

# Wassergebundene Mobilität

von Flüssen, Wasserstraßen und der Wiederentdeckung des Lebens  
am und auf dem Wasser

Werner Gamerith

Flüsse als Achsen räumlicher Mobilität zu nutzen, scheint zunächst naheliegend und keine besondere kulturelle Leistung des Menschen zu sein. Der Transport von Personen und Gütern auf dem Wasser wird als kulturgeographische Konstante und Selbstverständlichkeit in der Entwicklungsgeschichte des Menschen wahrgenommen. Doch diese nur auf den ersten Blick trivial erscheinende Feststellung ist weder eine Tatsache, die dem Menschen im Rahmen seiner kulturhistorischen Entfaltung automatisch innewohnt, noch beschreibt sie eine Erfahrung, die der Mensch so und nicht anders hätte machen müssen. Zumindest für Mitteleuropa zeigt sich nämlich, dass sich die prähistorische Siedlungstätigkeit nicht direkt an den großen Wasserläufen festmacht, sondern Schutzlagen in einem gewissen Mindest- oder Respektabstand von den Flussufern und der Talsohle sucht (Küster 2013). Wohl benötigte man auch in Wohnlagen auf halber Talhöhe Zugang zu Wasser, und die Nähe zu Quellen und kleineren Bächen kann angenommen werden, doch die Bedeutung von Flüssen als Verkehrsachsen war angesichts eines noch sehr schwach entwickelten Fernhandels eingeschränkt. Diese Orientierung auf die größeren Flüsse stellte sich in Mitteleuropa wohl erst in der Antike, vor allem unter den Römern, ein, als das Gebiet in einen umfassenderen wirtschaftsräumlichen Kontext eingebettet wurde. Städte mit einem höheren Anteil von Personen nicht-agrarischer Erwerbstätigkeit generierten Fernhandelsbeziehungen und implizierten leistungsfähigere Transportmöglichkeiten. Die Errichtung von Siedlungen in unmittelbarer Nähe von Flussufern, ohne dass Aspekte der Hochwassersicherheit vernachlässigt wurden, ist somit eine Praxis in der Kulturlandschaft Mitteleuropas, die nicht viel länger als zwei Jahrtausende in die Vergangenheit reicht (Küster 2013). Dass der alltägliche Umgang mit dem Leben am Wasser und auf dem Wasser mit komplexen kulturellen Aneignungen verbunden ist, die alles andere als selbstverständlich sind und die sich der Mensch erarbeiten, ja regelrecht ertrotzen musste, zeigt seine globale Expansion auf dem Wasserweg – wie beispielsweise die Besiedlung des pazifischen Raums, von dessen Myriaden Inseln und Inselchen kaum eine unbesiedelt blieb. Navigation wurde in diesem Kontext zur Lebenskunst, ja zur Überlebenskunst,

vor deren Hintergrund sich die technisierte Routine auf den Wasserwegen der Gegenwart unspektakulär und einfach ausnimmt. Doch zurück zu den Flüssen Europas: Seit der Antike haben sich ihre Ufer – in Mitteleuropa insbesondere die von Rhein und Donau – zu bevorzugten Siedlungslagen entwickelt, wobei spezifische topographische Lagen, wie das Vorhandensein von Flussarmen und Flussinseln oder die Einmündung von Nebenflüssen, einen solchen Erschließungsprozess begünstigten. Vorteilhaft für die Errichtung von Hafen und Schiffsländen wirkt sich vor allem die Situation eines Zusammenflusses zweier Wasserwege aus, die sich gegenseitig stauen und damit eine Verringerung der Fließgeschwindigkeit bedingen. Zum strategischen Aspekt tritt an solchen Lagen also auch ein technisch-praktischer hinzu. Koblenz, Mainz, Passau oder auch Belgrad markieren beispielhaft solche Konstellationen, die sich einer viele Jahrhunderte währenden Nutzungskontinuität erfreuen. Die folgenden Ausführungen wollen exemplarisch die Entwicklung der Mobilität des Menschen auf (Binnen-)Wasserwegen zeigen und diese mit der gegenwärtigen Bedeutung von Wasserstraßen kontrastieren. Im geographischen Fokus dieser Betrachtungen liegt Mitteleuropa. Schließlich soll – ebenfalls schlaglichtartig – die Renaissance des Lebens am und auf dem Wasser thematisiert werden. Die Niederlande dienen als kurzes Beispiel für eine neue Wertschätzung des Lebens auf dem Wasser, anhand von Wien an (oder neben?) der Donau wird die Neubewertung in Bezug auf die Lage an Flüssen und Wasserwegen illustriert.

## **1 Mobilität auf dem Wasser in historischer Perspektive**

Die einleitenden Hinweise sollen verdeutlichen, dass Mobilität auf dem Wasser sicherlich zu den traditionellsten und grundlegendsten Kulturfertigkeiten des Menschen zählt, sein Wohnen am Wasser – von Einzelfällen, z. B. an Seeufern abgesehen – wohl aber erst mit der Etablierung von Städten und dem Entstehen von Fernhandelsbeziehungen in einer arbeitsteiligen Gesellschaft fassbar wird. Die antiken Hochkulturen liefern dafür vielfältiges Anschauungsmaterial. Schon weit vor der Zeitenwende kannten das alte Ägypten und das chinesische Reich Binnenwasserstraßen, die vorwiegend dem Warentransport dienten (Abb. 1). Viele dieser Verkehrswege waren von Menschenhand geschaffen. Kanäle und Flüsse bildeten das Rückgrat der chinesischen Hochkultur. Die Bewohner des Nildeltas und des Niltals organisierten sich entlang der Wasserläufe, das alltägliche wie das spirituelle Leben war ganz nach den Maßgaben des Stroms ausgerichtet. Auch das Römische Reich, wiewohl von einem hierarchi-

schen System von befestigten Straßen durchzogen, orientierte sich in seiner Kommunikation nach Wasserwegen. Dabei kam verständlicherweise dem Mittelmeer („mare nostrum“) die vorrangige Bedeutung zu, aber auch in der Flussschifffahrt engagierte sich Rom, obwohl Italien selbst mit Ausnahme des Po darin keine großen Traditionen besaß. Donau, Rhein, Rhône, Seine und auch Themse boten den Römern gute Möglichkeiten, auch Binnenländer wirtschaftlich zu erschließen und strategisch zu sichern.



