wiens Wasserversorgung für die nächsten Jahrzehnte sicherstellte. Zu seinen erfolgreichsten städtebaulichen Maßnahmen zählt der seit 1905 verwirklichte Wald- und Wiesengürtel.“⁴⁹

In seine Amtszeit als Wiener Bürgermeister fallen viele wichtige Reformen für den Städtebau. Er gab viele Bauvorhaben an die Stadtverwaltung in Auftrag, die Wien auf seine spätere Rolle als Millionenstadt vorbereiten sollte.

Lueger war während seiner Amtsperiode sehr populär, als er starb nahmen an seinem Begräbnis hunderttausende Wiener teil, darunter auch Adolf Hitler.

Für die steigende Bevölkerungszahl Wiens musste neben der Wasserleitung auch das Kanalnetz ausgebaut werden.

„Entlang des Donaukanals entstanden im Zuge der Stadterweiterung in den Jahren 1893/94 der Linke Hauptsammelkanal und zwischen 1894 und 1904 der wesentlich größere Rechte Hauptsammelkanal. Beide Sammelkanäle dienen bis heute der Entwässerung des innerstädtischen Wohngebietes und zählen nach wie vor zu den "Hauptschlagadern" der Wiener Kanalisation. Sie transportieren das Abwasser aus Haushalt und Gewerbe im natürlichen Gefälle zur Hauptkläranlage Wien.“⁵⁰

Das erste Urania- Gebäude wurde anlässlich einer Jubiläumsausstellung im Prater gebaut, die Urania am Donaukanal von Max Fabian entstand erst im Jahre 1910. Die Urania wurde an der Mündung des Wienflusses in den Donaukanal, zwischen Radetzkybrücke und Aspernbrücke errichtet und ist auch heute noch ein charakteristisches Bauwerk.

⁴⁸ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.106

⁴⁹ Ebenda, S.43

⁵⁰ <http://www.wien.gv.at/kanal/technik/koppelung.htm>, Stand 26.10.2009

Im Gebäude befand sich eine Uhrenanlage, welche telefonisch abgerufen werden konnte. Davor konnten sich die Wiener ausschließlich an den Kirchenguhren orientieren.

„Baute die öffentliche Hand Kasernen und Gefangenenhäuser, so entstand am Donaukanal aus privater Initiative- allerdings mit starker Unterstützung der Gemeinde- ein Bauwerk, das Kultur- und Bildungsstreben symbolisiert: die Urania. Sie wurde 1909/10 gebaut, der überkuppelte Turm mit der Sternwarte war eine Sensation für Wien. 1935 wurde der niedrige Zubau mit Kassenhalle und Foyer zugefügt. 1945 wurde die Urania schwer beschädigt, danach Schritt um Schritt wiederhergestellt. Die völlig zerstörte Sternwarte wurde bis 1957 in modernster Form neu eingerichtet, 1983/84 erfolgte eine Generalsanierung des gesamten Bauwerks.“⁵¹

An der Brigittenauer Lände wurde im Jahre 1912 ein Unfallkrankenhaus eröffnet, welches vor allem durch Lorenz Böhler berühmt wurde. Das Krankenhaus trägt heute seinen Namen.

Bahnhöfe

Fast 5 Millionen Soldaten wurden während des Ersten Weltkrieges vom Nordbahnhof aus verabschiedet. Die Soldaten, die verletzt zurückkamen, wurden in eines der beiden Lazarette in der Rotunde oder im Augartenpalais gebracht.

Auf den Wiesen des Praters entstanden zur Nahrungsversorgung während des Krieges viele Kleingärten, die teilweise auch nach Kriegsende erhalten blieben.

Im Zweiten Weltkrieg wurden Verwundeten- und Truppentransporte vom Nordbahnhof aus organisiert.

Im Jahre 1945 zerstörten britische und amerikanische Bomben große Teile der Bahnanlagen und der Bahnhöfe.

Überhaupt war die Leopoldstadt der Bezirk, der vom Krieg am schlimmsten betroffen war. Cirka 63 Prozent der Gebäude des Bezirkes wurden beschädigt.

Als man sich nach den Kriegsjahren daran machte die Schäden zu beheben, mussten auch die Wiener Verkehrsbetriebe viel Arbeit leisten. Gleichzeitig mit dem

⁵¹ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom, S. 161

Wiederaufbau wurde aber die Infrastruktur verbessert, was zu einem wirtschaftlichen Aufschwung führte.

Im neuen Bahnhof Praterstern wurde die neue Schnellbahn mit der Nordbahn verbunden, im Jahre 1955 der Praterstern umgestaltet.

Im Jahre 1970 legte man aufgrund verstärkten Verkehrsaufkommens eine Autobahntrasse durch den Prater, welche den Auwald ziemlich beschädigte.

Bei anderen Gebäuden wiederum wurde auf Umweltfreundlichkeit großen Wert gelegt. Ein solches, sehr markantes Gebäude stellt das Fernheizwerk Spittelau dar.

„Es wurde 1970/72 gebaut, ist die größte Fernwärmezentrale Wiens und leistet durch das Verbrennen von Müll, der nicht wiederverwertet werden kann, einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz. 1989/91 hat Friedensreich Hundertwasser das Bauwerk künstlerisch geschmückt. Besonders auffallend sind die goldfarbene, mit Emailtassen verzierte Kugel am Rauchfang (20,2m breit, 17,8m hoch, 113 Tonnen schwer) und die überdimensionale Nachbildung der Kappe, die Hundertwasser zu tragen pflegt.“⁵²

Seit dem Jahre 1979 wurde die U- Bahn- Strecke zwischen Nestroyplatz und Stephansplatz eröffnet und die Leopoldstadt enger an die Innenstadt angebunden.

⁵² Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom, S.161

Badekultur am Donaukanal

„Im Mittelalter hatten die Wiener ihre Badestuben mit einem vielfältigen Angebot. Sie waren nicht nur Bade-, sondern auch Vergnügungsorte, boten Speisen und Getränke, Musik und manche auch willige Frauen. Der Bader kümmerte sich auf Wunsch nicht nur um Frisur und Bart, sondern war auch halber Arzt, der Wunden und Geschwüre behandelte, verrenkte Glieder einrenkte und schmerzende Zähne riß.

Sicherlich badeten die Wienerinnen und Wiener auch in dieser Zeit in der warmen Jahreszeit lieber in der Donau als in den dumpfen und lauten Badestuben. Den ersten Bericht darüber besitzen wir allerdings erst aus dem Jahre 1538.“⁵³

Badestuben kamen als Stätten des Lasters, aber auch aufgrund der unhygienischen Zustände als Brutstätten für Krankheiten immer mehr in Verruf.

Beliebter wurde da schon das Baden in der Donau und den Donauarmen.

Der Donaukanal diente den Menschen schon immer auch zum Schwimmen und Baden, was allerdings seit dem 17. Jahrhundert immer wieder verboten wurde, da schon einige Menschen beim Baden ertrunken waren.

Da diese Verbote aber ignoriert wurden und auch Arrest und Geldstrafen die Menschen nicht vom Baden abbrachte, richtete man ab dem 18. Jahrhundert so genannte Strombäder ein. Dadurch hoffte man Unfälle zu vermeiden und das Baden in fließenden Gewässern unter Kontrolle zu bringen.

„In Wien bestand schon früher ein Bad, das zwar nicht im Fluß lag, aber das Donauwasser nutzte. Es war das „Schüttelbad“ (heute Schüttelstraße 15), das der Chirurg Zehmayer im Jahre 1717 gründete. Schon der Name der Gegend „Am Schüttel“ weist auf die unmittelbare Nähe der Donau hin: Er bezeichnet Land, das von einem Gewässer „angeschüttet“ wurde, wo also das Gewässer Steine, Erde und Sand abgelagert hat. Das Schüttelbad war ein Schwimmbecken im Freien, das durch eine Rohrleitung mit Wasser aus dem Donaukanal versorgt wurde. Durch eine zweite Rohrleitung wurde verschmutztes Wasser wieder in den Donaukanal geleitet.

⁵³ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom- Wien und die Donau, S. 113

Neben dem Becken stand ein Gebäude, in dem sich außer den Umkleidemöglichkeiten auch ein Gasthaus befand. Nur Männer durften das Bad betreten.“⁵⁴

Das Bad erfreute sich so großer Beliebtheit, dass zwischen Schüttelbad und Rotenturmtor eine eigene Stellwagenlinie eingerichtet wurde.

Später wurden im Schüttelbad auch ärztlich empfohlene Mineral- und Meersalzbäder angeboten.

Im Jahre 1781 wurde beim Augarten eine weitere Badeanstalt eröffnet, die sich großer Beliebtheit erfreute, das Ferro- Bad.

„Wie alle frühen Strombäder glich es einem Floß, das in der Mitte ausgeschnitten war. In den offenen Mittelteil wurde das Badebecken eingehängt. Seine Seitenwände waren Gitter, durch die das Wasser fließen konnte: der Boden war stabil. Die gesamte Anlage war aus Holz, wurde im Herbst abgebaut und am Ufer gelagert, im Frühjahr wieder im Wasser zusammengebaut und mit starken Ketten an Pfosten am Ufer befestigt. Auf dem Ufer standen hölzerne Gebäude, die den Badebetrieb vor neugierigen Blicken schützten. In ihnen waren Umkleidemöglichkeiten, ärztliche Untersuchungs- und Behandlungsräume, Ruheräume und ein Gasthaus untergebracht.“⁵⁵

Im Jahre 1799 entstanden zwei weitere Strombäder im Kaiserwasser bei der Taborbrücke, eines für Männer und eines für Frauen. Dadurch sollte dem gemeinsamen unmoralischen Baden in der Donau Einhalt geboten werden. In den Bädern waren Badebekleidung, die von den Schultern bis zu den Knien reichen musste, und eine Badehaube vorgeschrieben.

Um diese Bäder zu finanzieren, wurde damals eine Sondersteuer zur Schaffung gemeinnütziger Einrichtungen von den Wiener Handels- und Gewerbetreibenden eingehoben. Die laufenden Betriebskosten wurden vom Land Niederösterreich übernommen. Da die Bäder der Bevölkerung jetzt kostenlos zur Verfügung standen, erhielten sie bald den Namen „Armenbäder“. Aufgrund der Donauregulierung im Jahre 1870 wurden die Armenbäder am Tabor geschlossen.

⁵⁴.Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom- Wien und die Donau, S.116

⁵⁵,Ebenda, S. 118

Am linken Ufer des Donaukanals wurde im Jahre 1804 das Dianabad eröffnet, das allerdings im Jahre 1913 an der gleichen Stelle durch ein neueres Bad ersetzt wurde. Das alte Dianabad war das erste Hallenbad in Wien und lange Zeit die größte Schwimmhalle Europas. Im Jahre 1842 wurde es umgebaut und konnte so zu einem Ballsaal umfunktioniert werden.

Im Jahre 1810 wurde das Frey- Bad eröffnet, das erstmals freies Schwimmen im Strom ermöglichte und nur Männern zugänglich war.

Im Jahre 1813 wurde der Polizeihofstelle der Plan für die Errichtung einer Wiener Schwimmschule dargelegt. Diese sollte im Fahnenstangenwasser am Praterufer gebaut werden. Der Zutritt zur Schwimmschule war anfangs nur Männern gestattet, es gab verschiedene Betriebszeiten für militärischen und zivilen Schwimmunterricht. Schließlich wurde- nicht zuletzt wegen den Eintrittsgebühren- auch Frauen der Zugang zur Schwimmschule ermöglicht.

„Schauschwimmen und Wettschwimmen finden traditionellerweise- auch später noch, als längst mehrere Schwimmanstalten zur Verfügung stehen- in der k.k. Militärschwimmschule statt, außerdem deswegen, weil diese über die längste und größte zusammenhängende Wasserfläche verfügt.“⁵⁶

Das Bassin war immerhin 15 Meter breit und 76 Meter lang.

Der Arzt Franz von Steinlein ließ im Jahre 1827 auf eigene Kosten ein Flussbadeschiff bauen, das im Donaukanal nahe der Sophienbrücke (heute Rotundenbrücke) vor Anker lag. Er hatte damit vor allem bei besser gestellten Schichten auf Antrieb großen Erfolg, da man sich gegen Witterungswechsel, Sonneneinstrahlung und Wind schützen konnte.

Da öffentliche Bäder Menschen aller sozialen Schichten ansprachen, bemühten sich bald findige Unternehmer darum, einen elitäreren Badebereich für wohlhabende Bürger zu schaffen. Auch neue Branchen entwickelten sich durch den regen Badebetrieb, die spezifische Dienstleistungen und Produkte anboten.

⁵⁶ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.173

„1827 gibt es in Wien eine beachtliche Anzahl öffentlicher Wannen- Reinigungs- und Kurbäder im Besitz Privater, die zwar keine schwimmenden Bäder im Fluß sind, aber immerhin mit Donauwasser (teilweise durch direkte Zuleitungen) gespeist werden, das je nach Wunsch kalt und mehr oder weniger vorgewärmt offeriert wird und je nach medizinischer Indikation bzw. ärztlicher Vorschreibung auch Mineral-, Meersalz- und Kräuteranreicherungen erfährt.“⁵⁷

Die meisten dieser privaten Bäder befanden sich in der Leopoldstadt und im Bereich der Vorstadt Weißgärbern.

Frauen erhielten mit der „Ferdinand-Marien-Donau-Schwimm- und Bade-Anstalt“ am Tabor im Jahre 1831 erstmals die Möglichkeit richtig schwimmen zu lernen.

Im Jahre 1848 wurde das Bad bei Kämpfen der kaiserlichen Armee und dem revolutionären Wien in Brand gesteckt und geschlossen, im Jahre 1849 als „Marienbad“ umgebaut und wiedereröffnet.

Im Jahre 1835 eröffnete Joseph Scherzer im Kaiserwasser nahe der Taborbrücke sein Badeschiff und hatte bald die Verwaltung über drei weitere öffentlich finanzierte und für die Bevölkerung kostenlose Flussbäder über.

Zu ihnen zählten die Armenbäder im Fahnenstangenwasser, das Strombad am Schüttel nahe der Franzensbrücke und das Frey- Bad im Kaiserwasser.

„Das Frey- Bad ist bis zum Beginn der Donauregulierungsarbeiten 1870 das größte Freiluftbad Wiens (300 Kleiderkästchen schon in der Zeit des Vormärz!), wird nach Flutung des neuen Donaubetts knapp oberhalb der Kronprinz- Rudolfs- Brücke (heute Reichsbrücke) linksufrig wiederangelegt und bleibt bis zur Eröffnung des Gänsehäufels 1907 das einzige echte Strandbad im Wiener Donaauraum.“⁵⁸

Die Gesundheitsbehörde drängte auf die Errichtung weiterer Bäder, diesem Wunsch wurde allerdings nur zögerlich nachgekommen.

„Als Grund wurde die schlechte finanzielle Lage der Gemeindefinanzen angegeben. Rund 100.000 fl. wurden von seiten der Gemeindeverwaltung insgesamt für das

⁵⁷ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.147

⁵⁸ Ebenda, S.144

Gesundheitswesen jährlich ausgegeben, für die Bäder scheinen nur in einigen Jahren geringe Beträge auf. Dass die Gemeindefinanzen einen Ausbau des Bäderwesens nicht zuließen, scheint daher zumindest zweifelhaft.⁵⁹

Die Verwaltungsbehörde listete jedoch weiterhin den jährlichen Betriebskostenzuwachs für kostenlose öffentliche Badeanstalten auf. Man wollte die bestehenden Badeanlagen zwar erhalten, suchte aber nach Pächtern, die einen Teil der Kosten übernehmen sollten. Begründet wurde dies auch mit den hohen Kosten für die Sicherheit der Badegäste.

„Im Zuge des allgemein vermehrten Sicherheitsbedürfnisses und des herrschaftlichen Kontroll- und Überwachungsinteresses bezüglich des sittlichen Lebenswandels der zwar staatsuntertänigen, per Gesetzesskodex nun aber zu rechtsgleichen „Staatsbürgern“ gewordenen Menschen, fallen für das öffentliche Badewesen im Lauf des Biedermeier zusätzliche Mehrausgaben vor allem im Bereich der Exekutive an.“⁶⁰

Tatsächlich gab es Richtlinien für die Bewachung der Bäder, um die Sicherheit der Badenden zu gewährleisten und um öffentliche Sittlichkeitsverstöße zu vermeiden.

Diese betrafen unentgeltliche Donaubadeanstalten, Armenbäder, die im Donaukanal befindlichen Floßbäder nahe der Reiterkaserne Leopoldstadt und dem Strombad unterhalb der Franzensbrücke.

Joseph Scherzer eröffnete noch ein weiteres Badeschiff am Donaukanal, das mit Duschen und Schwimmbassin ausgestattet war und für das Eintritt bezahlt werden musste.

Im Jahre 1838 wurde das „Fahnenstangenbad“ eröffnet, ebenfalls mit Schwimmbassin und Kabinenbädern, die einen getrenntgeschlechtlichen Schwimm- und Badebetrieb ermöglichten.

