

Die geographische Bedeutung des Donauraums

Aspekte einer kritischen Kulturgeographie

Werner Gamerith

1 Natürlich oder konstruiert? Anmerkungen zu sozialen und kulturellen Bedeutungsschichten in räumlich-topographischen Kategorien

Wer wollte bestreiten, dass die Donau ein europäischer Fluss ist? Auch die Länge des Flusses, die in aller Regel mit mehr als 2.840 km angegeben wird, womit der Fluss zweifellos zu den größten Europas zu rechnen ist, lässt sich nur schwer in ein dekonstruktivistisches Visier nehmen, das an der Bedingungslosigkeit naturräumlicher Einheiten mit Verweis auf deren soziale und kulturelle Verfasstheit zu rütteln versucht. Fast 3.000 Flusskilometer können nicht einfach relativiert, geschweige denn negiert werden. Was bei Raumbegriffen der Fläche, wie „Mitteleuropa“ oder „Mitteldeutschland“, als zweckbezogene, vielschichtige Instrumentalisierung durch den Menschen dechiffriert werden mag, findet in der vergleichsweise statischen Linearität eines Flusslaufs eine zumindest stabil erscheinende Verankerung. Etwas prosaischer formuliert: Die Donau lässt sich nicht einfach „weginterpretieren“. Der Strom bildet eine für den Menschen erfahrbare, nicht zu eliminierende Lebenswirklichkeit. In der Intensität wird sich diese „Beeinflussung“ in historischen Epochen unterschiedlich zugetragen haben, und man kann davon ausgehen, dass frühere Generationen ausgeprägter mit dem Fluss verbunden und stärker an ihn gebunden waren – genau genommen ist der Mensch in seinem Dasein mit der Donau verknüpft, seit die zentralen Teile Europas besiedelt wurden. Hier sei nur etwa an die Funktion der Donau als „Leitachse“ im Rahmen der prähistorischen Einwanderung und Kolonisation aus Südosteuropa und dem östlichen Mittelmeerraum erinnert. Der für die Kulturentwicklung so bedeutsame direkte Kontakt mit dem Fluss mag sich bis in die Gegenwart merklich abgeschwächt haben; zumindest ein Rest an Bedeutung hat sich jedoch bis heute erhalten.

Eine solche Betrachtung würde allerdings zu kurz greifen, wenn man die Alltagswirklichkeit und -wirksamkeit naturräumlicher Elemente, wie etwa eines Flusses, allein in einem streng geodeterministischen Sinne interpretierte. Schon beim Versuch, die Donau als „mitteleuropäischen“ Fluss zu definieren oder ihren Anfang und ihr

Ende exakt zu bestimmen, wird man mit einigen Schwierigkeiten konfrontiert, die weit über einfache naturräumliche Kausalitäten hinausführen und Fragen sozialer und kultureller Konnotationen des Begriffs der „Donau“ aufwerfen. So legt nicht die „Natur“ fest, wo der Fluss „beginnt“, sondern eine pragmatische Übereinkunft des Menschen, der mit dem Zusammenfließen von Breg und Brigach bei Donaueschingen den „Anfang“ der Donau markiert. Auf der anderen Seite erschwert auch das vielgliedrige, sich beständig ins Schwarze Meer vergrößernde Delta, ein exaktes „Ende“ der Donau festzulegen. Auch hier kommt man um gewisse vereinfachende Konventionen nicht umhin. Die „Natürlichkeit“ des Stromes – und damit sein unmittelbarer Einfluss auf den Menschen – relativiert sich somit, und es ist zugleich nach zusätzlichen semantischen Ebenen des Begriffs zu fragen, mit denen man von dieser objektivierten, physischen Grundlage Abstand gewinnen kann. Die folgenden Ausführungen spiegeln eine in diesem Sinne kritische kulturgeographische Auseinandersetzung mit der „Donau“ – zunächst als reales, physisches Element, dann aber auch als mentales, zweckbezogenes und kontextabhängiges Konstrukt.

Eine nicht unähnliche Dialektik zwischen „natürlicher“ Konstitution und gesellschaftlich-politischer Konstruktion haftet der räumlichen Kategorie an, die oft mit dem Donaoraum gleichgesetzt wurde und wird: „Mitteleuropa“ Vielen gilt die Donau als *der* europäische Fluss schlechthin, ein Attribut, das nicht zuletzt aus der „Mittellage“ der Donau in Europa abgeleitet wird. Doch die „Mitte“ ist immer nur relativ zu lokalisieren, sie bedarf eines Referenzpunktes, einer Bezugsregion, und gerade für Europa fällt die Auswahl einer solchen Bezugsgröße nicht leicht. So nimmt es nicht wunder, dass der „Mitteleuropa“-Begriff eine sehr wechselvolle Geschichte hinter sich hat (Suppan 1990) und bis heute mit so verschiedenen semantischen Inhalten aufgeladen ist, dass seine Verwendung im besten Fall die Gefahr von Missverständnissen impliziert und ansonsten mit einseitigen politischen Ideologien verbunden ist (Fassmann/Wardenga 1999). Wo „Mitteleuropa“ in einer naturräumlich klar abgrenzbaren Gestalt verstanden wird, erhält diese Kategorie durch Verweis auf ihre „Natürlichkeit“ einen unanfechtbaren, ja geradezu hegemonialen Status, mit dem totalitäre Systeme operierten und den Begriff damit für die Nachwelt auch weitgehend diskreditierten. Selbst die Renaissance eines aus der Auflösung des Ost-West-Gegensatzes 1989/90 resultierenden „Mitteleuropa“-Begriffs (Jordan 1992) kann dieses Stigma nicht ungeschehen machen. Kurzum: Jegliche auf „natürlichen“ Gegebenheiten fußende Definition vor allem politischer Entitäten, in ihren „natürlichen Grenzen“ (für Deutschland vgl. beispielsweise Schultz 1993), birgt im Kontext der Gegenwart gravierende legitimatorische Risiken und führt nicht selten in eine argumentative Sack-