Abb. 1: Modell eines ägyptischen Bootes, um 2050 v. Chr. ([http://24.media.tumblr.com/tumblr\\_m9edpfaeW71rui49ao1\\_1280.jpg](http://24.media.tumblr.com/tumblr_m9edpfaeW71rui49ao1_1280.jpg)) (Zugriff 21.09.2012)

Die römische Infrastruktur blieb auch über die Folgejahrhunderte die Grundlage der Mobilität in Mitteleuropa, wobei Versäumnisse in der Instandhaltung von Straßen dazu führten, dem Verkehrsträger Schiff bzw. Boot einen noch gewichtigeren Stellenwert einzuräumen, so dass der Waren-, aber auch der Personentransport im Mittelalter weitaus überwiegend auf dem Wasserweg ablief. Kanäle, in denen Strömungsverhältnisse und Wasserstandsschwankungen so einigermaßen berechenbar blieben, trugen zum Erfolg des wassergebundenen Verkehrs bei. Auch das mittelalterliche Städtensystem war ganz auf den Verlauf der Wasserwege zugeschnitten, von den damals so zahlreich erfolgten Neugründungen blieben Städte ohne Anschluss an das Gewässernetz eine seltene Ausnahme. Dabei ist zu beachten, dass selbst Flüsse, die sich aus heutiger Sicht nicht für die Schifffahrt eignen, von flachen Booten befahren wurden.

Das nutzbare Gewässernetz gestaltete sich somit wesentlich engmaschiger als das heute der Fall ist.

Schließlich wäre auch das Projekt der europäischen Expansion in Übersee ohne die Binnenschifffahrt nie von so durchschlagendem Erfolg gewesen. In Nordamerika bildete die Achse vom St. Lorenz über die Großen Seen bis zum Mississippi die Stoßrichtung, entlang derer sich die französische Kolonisation vollzog, während sich die Briten an der Atlantikküste und den Mündungsbereichen der Flüsse orientierten. Im Süden Lateinamerikas konnten europäische Siedler über den Rio de la Plata in das Innere des Kontinents vorrücken. Umgekehrt zeigt Australien, dass ein spärlicher ausgeprägtes Gewässernetz eine koloniale Durchdringung behindert.

In Europa selbst bezogen Merkantilismus und Industrialisierung entscheidende Impulse aus der Binnenschifffahrt oder stützten sich auf diese Instrumente der ökonomischen Erschließung. Frankreich und England illustrieren dies sehr eindrucksvoll. Wirtschaftliche Potenz unterstrich die Bedeutung des Staates und stärkte seine Handlungsfähigkeit. Die absolut regierenden französischen Könige bedienten sich bürokratischer Mechanismen zur Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, bei der Kanäle den Chausseen zumindest ebenbürtig, wenn nicht sogar überlegen waren. Nordfrankreich wurde mit einem dichten Netz schiffbarer Verbindungen überzogen. Mit dem Canal du Midi befand sich eines der Vorzeigeprojekte der merkantilistischen Wirtschaftspolitik aber in Südfrankreich; dieser „Kanal des Südens“ sollte Atlantik und Mittelmeer miteinander verbinden. Zwar war die Idee einer solchen Verbindung keineswegs neu, galt es doch, 3.000 km Seeweg rund um die Iberische Halbinsel auf ein Sechstel dieser Strecke zu verkürzen, doch weder Römer noch mittelalterliche Konstrukteure hatten sie verwirklichen können. Es blieb enormen materiellen Anstrengungen des französischen Staates vorbehalten, einen schiffbaren Wasserweg zwischen der Gironde und dem Mittelmeer bei Sète zu erbauen. Seit 1681 ist der Canal du Midi befahrbar, seit 1996 rechnet er zum Weltkulturerbe der UNESCO. In Großbritannien fungierten die Kanäle als einer der Wegbereiter der Industriellen Revolution. Ihr besonderer Vorteil lag in ihrer Transporteffizienz. Auf den künstlichen Schifffahrtswegen konnten Pferde Kähne ziehen, die mit einem Vielfachen der Nutzlast beladen waren, die auf Straßen befördert werden konnte (Paulinyi 1989). In der Errichtung eines Netzes von Binnenwasserstraßen war Großbritannien europaweit führend; die Themse war bereits im späten 18. Jahrhundert mit einer Reihe anderer englischer Flüsse wie Mersey, Severn und Trent verbunden. In keinem anderen europäischen Land fuhren im 19. Jahrhundert so viele Lastkähne wie in Großbritannien (Osterhammel 2009). Die Kanäle in England verloren ihre dominante Trans-

portfunktion erst dann an die Eisenbahn, als die zu befördernden Güter die Maße der Kanäle und Schleusen zu sprengen begannen. Die Eisenbahn konnte auf diese Veränderungen in der Nachfrage schneller reagieren als die Kanalschifffahrt, deren Erweiterung auf größer dimensionierte Transportmittel nur durch grundlegende, kostenintensive bauliche Anpassungen möglich gewesen wäre. Mit diesem Wettbewerbsnachteil geriet die Binnenschifffahrt zwangsläufig gegenüber der aufstrebenden Eisenbahn ins Hintertreffen.