Des Weiteren kamen noch ein kostenloses, frei zugängliches Strombad im Donaukanal für Frauen nahe der Rossauer Reiterkaserne und vier Bäder ausschließlich für Männer im Bereich der Franzensbrücke dazu.

⁵⁹ Seliger/Ucakar: Wien. Politische Geschichte, Teil 1, S.188

⁶⁰ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.145

Besonders an heißen Sommertagen setzte ein richtiger Ausflugsverkehr zu den Bädern ein.

„Zu festgesetzten Preisen und bestimmten Zeiten fahren schneller, eleganter und teurer: Fiaker und Einspänner; langsamer, ungefedert, die eingepferchten Mitfahrenden gehörig durchrüttelnd, aber billiger: Gesellschafts- oder Stellwägen vom Roten- Turm-Tor bei der Schlagbrücke sowie vom Stephansplatz in der Inneren Stadt zu den diversen Flussbädern.“⁶¹

Viele konnten sich allerdings nur eine Fahrtstrecke aus oder in die Stadt leisten, da man für einen Einspänner und eine Strecke ungefähr die Hälfte des durchschnittlichen Tageslohnes eines Arbeiters verrechnete. So war zumindest die Anfahrt für viele schon ein Luxus.

„Zur ersten gemauerten integrierten Körper- und Wäschewaschanstalt der Kommune bei einer für die Mehrheit erschwinglichen Taxe kommt es erst 1855 mit dem „Volks-“ oder „Leopoldstädter Bad“, einem kleinen Hallenschwimmbad in Verbindung mit einer öffentlichen Duschgelegenheit und Waschküche. (Diana- und Sophienbad sind aufgrund der Preisgestaltung ausschließlich den bürgerlichen und adeligen Schichten vorbehalten). Eine auf effiziente, rasche, hygienische und billige Körperreinigung für die breite Masse der Arbeiterschaft spezialisierte Institution lässt geraume Zeit auf sich warten.“⁶²

Im Zuge der Donauregulierung änderte sich einiges im Bereich der Wiener Badekultur. „Die Donauregulierung 1870 bis 1875 bedeutete also einen radikalen Einschnitt in der Geschichte der Wiener Donaubäder. Sobald jedoch der Hauptarm des Stroms in seinem neuen Bett floß, begann eine wahre Gründerzeit im Bäderbau.“⁶³

Anstelle der aufgelassenen Militärschwimmschule wurde im Jahre 1875 eine Militärschwimmanstalt gegründet.

Am rechten Donauufer, mit der Adresse Erzherzog-Karl-Platz (heute Mexikoplatz), wurde 1876 das Städtische Bad an der Donau errichtet. Das Kommunalbad, wie es in Wien allgemein genannt wurde, lag knapp am Ufer, nur durch den

⁶¹ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.264

⁶² Ebenda, S.151

⁶³ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom- Wien und die Donau, S..121

Hochwasserschutzdamm vom Strom getrennt. Das 175 mal 49 Meter große, gemauerte Becken wurde mit Donauwasser gefüllt, wobei das Wasser bis zu dreißigmal pro Tag erneuert werden konnte. Das Becken war in ein großes Sportschwimmbecken (nur für Männer) und in vier kleine Becken, je zwei für Frauen und Männer, unterteilt. Außerdem gab es noch 32 Duschen und 15 Badewannen für jeweils vier Personen. Dieses Kommunalbad war eine internationale Attraktion, es galt noch um 1900 als schönstes Freiluftbad der Welt.⁶⁴

Dennoch wurde mit dem Kommunalbad nicht der erwünschte Besuchererfolg erzielt. Auch der ursprüngliche Eintrittspreis war zu hoch, er wurde später gesenkt. Im Jahre 1914, nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wurde das Bad geschlossen.

Im Jahre 1876 wurde gegenüber des Kommunalbades das Städtische Freibad angelegt, aber ebenfalls mit Kriegsbeginn aufgelassen. Die Stadtverwaltung errichtete ab dem Jahre 1887 in rascher Folge so genannte Volksbrausebäder.

Um das zahlungsfreudige Publikum kümmerte man sich durch den Bau von Schwimmhallen. Dadurch konnte man vom Wetter unabhängig jederzeit schwimmen und sich an heißen Tagen vor Sonneneinstrahlung schützen.

Um die Besucher nicht dem unbehandelten Donauwasser auszusetzen, wurde das Wasser außerdem gefiltert und gesäubert.

„Dem gutsituierten Klientel ist somit nahegelegt, gänzlich auf beschwerliche und riskante Naturunternehmungen und- kontakte zu verzichten, sich dafür bequemst in nächster Nähe moderner hygienischer Badetechnologien zu bedienen, mechanisch-technische Hilfsmittel, Apparaturen, Vorrichtungen, Maschinen und Geräte jeder erdenklichen Art zur Erzielung größt-, best- und schnellstmöglichen Effektes für den Körper zu benützen. Begeistert rezipieren Journalisten die Einführung der Filtriertechnik im Dianabad für die Donauwasserzuspeisung aus dem Donaukanal.“⁶⁵

In den Jahren 1892 bis 1900 wurden an beiden Seiten des Donaukanals Hauptsammelkanäle gebaut, um Fäkalien und Unrat aufzufangen und den Donaukanal wieder sauberer zu halten, der inzwischen stark verschmutzt war.

⁶⁴ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom- Wien und die Donau, S. 121

⁶⁵ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.294

Der Gemeinderat beschloss im Jahre 1903 ein Strombad unterhalb der Nussdorfer Wehranlage und ein weiteres bei der Sophienbrücke (der heutigen Rotundenbrücke) zu bauen. Die schwimmende Anstalt wurde von zwei eisernen Tragrohren gehalten, hatte eine Länge von 50 und eine Breite von 10 Metern. Es wurden 6m breite Badekörbe angefertigt, damit die Badenden die Schiffbarkeit des Kanals nicht beeinträchtigten.

Diese Badekörbe hatten eine Wassertiefe von 1,5 Metern für Erwachsene und 0,8 Meter für Kinder. Die Duschen bei diesen Bädern wurden bereits mit Hochquellwasser gespeist.

Im Jahre 1921 entstand ein weiteres solches Strombad oberhalb der Augartenbrücke, ein zweites ersetzte das Sophienbrückenbad.

„Das Bad bei der Augartenbrücke wurde 1922 zur Schwedenbrücke verschoben und erhielt eine Ergänzung, die für jene Zeiten sensationell war: ein Sonnenbad, das Frauen und Männer gemeinsam benutzen durften, natürlich nur züchtig bekleidet.“⁶⁶

Dieser Bädertyp hatte lange Zeit Erfolg, da man die Standorte beliebig wechseln konnte. Eine Besonderheit wies das Strombad auf, das im Jahre 1921 nahe der Augartenbrücke verankert worden war: es hatte als einziges Freibad bis Dezember für die Mitglieder des Vereines „Verkühle dich täglich“ geöffnet.

„In den folgenden Jahren ging der Besuch dieser Strombäder immer weiter zurück. So entschloß sich die Stadtverwaltung, die Strombäder nach und nach aufzulassen, sobald größere Reparaturen erforderlich waren. Im Zweiten Weltkrieg bestand nur noch das Strombad bei der Schwedenbrücke. Es überstand den Krieg mit erheblichen Schäden. Die Anlagen im Uferbereich, also vor allem das Sonnenbad, wurden völlig zerstört.“⁶⁷

Da auch die Wasserverschmutzung aber immer mehr zunahm und viele neue Sommer- und Freibäder errichtet wurden, nahm das Interesse am Schwimmen im Donaukanal bald ab.

Der Bädertyp des Strombades findet sich nach dem Zweiten Weltkrieg überhaupt nicht mehr.

⁶⁶ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom- Wien und die Donau, S. 123

⁶⁷ Ebenda, S.123

Der Wasserstand im Donaukanal musste auch aufgrund des Wiederaufbaus der Brücken niedrig gehalten werden, wodurch eine Wiederaufnahme des Badebetriebes nicht möglich war.

Das Badegeschehen verlagerte sich Richtung Alte Donau, beliebtester Badetreff wurde das Gänsehäufel.

„Die Wasserqualität des Donaukanals verschlechterte sich zunehmend. Als Lebensraum für Mensch und Tier immer unattraktiver werdend, wurde er mehr und mehr Vorfluter für die Stoffwechselproduktion der Gesellschaft. Mit dem Bau der U-Bahn verschwand auch die letzte Institution, die Menschen anzog: der Fischmarkt bei der Salztorbrücke, der Atmosphäre schuf und Identität stiftete.“⁶⁸

Im Jahre 1971 trat ein Architektenteam für die „Städtebauliche Studie Donaukanal Wien“ zusammen.

„Aus den eingeholten Gutachten und angestellten Untersuchungen, die den Donaukanalraum als übergeordneten Erholungsraum charakterisieren, leitete das Architektenteam die Forderung nach einer Widmungsänderung des Donaukanalbereiches gemäß den Bedürfnissen eines städtischen Erholungs- und Erlebnisraumes ab.

Die Bedeutungsänderung des Donaukanals, die inhaltlich mit dieser Widmungsänderung verbunden ist, sollte sich in der Konzeption eines „städtischen Freiraumes“ mit den dafür notwendigen Folgeeinrichtungen äußern: einer Promenade (Begleitstraßenniveau), einem Sportbad, Grünflächen mit Sport- und Spielmöglichkeiten, einer Uferpromenade (dem Erlebnisraum Wasser zugeordnet) und einem schiffbaren Donaukanal mit integrierten Strombädern.“⁶⁹

Etwa 1975 besann man sich wieder der Bedeutung des Donaukanals als innerstädtischer Frei- und Erholungsraum. Durch einen neuen Name, „Kleine Donau“, wollte man auch neue Inhalte symbolisieren.

Den Namen Kanal assoziierte man eher mit Negativem, wie etwa Abwasser oder Verunreinigung, was eine positive Betrachtung nicht gerade begünstigte.

⁶⁸ Knoglinger Martin: Donaukanal, S.14

⁶⁹ Putz Irmtraud: Bewegungsräum/ Raumbewegung am Donaukanal in Wien, S.21

Das Anlegen von Radwegen im Jahre 1982 und die Schaffung von Spiel- und Sitzplätzen sowie eine Bepflanzen der Ufer konnten als erste Maßnahme zur Belebung des Flussraumes gesehen werden.



Heute bietet nur ein neues Bade- und Restaurantschiff bei der Urania Schwimmöglichkeiten, das Baden im Donaukanal selbst ist nicht gestattet. Der Bereich lockt dafür mit anderen Einrichtungen.



Abbildung 7: Werbung für den Erholungsraum Donaukanal

„Derzeit hat der Donaukanal wieder als sommerlicher Stadtstrand Konjunktur. Die an schönen Tagen nach wie vor gut besuchten schrägen Wiesen bekamen künstliche Konkurrenz in Gestalt von Sandstränden: zwei am linken Ufer im 2. Bezirk – "Adria Wien" zwischen Schützenhaus und Salztorbrücke, "Sommerstrand" zwischen Salztor- und Marienbrücke – und schließlich am rechten Ufer unterhalb der Wienfluss-Mündung und der Urania den "Sandstrand & Strandbar Herrmann".“⁷⁰

⁷⁰ <http://www.wienerzeitung.at/Desktopdefault.aspx?tabID=3946&alias=Wzo&lexikon=Baden&letter=B&cob=194768>, Stand 26.10.2006

Die Brücken des Donaukanals

Der Donaustrom konnte bis zum späten Mittelalter nur mit Hilfe von Überfuhren gequert werden.

Erstmals schriftlich erwähnt wurde eine Brücke über den Donauarm im 14. Jahrhundert.

Im 15. Jahrhundert wurden auf Befehl von König Albrecht II., für das gesamte Flusssystem Brücken errichtet. Diese ersten Brücken waren allesamt Holzkonstruktionen, die dem Hochwasser und Eisstößen nicht standhielten und bei Kriegshandlungen oft zerstört wurden. Im Lauf des 19. Jahrhundert veränderten sich sowohl Materialien als auch Bauweisen der Brücken über den Donaukanal.

„Auch hier kam die neue Brückenbauweise in Eisen zum Tragen. Das neue Material wurde in Form von Gusseisen, Schmiedeeisen und Stahl eingesetzt und erlaubte eine feingliedrigere Konstruktion, wobei man Funktionalität mit Ästhetik zu kombinieren bemüht war.“

Die Brücken hatten für die damalige Zeit gigantische Ausmaße und vor allem auch eine wirtschaftliche Funktion. So trug die an den Brücken eingehobene Maut einen wesentlichen Beitrag zum Gemeindebudget bei. Auch die an den Brücken ansässigen Wirtshäuser waren eine wichtige Einnahmequelle für die Menschen und die Stadt.

Weiters konnten mit den Mauteinnahmen auch die ständig anfallenden Reparaturen und Erneuerungen finanziert werden.

Schwedenbrücke

Im 14. Jahrhundert wurde die Schlagbrücke, die älteste und zu dieser Zeit einzige dauerhafte Brücke über den Wiener Arm, errichtet. Sie führte vom Rotenturmtor am Ende der Rotenturmstrasse über den Arm zum Unteren Werd und befand sich auf Höhe der heutigen Schwedenbrücke. Ihren Namen erhielt die Brücke deshalb, weil hier das Vieh, bevor man es in die Stadt bringen durfte, geschlachtet werden musste. Ein Ausdruck für das Schlachten war damals das Schlagen. Eine erstmalige urkundliche Erwähnung datiert aus dem Jahr 1364.

Die Schlagbrücke, die eine hölzerne Jochbrückenkonstruktion war, wurde im Jahre 1819 auf einem steinernen Mittelpfeiler neu gebaut. Da die Brücke eine große Bedeutung für die Stadt hatte, wurde der Name zu Ehren des damaligen Kronprinzen und späteren Kaisers auf Ferdinandsbrücke geändert.

Zu diesem Zeitpunkt bestand die Brücke noch aus einer Holzkonstruktion, welche der Bauweise der damaligen Zeit entsprach.

Im Jahr 1882 wurde mit öffentlichen Verkehrsmitteln, das ehemals Untere Werd mit der Inneren Stadt verbunden. Damals fuhr eine Pferdetramway vom Ferdinandsplatz, dem heutigen Schwedenplatz, über die Ferdinandsbrücke zur Taborstraße. Verließ die Linie anfänglich nur eingleisig, wurde sie ab 1888 zweigleisig geführt, ab dem 20. Jahrhundert verkehrte auf dieser Strecke eine elektrische Straßenbahn.

Da der öffentliche Verkehr sehr stark zunahm, konnte die alte Konstruktion die Lasten nicht mehr tragen. Es wurde befürchtet, dass die Brücke womöglich einstürzen könnte. Die alte Brücke wurde daher im Jahre 1909 abgetragen und durch eine eiserne Bogenbrücke ersetzt. Die alte Konstruktion hätte ohnehin den großen Lastenverkehr während der beiden Weltkriege nicht bewältigen können.

Ab dem Jahre 1911 war es möglich die neue Brücke zu benutzen.



Abbildung 8: Donaukanal und Ferdinandsbrücke 1863

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde sie in Schwedenbrücke umbenannt worden.

Ihren heutigen Namen bekam sie als Erinnerung an die Hilfsleistungen, die Schweden nach dem Krieg den Wienerinnen und Wienern zukommen hat lassen.

Nach dem zweiten Weltkrieg musste die alte Brücke einer neuen weichen.

„In der Nacht zum 10. April 1945 wichen die deutschen Truppen über den Donaukanal zurück und versuchten am linken Ufer – vergeblich – eine neue Verteidigungslinie aufzubauen. Dazu sprengten sie alle Donaukanalbrücken. An der Schwedenbrücke wurde nahe dem linken Ufer eine Sprengladung befestigt und zur Detonation gebracht. Dabei wurde die Brücke aufgerissen und sackte an der gebrochenen Stelle ab. Diese Form der Beschädigung ermöglichte dann eine relativ rasche Reparatur. Sowjetische Pioniere stellten als Ersatz für die zerstörten linksufrigen Brückenteile spezielle Stahlfachwerkträger zur Verfügung. Die Wiener Brücken- und Eisenkonstruktions AG baute ein 16 Meter hohes Hubgerüst mit vier elektrisch angetriebenen Flaschenzügen von je 150 Tonnen Tragkraft – und damit wurde die Brücke gehoben und auf die Träger gelagert. Am 2. Mai 1946 konnte Bürgermeister Theodor Körner die wiederhergestellte Schwedenbrücke eröffnen.“⁷¹

Diese Brücke war allerdings nur eine Übergangslösung, die sich fast 10 Jahre bewährte. Erst im Jahr 1955 wurde nach zweijähriger Bauzeit die neue Spannbetonbrücke eröffnet.

Derzeit wird der Unterbau der Brücke abends durch Lichtinstallationen bestrahlt, sodass dieser in unterschiedlichen Farben erstrahlt.

Franzensbrücke

Unter den Weißgerbern gab es seit dem Jahre 1775 eine Holzbrücke, die allerdings im Jahre 1799 einstürzte und in den Jahren 1801 bis 1803 neu aufgebaut wurde. Als Napoleon und die Französischen Armeen vor den Toren Wiens standen, wurde die so genannte Weißgärberbrücke in Brand gesetzt, um eine Benützung unmöglich zu machen.

Nach dem Abzug der napoleonischen Truppen, wurde die Brücke erneut aufgebaut. Dieser provisorische Bau wurde zwischen den Jahren 1844 bis 1848 erneuert. Anstatt der bisherigen Holzkonstruktion wurde eine Kettenbrücke aus Eisen gebaut, um einer

⁷¹ Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom – Wien und die Donau, Wien 1995

Zerstörung durch Naturgewalten vorzubeugen. Der Name der Brücke wurde zu Ehren des verstorbenen Kaisers Franz I. in Franzensbrücke geändert.

Im Jahr 1866 musste die Brücke, die von allen Donaukanalbrücken die am häufigsten frequentierte war, verstärkt werden. Weiters wurde zur Entlastung ein hölzerner Fußgängersteg angebaut.

Da die Brücke trotz aller Maßnahmen dem steigenden Verkehr nicht gewachsen war, wurde sie im Jahre 1898 gänzlich neu gebaut. Im Jahre 1899 war die neue Bogenbrücke mit 24 Metern Breite die breiteste Donaukanalbrücke ihrer Zeit.

Auch diese Brücke wurde beim Kampf um Wien während des zweiten Weltkriegs von den deutschen Truppen gesprengt.

Nach dem Krieg wurde von Sowjetischen Truppen an dieser Stelle eine provisorische hölzerne Konstruktion über den Donaukanal errichtet, die 1947 durch einen Neubau der Firma Waagner-Biro ersetzt wurde.

Dieser Neubau wurde lange Zeit nur als Übergangslösung in Betracht gezogen, die Brücke hat sich aber bis zum heutigen Tag bewährt und verbindet noch immer die Bezirke Landstraße und Leopoldstadt miteinander.

Augartenbrücke

Die Augartenbrücke wurde im Jahr 1782 als dritte Donaukanalbrücke errichtet.

Nachdem Joseph II. den Augarten 1775 für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht hatte, musste eine Verbindung zwischen der Roßau und dem Augarten geschaffen werden. Um diese Verkehrsverbindung zu errichten, wurden die „Neue Gasse“ und die „Neue Brücke“ gebaut. Diese Brücke war ein breiter Holzsteg und wurde ebenfalls aufgrund napoleonischer Besetzung im Jahre 1809 zerstört und im Jahre 1829 neu aufgebaut.

Die damals „Neue Gasse“ getaufte Strasse erhielt 1862 ihren heutigen Namen „Untere Augartenstrasse“.

Aufgrund der vielen mühevollen Reparaturen und Wiederaufbauten wurde die Holzkonstruktion in den Jahren 1871 bis 1873 durch eine Eisenbrücke ersetzt und

erhielt den Namen Maria-Theresien-Brücke.

Nach dem Zusammenbruch der Donaumonarchie erhielt die Brücke ihren aktuellen Namen Augartenbrücke. Aufgetretene Schäden durch starke Verkehrszunahme machten im Jahre 1928 einen Neubau notwendig. Dieses Provisorium wurde später abgerissen und im Jahre 1931 durch einen Neubau von Hubert Gessner ersetzt.

Bei ihrer Sprengung im April 1945 wurde die Brücke nur im Mittelteil beschädigt, sodass sie von sowjetischen Pionieren im Mai 1945 bereits für den Fußgängerverkehr eröffnet werden konnte.

Nach dem Krieg wurde sie offiziell am 12. Jänner 1946 als erste Donaukanalbrücke wiedereröffnet.

Rotundenbrücke

Im Jahr 1797 ließ Fürst Rasumofsky in der Nähe seines Palais einen Steg bauen, welcher allerdings 1809 einem Eisstoß zum Opfer fiel. Rasumofsky baute die Brücke daraufhin als Steinkonstruktion wieder auf. Diese Konstruktion wurde durch das Hochwasser 1819 so stark beschädigt, dass sie abgerissen werden musste. Da der Fürst bei einem Großbrand in seinem Palais 1824 einen Großteil seines Vermögens verlor, war es ihm nicht mehr möglich einen weiteren Neubau zu finanzieren.

Aus diesem Anlass bildete sich eine Aktiengesellschaft, die in den Jahren 1824 und 1825 eine neue Brücke für Fußgänger und Reiter errichten ließ.

Diese Brücke war die erste Kettenbrücke in Wien.

Sie wurde nach Erzherzogin Sophie benannt, die eine Tochter des Königs von Bayern und Gemahlin Franz Karls, dem zweiten Sohn des Kaisers, war. Die Gesellschafter sicherten sich das 40-jährige Recht einen Kreuzer von jedem einzuheben der die Brücke passieren wollte.

Die Sophienbrücke wurde aufgrund eines Neubaus ab dem Jahre 1872 auch für Pferdefuhrwerke nutzbar gemacht. Ein Jahr später wurde sie wegen der Weltausstellung auch für öffentliche Verkehrsmittel geöffnet.

Es war jeweils nur einer Pferdetramway gestattet die Brücke zu befahren da sie für höhere Belastungen nicht konstruiert war.

Durch einen Gemeinderatsbeschluss 1914 wurde ein Neubau der Brücke beschlossen, wegen des Kriegsausbruchs und den finanziellen Folgen jedoch darauf verzichtet und nur der Name nach dem Hauptgebäude der Weltausstellung im Jahre 1873 in Rotundenbrücke geändert.

Die Rotundenbrücke wurde im Jahre 1927 saniert, um einer Sperre aufgrund großer Sicherheitsmängel zu entgehen.

Der endgültige Neubau erfolgte im Jahre 1935 wiederum durch die Firma Waagner Biro. Diese Bogenbrückenkonstruktion musste aber nach ihrer Sprengung im Jahre 1945 einem provisorischen Bau weichen, der für Fußgänger und Straßenbahnen passierbar war.

Da die Brücke ein wichtiger Verbindungsweg zum Stadion und dem Messegelände war, beschloss der Wiener Gemeinderat erneut einen Neubau der Brücke, der nach einigen bautechnischen Schwierigkeiten im Jahre 1955 zu einem Ende kam und durch den damaligen Bürgermeister Franz Jonas eröffnet wurde.

Salztorbrücke

Der Carlskettensteg bzw. Carls-Steg auf der Höhe des Dianabades wurde im Jahre 1827 und 1828 zu Ehren von Erzherzog Carl, der Napoleon bei Aspern besiegt hatte, errichtet. Der Steg wurde aber im Jahre 1871 wieder abgetragen.

An seiner Stelle wurde zwischen den Jahren 1884 bis 1886 die Stephaniebrücke errichtet, die ihren Namen der Gattin von Kronprinz Rudolf verdankte.

Bei dieser Neuerrichtung wurde der vormals schmale Steg durch eine breite Brücke ersetzt und somit auch für den Verkehr zugänglich.

Ihren heutigen Namen Salztorbrücke erhielt die Brücke dann im Jahre 1919, nach ihrer Lage an der Stelle des Salztores in der Stadtmauer, durch welches die Schiffer die Stadt mit Salz versorgten.

1945 wurde die Salztorbrücke durch eine Sprengung vollständig zerstört und als letzte Donaukanalbrücke in den Jahren 1960 und 1961 wieder aufgebaut.

Aspernbrücke

1864 wurde der 2. Bezirk mit der neu erbauten Ringstrasse durch eine Kettenbrücke verbunden. Aufgrund der Niederlage, die man Napoleon auf dem Schlachtfeld in Aspern im Jahre 1809 zugefügt hatte, taufte man die Brücke auf den Namen jenes Ortes.

Die Aspernbrücke wurde offiziell durch Kaiser Franz Joseph I. am 30. November 1864 eröffnet

Auch bei dieser Brücke wurde bald aufgrund hohen Verkehrsaufkommens über einen Neubau nachgedacht. Erst nach langwierigen Diskussionen über Neugestaltung und Finanzierung, wurde die alte Brücke im Jahre 1913 abgerissen.

Für Fußgänger wurde ein Stück flussabwärts für die Dauer der Bauarbeiten ein Holzsteg errichtet. Ab Kriegsausbruch waren jedoch die Arbeiter für den Brückenbau nicht mehr verfügbar, da sie in der Rüstungsindustrie eingesetzt wurden. So verzögerte sich der Neubau bis nach dem Ende des Ersten Weltkriegs. Die Brücke wurde schließlich im Spätherbst des Jahres 1919 für den Verkehr freigegeben.

Der letzte Neubau nach Sprengung der Aspernbrücke im Jahre 1945, wurde zwischen den Jahren 1949 und 1951 durchgeführt. Die Firma Waagner Biro errichtete ein Trägerrosttragwerk welches eine Stahlbetonplatte trägt.

In der Hochgründerzeit (1870- 1890) wurden die meisten Brücken errichtet. Insgesamt entstanden 5 Donaubrücken und 11 Brücken über den Donaukanal.

Im Jahre 1871 wurde die Brigittabrücke eröffnet und im Jahre 1926 durch die Friedensbrücke ersetzt.

Im selben Jahr entstand die Kaiser- Josephs- Brücke, die dann Schlachthausbrücke hieß und später in Stadionbrücke umbenannt wurde.

Im Jahr 1898 errichtete man die Kaiser- Franz- Josephs- Regierungsjubiläumsbrücke, die in späterer Folge zur Heiligenstädter- Brücke wurde.

Immer wieder kam es zu umfangreichen Brückenneu- und Umbauten, besonders während der Kriegsgeschehnisse. Alle Donaubrücken wurden während des 2. Weltkrieges stark beschädigt oder zerstört, die Häuser entlang des Kais waren ausgebrannt oder zerbombt. Die Wiederaufbauarbeiten zogen sich bis ins Jahr 1961. Die letzten Brückenbauten waren die Rossauer- Brücke im Jahre 1983, der Siemens-Nixdorf- Steg im Jahre 1991 und der Nussdorfer- Steg im Jahre 1999.

Heute wird der Donaukanal von 5 Eisenbahnbrücken und 15 Straßenbrücken überquert.

Stadtkern und Unterteilung in Bezirke

Die Voraussetzungen für den 2. und 20. Bezirk entstanden bereits im Mittelalter aus der Umschließung der beiden Inselgruppen Oberes und Unteres Werd. Die Praterinseln und Taborinseln waren bereits um das Jahr 1300 besiedelt. Damals wurde der heutige 2. Bezirk vom Fugbach, welcher wiederum vom Fahnenstangenwasser abzweigte, geteilt.

„Die Veränderung des Donaubereiches zwischen Salzgriesarm und Wiener Arm führte zum Wandel in der Topographie Wiens. Zwischen beiden Donauarmen befanden sich einige Inseln, die- gemeinsam mit anderen, vor allem der heutigen Brigittenau- als Oberes Werd bezeichnet wurden. Infolge des Verschwindens des Salzgriesarms und kleinerer Nebenarme verlor das Gelände westlich des Donaukanals seinen Inselcharakter. Das Gebiet der Roßau und der Spittelau war mit dem übrigen Wien verbunden.“⁷²

Der heutige 9. Bezirk wurde von zahlreichen Nebenarmen zergliedert. Er bildete sich aus dem Oberen Werd mit den Inseln Roßau und Alt Lichtenwört.

Der am Wasser gelegenen Rosstränke verdankt die Roßau ihren Namen. Hier hatten die Schiffer die Möglichkeit ihre Pferde, die zum Ziehen der Schiffe eingesetzt wurden, zu tränken.

„Das Zeitalter des Aufgeklärten Absolutismus legte den Grundstein für die „Citybildung“ in Wien. Einerseits kam es zu einer Zunahme der zentralen Einrichtungen der Staatsverwaltung, andererseits entstand durch die aufgelockerte Gesetzeslage ein neues Wirtschaftsbürgertum. Die Reformen von Joseph II beeinflussten auch den Wohnungsmarkt, der nun kapitalistische Ansätze zeigte, da die Hofquartierspflicht nicht mehr gültig war. Dies war allerdings auch der Grund warum die Beamten ihre staatlich garantierten Wohnungen verloren. Da die Preise für Mietwohnungen in der Altstadt stiegen, konnten all jene, die es sich nicht mehr leisten konnten, nur noch in die günstigeren Vorstädte ziehen. Trotz der Abwanderung vom Beamtentum kam es weiterhin zu einem Anstieg der Bevölkerung in der Innenstadt.“⁷³

⁷² Klusacek Christine: Die Stadt und der Strom, S. 30

⁷³ Csendes Peter/ Opll Ferdinand: Wien, Geschichte einer Stadt, Bd.3, S.50

Im Jahre 1858 wurde die Stadtbefestigung geschliffen, was bauliche Impulse setzte und das Stadtbild gewaltig veränderte.

Der erste Bezirk bildete sich als hochwertiger teurer Bezirk heraus und verdrängte die mittelständische Bevölkerung in die Vorstädte. Die Einwohnerzahl nahm aufgrund der Zuwanderung durch Dienstboten dennoch weiter zu.

Ein einheitliches soziales Bild der Inneren Stadt entstand.

Die Glacisgründe wurden verbaut und von der so genannten „Ringstraßengesellschaft“ übernommen.

Die Wiener Vorstädte bildeten im Gegensatz zur Innenstadt kein homogenes Gesamtbild. Bald gab es bessere, aber auch sozial schwächere Wohngegenden.

„Schon im Verlauf des 18. Jahrhunderts entstanden für die Angehörigen der Unterschicht Tagelöhnerstädte, wie am Spittelberg und in Liechtenthal. Hingegen trugen die alten, an den Ausfallstraßen gelegenen Vorstädte Leopoldstadt, Landstraße, Wieden und Alsergrund mit ihren zahlreichen Einkehrghäusern, Handwerkhäusern und Mietshäusern bürgerlich-gewerblichen Charakter.

Mittlere und niedere Beamte, die angesichts der hohen Wohnungsmieten aus der Innenstadt verdrängt waren, bevorzugten Wohngegenden möglichst nahe am Glacis; 1834 lebten schon zwei Drittel aller in Wien ansässigen Beamten in den Vorstädten, namentlich in der bürgerlichen Wohnvorstadt Josefstadt, aber auch in der Leopoldstadt, auf der Landstraße, in St. Ulrich und auf der Wieden; auch der Komplex des Allgemeinen Krankenhauses war von bürgerlichen Wohnvierteln eingefasst (Alsergrund).“⁷⁴

Im Laufe der Zeit entwickelten sich die Wiener Gemeindebezirk Landstrasse (3.) und Wieden (4.) zu Nobelbezirken, während die Josefstadt (8.) und der Alsergrund (9.) ein typisches bürgerliches Gefälle zeigten und die Bezirke Leopoldstadt (2.) und Margareten (5.) nach Mitte des Jahrhunderts vom Großstadtproletariat bewohnt wurden.

Dadurch ergab sich ein Mietzinsgefälle von der Innenstadt zu den Randbezirken Wiens. In den weiter entfernten Vororten, in denen die Lebenshaltungskosten

⁷⁴ Csendes Peter/ Opll Ferdinand: Wien, Geschichte einer Stadt, Bd.3, S. 51- 52

wesentlich günstiger waren, ließen sich großteils Hilfsarbeiter und Tagelöhner nieder. Zum Beispiel war der Vorort Neulerchenfeld Anfang des 19. Jahrhunderts zu 40 Prozent von Menschen aus den ärmsten Bevölkerungsschichten bewohnt.

In den Bezirken rund um die Innenstadt nahmen die Mieten enorm zu. Besonders der zweite Bezirk (Leopoldstadt) verteuerte sich, da er nach der Schleifung der Glacis nur noch vom 60 Meter breiten Donaukanal von der Innenstadt getrennt war.

Die Leopoldstadt erlebte dadurch eine gewaltige Aufwertung.

„Die Leopoldstadt, die seit unvordenklichen Zeiten als Peripheriebezirk des ersten Bezirkes „Innere Stadt“ wahrgenommen wurde, nimmt zunehmend eine neue, ihr zugewachsene „geopolitische“ Rolle wahr: als Verbindungszentrum zwischen dem eleganten Verwaltungs- und Geschäftszentrum des ersten Bezirkes und der neueren Versicherungs-, Banken- und Geschäftswelt an der Donau zu fungieren“⁷⁵

Mit der Zeit traten die charakteristischen Erscheinungsbilder der einzelnen Bezirke immer mehr in den Vordergrund.

„Von der befestigten Altstadt an flussaufwärts breitete sich die Vorstadt Roßau aus, ein Teil des Oberen Werd, die 1850 ein Teil des 8. Bezirkes und im Zuge der Neuordnung in der Folge des Februarpatents [...] ein Teil des 9. Bezirkes wurde. Eine blühende Vorstadt, deren Aussehen vor allem durch Ansiedlungen von Schiff- und Handelsleuten bestimmt war, die von den ursprünglichen Auwäldern um die Mitte des 19. Jahrhunderts kaum noch etwas übrig gelassen hatten.“⁷⁶

Der 20. Bezirk (Brigittenau) wurde im Jahre 1900 vom 2. Bezirk (Leopoldstadt) abgetrennt.