Auch die Erschließung deutscher Industriereviere erfolgte über Binnenwasserwege. Der Rhein war ein notwendiger, aber noch nicht hinreichender Standortfaktor für die zügige Expansion des Ruhrgebiets. Mehrere künstliche Wasserstraßen sicherten die interne Vernetzung des Ruhrgebiets, aber auch seinen Anschluss an benachbarte Regionen. Seit 1899 verbindet der gut 220 km lange Dortmund-Ems-Kanal Nordrhein-Westfalen mit Niedersachsen. Der Wesel-Datteln-Kanal, der parallel zur Lippe nördlich des Ruhrgebiets verläuft und den Niederrhein mit dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln verbindet, zählt bis heute zu den wichtigsten künstlichen Wasserstraßen Deutschlands. Er ist seit 1930 für den Schiffsverkehr geöffnet. Für das Ruhrgebiet von Bedeutung ist weiterhin der 45 km lange Rhein-Herne-Kanal, der seit 1914 den Rhein bei Duisburg ebenfalls mit dem Dortmund-Ems-Kanal verbindet. Dort setzt mit dem Mittellandkanal Deutschlands längster künstlicher Wasserweg an, der auf 325 km Länge den Anschluss Richtung Osten herstellt und insgesamt die Flusssysteme von Rhein, Elbe und Oder miteinander verknüpft. Ab 1915 konnte der Kanalabschnitt bis Minden befahren werden, 1938 war der Mittellandkanal bis zu seinem heutigen Endpunkt östlich von Magdeburg fertiggestellt. Diese Bautätigkeit noch in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zeigt, wie eng die wirtschaftliche Blüte der Schwerindustrie, hier im Ruhrgebiet, mit den Transportmöglichkeiten am Wasser verflochten war. Es wäre falsch, ein „Zeitalter der Kanäle“ nur für die Epoche der Proto- und Frühindustrialisierung zu konstatieren. So kulminierte in Deutschland die Zahl der Binnenschiffe (25.000) 1912, kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Seit 1877 war die Transportkapazität der Binnenschifffahrtsflotte auf das Fünffache angestiegen. Die Branche gab in dieser Zeit 70.000 Beschäftigten Arbeit – bis 1960 sollte sich diese Zahl allerdings halbieren, um bis zu Beginn des neuen Jahrtausends auf einen kleinen Rest von 9.000 zu sinken (Nuhn und Hesse 2006).

## 2 Die gegenwärtige Bedeutung von Wasserstraßen

Auch in der Nachkriegszeit ist, jedenfalls in Deutschland, das Transportvolumen auf Wasserstraßen gestiegen. Die Güterbeförderung nahm von knapp 72 Millionen Tonnen (1951) auf 241 Millionen (1980) zu (Winter 2012, S. 574), um in der Folge allerdings auf diesem Niveau mit kleiner Schwankungsbreite zu stagnieren: Bis 1993 sank das Transportaufkommen auf 218 Millionen Tonnen, und 2007 erreichte es den Rekordstand von 249 Millionen. Die dann einsetzende Wirtschaftskrise sparte auch die Binnenschifffahrt nicht aus, so dass der Vergleichswert 2009 auf 204 Millionen Tonnen einbrach – auf ein Niveau, das dem Mitte der 1960er-Jahre entsprach (Winter 2012, S. 574). Bis 2011 hat sich die Menge der auf Deutschlands Wasserstraßen beförderten Güter auf 222 Millionen Tonnen wieder einigermaßen erholt.

Das Binnenschiff steht jedoch unter großem Konkurrenzdruck anderer Verkehrsträger, deren Beförderungsbilanzen sich wesentlich erfolgreicher gestalten. Jüngst (2010/11) bildete die Binnenschifffahrt – neben der Beförderung durch Rohrleitungen – das einzige Transportmittel mit rückläufiger Bilanz (Rückgang um mehr als drei Prozent), während der Straßengüterverkehr um acht Prozent zulegte. Nicht nur konjunkturelle Zyklen, sondern auch externe Einflüsse, denen die Binnenschifffahrt weitgehend ohne Gestaltungs- oder Korrekturmöglichkeiten ausgeliefert ist, drücken auf die Gesamtbilanz. Im Herbst 2011 lähmte Niedrigwasser den regulären Betrieb auf dem Rhein, andere Verkehrsträger mussten einspringen. Auch Schiffshavarien können längere Einschränkungen des Normalbetriebs nach sich ziehen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die Binnenschifffahrtsbilanz innerhalb Deutschlands zum weitaus überwiegenden Teil der Verkehrsader Rhein verdankt. Brechen dort – aus welchen Gründen auch immer – die Zahlen ein, schlägt sich dies auf die gesamte Statistik nieder: Weit über 80 Prozent der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Gütermenge sind – ausschließlich oder teilweise – auf dem Rhein unterwegs (Winter 2012, S. 575). Der Donau kommt im Geschehen der deutschen Binnenschifffahrt hingegen nur ein sehr bescheidener Stellenwert zu. Im Süd(ost)en Deutschlands bildet die Donau eine vergleichsweise isolierte, singuläre Wasserstraße, die sich deutlich vom verzweigten Netz der Binnenschifffahrtswege im Westen, Norden und Osten Deutschlands abhebt (Abb. 2). Pessimistische Prognosen über langfristig positive Effekte des Rhein-Main-Donau-Kanals haben sich, zumindest was den Gütertransport anlangt, als nicht ganz unbegründet erwiesen (Wirth 1995).



© Schutzvermerk DIN ISO 15016

BMVBS WS 13 Bonn, 2008 W 162

Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstäbbedingt teilweise nicht dargestellt.

Kartographie: Fachstelle für Geo-Informationen Sud. Regensburg  
 Vertrieb: Druckchemische der WSV bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte, Postfach 6307, 30063 Hannover

Abb. 2: Bundeswasserstraßen in Deutschland. (<http://www.binnenschiff.de/downloads/Bundeswasserstraßenkarte.pdf>) (Zugriff 23.07.2013)

Ist für Deutschland eine stagnierende Entwicklung des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen zu konstatieren, so ergibt sich ein vergleichbares Bild bei der Zusammensetzung der Schiffe nach Flaggen. Anfang der 1990er-Jahre beförderten deutsche Schiffe noch knapp die Hälfte aller Güter auf Wasserstraßen; dieser Anteil ist mittlerweile auf weniger als ein Drittel gesunken. 56 Prozent Güterverkehrsanteil auf deutschen Binnenwasserwegen entfallen nunmehr auf Schiffe niederländischer Flagge. Starke Zugewinne, wenn auch noch auf niedrigem absoluten Niveau (1,4 Prozent Güterverkehrsanteil), erfährt die polnische Flotte sowie Schiffe unter luxemburgischer und französischer Flagge.