„Wiens Fläche betrug zu diesem Zeitpunkt 273 km², die Einwohnerzahl 1,870.000. Anno 1904 kam es noch einmal zu einer Stadterweiterung, als man in Erwartung eines Wachstums zur Viermillionenstadt die nördlich der Donau gelegenen Vororte zum 21. Bezirk „Floridsdorf“ zusammenfasste und eingemeindete. Hier sollte- ähnlich wie in der Brigittenau- ein Arbeiterbezirk entstehen.“⁷⁷

⁷⁵ Wetscherek Ewald: Pionier an der Donau. In: Gertrude Brinek (Hg.), Leopoldstadt – Geschichten einer widersprüchlichen Liebe (Wien 1999)

⁷⁶ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.80

⁷⁷ Ebenda S.43

Dies konnte allerdings durch Beginn des Ersten Weltkrieges nicht gleich umgesetzt werden.

Die Bahnhofsanlagen und die Donaubrücken unterstanden während der Kriegshandlungen militärischer Bewachung.

An der Reichsbrücke wurde ein Stacheldrahtverhau montiert und der Prater in ein Kriegslager umgewandelt, in dem während dieser Zeit an die fünf Millionen Soldaten untergebracht wurden.

Architekturhistorisch und städtebaulich gesehen war die Zwischenkriegszeit in Wien eine Zeit des kommunalen Wohnbaus. Im Bereich des 3. Bezirkes wurden im Donaukanalbereich einige solcher Kommunalbauten errichtet. Der Kernbereich zwischen Aspernbrücke und der Augartenbrücke war von den Bautätigkeiten kaum betroffen, lediglich wurden vier alte Brücken durch neue ersetzt. Dadurch ergab sich allerdings eine augenscheinliche Veränderung der Stadtlandschaft im Donaukanalbereich.

Die sozialdemokratische Gemeindeverwaltung bemühte sich durch diese Kommunalbauten das Wiener Wohnungselend zu lindern und schuf über 60.000 neue Wohnungen.

Dabei stellte sich der Bereich des Donaukanals wieder einmal als städtische Problemzone dar. Besonders das Gebiet zwischen Augarten und Franzensbrücke wurde viel besprochen, es wurde einiges geplant, nur leider nie etwas umgesetzt.

„Die Überlegungen kamen nicht von ungefähr. Schon bald nach der Fertigstellung des neuen Donaukanals, verstärkt aber noch in der Zwischenkriegszeit, setzte sich die Ansicht durch, dass in der Neugestaltung dieser Zone nach dem Abbruch der Befestigung und im Zuge der Kanalregulierung eine städtebauliche Chance verpasst wurde. Deshalb wurden immer wieder Bemühungen gestartet, zu Veränderungen und Verbesserungen zu kommen. Viele Projekte, von denen die wenigsten über Grobformulierungen hinausreichten, waren dabei so phantastisch, dass ihre Realisierung von vornherein aussichtslos erschien.“⁷⁸

⁷⁸ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.114

Einige dieser Ideen waren zum Beispiel die Ringstraße über die Leopoldstadt in die Brigittenau bis hin zur Donau fortzusetzen.

Eine Weitere war die, den Donaukanal Richtung Leopoldstadt zu verlegen wodurch eine breite Straße an der Stadtseite entstehen sollte.

Auch über eine komplette Entfernung des Donaukanals aus dem Stadtbild wurde nachgedacht. Dies sollte mittels einer Einwölbung des kompletten Kanals und der Schaffung einer Prachtstraße auf dem entstandenen Platz geschehen.

Diese Ideen wurden unter Adolf Hitler wieder aufgewärmt, Klaus Steiner stellte sie im Forschungsvorhaben „Planungs- und Baugeschichte der Stadt Wien 1938- 1945“ vor.

„Dies betrifft vor allem Bestrebungen, den Bereich der Innenstadt enger mit dem Donaubereich zu verknüpfen beziehungsweise Pläne, die Ringstraße über den Donaukanal hinweg im 2. beziehungsweise 20. Bezirk zu erschließen. [...] Leitgedanke für die gesamte Wiener NS- Planung war das Projekt „Wien an der Donau“, das eine Achse in Form einer Prachtstraße von 1,6 Kilometern Länge von der Innenstadt zur Donau hin vorsah, wobei die Leopoldstadt zu einem großen Teil zerstört worden wäre; im Hinblick auf die wenigstens zu Anfang der Naziherrschaft dort noch ansässige jüdische Bevölkerung ein den NS- Machthabern durchaus willkommener Gedanke.“⁷⁹

Ein vergleichsweise schöner Vorschlag war, die Praterau bis an die Innere Stadt heranzuführen.

Auch der Bau einer Großgarage mit anschließendem Hotelbetrieb wurde in Erwägung gezogen, wozu eine Überbrückung des Wienflusses zwischen Zollamtssteg und Radetzkybrücke nötig geworden wäre.

Eine andere Möglichkeit hätte die Trockenlegung des Kanalbettes geschaffen, um Platz für einen Zentralbahnhof zu gewinnen.

Dies wurde zum Glück nicht umgesetzt, obwohl Bahnhöfe eine essentielle Funktion hatten.

Die Bahnhöfe waren in der Stadt nicht nur für die Zivilbevölkerung wichtig, sondern auch als Zubringer zu den Kasernen gedacht und hatten daher aus baulicher Sicht Priorität.

⁷⁹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.115

Leider wurde aber beim Bau von Bahnhöfen nicht immer Rücksicht auf die städtebauliche Entwicklung genommen.

Dem Bereich des Donaukanals blieb das zwar erspart, dafür litten andere Stadtgebiete.

„Mit dem Franz- Josefs- Bahnhof beziehungsweise seinem verzweigten Bahnkörper wurden Teile des heutigen 9. Bezirkes von einander getrennt und in ihrer Entwicklung beschnitten. Das gilt vor allem für die Uferpartie von der Friedensbrücke flussaufwärts. Erst mit der Bahnüberbauung des Franz- Josefs- Bahnhofs in den siebziger und achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde versucht, diese Entwicklung zu korrigieren.“⁸⁰

⁸⁰ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.88

Generalregulierungspläne und Projekte für den Bereich des Donaukanals

Das Straßenverkehrsaufkommen am Brigittenauer Ufer verbesserte sich dank einer 16m breiten Straße, die im Jahre 1864 angelegt wurde.

Ein Generalbaulinienplan wurde im Jahre 1858 erstellt, durch den die Praterstraße ausgestaltet und reguliert werden sollte. Sie sollte danach als Hauptverbindung in die Innenstadt fungieren. Dafür wurden der entsprechende Bereich am Donaukanal neu angeordnet und einige Häuser entfernt.

Für eine ordentliche Anbindung der Innenstadt an ihre Bezirke wurden Straßendurchbrüche auch im Bereich der Innenstadt unumgänglich. Sie trugen zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Umgebung des Donaukanals bei und dienten als Zubringer zum Franz- Josefs- Kai.

Man war bestrebt einen Generalplan für die weitere städtebauliche Entwicklung Wiens zu erstellen, da man schon damals das Problem erkannte, das sich aus einem unkontrollierbaren und unregelmäßigen Wachstum der Stadt ergab.

So wurde im Jahr 1863 das Stadtbauamt beauftragt Generalbaulinien zu formulieren und vorzulegen, die vor allem auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Rücksicht nehmen sollten. Die Arbeiten daran dauerten bis zum Jahre 1866 und zeigten in der Praxis mangels der nötigen Koordination wenig Erfolg. Da es auch zu wenig finanzielle Ressourcen gab, schieden viele der Pläne schon im Vorfeld aus.

Das weitere Wachstum der Stadt machte aber zunehmend deutlich, dass dringend Maßnahmen zu setzen wären.

Für eine entscheidende Verbesserung der Verhältnisse setzte sich der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein ein, der eine Denkschrift von Heinrich von Ferstel verfassen ließ.

„[...]Kritik an der planlosen Entwicklung beziehungsweise am Fehlen einer organischen Verbindung zwischen der Innenstadt, den Vorstädten und Vororten enthielt als auch Grundzüge für eine organische Stadtentwicklung anbot.

Ferstel verlangte einen gut durchdachten Stadtplan, gründliche Lösungen der Wohnungs- und der Verkehrsfragen sowie eine Bedachtnahme auf ästhetische Anforderungen.“⁸¹

Die Denkschrift führte zumindest zu Beratungen in der Gemeinde und final zur Bildung einer Kommission. Diese sollte Programm und Umfang des Generalplanes diskutieren.

Allerdings konnten sich das Ministerium des Inneren und die Gemeinde Wien aufgrund unterschiedlicher Auffassungen nicht auf eine einheitliche Vorgehensweise einigen. Auch die Kostenfrage konnte nicht zufrieden stellend gelöst werden.

So erteilte der Gemeinderat erst im Jahre 1887 an das Stadtbauamt den Auftrag, einen Stadtplan zu erstellen, der die Basis für einen Generalregulierungsplan bilden sollte.

Wieder zogen sich Entscheidungen hin, sodass das Österreichische Ingenieurs- und Architektenverein sich erneut bemüßigt fühlte, eine Denkschrift aufzusetzen.

Darin wurden die Fragen der Gebietsaufteilung im Bereich von Wohn- und Industrievierteln besprochen und nötige Verkehrsverbesserungen angeregt. Die Planung und Errichtung einer Wiener Stadtbahn und die Ausbaufähigkeit des Donaukanals waren weitere Themen der Denkschrift, die wieder einmal Hauptgrundlage für weitere Beratungen wurde.

Neben dem Wettbewerb des Generalregulierungsplans gab es noch eine andere Ausschreibung, nämlich die Stubenviertelkonkurrenz. Dieser Wettbewerb war eine Ausschreibung für die Generalregulierung des Stubenviertels.

Das Stadtbauamt arbeitete auf Grundlagen des Mayreder- Projektes, das als Preisträger des Wettbewerbes hervorgegangen war, einen Regulierungsplan aus.

Dieser wurde vom Stadtrat genehmigt, an ein Fachkomitee weitergeleitet, zuerst anerkannt und dann wieder verworfen.

Daraufhin ließ man ein Gegenprojekt ausarbeiten, welches vom Stadtbauamt genehmigt wurde und heftigste Kontroverse auslöste. Das hatte zur Folge, dass der Beschluss seitens des Stadtrates rückgängig gemacht wurde und schließlich Otto Wagner mit der weiteren Planung des Stubenviertels beauftragt wurde. Er hatte gemeinsam mit Fritz Stübßen den ersten Preis für seine Entwürfe und

⁸¹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.96

Planungsvorstellungen erhalten, deren Vorstellungen und Ideen des Projekts allerdings sehr unterschiedlich waren.

Otto Wagner behielt das offizielle Programm des Stadtbahnnetzes bei, auf die Untergrundlinie die durch die Innere Stadt führen sollte, verzichtete er aber.

Interessant für den Donaukanalbereich war sein Vorschlag, in der Oberen Donaustraße eine Fischhalle in Zuge seines Markthallenkonzeptes zu bauen.

Fritz Stübben wollte dagegen eine ganz neue Infrastruktur im Donaukanalbereich. Er schlug am rechten Donaukanalufer, zwischen Brigittabrücke und Nussdorf, einen breit ausgestatteten Kai mit Gleisanlagen vor, darüber eine höher gelegene, schmälere Verkehrsstraße. Das linke Ufer sollte zwischen Augartenbrücke und Brigittenuferbrücke ebenfalls mit Bahngleisen versehen werden, die vorhandenen Märkte sowie die Station für die Personenschiffe sollten bestehen bleiben, jedoch erneuert werden.

Weiters wollte Stübben zwischen der Franzens- und der Aspernbrücke einen Hafen für Personenfahrzeuge und auch Dampfschiffkais errichten.

Eine neue Brücke sollte über den Schottenring an die Ringstraße führen und diese bis zur Prater Hauptallee verlängern. Auch die Gürtelstraße sollte den Donaukanal nach seinen Plänen zweimal überqueren und Anschlüsse an das Gebiet jenseits der Donau entstehen.

Die Auswirkungen der Generalregulierungspläne der beiden Konkurrenten hielten sich in Grenzen. Richtig ausführungsfähig erschien der Stadt Wien keiner der beiden Pläne. Ein Büro, das die verwertbaren Vorschläge und die vernünftigsten Ideen prüfen sollte, wurde eingerichtet.

Wieder ging es mit der Generalregulierung nur schleppend voran, nur Teilregulierungspläne die wirklich dringend waren, wurden ausgearbeitet und schließlich bewilligt.

Besonders schwierig war es einen Regulierungsplan für die Innere Stadt zu erstellen. Teilweise fehlte ein Enteignungsgesetz, denkmalschützerische und künstlerische Aspekte kamen erschwerend dazu.

Bauliche Veränderungen nach Ende des II.WK

Der Bereich entlang des Donaukanals hatte vor allem durch die Kampfhandlungen während der letzten Kriegstage in Wien schwere Schäden davongetragen.

Durch gesprengte Brücken und unzählige Bombentreffer war der Bereich des Donaukanals fast vollständig zerstört worden. Aus diesem Grund musste mit einer völligen Neuplanung begonnen werden.

Im Jahre 1946 wurde daher ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Bei diesem Wettbewerb wurden zwar keine Preise verteilt, dafür 8 Ankäufe von Plänen vorgenommen. Insgesamt beteiligten sich an der Ausschreibung 38 Architekten.

Die gestellten Aufgaben waren unter anderem:

- eine stärkere Verbindung der Bezirke am linken Donauufer mit der Innenstadt
- eine Lösung der Bahnhofsfrage und der Verkehrssituation
- eine städtebauliche Erneuerung des zweiten Bezirks
- eine Rücksichtnahme bei Neubebauungen auf das Stadtbild (besonders auf die Ruprechtskirche und die Kirche Maria am Gestade)
- eine Ausschmückung des linken Donaukanaluferes mit Grünanlagen

Die acht Ankäufe ergaben teilweise sehr unterschiedliche Ausarbeitungen:

- Matthias Schlager und Hans Steineder setzten sich für eine konträre Uferbebauung ein. Der alte Stadtkern am rechten Donauufer sollte freigelegt werden, für das linke Ufer wurde eine Alleestraße vorgesehen. Diese sollte in einer Schließung der Ringstraße enden. Der Raum am Ende des Schottenrings sollte mittels eines breiten Grünstreifens mit dem Augarten verbunden werden. Das gesamte Konzept war auf Weiträumigkeit angelegt.
- Die Ingenieure Winkler, Prehler und Opravil wollten den Raum zwischen Aspern- und Augartenbrücke in einen platzartigen, architektonisch geschlossenen Bereich umgestalten. Dieser Effekt sollte durch Querverbauung an beiden Bereichsenden noch zusätzlich hervorgehoben werden. Statt der Rossauerkaserne und des Polizeigebäudes sollten Hochschulbauten errichtet werden. Auf Höhe der Wiener Urania war ein turmartiger Bau vorgesehen.

- Karl Lachner plante ebenfalls eine Schließung der Ringstraße über das linke Kanalufer quer durch den zweiten Bezirk. Eine platzartige Gestaltung im Bereich der Schweden- und Marienbrücke wurde von ihm vorgeschlagen und auch er wollte nahe der Urania einen optischen Abschluss des Bereiches in Form eines Turmes bauen.
- Egon Fridinger schlug den Bau eines Flughafens im Bereich zwischen Augarten- und Salztorbrücke vor, wodurch sich eine Verbreiterung des Donaukanals ergeben hätte. Statt der Rossauerkaserne wollte er ein städtisches Museum errichten lassen.
- Rudolf Weiß plante eine monumentale strenge Uferbebauung. Das Stadtbild sollte von einer Kirche und einem Volkshaus bestimmt werden.
- Eugenie Pippal- Kottinig schlug vor allem Teillösungen für die zerstörten Bereiche vor.
- Lois Welzenbacher plante freistehende Baublocks, die dazwischen durch Grünanlagen aufgelockert werden sollten. Durch unterschiedliche Gebäudehöhe und das Einfügen von Hochhäusern sollte ein belebtes Stadtbild entstehen.
- Adolf Hoch wollte eine Verbindung vom Donaukanal zur Donau herstellen. Für das rechte Donaukanalufer sah er eine strenge, für das linke eine aufgelockerte Bebauung vor.

Trotz großer Beteiligung konnten für das Projekt Donaukanal keine realisierbaren, voll befriedigenden Lösungen gefunden werden. Es gab nach dem Wettbewerb genau so viele Unklarheiten und verschiedene Meinungen wie zuvor.

Es wurde kritisiert, dass bei dem Wettbewerb alle Auffassungen prämiert worden waren, ohne Rücksichtnahme auf Baustil, der Gegebenheiten und Bewahrung des Bestandes. Es war eben nur ein Ideenwettbewerb gewesen, der teilweise unrealisierbare Wunschbilder produziert hatte.

„Nur wenige der abgegebenen Projekte des 1946 ausgeschriebenen Wettbewerbes behandeln den Donaukanal zu diesem Zeitpunkt als einen eigenen, innerstädtischen Bereich, der in die Stadt als solches einzubeziehen wäre.

Lediglich Lois Welzenbacher kommt dieser Idee wirklich nach. Er wollte mit seinen Ideen den innerstädtischen Wasserlauf der Donau, den Donaukanal, als verbindendes Element zwischen dem ersten und dem zweiten Bezirk gestalten. Das Jahr 1946 war scheinbar noch immer zu früh, das Potential des Flusslaufes in der Stadt als solches zu sehen und in zukünftige Projekte einzubeziehen.“⁸²

Da der Wettbewerb keine Lösung ergeben hatte, wurde im Jahre 1948 eine Arbeitsgruppe mit Planungen im Donaukanalbereich beauftragt.

Die Leitung wurde dem Architekten Franz Schuster übertragen, der im Vorwort zum ausgearbeiteten Projekt auch nicht mit Kritik an der ersten Ausschreibung sparte.

Auch zwei der Preisträger des vorangegangenen Ideenwettbewerbes, nämlich Hans Steineder und Adolf Horch gehörten der Arbeitsgruppe an.

Franz Schuster wollte vor allem umsetzbare Ergebnisse erzielen, nicht wieder Wunschbilder produzieren, und erteilte dem Aspekt „künstlerischer Städtebau“ eine klare Absage.

Eher plädierte er für eine so genannte organische Stadtplanung. Schusters vorgelegtes Projekt basierte jedenfalls auf genauen Recherchen.

„Die einzelnen Studien [...] haben den Beweis erbracht, dass schließlich jeder Eingriff in den Organismus einer Stadt- und sei es nur die Lösung eines Verkehrsplatzes- eine klare Kenntnis der sozialen, wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und geographischen Verhältnisse bedingt, wenn man nicht die Gefahr einer Fehlplanung auf sich nehmen will, deren Auswirkungen früher oder später offenbar werden müssen. Wir haben heute in Wien eine große Anzahl solcher Fehlplanungen die als Erbe des 19. und des beginnenden 20. Jahrhunderts auf unsere Tage gekommen sind und in ihrer Auswirkung für das Gedeihen und die Wirtschaft Wiens einen schweren Schaden bedeuten.“⁸³

⁸² Putz Irmtraud: Bewegungsraum/ Raumbewegung am Donaukanal in Wien, S.19

⁸³ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal S.116

Als Planungsgrundlage für die eingerichtete Arbeitsgruppe wurde eine wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt, die Arbeits- Wohn- und Verkehrsverhältnisse analysierte.

Als Planungsgebiet wurde der Bereich zwischen Friedens- und Rotundebrücke angegeben, die Überlegungen wurden jedoch auf den gesamten Organismus der Stadt Wien ausgedehnt.

Zusammenhängende Untersuchungen bezüglich der Wohn- und Arbeitsstandorte ergaben, dass die Innenstadt mit ihrer Funktion als Verwaltungszentrum bald überlastet sein würde.

Aber nicht nur auf den Verwaltungsapparat musste Rücksicht genommen werden. Die City war durch ihre Funktion als Fremdenverkehrs- und Kulturzentrum, sowie durch die zahlreichen entstandenen Geschäftsstrassen, an ihre räumlichen Grenzen gebracht worden.

Die Innenstadt war seit längerer Zeit baulich unverändert geblieben, sodass sie räumlich und strukturell überfordert war.

Der 2. Bezirk sollte daher einige der Funktionen übernehmen, was eine Neugestaltung des Bezirks notwendig machte. So mussten Vorschläge zur Verkehrsverbesserung eingebracht werden, hygienische, soziale und kulturelle Verbesserungen sollten ebenfalls entsprechend angepasst werden. Von diesem Konzept waren auch Teile des 20. Bezirks betroffen.

Erstmals setzte man sich mit Fragen zum Thema Denkmalschutz und Stadtbild auseinander.

Das ergab eine Ballung arbeitender Bevölkerung im 1., dagegen eine zu hohe Wohndichte im 2. Bezirk. Dieses dicht besiedelte Gebiet in der Leopoldstadt neigte auch zur Slumbildung und war ohnehin sehr sanierungsbedürftig.

Die Untersuchungen wurden mit einer genauen Kartierung des Planungsgebietes ergänzt, die diesmal auch tiefbauliche Anlagen, Gas- und Wasserleitungen einbezog.

Die Umstrukturierung sollte in verschiedenen Schritten erfolgen. So wollte man erst die heruntergekommenen Bereiche im 2. und im 20. Bezirk sanieren und resozialisieren.

Dazu zählten vor allem Gebiete im Bereich der Rembrandtstrasse, Nordwestbahn, Nordbahnhof, der Praterstern, sowie der Augarten.

Weiters waren gezielt gesetzte Neubauten geplant, die sowohl funktionell sein, als auch optisch in das Stadtbild passen sollten.

Diese Bebauung direkt gegenüber der Altstadt sollte sehr aufgelockert erfolgen. Außerdem sollte der Donaukanal durch einen Grünstreifen von den Gebäuden getrennt werden.

Von unschönen, das Bild zerstörenden Industriebauten wollte man absehen.

Der zentrale Abschnitt des Donaukanals wurde daher zur Errichtung von Verwaltungs- und Bürogebäuden genutzt.

Erwähnenswerte Bauten sind das im Jahre 1951 errichtete Gebäude der Pensionsversicherungsanstalt, der 72m hohe Ringturm und der Figlhof.

Zwei neuere markante Gebäude sind der Rechnungshof und das Bundesamtsgebäude unterhalb der Aspernbrücke, sowie der Liebermannhof unterhalb der Augartenbrücke.

Auch der Bau des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen ist prägnant.

„Er ist in Stahlbeton ausgeführt und hat eine vorgehängte Metallfassade. Die Ecke ist turmartig ausgebildet und wird von einer die Weltkugel darstellenden Metallskulptur des Bildhauers Josef Schagerl bekrönt. Damit erhält dieser Teil der Uferbebauung ein weithin sichtbares Wahrzeichen.“⁸⁴

Zu erwähnen wären weiters der Komplex des Raiffeisenverwaltungszentrums mit dem Neubau des Dianabades und das Gebäude der Bundesländer- Versicherung. Ansonsten wurden die Baulücken mit Wohnhäusern oder Bürogebäuden erschlossen und versucht, eine einheitliche Uferbebauung wiederherzustellen.

Wieder wurden Pläne für eine optimale Versorgung und eine geeignete Verkehrsanbindung an die Stadt ausgearbeitet. In diesem Konzept versuchten die Verfasser dem rechten Ufer, seiner historischen Entwicklung entsprechend, sein steinernes Aussehen zu lassen, während auf der gegenüberliegenden Seite eine

⁸⁴ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S. 133

Verbindung zwischen Natur und Stadt entstehen sollte.

Wichtige Verbindungspunkte zwischen dem „grünen Ufer“ und der „grünen Stadt“ sollten der Prater und der Augarten mit seinen weitläufigen Grünflächen bilden.

Durch die Schaffung von Raum auf der linken Uferseite, sollte es auch ermöglicht werden, einen Teil des Handels und der Verwaltung von der Innenstadt auszulagern, was zu einer Entlastung der Innenstadt beitragen würde.

Durch die Zentrumsnähe erhoffte man sich eine Neuausrichtung, bzw. die Entstehung eines neuen oder erweiterten Stadtzentrums. Das wiederum sollte für wirtschaftliche Investoren, aber auch für Privatpersonen einen attraktiven Anreiz bieten sich hier anzusiedeln.

Um Fehlplanungen vorzubeugen wurde mittels Raumforschung eine Gesamtbestandsaufnahme gemacht und auch die Landesplanung wurde miteinbezogen.

Mit Hilfe dieser vorangegangenen Forschungen ergaben sich einige Standortverlegungen.

So wurde zum Beispiel die an das Wasser gebundene Industrie am Donaukanal in die Simmeringer Haide verlegt, die dort ortsansässigen Gemüsegärtner verlagerte man einfach ins Marchfeld.

Auch eine Auflassung der Kohlenlager am Nordbahnhof wurde gefordert. Stattdessen wurden neue Wohnbaustandorte projektiert, da die Arbeitsstandorte im 11., 20. und 21. Bezirk nicht genügend Wohnmöglichkeiten boten.

Im Bereich der Innenstadt beschränkten sich die Bautätigkeiten darauf, die historischen Bauten nach Möglichkeit wieder herzurichten.

Zum Beispiel überlegte man, aufgrund des großen Bauschadens zwischen dem Morzinplatz und dem Schwedenplatz, ein Geschäftszentrum mit Verwaltungs- und Hotelgebäuden zu errichten.

Ganz andere Überlegungen hatte man für den Bereich der Fischerstiege und der Kirche Maria am Gestade. Hier dachte man darüber nach, die zerstörten Gebäude vor der Kirche ganz abzutragen und somit einen Durchblick bis zum Donaukanal zu schaffen.

„Ausgehend von dem Denkansatz, dass der historische Steilrand zwar nicht überall freigelegt, aber gewissermaßen ausschnittweise betont werden könnte, wollten die Planverfasser Situationen schaffen, in den bestimmte historische Bauten vom Kai aus gleichsam als Zitate der Geschichte betrachtet werden konnten.“⁸⁵

Diese Überlegungen fanden sich auch im Bereich der Ruprechtskirche wieder. Die Wiedersichtbarmachung des Steilrandes vor der Kirche wurde tatsächlich in den fünfziger Jahren umgesetzt und ist auch heute noch vorhanden.

Die Kirche ist nun vom Kai aus wieder sichtbar. Sie nahm als erste Pfarrkirche einen wichtigen Platz in der Geschichte der Stadt ein.

Der Bau wurde zwar oftmals verändert, dennoch ist die Kirche ein bedeutendes Relikt des mittelalterlichen Wiens.

Auch im Verkehrssektor kam es durch die Um- und Neubauten zu Veränderungen.

„So wurde zur Entlastung des Franz- Josefs- Kais und der Schwedenbrücke die Verbindung Praterstern- Heinestraße- Augarten- Schottenring angeregt, sowie eine parallel zum Donaukanal führende Hauptverkehrsstraße. Diese sollte den Bereich Nordwestbahnhof- Taborstraße mit dem Südwesten von Wien verknüpfen.“⁸⁶

Es wurde ebenfalls angedacht den Durchgangsverkehr zwischen dem Bereich Donaukanal in Richtung Westen über den Ring und die Straßenbahnlinie 2 umzuleiten. Dies war auch der Grund, weshalb die Schwedenbrücke nicht mehr für den Verkehr zugelassen worden wäre und dann nur noch die Funktion einer Fußgängerbrücke inne gehabt hätte.

Die sich auf Höhe des Schwedenplatzes befindliche Stadtbahnhaltestelle sollte zur Marienbrücke verlegt werden. Diese Verlegung hätte einen Stationsneubau auf der Aspernbrücke mit sich gebracht.

Keine Berücksichtigung fand die Station an der Rossauer Lände. Diese wäre aufgelassen und stattdessen die Station Schottenring flussaufwärts verlegt worden.

⁸⁵ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S

⁸⁶ Ebenda, S.

Planungskonzepte und Stadtentwicklungspläne

Im Jahre 1961 wurde dem Gemeinderat das „Planungskonzept Wien“ von Professor Dr. Roland Rainer vorgelegt, welches auch genehmigt wurde.

Es befasste sich mit dem Donaukanalbereich und seiner Bedeutung als Verkehrsraum. Rainer zeigte auf, dass es im Donaukanalbereich keine Fortsetzung für Lastenstraßen und den Gürtel gab, und dass auch Anbindungen an die großen Industriegebiete am Donaukanal fehlten.

Professor Georg Lippert publizierte im Jahre 1963 einen Planungsvorschlag, der zwar hauptsächlich das von ihm neu geplante Dianabadzentrum betraf, sich aber auch mit einer Erweiterung der City über den Donaukanal hinweg auseinandersetzte.

„In der zweiten Nachkriegszeit wurde ebenso wie in allen Bauperioden vorher die Chance vergeben, das Donaukanalufer städtebaulich aufzuwerten, obwohl- und das gilt jetzt ausdrücklich für die linke Uferpartie- Planungsansätze vorhanden waren, die bis in die späte Gründerzeit zurückgehen.“⁸⁷

Eine weitere Phase des Umbaus brachte der Bau der U- Bahn mit sich, welche die Stadtbahn ablöste. Straßenbahnlinien und die Wiental- Donaukanal- Linie der Wiener elektrischen Stadtbahn waren davor die wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel für den Raum Donaukanal gewesen.

„1966 wurde nach langjährigen Diskussionen der Bau eines U-Bahn-Netzes vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Bereits 1969 konnte der Bau der Wiener U-Bahn am Karlsplatz begonnen werden. Von Anfang an setzte die U-Bahn wichtige Impulse für die Stadtentwicklung und trug stark zur Verbesserung des Images und der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs bei.“⁸⁸

Die Donaukanalbegleitstraßen am Franz- Josefs- Kai und die Obere/ Untere Donaustraße waren verkehrstechnisch überlastet, es kam ständig zu Stauungen. Durch den Bau der U-Bahn sollte das bestehende Verkehrsnetz entlastet werden, die

⁸⁷ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.134

⁸⁸ <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/ubahn/index.htm>, Stand 26.10.2009

Straßenbahnlinien in Zukunft primär als Zubringer fungieren.

Durch die Umbauarbeiten wollte man auch die Autostraße am Franz- Josefs- Kai ausbauen und den Verkehrsbedingungen anpassen.

Bei den Arbeiten musste man den Donaukanal und die Sammelkanäle berücksichtigen, die Wasserspiegelhöhe bedenken und auf den Grundwasserstrom achten, was die Planung zusätzlich verkomplizierte.

„Umfangreiche Vorplanungen zum Konzept begannen schon Jahre vor Baubeginn als Grundlage für die notwendigen Entscheidungen. Ausschreibungsplanungen, Bauvorbereitungen und baureife Detailplanung erfolgten mit größter Sorgfalt, um eine rasche und sichere Baudurchführung zu ermöglichen. Trotzdem mussten Planer, Baufirmen und Bauüberwachung während der Ausführung mit immer wieder auftretenden Überraschungen und unvorhersehbaren Problemen leben und diese- meist kurzfristig- lösen. Bei Tiefbauten im Bereich des lebenden Organismus „Stadt“, noch dazu auf historischem Boden und in schwierigsten Bodenverhältnissen ist dies einfach unvermeidlich.“⁸⁹

Beim Bau der Wiener U- Bahn konnte man zum Teil auf das bestehende Netz der Stadtbahn zurückgreifen.

„1898 - in diesem Jahr wurde Otto Wagners Stadtbahn eröffnet. Die heutige U-Bahn basiert zu einem nicht unwesentlichen Teil (Linie U4 und ein Teil der Linie U6) auf diesem Eisenbahnsystem; andererseits handelte es sich dabei damals um ein mit Dampflokomotiven betriebenes Vollbahnsystem.

1925 - in diesem Jahr wurde die Stadtbahn nach ihrer Elektrifizierung durch die Stadt Wien als städtisches Verkehrssystem wieder in Betrieb genommen; der Betrieb erfolgte allerdings mit Straßenbahngarnituren.

1976 - in diesem Jahr fuhr der erste neue U-Bahn-Zug auf der Strecke zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke. Dies wurde jedoch als "Testbetrieb" bezeichnet; darüberhinaus war die befahrene Strecke schon seit 1901 in Betrieb.

1978 - in diesem Jahr wurde der erste neue Tunnel zwischen Karlsplatz und

⁸⁹ Buchmann Bertrand Michael: Der Doanukanal, S. 178

Reumannplatz mit großen Feierlichkeiten eröffnet.

Trotzdem waren U-Bahn-Züge bereits seit zwei Jahren auf der Linie U4 unterwegs.⁹⁰

Zuletzt wurde die Straßenoberfläche wiederhergestellt und die Galerien zum Vorkai gestaltet, wobei man auf das Stadtbild Rücksicht nahm.

„Die alte Galeriekonstruktion von Otto Wagner für die Stadtbahn entlang des Donaukanals bestand aus Gusseisensäulen und genieteten Eisenträgern. Sie musste wegen der in der neuen Baukonzeption vorgesehenen Bauwerksverbreiterung und wegen der erhöhten Belastung durch die B302 vollkommen abgebrochen werden. Um die neue Galerie wieder dem ursprünglichen Gesamtbild der Donaukanalverbauung anzupassen, wurde sie mit gefärbtem Kunststein mit sandartiger Oberfläche verkleidet. Dadurch konnte der Charakter der ursprünglichen Verbauung wiederhergestellt werden.“⁹¹

Im Jahre 1971 wurde mit der „Städtebaulichen Studie Donaukanal“ eine ausführliche Gebietsanalyse vorgenommen, die 1974 veröffentlicht wurde.

Das Städtebauteam setzte sich aus den Architekten Viktor Hufnagl und Traude und Wolfgang Windbrechtigener zusammen, die diese Studie in Zusammenarbeit mit den Wiener Verkehrsbetrieben und dem Magistrat der Stadt Wien durchführten.