Die Binnenschifffahrt präsentiert sich relativ investitionsträge. Schiffe erfreuen sich einer hohen Nutzungsdauer, das Durchschnittsalter der Schiffe für Trockengut liegt bei fünfzig Jahren (Nuhn und Hesse 2006). Gleichzeitig geht der Trend zu größeren Schiffen mit einer höheren Tonnage, die sich im Durchschnitt bei mehr als 1.100 Tonnen bewegt. Das Bild von Trägheit und langsamen Investitionszyklen korrespondiert mit der Wahrnehmung der Binnenschifffahrt als langsam und möglicherweise wenig angepasst an eine globalisierte Wirtschaft, in der Flexibilisierung und „just in time“-Lieferungen erwartet werden. Tatsächlich bilden die niedrigen Transportgeschwindigkeiten von 10 bis 20 km/h einen empfindlichen Wettbewerbsnachteil, der die Wasserwege als Transportroute für Massengüter prädestiniert. Die 425 km lange Wasserstrecke von Frankfurt am Main nach Nürnberg nimmt drei Tage Fahrzeit in Anspruch, 38 Schleusen müssen zeitaufwendig überwunden werden (Nuhn und Hesse 2006, S. 100). An diesem Beispiel wird ein weiterer Nachteil deutlich: Die Benutzung von Wasserwegen zwingt oft zu langen Umwegen; die Mäander des Mains mögen aus der Sicht von Gästen der Passagierschifffahrt attraktiv sein – für den Güterverkehr bedeuten sie einen wirtschaftlichen Nachteil. Neben der hohen Abhängigkeit von natürlichen Faktoren (Hoch- und Niedrigwasser, Vereisung im Winter etc.) ist die Binnenschifffahrt auch durch eine geringe Netzdichte benachteiligt, woraus Umladevorgänge notwendig werden (Nuhn und Hesse 2006). Auch in technischer Hinsicht ist das System eher als statisch und schwer veränderbar anzusprechen; Durchfahrtshöhen unter den Brücken und die Dimensionen von Schleusen sind vorgegeben und nur mit hohem zeitlichen und finanziellen Aufwand zu verändern. Von den Verkehrsträgern erforderlich gemachte Anpassungen an die Infrastruktur sind nirgendwo so schwer zu verwirklichen wie in der Binnenschifffahrt.

Dennoch bleiben dem Schiff auch Vorteile, zu denen sein großes Transportvolumen rechnet, was die Binnenschifffahrt für die Beförderung von Massengütern begünstigt. Ein Motorschiff von 2.000 Tonnen kann das Äquivalent von 50 Eisenbahn-



waggons oder 67 Lastkraftwagen transportieren (Nuhn und Hesse 2006, S. 100). Wird ein Binnenschiff im Schubverband eingesetzt, so erhöht sich seine Leistungsstärke zusätzlich. Zu den Vorteilen addiert sich eine günstige Betriebsrechnung, die sich aus relativ geringem Energieverbrauch (bezogen auf die Menge der beförderten Güter) und niedrigem Personaleinsatz ergibt. Auch die ökologische Bilanz spricht für die Binnenschifffahrt. Positiv fällt zudem die Unfallbilanz mit einem im Vergleich zum Straßenverkehr deutlich reduzierten Risiko aus. Schließlich ist auf trotz ihrer Länge verlässliche Transportzeiten zu verweisen und auf den nahezu völligen Wegfall von kurzfristigen, spontanen Eventualitäten, wie sie im Straßenverkehr auftreten (Staus, Fahrverbote etc.) (Nuhn und Hesse 2006, S. 100).

Somit gestalten sich die Zukunftsperspektiven der Binnenschifffahrt ambivalent. Ihre ökologische Nachhaltigkeit droht allein durch den Umstand geschmälert zu werden, dass ihr der größte Konkurrent im Güterverkehr in der Eisenbahn erwächst, während der Transport auf der Straße die sowohl absolut als auch relativ stärksten Zugewinne verzeichnet. In einer korrespondierend indifferenten Situation befindet sich der Verkehr auf den Wasserwegen, zumindest in Deutschland und zumindest in Hinblick auf den Gütertransport. Die Beförderungsmenge auf den Flüssen und Kanälen stagniert und hat sich auf ein Niveau eingependelt, das in den 1960er-Jahren schon einmal erreicht worden war. Der technischen Infrastruktur, insbesondere Schleusen, wird oft ein veralteter Zustand attestiert. Diesen strukturellen Defiziten muss eine zukunftsorientierte Güterschifffahrt auf den Binnenwasserwegen begegnen. Die Passagierschifffahrt auf Flüssen hingegen liegt mit hohem Wachstumspotenzial ganz im Trend der Nachfrage und demonstriert, welchen neuen Stellenwert das Leben auf den Binnenwasserwegen nunmehr einnimmt.