Als Aufgaben wurden „Die Entwicklung eines städtebaulichen Leitbildes für den Donaukanal und die Erarbeitung von Bebauungsvorschlägen“ definiert.

Die Planungen betrafen ungefähr 250.000 Menschen, die in diesem Gebiet ansässig waren und sollten eine ausführliche Gebietsanalyse bezüglich Wohnsituation, Arbeitsplätzen und Bevölkerungsstruktur aufzeigen.

Augenscheinlich wurde, dass die Geschäftsfronten nicht bis zum Donaukanal reichten und keine ausreichenden Einkaufsmöglichkeiten bestanden. Ein weiterer großer Mangel in der Infrastruktur war die geringe Anzahl an Pflichtschulen und Kindergärten.

⁹⁰ <http://homepage.univie.ac.at/~prillih3/metro/deutsch/geschichte.html>, Stand 26.10.2009

⁹¹ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S.168

Es wurden etwa 4000 Wohnungen gezählt, die direkt an den Donaukanal angrenzten. Es stellte sich heraus, dass die Ausstattung der Wohnungen, die Größe und die Qualität in der zweiten bzw. dritten Blockreihe des Planungsgebietes immer mehr abnahmen. Bemerkte wurde auch ein besonders großer Anteil an gründerzeitlichem Baubestand.

Was den öffentlichen Verkehr betraf, wurde eine erhöhte Frequenz für die Stationen und Umsteigestellen Ringturm (Schottenring) und Schwedenplatz vorhergesagt. Das wiederum setzte ein kreuzungsfreies, leistungsfähiges Fußgängersystem voraus. Den Fußgängerverkehr betreffend wurde auch das Brückensystem als zu großmaschig beschrieben.

Ein Gutachten bezüglich Umwelt wurde von Doktor Wilhelm Kafka erstellt, aus dem hervorging „[...]“, dass im Gebiet des Donaukanals 10-15% weniger Niederschlag fällt als auf der Hohen Warte, dass infolge der starken Durchlüftung eine wesentlich geringere Nebelhäufigkeit gegeben ist als in anderen Bereichen Wiens und dass auch die Sonnenscheindauer etwas länger ist als auf der Hohen Warte.“⁹²

Dies wurde als guter Grund angesehen, die Ufer des Donaukanals als Naherholungsgebiet vor allem für die Bezirke 1-3, 11, 19 und 20 zu nutzen. Für eine weitere Verbesserung des Klimas und eine aktive Grünpolitik wurde das Setzen von 2.800 zusätzlichen Bäumen empfohlen.

Die Wasserqualität wurde laut eines Gutachtens der Bundesanstalt für Wasserbiologie und Abwasserforschung nicht als einwandfrei beschrieben, der Badebetrieb konnte also nicht mit Sicherheit gewährleistet werden.

Der Fremdenverkehrsverband bezeichnete in einem Gutachten Hotelneubauten zwischen Friedens- und Rotundenbrücke prinzipiell als erstrebenswert, allerdings sollte erst auch der Faktor Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

Die DDSG bekundete in diesem Zusammenhang ihren Willen, künftig auch wieder größere Schiffe am Donaukanal einzusetzen.

Da die bestehende ohnehin schon ungünstige Lärmsituation nicht verschlechtert

⁹² Buchmann Bertrand Michale: Der Donaukanal, S.137

werden sollte, wurde die Idee einer kreuzungsfreien beiderseitigen Schnellstraße schnell verworfen.

Diese Straße hätte die Erholungs- und Klimafunktion des Donaukanalbereiches erheblich abgewertet und daher war ein Bau nicht vertretbar.

Auch der damalige Bürgermeister Felix Slavik sprach sich gegen den Bau einer Donaukanalautobahn aus. Er war der Meinung, dass eine Stadtautobahn das Bild der Stadt zerstören und Wien „zerteilen“ würde.

Stattdessen sollte der Donaukanal als Erholungsraum gestaltet werden.

Dr. Gernot Graefe gab die Empfehlung, den Donaukanal den vielfältigen Tätigkeiten der Städter zu widmen. Auch eine sozialpsychologische Studie von Dr. Michael Singer setzt sich für die Aufwertung des Donaukanals als Erholungsgebiet ein.

Die Forderung nach einer Widmungsänderung des Donaukanals, angepasst an die Bedürfnisse eines städtischen Erholungsraumes, wurde gestellt. Bereits bestehende Grünanlagen sollten dafür in das Gesamtkonzept integriert werden.

Schrittweise sollte der Donaukanalbereich multifunktional adaptiert und seine Einrichtungen verbessert werden. Dies hätte, unter Rücksichtnahme auf den Umweltschutz, eine wichtige Bedeutungsänderung in einen städtischen Freiraum dargestellt.

Im Jahre 1975 wurde ein detailliertes Straßenprojekt für den Bereich Urania bis Schottenring erstellt, das den Beginn für eine Ausgestaltung des Franz- Josefs- Kais darstellte. Dieses Straßenprojekt war entscheidend für die geplante verschönerte Neugestaltung des Kais als optische Fortsetzung der Ringstraße.

Bereits bestehende Begeleitstraßen wurden ihren Funktionen entsprechend ausgebaut. Die Donaukanalstraße wurde als Einbahn geplant und zwei neue Brückenbauten sollten entstehen.

Durch die Errichtung der Donaukanalbegleitstraße litt allerdings der Bereich zwischen Nussdorf und der Friedensbrücke sehr, besonders die Schleuse Otto Wagners.

Nach Fertigstellung der diversen U- Bahnbauten im Jahre 1979 wollte man sich endlich der optischen Gestaltung des Donaukanalufers widmen. Die Lebens- und Wohnqualität der Anrainer sollte verbessert werden.

Zu diesem Zweck wurde ein „Generelles Konzept Donaukanal“ in Auftrag gegeben.

„In den letzten Jahrzehnten stand die Wohnbautätigkeit auf unbebauten Grundstücken im Vordergrund; der Umstrukturierung des gründerzeitlichen Bestandes wurde wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Dennoch gab es immer auch ein bestimmtes Maß an Stadterneuerung. Seit der Hoch- und Spätgründerzeit wurden Bebauungsweisen üblich, die die vormals angemessene städtische Verdichtung übermäßig erhöhten. Die damals übertriebene Verdichtung wurde zwar in der Neubautätigkeit der Zwischenkriegszeit nicht weiter fortgesetzt, bildete aber nach dem 2. Weltkrieg das städtebauliche Vorbild, an das sich die Abbruch- und Neubautätigkeit im dicht bebautem Stadtgebiet orientierte. Die zu dichte spätgründerzeitliche Bebauung blieb bestehen; weniger dichte, ältere Bebauung wurde allmählich parzellenweise abgebrochen und durch Neubauten ersetzt, die städtebaulich der spätgründerzeitlichen glich. Dadurch wurden die städtebauliche Struktur und die Wohnumweltbedingungen in Teilbereichen der Stadt laufend verschlechtert.“⁹³

Der Donaukanal präsentierte sich als Kai mit zwei völlig unterschiedlichen Ufern.

Das der Sonne zugewandte linke Ufer wurde für Naherholungszwecke und für den Aufenthalt am Wasser genutzt.

Das rechte, eher schattig Ufer diente mehr als Radweg und zur Anbindung an die Stadt.

Jetzt wollte man mit Sitzgelegenheiten, Papierkörben und Schauvitriolen die Stadtmöblierung am Donaukanal verbessern. Die Fußgängerbereiche wurden ausgestaltet und Grüngestaltungen gesetzt.

Im innerstädtischen Bereich war der Kanal nicht sehr gut zugänglich, Treppenanlagen befanden sich nur an den Brücken, die jedoch 600m auseinander liegen.

„Die städtebauliche Infrastruktur ist durch Büros und städtische

⁹³ Magistrat der Stadt Wien: Stadtentwicklungsplan Wien, Teil 3, S. 21

Verwaltungseinrichtungen geprägt. In kleinem Rahmen sind Nahversorgungseinrichtungen, Kleinhandel sowie Gastronomie vorhanden. Es fehlen allerdings Versorgungsstrukturen in größerem Rahmen.

Ein weiteres Problem sind die nicht vorhandenen Parkmöglichkeiten um vorhandenen Kanalraum auch als Erholungsgebiet nutzen zu können. Weiters fehlen Kultur- und Freizeiteinrichtungen.“⁹⁴

Nachdem das Potenzial des Donaukanals so lange Zeit ungenutzt geblieben war, begann der Bereich mittlerweile doch wieder für die Bevölkerung attraktiv zu werden. Zahlreiche Restaurants sind in den letzten Jahren entlang des Ufers des Donaukanals entstanden, Sandstrände wurden aufgeschüttet und Szenelokale eröffneten.

An der Rossauer Lände hat sich die Summer Stage etabliert, wo auch Freiluftausstellungen und Konzerte stattfinden.

Auch das Fischen ist am Donaukanal wieder beliebt geworden, da der Donaukanal als Rückzugsgebiet vieler Fischarten fungiert. An die 30 verschiedene Fischarten, von denen einige sogar in der Donau als gefährdet gelten, leben hier.

Das Wasser ist für die Stadt auch von ökologischer Bedeutung. Bei flussnahen Lagen wirkt sich das Wasser temperaturtechnisch aus und die Durchlüftung der Stadt wird verbessert.

Der Donaukanal hat sich langsam für die Menschen wieder in einen Naherholungsraum verwandelt. Das Donauareal war immer schon ein beliebtes Ausflugsziel an heißen Sommertagen. Auch der Donaukanal zählt mittlerweile wieder zu einem beliebten Platz um seine Freizeit zu verbringen.

Dadurch hat sich natürlich in Folge an der Wohnsituation einiges geändert. Die Wohnbereiche rund um den Donaukanal zählen jetzt wieder zu einer sehr beliebten Wohngegend, die Mieten sind entsprechend gestiegen.

Der Wiener Stadtpolitik ist es schon seit längerem ein Anliegen, den Donaukanal wieder stärker in das Stadtleben einzubeziehen und ihn auch besser touristisch zu

⁹⁴ Dreer Andreas: Donaukanal- Schleuseninsel, S.7

nutzen. Die Qualität des Wassers und die Benutzbarkeit der Ufer sind jedoch wichtige Faktoren für Akzeptanz und Zusammenwirken von Stadt, Wasser und Mensch.

Aktuellere Entwicklungen der Gegend um den Donaukanal

Durch Stadterweiterung rückte der Kanal immer mehr ins Zentrum der Stadt.

„Sprechende Bezeichnungen wie „Maria am Gestade“, „Schanzel-Ufer“, „Salzgriß“, „Fischerstiege“ oder „Schiffamtsgasse“, allesamt am Donaukanal im Bereich des 1. Bezirkes gelegene Orte, geben Zeugnis davon, dass der Fokus des städtischen Lebens tatsächlich einmal an einem Donauufer lag.“⁹⁵

Leider hat der Donaukanal in den darauf folgenden Jahren an Bedeutung verloren, bzw. wurde er nicht richtig in die Stadt integriert.

„Die Donaukanallandschaft [...] sind die längste Zeit, trotz verschiedenster Ansätze, Stiefkinder der Planung gewesen. Schon die Ringstraßenplaner hatten es verabsäumt, hier große, bedeutende städtebauliche Akzente zu setzen.“⁹⁶

In anderen Städten, wie etwa in Budapest, München (wo die Isar auf mittlerweile 6km renaturiert wurde) oder Paris, hat das innerstädtische Gewässer einen viel höheren Stellenwert erlangt. Das lag daran, dass der Donaukanal in Wien nie Zentrumsfunktion hatte und erst nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer teilweisen Zentrumsbildung in Betracht gezogen wurde.

In einem Bericht über Stadtentwicklung aus dem Jahre 1980, wurden das Freizeitverhalten, die Grünflächenversorgung und Gestaltungsmöglichkeiten für Erholungsräume untersucht bzw. diskutiert.

Angeregt wurde diese Diskussion bereits im Jahre 1976, als der damalige Wiener Bürgermeister Leopold Gratz die Magistratsabteilungen, vor allem die Geschäftsgruppe Stadtplanung, mit der Entwicklung eines Stadtentwicklungsplanes beauftragte.

Man orientierte sich damals an den bereits im Jahre 1972 entworfenen „Leitlinien für die Stadtentwicklung“, den Ergebnissen der „Stadtentwicklungs- Enquete“, sowie

⁹⁵ Eder Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien, S.143

⁹⁶ Buchmann Bertrand Michael: Der Donaukanal, S. 77

dem, von Professor Roland Rainer bereits im Jahre 1961 ausgearbeiteten, „Planungskonzept Wien“.

Nachdem sich diverse Ausschüsse, beginnend beim „Arbeitsausschuss Stadtentwicklungsplan“ bis hin zu den Gemeindeausschüssen mit dreizehn übergeordneten Punkten befasst hatten, wäre zu erwarten gewesen, dass man sich in dem 108 Seiten umfassenden Manuskript auch mehr mit der Gegend um den Donaukanal beschäftigt hätte. Immerhin wurden als großer Bereich die Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten in Wien und dem Wiener Nahbereich behandelt.

Tatsächlich konnte allerdings nur ein kurzer, 7-zeiliger Bericht über den Wiener Prater gefunden werden.

Die dreizehn Punkte des Manuskripts gliederten sich in folgende Bereiche:

- Überörtliche Raumordnung
- Natürliche Lebensgrundlagen
- Bevölkerung
- Arbeitsmarkt
- Wirtschaft und Finanzen
- Wohnungswesen
- Stadterneuerung und Bodenordnung
- Sozial- und Gesundheitswesen
- Grünraum, Freizeit und Erholung
- Bildung
- Verkehr
- Technische Dienstleistungen
- Siedlungsstruktur- Stadtentwicklung

Das Hauptaugenmerk in dieser Zeit lag auf der im Bau befindlichen Donauinsel und deren Umgebung.

Erst bei der überarbeiteten und erweiterten Ausgabe des Stadtentwicklungsplans, wurde dem Donaukanal die Funktion als Durchlüftungsschneise zugeschrieben.

„Die Wirksamkeit von Durchlüftungsschneisen soll durch Freihaltung von höherer und dichter Bebauung, vor allem in den Wienerwaldtälern und im Bereich Donaukanal, gesichert und verbessert werden“.⁹⁷

Ein „Generelles Gestaltungskonzept Donaukanal“ wurde in Auftrag gegeben und im Jahre 1980 fertig gestellt. Mit der Planung waren der Architekt Viktor Hufnagl und Ing. Wilfried Kirchner beauftragt worden.

Die wünschenswerten Ziele, orientierten sich an der bereits bestehenden Arbeit „Städtebauliche Studie Donaukanal“.

Man wollte den Bereich des Donaukanals als Naherholungsraum interessanter gestalten und seine Bedeutung für die Stadt hervorheben.

Die gesetzten Ziele waren:

- Bereiche und Abgrenzungen zwischen Wohnhäusern und Straßen schaffen.
- Den Bereich des Donaukanals mittels durchgehender Wege zugänglicher machen.
- Auf Vorkaiunterfahrungen verzichten.
- Mehr Rücksichtnahme bei Verkehrsvorhaben auf das Stadtbild nehmen.
- Einen Emissionsschutz zwischen bebautem- und Erholungsgebiet herstellen.
- Eine übergeordnete Grünverbindung zwischen Prater, Wienerwald und zentralem Stadtgebiet erstellen.

Besonders wichtig erschien der Punkt bezüglich der Notwendigkeit von geeigneten Fuß- und Radwegen.

Im Jahre 1982 wurde ein Wiener Radwanderweg angelegt, beginnend am rechten Ufer des Donaukanals im Bereich der Friedensbrücke, bis zur Rotundenbrücke, dann über Prater und Praterbrücke bis ans linke Ufer der Donau weiterführend.

Der Kontakt zum Wasser sollte hergestellt, Plätze zum Entspannen, sogenannte Ruhe- und Erholungsbereiche, geschaffen werden.

Für das linke sonnigere Donaukanalufer zog man auch die Anlage von Sport- und Spielplätzen in Betracht.

⁹⁷ Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklungsplan Wien, Teil3, S.21

Auch die Schifffahrt sollte wieder durch mehr Fähren gefördert werden. Gleichzeitig sollte es zu einer Verbesserung der Wasserqualität kommen, um das sensible ökologische System nicht zu gefährden.

Abgesehen vom Ausgestalten des Donaukanals als Erholungsraum ging man auch auf Stadtbildfragen ein.

So wollte man ein einheitliches Fassadenbild erhalten, dominante Gebäude besser herausstreichen, Brücken ausschmücken und Parkbänke aufstellen.

Ein Zusammenwachsen der Bezirke 1., 2. und 9. wurde angestrebt, dabei aber auf die Gefahr einer Verschlechterung der Wohnqualität hingewiesen, die eine Verkehrszunahme mit sich bringen würde.

Bereits bestehende Unterschiede bei der Qualität der Wohnungen wurden bemängelt. So waren Gebäude direkt entlang des Donaukanals besser ausgestattet, in den Reihen dahinter waren die Wohnbedingungen nicht mehr so günstig.

Ebenfalls im Jahre 1980 erhielt Viktor Hufnagl den Auftrag für ein „Gestaltungskonzept Vorkai- Donaukanal- Bereich Franz- Josefs- Kai“.

Nachdem die U-Bahn- Umbauten abgeschlossen waren, wollte man den Vorkai neu gestalten, der neue Hauptsammelkanal sollte in diese Planung miteinbezogen werden.

Die Kaimauern sollten durch Gitter- bzw. Glasfronten Richtung U-Bahn geschlossen werden.

Weiters sah Hufnagl für den Bereich des Schützenhauses am Donaukanal die Entstehung eines Museumsschiffs und die Anlage von Schiffsdocks vor. Die Gastronomie in diesem Bereich wollte er ebenfalls gerne erweitern.

Zum bestehenden Hauptsammelkanal zur Entsorgung der Wiener Abwässer am rechten Donaukanalufer, wurde aufgrund von Überlastung ein zweiter gebaut. Auch hierfür erbrachte Hufnagl Gestaltungsvorschläge.

Damit waren die Möglichkeiten für den Bereich Donaukanal aber immer noch nicht ausgereizt.

So schrieb die Stadt Wien im Jahre 1987 einen Wettbewerb mit dem Titel „Chancen für den Donaauraum“ aus.

Dabei traten folgende Schwerpunkte und Überlegungen in den Vordergrund:

- Der Donaukanal soll als frei strömender Fluss erhalten bleiben.
- Die beiden ungleichen Stadtteile, die der Donaukanal trennt aber auch verbindet, sollen in ihrer Funktion und Gestalt erhalten bleiben.
- Da es darum geht eine sehr lange Strecke umzugestalten soll der Flussraum in seiner Länge unterschiedlich strukturiert werden.
- Die Bevölkerung soll sich am Wasser erfreuen können.
- Die öffentlich zugänglichen Einrichtungen sollen verbessert werden.
- Der Donaukanal soll Freiraum für künstlerische Kreativität lassen.

Weitere innerstädtische bauliche Aspekte waren:

- die leer stehende Schleuseninsel zu bebauen
- am vorhandenen Verkehrsknotenpunkt ein Park and Ride- System zu errichten, um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten
- die brachliegenden Grünflächen zu nutzen
- das gesamte Areal nicht nur für Nutzung als Bürogebäude interessanter zu gestalten
- eventuell einen Markt oder eine Markthalle errichten, da der 1. Bezirk so etwas in dieser Form nicht aufweist
- den Kanalraum auch von der Stadtebene aus besser zugänglich machen
- den Donaukanal durch geplante Veranstaltungszentren bekannter und attraktiver machen
- der Bereich soll durch Restaurants und Geschäfte belebter werden
- Schaufrenten entlang des Donaukanals, wie etwa in Budapest oder in Paris an der Seine errichten

Es gab viele Ideen, wie das Verkleiden der Abgänge mit Aluminium oder Stahlblech anstelle von Sandstein, der Einsatz von farbigem Licht und Gestaltung mit Spiegeln und/oder Wasser, etc.

Auch Vorschläge mit Musik oder Klangelementen wurden eingereicht.

Mehr Sitzmöglichkeiten und Tische sollten für die Kommunikation der Bewohner sorgen.

Unterschiedliche Farben und Beleuchtungsintensität könnten dem Flussraum Unterschiede im Stimmungsgehalt geben.

Wohnungen, Geschäfte, Cafes und Terrassenrestaurants sollten entstehen und den Donaukanal attraktiver gestalten.

In den Planungen des Jahres 1991 wurde dem Bereich des Donaukanals immerhin eine weitaus größere Bedeutung beigemessen als bei vorangegangenen Betrachtungen.

„Die Jury ist der Auffassung, dass der Donaukanal, ehemaliger Hauptarm der Donau und von der Stadt geprägtes Gerinne, ein außerordentlich hohes Entwicklungspotenzial für das Erholungsbedürfnis der Bevölkerung besitzt.“⁹⁸

Die Magistratabteilung ging davon aus, dass primär eine Verbesserung der Wasserqualität erzielt werden muss, um den Kanal für weitere Überlegungen nutzbar zu machen.

Die baulichen Maßnahmen in dieser Planung bezogen sich auf den Ausbau der Rad- und Fußwege, ohne jedoch die Breite der Uferverbauung der linken Seite zu verändern.

Des Weiteren wurden Überlegungen einer Erweiterung des Donaukanals bis nach Klosterneuburg angedacht.

Es sollte eine Aufwertung des Kanals dadurch erfolgen, an den Ufern Kunstboutiquen und Flohmärkte anzusiedeln. Ebenso galt es, den Gastronomiebetrieben die Möglichkeit zu geben, sich auf fest verankerten Schiffen einzumieten, sowie den öffentlichen Bootsverkehr zu etablieren. Weiters sollten Räume für den Kunst- und Kulturbereich geschaffen werden.

⁹⁸ Magistrat der Stadt Wien: Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, S 119

Auch über das Verkehrsproblem wurde nachgedacht.

„Eine Minderung des Autoverkehrs entlang des Donaukanals (B227) erscheint gegenwärtig nicht realisierbar, soll aber, da wünschenswert, einer weiteren Untersuchung von Alternativen unterzogen werden. Das Parkplatzproblem ist durch die Bereitstellung einer hinreichenden Anzahl von Parkplätzen für die Wohnbevölkerung zu lösen.“⁹⁹

Es finden sich in den Planungen so genannte Leitprogramme für den donaanahen Entwicklungsraum.

Im ersten Teil ging es um den Übergang vom zentrumsnahen Gebiet des Kanals zur Leopoldstadt. Dabei handelte es sich darum, gestalterische Übergänge zwischen der City und der Vorstadt ersichtlich zu machen. Es gilt hier sichtbar klare bauliche und strukturelle Abgrenzungen zu schaffen. Des Weiteren soll das Donaukanalufer als Naherholungsraum für mehrere Bezirke nutzbar gemacht werden.

Der zweite Programmpunkt befasste sich mit Teilen der Leopoldstadt.

„Den gewachsenen Strukturen des Karmeliterviertels bis hin zum Czerninviertel, mit stadthistorisch und zeitgeschichtlich bedeutsamen Bereichen, in denen manchmal auch heute noch der einstmalige kosmopolitische Charakter der ehemaligen Reichshaupt- und Residenzstadt spürbar wird, kommt zwischen der City und City- Erweiterungsgebieten am Nordbahnhof in Zukunft die Rolle eines wertvollen innerstädtischen Wohnstandortes zu.“¹⁰⁰

Dem Bereich zwischen dem Praterstern und des Pratergeländes sollte aufgrund der Wichtigkeit als Achse zwischen den Verkehrspunkten und seiner Rolle im innerstädtischen Grünraum, große Bedeutung beigemessen werden.

In diesem Bereich befindet sich derzeit eine Großbaustelle, die eine Umgestaltung des Nordbahnhofes und des Verkehrsplatzes Praterstern vorsieht.

⁹⁹ Magistrat der Stadt Wien: Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, S.120

¹⁰⁰ Ebenda, S.130

Damit der Donaukanal durch Abwässer nicht zu sehr belastet wird, wurden die Hauptsammelkanäle baulich ergänzt.

„Zwischen 1998 und 2003 wurden drei Verbindungen zwischen den Hauptsammelkanälen an den beiden Donaukanalufern errichtet. Dabei nutzte man die gegebene Infrastruktur des Donaukanals und seiner Brücken. Unterhalb der Friedens-, der Schweden- und der Franzensbrücke wurden Druckleitungen verlegt, die als Verbindungsleitungen zwischen Rechtem und Linkem Hauptsammelkanal dienen. Zum Einsatz gelangen die Pumpverbindungen immer dann, wenn Wartungs- und Räumungsarbeiten in einem der beiden Hauptsammelkanäle anstehen. Durch das gegenseitige Umleiten der Abwässer zwischen den beiden Hauptsammlern sind seit 2003 keine Betriebsausleitungen mehr nötig.“¹⁰¹

Im Rahmen eines Gedankenaustausches haben sich im Jahr 2002 in Paris Architekten und Landschaftsplaner mit der Thematik Donaukanal beschäftigt.

Ziel dieses Projektes war es, den Donaukanal, der bisher ein eher trennendes denn ein verbindendes Element im Stadtgefüge darstellte, zu einem attraktiven Freizeit- und Erholungsgebiet zu machen und Wien auch hier wieder „näher ans Wasser“ zu bringen.

Für die Zukunft sollte der Donaukanal wieder als Freizeitoase und als Ort der Erholung ins Bewusstsein rücken. Das Projekt entstand durch die Initiative der Architektin Françoise Helène Jourda, gemeinsam mit vier Pariser Architekten und Landschaftsplanern sowie deren StudentInnen.

Eine Ergänzung fand deren Arbeit durch Workshops am Institut für Städtebau und Raumplanung an der Technischen Universität Wien.

Wie der Donaukanal aussehen sollte, dafür gab es zahlreiche Vorschläge der Architekten. Von den vielen Ideen waren einige allerdings nicht verwirklichtbar.

Einig waren sich alle Teilnehmer des Workshops insofern, dass es derzeit kein einheitliches Bild am Donaukanal gibt und die gestalterischen Möglichkeiten bisher keinesfalls ausgeschöpft wurden.

¹⁰¹ <http://www.wien.gv.at/kanal/technik/koppelung.htm>, Stand 26.10.2009

Da das Projekt auch vom Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr begrüßt wurde, bleibt abzuwarten, inwiefern die Kreativität der jungen Leute Auswirkungen auf das Gesamtbild entlang des Donaukanals haben wird.

Masterplan Donaukanal im STEP 05

Im Stadtentwicklungsplan 2005 galt der Donaukanal bereits als eines der Zielgebiete der Stadtentwicklung.

Dabei sollte der Donaukanal „verstärkt als Freizeit- und Naherholungsgebiet entwickelt werden, wobei eine verbesserte behindertengerechte Erreichbarkeit sowie die Herstellung sanitärer Einrichtungen als infrastruktureller Beitrag der Stadtverwaltung neben Kanalisation, Beleuchtung, Grünflächen sowie Fuß- und Radwegen besonders wichtig sind.“¹⁰²

Wichtig waren auch eine Beibehaltung der Uferbereiche, sowie eine „Schaffung differenzierter Angebote, je nach Stadtteil- und BenutzerInnenstruktur (in Abfolge unterschiedlicher Erlebnisräume). Entsprechend den Uferabschnitten soll der Donaukanal unterschiedlich ausgestaltet werden, wobei künstlerische Interventionen zu bestimmten Inhalten und Gestaltungskonzepte einzelner Bereiche inkludiert sein sollen.“¹⁰³

Eines der bereits realisierten Projekte betrifft den Bereich Spittelauer Lände. Hier entstand das „Pier 9“. Es umfasst einen modern eingerichteten Gastronomie- und Barbereich, in dem es auch einen Veranstaltungsbereich gibt, der für verschiedene Zwecke gemietet werden kann.

„Neben der Gastronomie stehen rund 115 Quadratmeter Fläche mit Zugang auf die Außenanlagen für eine vielfältige Nutzung zur Verfügung: Egal, ob Kleinevents wie Weinpräsentationen und -verkostungen, Vernissagen, Musikabende, Lesungen, Kundenevents, Seminare und Workshops oder Geburtstagsfeiern, Sommerpartys, Weihnachtsfeste und Hochzeiten – die Fläche ist sowohl Indoor als auch Outdoor nutzbar und bietet aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Gastronomie eine optimale Infrastruktur.“¹⁰⁴

Von sportlicher Seite hat dieser neu gestaltete Bereich auch etwas zu bieten. So wurde

¹⁰² Magistrat der Stadt Wien: Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, S. 234

¹⁰³ Ebenda, S.234

¹⁰⁴ <http://www.pier9.at/pier9.php?Sel=3&Link=extraraum>

ein 21 Meter hoher Kletterturm errichtet, der nach Voranmeldung beim Österreichischen Touristenklub benutzbar ist. An diesem Kletterturm können im unteren Bereich die Anfänger in dieser Sportart ihre ersten Erfahrungen sammeln, auch die Fortgeschrittenen Kletterer haben die Möglichkeit verschiedene Routen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen zu durchklettern. Ebenso wurde eine künstliche Boulderwand geschaffen. Dies ist ein Bereich des Sportkletterns wo auf einer sehr geringen Höhe, ohne zusätzliche Sicherungselemente geklettert wird. Hier gibt es ebenfalls für geübte Kletterer und auch für Anfänger die Möglichkeit sich sportlich zu betätigen.

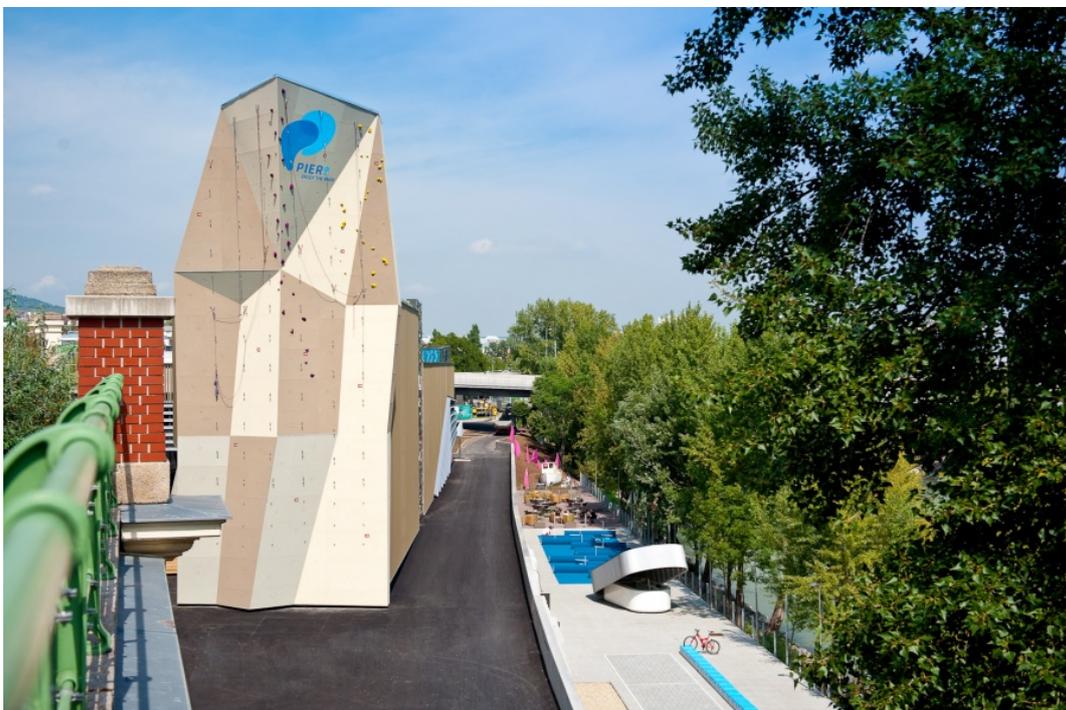


Abbildung 9: Kletterturm am Pier 9

Ein weiterer interessanter Aspekt ist die Errichtung einer Asphaltstockbahn die Asphaltstocksützen das ganze Jahr, ebenfalls nach Voranmeldung, zur Verfügung steht. Interessant ist dies vor allem deswegen, weil es sich hier um einer Randsportart handelt, die in der Stadt noch eine sehr kleine Fangemeinde hat. Es wird sich zeigen ob durch dieses Projekt Interesse am Stocksützensport geschaffen werden kann.

Das in einem Geschäftslokal eingemietete Radsportgeschäft „Bikers“ wäre hier aus sportlicher Sicht noch erwähnenswert.

Weitere Anlagen beim „Pier 9“ sind neue Garagenplätze und ein futuristische

gestalteter Kinderspielplatz.

Wie schon oben erwähnt wird auch dem Rad- und Fußgängerverkehr ein hoher Stellenwert beigemessen. Aufgrund der verschiedenen Neubauten und Umgestaltungen entlang des Donaukanals kommt es derzeit zu einer Neugestaltung der Rad- und Fußwege.

Im Zuge der Renovierung und des Ausbaus des Szenelokals „Flex“ wurde auch der vorgelagert Bereich ausgebessert bzw. erneuert.

Gab es bisher nur einen kleinen Abschnitt, an dem die Asphaltoberfläche bereits ausgebessert wurde, wird nun der gesamte Bereich zwischen Spittelau und Einmündung Wienfluß saniert.