### **3 Von der Wiederentdeckung des Lebens am und auf dem Wasser**

Mobilität auf Binnengewässern, zumal zu Transportzwecken, erfüllt in Mitteleuropa eine Nischenfunktion, hat oft nostalgischen Charakter und steht unter großem Konkurrenzdruck terrestrischer Verkehrsträger. Einzig die touristisch induzierte Nutzung der Wasserwege hat sich zu einer dynamischen Entwicklung emporschwingen können. Kreuzfahrten, nicht nur auf hoher See, sondern auch auf Binnenwasserstraßen, zählen zu den am schnellsten wachsenden Segmenten der Tourismusbranche. Zuletzt, auch während der Krise, konnten Passagier- und Umsatzzahlen bei Flusskreuzfahrten in Deutschland stets um mehrere Prozentpunkte pro Jahr zulegen. Etwa ein Viertel

aller Kunden in Deutschland, die eine Kreuzfahrt buchen, entscheiden sich für eine Flusskreuzfahrt. Deutschland stellt damit den weltweit größten Markt für Flusskreuzfahrten, wobei mit Abstand als beliebtester Fluss die Donau rangiert, gefolgt von Nil und Rhein. 776 Kreuzfahrtschiffe sind auf den großen Flüssen der Welt unterwegs, davon 288 auf dem Nil. Auf der Donau kreuzen 121 Schiffe (Hagen 2013, S. 83), mit stark steigender Tendenz.

Ein Leben *auf* dem Wasser ist für viele Niederländer zur Realität geworden. Wohl keine zweite Gesellschaft in Europa hat sich so konstant und über die Generationen hinweg dem Kampf gegen das Wasser verschrieben, der nun gleichsam im Verzicht mündet, das Wasser völlig zu verdrängen, und in die Symbiose eingeht, sich im Alltag mit dem Wasser zu arrangieren und nicht nur *an*, sondern auch *auf* den Binnengewässern zu wohnen. Die höchste Bevölkerungsdichte eines Flächenstaates in Europa schafft die Notwendigkeit, über Alternativen konventioneller Bautätigkeit auf „normalen“ Baugründen nachzudenken. Der Klimawandel stellt die Niederlande nicht nur vor das Problem des steigenden Meeresspiegels, sondern konfrontiert sie auch mit der Überflutungsgefahr durch ansteigende Flusspegel. Hausboote, schwimmende Häuser und schwimmfähige Häuser, die sich steigenden Wasserpegeln in Ufer- und Küstenlage anpassen, sind in den Niederlanden zur Normalität geworden. „Waterwoningen“ in Häusern, die in einer schwimmenden Betonwanne ruhen, wird bereits in manchen Neubauvierteln außerhalb Amsterdams erfolgreich praktiziert. Langfristig sollen in den Niederlanden ganze Stadtteile auf das Wasser verlegt werden. Wo Polder geflutet werden (müssen), bietet sich durch die Architektur auf dem Wasser die Möglichkeit, diese Flächen weiterhin zu nutzen.

Von einer Neuorientierung des Lebens zwar nicht auf dem, aber zumindest *am* Wasser lässt sich auch in Wien an der Donau (und am Donaukanal) sprechen. Die Beziehung der „Donaumetropole“ zu ihrem Fluss ist durch eine Reihe von Widersprüchlichkeiten gekennzeichnet, die ein kritisches Hinterfragen rechtfertigen, wie sich Wien gegenüber der „schönen blauen Donau“ positioniert. Wiens Referenzen zur Donau sind in vielfältigen historischen, politischen und wirtschaftlichen Zusammenhängen geprägt worden und haben sich teilweise zu Mythen verdichtet, die einer Überprüfung in der Realität nicht (mehr) standhalten. Die „Donau“ öffnet ein vielfarbiges Bild und ein weites Assoziationsfeld, die weit über ihre engere Bedeutung als Fluss hinausgehen. Die Semantik des Begriffs „Donau“ umfasst wesentlich mehr als eine engere, konkrete Zuschreibung als lineares Landschaftselement (Gamerith 2009). Sie ist situationsgebunden, kontextabhängig und subjektgeprägt. Unterschiedliche Personen reflektieren verschiedene Vorstellungsbilder, wenn sie den Landschaftsbegriff

„Donau“ in ihrer Alltagspraxis verwenden (für das Beispiel „Mitteldeutschland“ und seine assoziativen Welten vgl. Schlottmann 2007a). Vor allem eine Analyse der Sprechakte und der Kommunikationsstrukturen kann diese oft tief verwurzelten Bedeutungsinhalte freilegen (Schlottmann 2007b). So ist die Donau für viele nicht nur ein Strom, sondern evoziert auch kulturelle Vorstellungen, die mit ihrer „Mittel“-Lage in „Mitteleuropa“ (und ihrem früher zwischen West und Ost vermittelnden Lauf) zu tun haben oder mit ihrer integrativen Funktion in einer früheren „Donaumonarchie“, die ihr gegenwärtiges Pendant möglicherweise in einem „Donauraum“ findet. An diesem „Donauraum“ haben heute unterschiedliche Akteure auf mehreren räumlichen Ebenen mit verschiedenen Intentionen Interesse – Unternehmer ebenso wie Raumplaner, Kulturpolitiker wie Tourismusmanager. Der „Donauraum“ wird dabei verständlicherweise auch ganz unterschiedlich gestaltet und verortet. Solche Konstruktionen unterliegen bestimmten Zwecken, sie sind finalisiert und können auch einer Simplifizierung unterliegen. Aus der „Donau“ wird dann eine Metapher oder ein Mythos.

Österreich – und Wien im Besonderen – umgibt sich mit einer Reihe von Donau-Sujets und korrespondierenden Assoziationen, die nicht zuletzt in der historischen Wahrnehmung als „Donaumonarchie“ begründet liegen. Schon Friedrich Ratzel, einer der wegweisenden Geographen des 19. Jahrhunderts, setzte den Donauraum mit der Donamonarchie gleich und subsumierte darunter auch Gebiete wie das Sudetenland, die hydrographisch mit der Donau in keinerlei Verbindung stehen (Weithmann 2000). Um den intentionalen, zweckgerichteten Charakter des Donau-Begriffs im 19. Jahrhundert zu unterstreichen, muss auf den wachsenden staatspolitischen Gegensatz zwischen Deutschland und Österreich mit der Auflösung des Heiligen Römischen Reiches und seit dem Ende der napoleonischen Zeit hingewiesen werden. Hinter der Betonung einer kulturell eigenen Donauregion steht der essentialistische Versuch der Habsburger, sich innerhalb der deutschsprachigen Länder als besondere Existenz zu legitimieren. In dieser Situation wurde aus der Habsburgermonarchie die „Donaumonarchie“. Das Territorium – hier durch den Fluss zusammengehalten – soll dem dynastischen Staat eine zusätzliche, anders abgesicherte Identifikationsmöglichkeit geben. Dass diese „Donaumonarchie“ tatsächlich einen Großteil des Einzugsgebiets abdeckte, entwertet die kritische politische Interpretation der Entstehung und Verwendung des Begriffs „Donaumonarchie“ keineswegs. Eine solche Referenz auf die Donau und begleitende Diskurse haben auch in der faktischen wirtschaftlichen Bedeutung des Stromes ihre Bestätigung gefunden. Ein berühmtes Beispiel für einen frühen (und erfolgreichen) „Wirtschaftsraum Donau“ ist die 1829 gegründete „Kaiserlich königlich privilegierte Erste Kaiserlich-Österreichische, Königlich-Ungarische,

Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)“, die innerhalb von Jahrzehnten zur größten Binnenreederei der Welt aufsteigen konnte. Ihr Liniennetz erstreckte sich über mehr als 4.000 km und schloss die Donau in ihrem gesamten Verlauf von Regensburg bis zur Mündung ins Schwarze Meer ein. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg fuhren 82 Passagierschiffe, 298 Frachtdampfer und die unglaubliche Zahl von 2.600 Schlepp- und Güterkähnen unter der Flagge der DDSG (Weithmann 2000). Eigene Werften und Kohlebergwerke zur Sicherung der Energieautarkie rundeten den „Donauraum“ der DDSG ab. Auch als Republik hat Österreich ein vitales Interesse daran, sich als Donau(anrainer)staat zu präsentieren. Dazu zählen wissenschaftliche Institutionen, die ihre Ansprüche und Forschungsbefugnisse über „Mitteleuropa“ oder den „Donauraum“ definieren. Auch das Österreichische Ost- und Südosteuropa-Institut sieht in der Beschäftigung mit dem Donauraum eine seiner vordringlichsten Aufgaben. Ergänzt werden diese Donau-Assoziationen durch Projektionen im ideell-künstlerischen Bereich, wie Literatur, Musik und Malerei. Claudio Magris (1986) hat in seinem Klassiker „Donau“ der Donaumonarchie die Reverenz erwiesen und im seinerzeitigen Vielvölkerstaat ein Modell für das Mitteleuropa der Gegenwart erblickt. Der Walzer „An der schönen blauen Donau“ von Johann Strauß (Sohn) hat es gar bis zur Wahrnehmung als Österreichs heimliche Nationalhymne gebracht. Zur Geburtsstunde des österreichischen Fernsehens 1955 erklang ebenfalls der Donauwalzer, so wie er jeweils zu Silvester als erste Melodie des neuen Jahres durch den Rundfunk geschickt wird. Die Bundeshymne führt das „Land am Strome“ an ganz prominenter Stelle. Alles dieses sind Versatzstücke, welche mit verschiedenen Konnotationen der Donau (und implizit auch Wiens, das Donaustadt zu sein reklamiert) operieren und eine enge Beziehung zwischen der Wirtschaft und Kultur in Österreich (Wien) einerseits und der Donau andererseits suggerieren.

Doch wie sieht Wiens realer Umgang mit der Donau aus? Lebt die Stadt direkt an ihr oder zumindest indirekt von ihr? Gibt es ein „Leben am Fluss“ – und sei es nur in Form einer inszenierten Freizeit- und Erlebniswelt, wie sie in vielen europäischen Metropolen allenthalben entlang von Kais und ehemaligen Hafenanlagen aus der Taufe gehoben wird? Hier fällt auf, dass sich Wien trotz aller Assoziationen und Mythen traditionell eher von der Donau abkehrt als sie als integrales städtebauliches Element in das Weichbild der Stadt aufzunehmen. „Wien *an* der Donau“ erscheint somit bestenfalls als leeres Bekenntnis denn als stadthistorische Realität, ein „Wien *neben* der Donau“ träfe die gelebte Praxis viel eher. In Wien wurde die Donau stets als Risiko, als notwendiges Übel, von dem Überschwemmungsgefahren ausgingen, gesehen. Während die Donau Budapests Zentrum regelrecht in zwei (deshalb auch sehr unter-

schiedlich wahrgenommene und miteinander rivalisierende) Hälften teilt, nimmt man sie in Wiens historischer Innenstadt kaum wahr. Schon im 19. Jahrhundert waren Städte- und Gewässerbau in Wien intensiv darum bemüht, den Strom möglichst weit am nördlichen Stadtrand an der Metropole vorbeizuführen, auf dass von ihm keine Gefahr ausginge. An dieser Tradition der Abkehr vom Fluss, die auch durch die Beziehungen mit Salzhandelsleuten seit dem Mittelalter nicht grundsätzlich aufgehoben wurde, hat man im Prinzip bis in das 20. Jahrhundert festgehalten. Erst mit städtebaulichen Initiativen in Ansätzen seit den 1960er-Jahren und mit größerem Kapitalaufwand in den letzten zwei, drei Jahrzehnten ist Wiens Stadtgebiet nördlich der Donau, vom Volksmund so aufschlussreich wie abwertend „Transdanubien“ genannt, modernisiert worden und ein wenig näher an die Donau gerückt. Von Otto Wagners Idealvorstellung einer „Donaustadt Wien“, die ganz auf den Strom orientiert ist (vgl. Weithmann 2000, S. 428), ist man trotzdem immer noch sehr weit entfernt – zu sehr haften noch die negativen Images, die Wiens Norden jahrzehnte-, wenn nicht sogar jahrhundertlang zugeschrieben wurden: soziale Marginalisierung, „Glasscherbenviertel“, wilde Siedlungstätigkeit („Bretterdörfel“), Deponien, Müllsortierung, Kompostie-



Abb. 3: Anlegestelle für den Katamaran Wien-Bratislava, Donaukanal.  
Quelle: Gamerith 2012

rung, Industriebrachen. Wiens „Schattenorte“ (Freitag 2011) sind überproportional häufig in den Stadtbezirken nördlich der Donau lokalisiert. Immerhin erfreut sich die vor kurzem eingerichtete Schnellbootverbindung zwischen Wien und Bratislava, die am Rande des Wiener Geschäftszentrums, am Donaukanal, startet (Abb. 3), einer großen Nachfrage. Es ist somit die Donau, die Bratislava an Wien herangeführt hat (und umgekehrt).