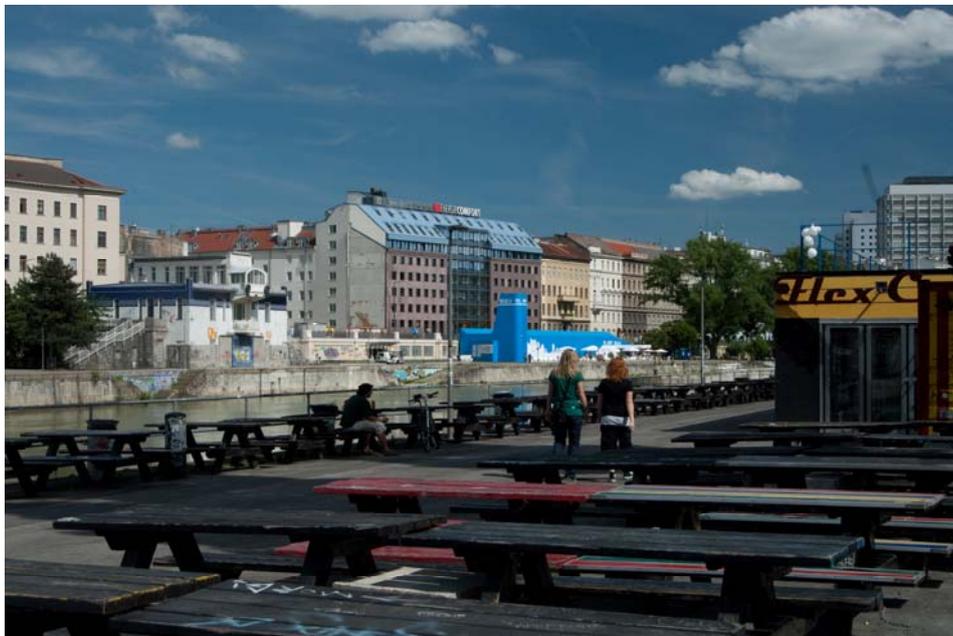


Abbildung 10: Bereich Flex - Schützenhaus Staustufe Kaiserbad

Im Bereich der Einmündung des Wienflusses in den Donaukanal ist derzeit ein Projekt ausgeschrieben, in dem es darum geht, die bisherige Route des Radweges, welcher über die Radetzkybrücke führt, direkt über diese Einmündung zu führen und damit einen ungehinderten Fahrradverkehr zu gewährleisten.

Ein weiterer Abschnitt der oben angeführten Planung beschäftigte sich mit der Nutzung des Donaukanals als Wasserstraße.

Dabei wurde die, mittlerweile vorhandene, Schaffung einer Twin-City-Linie

angedacht.



Abbildung 11: Twin City Line

„Der Donaukanal dürfte in den nächsten Monaten zur neuen Großbaustelle Wiens werden. Neben dem Bau von sechs verglasten Gastronomiepavillons und einem Wellnessschiff auf Höhe des Ringturms- die „Presse“ berichtete am Mittwoch- wird nun auch eine neue Schiffsanlegestelle beim Schwedenplatz errichtet“¹⁰⁵

Derzeit wird gerade im Bereich des Schwedenplatzes von Seiten der Schifffahrtsgesellschaften eine Großbaustelle betrieben. Die Bauarbeiten sind in vollem Gange und es erscheint durchaus realistisch, dass bereits ab dem nächsten Jahr die neue Anlegestelle für die Schiffe fertig sein könnte. Nach Abschluss der Bauarbeiten soll man direkt vom Schwedenplatz aus zu den Schiffen zusteigen können. Die bisherige Variante mit einem Einstiegsplatz für die Schiffe der TwinCityLiner sowie einem für DDSG Schiffe, war nach Meinung der Stadtplaner zu umständlich. Die neue Möglichkeit soll vor allem für Touristen eine Vereinfachung darstellen.

„Geht es nach Vizebürgermeisterin Renate Braun, die am Donnerstag die Pläne des Architektenduos Fasch und Fuchs vorstellte, wird die Schiffstation mehr sein „als eine

¹⁰⁵ Pressemitteilung am 25.9.2008: „Die Presse“ Artikel: Neue Schiffstation ab Schwedenplatz

Anlegestelle“. Sie soll „die City näher ans Wasser holen“. Der 126 Meter lange und 17 Meter breite stahl- und glasartige Bau, der auf Stelzen entlang des Kanals steht (um Radfahrer und Fußgänger nicht zu behindern), wird vom Schwedenplatz aus zu sehen sein.“¹⁰⁶

In dem dreigeschossigen Gebäude werden sich Warteräume, sowie die Landungsbrücke für die Schiffe befinden.

Des Weiteren sollen sich in dem glasartigen Komplex unter anderem ein Restaurant, ein Kaffeehaus, sowie zusätzliche verschiedene Gastronomiebetriebe ansiedeln.

Diese neue Schiffsanlegestelle hat den großen Vorteil, dass man direkt ins Zentrum von Wien gelangen kann.

Auch der länderübergreifende Aspekt sollte nicht unberücksichtigt bleiben. Mit dem Twin City Liner gelangt man z. B. binnen kürzester Zeit nach Bratislava oder Budapest.

Es liegen ebenfalls Pläne vor, die den Bereich von Salztor- bis Schwedenbrücke mit sieben Brücken völlig neu gestalten könnten.

Durch die bereits durchgeführte Verlängerung der Linie U2 kam es gerade im Bereich des Schwedenplatzes zu einer Vereinfachung der Erreichbarkeit des Donaukanals. Dieser kann nun mittels Aufzügen direkt von der U-Bahn-Station erreicht werden. Durch den unterirdischen Ausbau der Stationen kann man nun bequem an das gegenüberliegende Ufer, welches bisher nur über Brücken erreicht werden konnte, gelangen.

Auch die U- Bahn- Station Schottenring weist nun, durch den Ausbau der Linie U2 und den damit verbundenen Bau eines neuen Abganges in der Herminenstraße, einen solchen Durchgang auf.

Durch diese baulichen Maßnahmen wurde die Anbindung des ersten an den zweiten Bezirk maßgeblich verbessert.

Den derzeitigen Abschluss der Projekte rund um das Zielgebiet Donaukanal bildet der Versuchsbetrieb eines Bootstaxis, welches im Oktober seinen Betrieb aufnahm. Das

¹⁰⁶ Pressemitteilung am 25.9.2008: “Die Presse” Artikel: Neue Schiffstation ab Schwedenplatz,

Boot verkehrt derzeit probeweise und sollte ab Juni 2010 vorerst fünf Anlegestellen entlang des Kanals anfahren können.

Im Zuge dieser Präsentation im Oktober 2009 erklärte der für die Umsetzung zuständige Planungsstadtrat Ing. Rudolf Schicker die Planungen für den Masterplan Donaukanal für abgeschlossen.

So wird der Donaukanal durch laufende Erneuerungen und Verbesserungen der Uferzonen auch in Zukunft ein wichtiger Teil der dynamischen Stadtentwicklung bleiben.

Conclusio

Wie auch immer sich der Donaukanal in Zukunft präsentieren wird, ist im Moment noch nicht absehbar. Erst wenn die vorliegenden Pläne realisiert und die Bausstellen verschwunden sind, kann man sich ein Urteil über die neue Gestaltung bilden.

Wichtig ist aber, dass jetzt endlich damit begonnen wird etwas für das Erscheinungsbild nicht nur des Donaukanals, sondern, damit verbunden, auch für einen wichtigen Stadtteil Wiens zu tun.

Gedanken hat man sich schon viele dazu gemacht, umgesetzt leider nur sehr wenig davon.

Nachdem so oft verabsäumt wurde den Donaukanal und die angrenzenden Gebiete aktiv in die Stadtplanung mit einzubeziehen, wird jetzt auch einmal etwas in die Tat umgesetzt.

Vom touristischen Standpunkt aus gesehen, wird der Bereich des Donaukanals bestimmt attraktiver. Wassertaxis und eine Intensivierung des Schiffverkehrs werden dazu genauso beitragen, wie ein verbessertes gastronomisches Angebot.

Für viele Touristen sind der Donaukanal und einige der Gebäude an seinen Ufern jetzt schon ein sehenswertes Ausflugsziel. In Zukunft wird er sich von einer noch interessanteren Seite zeigen. Auch für die Wiener Bevölkerung wird der Donaukanal mehr ins Zentrum des Geschehens rücken und mit Gastronomie, Ausstellungen und Veranstaltungen auf sich aufmerksam machen.

Ob davon auch die Anrainer mit besserer Infrastruktur, wie etwa durch die Entstehung von Märkten und den Ausbau von Sport- und Freizeitanlagen und eine Aufwertung der Freiräume, profitieren werden, wird sich weisen.

Eine wichtige Verbesserung der letzten Zeit war für die Bewohner bestimmt der Ausbau der U-Bahn- Abgänge auf dem linken Donaukanalufer, wodurch die Anbindung an den zweiten Bezirk sehr verbessert wurde.

Es wäre schön, wenn man bei der künftigen Gestaltung des Donaukanals und der angrenzenden Bereiche einmal ein ganzheitliches Konzept und eine Integration in das Stadtbild erreichen würde. Die Stadt Wien würde davon bestimmt im Gesamten profitieren.

Darüber sind sich nicht nur einheimische, sondern auch europäische Planungsexperten, die sich mit dem Thema befassten, einig.

Wien sollte wieder in eine lebenswerte vielseitige Stadt verwandelt werden, die Gestaltung des Donaukanalbereiches kann dafür ein Anfang sein.

„Generell zeigt der Vergleich mit andern Großstädten, dass Wien im Grunde über eine hervorragende Ausgangsposition für eine nachhaltige Stadtentwicklung verfügt. Die wirtschaftliche Dynamik, die soziale Ausgewogenheit und die strukturellen Vorteile für eine dauerhafte Sicherung der Lebensqualität zu nutzen ist also keine Frage des Könnens, sondern nur eine Frage des politischen Wollens.“¹⁰⁷

Der Um- und Ausbau des Donaukanals kann als ein Schritt in Richtung des Wollens gesehen werden. Ein Schritt in die richtige Richtung.

Ich hoffe mit dieser Arbeit einen interessanten Überblick und Anreiz für weitere Überlegungen gegeben zu haben und hoffe dass dem Donaukanal in Zukunft eine angemessene Bedeutung zukommen wird.

¹⁰⁷ Reinhard Seiss, Verbauter Blick in die Zukunft. In: DIE ZEIT, Nr.47, 12.November 2009, S.16

Literaturverzeichnis

Altfahrt, Margit: Der Donaukanal – Metamorphosen einer Stadtlandschaft in Wiener Geschichtsblätter Beiheft 2000/1 Verein f. Geschichte der Stadt Wien

Andiel, Andreas: Stadtverfall und Lebensräume in den inneren Bezirken Wiens, Dipl. Arbeit 1987

Auer, Peter: Donaukanal – eine architektonische Maßnahme zu deutlicheren Benutzungsmöglichkeiten dieser städtischen Gegend Dipl. Arbeit 1994

Buchmann, Bertrand Michael; Sterk Harald; Schickl Rupert: Der Donaukanal-Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Wien 1984

Csendes Peter; Opll Ferdinand: Wien, Geschichte einer Stadt, Band 3: Von 1790 bis zur Gegenwart

Dreer, Andreas: Donaukanal – Schleuseninsel ein architektonisches Konzept Dipl. Arbeit 1998

Eder, Ernst Gerhard: Bade- und Schwimmkultur in Wien – sozialhistorische und kulturanthropologische Untersuchungen, Wien 1995.

Fahrngruber, Bernd: Bauwirtschaftliche Aspekte der Wiener Stadterweiterung unter Kaiser Franz Joseph I, Diss. 2001

Heyer, Andrea: Ein Stadtviertel am Donaukanal Dipl. Arbeit 1990

Hickel, Paul: Strombad Donaukanal Dipl. Arbeit 2006

Hrast, Georg: Das Gesicht der Leopoldstadt-Bürohochhaus am Donaukanal, Dipl. Arbeit 2001

Institut für Raumgestaltung und Entwerfen, TU Wien: Donaukanal, Paris- Wien, 2002

Kaut, Hubert: Die kleine Welt der Buden und Zelte... Zur Geschichte der Wiener Märkte, Zeitschrift der Stadt Wien/ Nr. 45/6, Wien, 1972

Klusacek, Christine/ Stimmer, Kurt: Die Stadt und der Strom – Wien und die Donau, Wien, 1995

Knoglinger, Martin: Donaukanal Dipl. Arbeit 1995

Koppe, Fritz: Vom Grabeland zum Gartenparadies-Die Geschichte der Kleingärten zwischen Donaukanal und Donaustrom, Kulturverein Freudenau 2000

Lagger, Jürgen: An der schönen blauen Donau - Planung eines Musikveranstaltungs-komplexes am Donaukanal, Dipl. Arbeit 2001

Laichmann, Michaela: Bäche und Flüsse in Wien; Kleinausstellung des Wiener Stadt- und Landesarchiv, Wiener Geschichtsblätter Beiheft 2/1993, Wien 1993

Lee, Gitta: Landnahme – urbane Entdeckung des Donaukanalufers, Dipl. Arbeit 2005

Lehrer- Arbeitsgemeinschaft des II. Bezirks: Die Leopoldstadt- Ein Heimatbuch

Leitner, Carola: Leopoldstadt, Wiens 2. Bezirk in alten Fotografien, Ueberreuter 2006

Leitner, Carola: Landstraße Wiens 3. Bezirk in alten Fotografien, Ueberreuter 2006

Magistrat der Stadt Wien- Geschäftsgruppe Stadtplanung: Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Wien 1980

Magistrat der Stadt Wien: Stadtentwicklungsplan Wien, Teil3- Aufgabenschwerpunkte nach Sachbereichen, Wien 1984

Magistrat der Stadt Wien- Magistratsabteilung 18/Strukturplanung: Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes, Wien 1991

Neustädter Rolf: Raum zur Entspannung – zur Erholung im Arbeitsgetriebe der Stadt, Dipl. Arbeit 1992

Opll, Ferdinand: Wien im Bild historischer Karten, Die Entwicklung der Stadt bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts, Wien, 2004

Pichler, Christian Amadeus: Wien am Wasser. Mediterranes Flair in der Stadt an der Donau, Schmid Wien 2004

Putz, Irmtraud: Bewegungsraum/Raubewegung am Donaukanal in Wien, Dipl. Arbeit 2003

Riss, Sabine: Donaukanal – Schottenring; ein architektonisches Konzept; Dipl. Arbeit 1996

Sachslehner, Johannes: Wien-Stadtgeschichte Kompakt, Pichler, Ed. Wien 1998

Schlögl, Eva: Kultur kann schwimmen – Ideen zum Wiener Donaukanal, Entwurf für ein Kulturschiff mit Programm kino und Gastronomie, Dipl. Arbeit 2006

Seliger, Maren/ Ucakar, Karl: Wien - Politische Geschichte, Teil 1, 1985

Seiss Reinhard, Verbauter Blick in die Zukunft. In: DIE ZEIT, Nr.47, 2009

Springer, Elisabeth: Die Wiener Ringstrasse- Bild einer Epoche, Band II: Geschichte und Kulturleben der Wiener Ringstrasse, Wiesbaden 1979

Thalhammer, Christian: Brückenschlag am Donaukanal; Dipl. Arbeit 2002

Vocelka, Karl/ Traninger, Anita: Wien, Geschichte einer Stadt, Band 2: frühneuzeitliche Residenz (16.- 18. Jahrhundert)

Wolf, Helga Maria: Merkwürdiges aus dem alten Wien, 1995

Ziesel, Martina: Brücke über den Donaukanal Dipl. Arbeit 1999

Internetliteratur:

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/geschichte.htm

http://www1.bpb.de/publikationen/XIWL18,0,Wandel_der_Lebensverh%E4ltnisse.html

<http://www.wien-vienna.at/geschichte.php?ID=752>

<http://www.wien.gv.at/kanal/technik/koppelung.htm>

<http://www.wienerzeitung.at/Desktopdefault.aspx?tabID=3946&alias=Wzo&lexikon=Baden&letter=B&cob=194768>

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/ubahn/index.htm>

<http://www.pier9.at/pier9.php?Sel=3&Link=extraraum>

Lebenslauf

Wolfgang Czerny

Ortsstr. 101-103/1/7
A-2331 Vösendorf

Geboren am: 29.07.1978
Staatsbürgerschaft: Österreich

Ausbildung

10/2002 – 2010	Studium Lehramt Universität Wien Bewegung und Sport/Geschichte und Sozialkunde
10/2000 – 10/2002	Studium Sportwissenschaft Universität Wien Fächerkombination Prävention/Rekreation
09/1993 – 03/2000	HBLVA f. chem. Industrie, 1170 Wien Schwerpunkt Oberflächentechnik

Studienbegleitende Tätigkeiten

laufend	Begleitskilehrer bei Schulsikikursen z.B. BAKIP, AHS, HAK
---------	--

Beruflicher Werdegang

09/2009 -	Unterrichtstätigkeit H&K Private Academy
02/2009 – 07/2009	Unterrichtstätigkeit am BRG Tulln: Bewegung und Sport
01/2003 – 09/2008	Ordination Dr. Czerny - Laborassistent
03/2001 – 09/2001	Castrol Austria - Laborassistent

Sprachkenntnisse

Englisch in Wort und Schrift
Französisch Grundkenntnisse

Sonstige Kenntnisse

Lehrwartausbildung Mountainbike
USI Skilehrerausbildung
Erlebnisorientiertes Teamcoaching