Außer im Südosten des Stadtgebiets und dem Altarm der „Alten Donau“ ist von der ursprünglichen Flusslandschaft des Stromes in Wien nicht viel geblieben. Die von 1870 bis 1875 durchgeführte Donauregulierung brachte der Stadt Hochwasserschutz, diente aber auch der optisch-alltäglichen Distanzierung von einem natürlichen Flusslauf mit seinen Mäandern, Flussinseln und Auenlandschaften. Die Begradigung des Flussbetts führte unweigerlich zu einer Erhöhung der Fließgeschwindigkeit mit der Konsequenz, dass sich der Strom eintiefte. Die „Kanalisierung“ der Donau wurde in den 1960er-Jahren mit der Anlage der „Neuen Donau“ fortgeführt. Dieses meist stehende Gewässer dient als Überlauf im Falle deutlich erhöhter Pegelstände des Donau-Hauptarms. Von diesem ist die „Neue Donau“ durch die künstliche, mehr als 20 km lange, aber nur maximal 200 m breite Donauinsel getrennt, die mittlerweile zu einem Eldorado der Freizeitmöglichkeiten herangewachsen ist und sicherlich dazu beigetragen hat, die Donau – und sei es nur indirekt als Insel – im Bewusstsein der Wiener Stadtbevölkerung stärker zu verankern. Auch die Konversion großer Deponieflächen in den „Donaupark“ als Teil der „Wiener Internationalen Gartenschau“ (1964) ist in diesem Zusammenhang zu nennen.

Wie sehr sich Wien nicht an, sondern *neben* der Donau lokalisiert sieht, zeigt sich nicht nur daran, dass selbst die beispiellose städtebauliche Expansion während der Gründerzeit nicht bis zur Donau vorrückte, sondern auch an der historischen Nutzung der ufernahen Gebiete nördlich des Donauarms, der später zum Donaukanal werden sollte, also im Wesentlichen der Areale, die heute den 20. (Brigittenau) und Teile des 2. Wiener Gemeindebezirks (Leopoldstadt) ausmachen. 1623 ist die jüdische Gemeinde Wiens in diese unsichere, hochwassergefährdete und deshalb wenig attraktive Gegend umgesiedelt worden. Von einer zumindest ghetto-ähnlichen Situation kann ausgegangen werden. Knapp fünf Jahrzehnte später ließ der absolut regierende Barockkaiser Leopold I. die jüdische Siedlung räumen und ihre Bewohner exekutieren oder ausweisen. Zeichen christlicher Macht untermauerten den kaiserlichen Anspruch, an die Stelle der Synagoge trat ein katholisches Kirchengebäude. Das Viertel firmiert seither als „Leopoldstadt“. Im 19. Jahrhundert und bis in nationalsozialistische Zeit war hier ein Großteil des blühenden jüdischen Kulturlebens

Wiens verortet. Über die Zeitläufte blieb die Leopoldstadt als städtischer Alltagsraum stigmatisiert, noch in der Nachkriegszeit war „Wohnen im Zweiten“ für viele ein peinliches Eingeständnis, und erst jüngst haben Immobilienentwickler, Mieter und Eigentümer die Vorteile der Zentrumsnähe für eine Aufwertung des Viertels mit typischen Kennzeichen der Gentrifizierung genutzt. „Wohnen im Zweiten“ ist nun wie *Dining* und *Clubbing* angesagt.

Ein solcher Imagewandel erscheint bemerkenswert und hängt wohl auch mit einer Neubewertung von Flüssen und Leben am Wasser zusammen. Heute ist das ehemalige städtische Niemandsland zum wichtigsten Zuzugsgebiet Wiens mit einem großen Potenzial an Baulandreserven geworden. „Transdanubien“ mag noch weit von der urbanen Qualität der Stadtmitte entfernt sein – ein Trend, dass Wien *an* die Donau rückt, ist aber allenthalben spürbar und manifestiert sich nicht zuletzt auch am Entwicklungsprojekt „Donau City“, die auf einer Fläche von annähernd der Größe der Wiener Innenstadt die markantesten Bürohochhäuser der Stadt in die Höhe wachsen sieht. Das ehemals der mit Budapest gemeinsam für 1995 geplanten, jedoch 1991 abgesagten Weltausstellung zuge dachte Gebiet (Juchelka 2002) hat auf diese Weise eine interessante Nach- oder besser Neunutzung erfahren, auf dem im Endausbau bis zu 12.000 neue Arbeitsplätze generiert werden sollen. Somit wird auch Arbeiten an der (oder in der Nähe der) Donau zu einer neuen Facette aktueller Wiener Stadtplanung. Gleichfalls hat sich auch am Donaukanal ein Wandel vollzogen (Eiblmayr und Payer 2011). Dieser Wasserweg, der auf einen alten Donauarm zurückgeht, wirkte über Jahrhunderte nicht nur als physische, sondern auch als mentale Barriere. Südlich des Donaukanals logierte man angesehen in der Innenstadt, nördlich davon erstreckte sich die sozial benachteiligte und nicht immer gut beleumundete Leopoldstadt. Der Donaukanal trennte zwei völlig unterschiedliche Welten voneinander. In der Wahrnehmung vieler Wiener existierte keine deutlichere soziale, aber auch ethnische und religiöse Demarkationslinie innerhalb der Stadt. Für potenzielle Selbstmörder besaß der Donaukanal eine besondere, morbide Anziehungskraft, wie Payer (2011, S. 158f) aus der Zeitschrift „Das Interessante Blatt“ in seiner Ausgabe vom 5. Oktober 1893 zu zitieren weiß: „Die Fluthen des Donaucanals sind gar oft das Grab von Unglücklichen, denen das Leben zur Last geworden ist und die verzweiflungsvoll den Todesprung von der Brücke hinab in den reißenden Strom wagen, der Wien in zwei Hälften teilt.“ Bis heute trägt der Donaukanal Kennzeichen eines „Kanals“, mit einer ökologisch bedenklichen Wasserqualität. Ein wenig strukturierter Flusslauf sowie eine Verarmung der Artenzahl resultiert in einem degradierten Ökosystem, dessen Funktionsfähigkeit stark eingeschränkt ist. Dennoch – oder gerade deshalb – schrieb sich

der Stadtentwicklungsplan dieses besondere Wiener Landschaftselement auf seine Fahnen und legte den Donaukanal als eines der urbanen Zielgebiete fest. Dabei soll eine geänderte Wahrnehmung, die vom Image eines „Kanals“ abrückt, angestrebt und die zentrale Lage des Donaukanals unweit der City ins Bewusstsein gebracht werden. Auch soll der Donaukanal die Funktion eines ökologischen Ausgleichsraums erfüllen. Unter diesen Prämissen ist es gelungen, den Donaukanal und vor allem sein Ufer im 1. Bezirk zu einem nachgefragten innerstädtischen Freizeit- und Erholungsraum zu transformieren. Begleitende Infrastrukturmaßnahmen, wie die Anlage von Radwegen und Spielplätzen, haben mitgeholfen, den Donaukanal zu beleben. Attraktive wie unkonventionelle Gastronomiebetriebe, die Bereitstellung von öffentlichem Raum für soziale „gatherings“ und die Etablierung von Strandbars, Strandlounges, entsprechendem Mobiliar sowie des Badeschiffs haben den Donaukanal in eine neue Gegenwart von medialer Aufmerksamkeit und Freizeittrend katapultiert, die noch vor wenigen Jahren undenkbar schienen. Einen überzeugenderen Beleg, dass das Leben ans Wasser zurückgekehrt ist, mag man sich angesichts der „Festivalisierung“ des Kanals kaum vorstellen. Ist damit der „Donauraum Wien“ (Abb. 4) schon zur Realität geworden?



Abb. 4: Logo von „Donauraum Wien“ an der Schiffstation Wien City (Donaukanal).  
Quelle: Gamerith 2012



## Literatur

- Eiblmayr, J., Payer, P. (2011): Der Donaukanal. Die Entdeckung einer Wiener Stadtlandschaft. Wien: Metroverlag.
- Freitag, W. (2011): Zu den Schattenorten von Wien. Wien: Metroverlag.
- Gamerith, W. (2009): Die geographische Bedeutung des Donauraums – Aspekte einer kritischen Kulturgeographie. In: Verein für Ökologie und Umweltforschung (Hg.): Donaoraum. Schriftenreihe für Ökologie und Ethologie, 34. Wien: facultas. S. 7–19.
- Hagen, P. (2013): Auf der schönen blauen Donau: Passau als Ziel des transeuropäischen Kreuzfahrttourismus. In: Gamerith, W., Anhuf, D., Struck, E. (Hg.): Passau und seine Nachbarregionen. Orte, Ereignisse, Verbindungen – ein geographischer Wegweiser. Regensburg: Pustet. S. 78–90.
- Juchelka, R. (2002): „Wien an die Donau“. Bipolare Stadtentwicklung und das Projekt Donau-City. In: Geographische Rundschau 54 (9), S. 10–17.
- Küster, H. (2013): Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart. München: Beck.
- Magris, C. (1986): Donau. Biographie eines Flusses. München: Hanser.
- Nuhn, H., Hesse, M. (2006): Verkehrsgeographie. Paderborn: Schöningh.
- Osterhammel, J. (2009): Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München: Beck.
- Paulinyi, Á. (1989): Industrielle Revolution. Vom Ursprung der modernen Technik. Reinbek: Deutsches Museum.
- Payer, P. (2011): Der Wiener Donaukanal. Alltagskulturelle Bedeutung und Imagewandel 1800–2010. Wiener Geschichtsblätter 66 (2), S. 151–172.
- Schlottmann, A. (2007a): Was ist Mitteldeutschland und wo liegt es? Eine etwas andere Länderkunde. Geographische Rundschau 59 (6), S. 4–9.
- Schlottmann, A. (2007b): Wie aus Worten Orte werden – Gehalt und Grenzen sprechakttheoretischer Sozialgeographie. Geographische Zeitschrift 95 (1+2), S. 5–23.
- Weithmann, M. (2000): Die Donau. Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Regensburg: Pustet.
- Winter, H. (2012): Binnenschifffahrt 2011. In: Statistisches Bundesamt (Hg.): Auszug aus Wirtschaft und Statistik. Wiesbaden. S. 572–582. ([https://www.destatis.de/DE/Publikationen/WirtschaftStatistik/Verkehr/Binnenschifffahrt2011\\_72012.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/WirtschaftStatistik/Verkehr/Binnenschifffahrt2011_72012.pdf?__blob=publicationFile)) (Zugriff 23.07.2013)
- Wirth, E. (1995): Die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau. Ein Weg für Südosteuropa? Kritische Bestandsaufnahme und Zukunftsperspektiven. Mitteilungen der Fränkischen Geographischen Gesellschaft 42, S. 33–103.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Umwelt - Schriftenreihe für Ökologie und Ethologie](#)

Jahr/Year: 2013

Band/Volume: [39](#)

Autor(en)/Author(s): Gamerith Werner

Artikel/Article: [Wassergebundene Mobilität von Flüssen, Wasserstraßen und der Wiederentdeckung des Lebens am und auf dem Wasser. 75-91](#)