gasse. Ob „Mitteleuropa“ vor diesem Hintergrund überhaupt „neutral“ gedacht werden kann – oder auch politisch wertfrei, etwa im Sinne einer „kulturellen Wirklichkeit“ (Brix 1990), die in der Literaturgeschichte von Joseph Roth, Robert Musil und Gregor von Rezzori bis Milan Kundera, Milo Dor, Claudio Magris und György Konrád reichen könnte (vgl. Weithmann 2000) –, muss freilich dahingestellt bleiben. Das vor allem im englischen Sprachgebrauch präferierte „Central Europe“ vermochte sich als Alternative aber im deutschsprachigen Kontext („Zentraleuropa“) bisher noch kaum durchzusetzen.

Ein schönes Beispiel kritisch-konstruktivistischer Kulturgeographie, das die Problematik räumlicher „Mittellagen“ thematisiert und die vielschichtigen Inhaltsebenen scheinbar unumstößlicher räumlicher Begriffskategorien analysiert, hat jüngst Schlottmann (2007) für das Phänomen „Mitteldeutschland“ vorgelegt. Schlottmann diagnostiziert dabei nicht *ein* spezifisches Mitteldeutschland, sondern spricht von mehreren, unterschiedlichen „Mitteldeutschlands“, die sich mit verschiedenen kulturellen, sozialen oder wirtschaftlichen Aspekten verknüpfen, wobei ein „Mitteldeutschland“ in politischer Hinsicht bis heute nicht festgeschrieben ist. Um diese unterschiedlichen semantischen Ebenen zu ergründen, empfiehlt Schlottmann folgende Kernfrage: Was wurde wann als Mitteldeutschland bezeichnet?

Eine solche Herangehensweise wäre auch für die „Donau“ vorstellbar. Wie bereits dargelegt, geht es dabei weniger um eine exakte Definition der naturräumlichen Kategorie „Donau“ als vielmehr um eine Dekonstruktion der mannigfaltigen Donau-Konnotationen mit politischem, kulturellem oder auch ökonomischem Stellenwert. Auch spezifische historische Bedeutungsebenen der „Donau“ und des Donauraums können hier gleichsam exhumiert werden; es ist durchaus plausibel, an dieser Stelle, analog zu den verschiedenen „Mitteldeutschlands“, im Plural auch von mehreren „Donauräumen“ zu sprechen. Auch wenn sich eine solche appellative Diversifizierung im alltäglichen Sprachgebrauch noch nicht wirklich durchgesetzt hat (der Singular „Donauraum“ ist nach wie vor begriffsbestimmend) – eine entsprechend an die kulturelle Vielfalt dieses Teils Europas angepasste kommunikative Praxis wäre längst an der Zeit. Die Rede von *der* Donau und *dem* Donauraum meint eine Homogenisierung, die sich mit der tatsächlichen sprachlichen, religiösen, kulturellen, politischen und ökonomischen Vielgestaltigkeit dieser europäischen Region nicht oder nur sehr unbefriedigend in Einklang bringen lässt. Wird mit dieser Kommunikationspraxis nicht eine neue, „künstliche“ Donau geschaffen, die in ihrer objektivierten Absolutheit zwar an die physisch-geographische Basis des Flusses „Donau“ erinnert, aber sprachlich-semantisch doch völlig losgelöst davon zu betrachten ist? Der Singular ist also ein Plural,

und somit werden „Donauräume“ heute auf sehr unterschiedliche Art und Weise formuliert, gestaltet, inszeniert, generiert und auch verortet. Nicht zuletzt darüber will dieser Artikel reflektieren.

2 Donauraum und Donauräume – Begriffe und Abgrenzungskriterien

2.1 Eine feste Größe: Die Donau in der Physischen Geographie

Zumindest über ihr Einzugsgebiet lässt sich die Donau einigermaßen exakt definieren und damit auch ein „Donauraum“ identifizieren. Auf dieser Ebene der physisch-geographischen, genauer hydrologischen Fakten lässt sich die Donau samt ihren Zuflüssen in hinreichender Genauigkeit abbilden, selbst wenn die Angaben zur Größe der nationalen Anteile der 19 Anrainerstaaten am Flusseinzugsgebiet (*Danube River Basin*) je nach Erhebungsmethode nicht unbeträchtlich voneinander variieren. Mit 801.463 km² (ICPDR 2005, 18) besitzt die Donau das zweitgrößte Flusseinzugsgebiet in Europa. Andere Quellen nennen eine noch umfänglichere Fläche; von bis zu 820.000 km² ist fallweise die Rede. Von den insgesamt 19 Staaten (Kosovo eingeschlossen), die in das Donausystem entwässern, nimmt Rumänien mit 232.000 km² die größte Fläche ein, gefolgt von Ungarn (93.030 km²), das übrigens als einziger Anrainerstaat vollständig, also zu 100,0 Prozent, dem Donaueinzugsgebiet zurechnet, und Serbien (88.635 km²). Auch der österreichische Anteil am Einzugsgebiet ist mit 80.423 km² beträchtlich. Rumänien, Serbien und Österreich entwässern zu 97,4, 90,0 bzw. 96,1 Prozent in das Flusssystem der Donau. Zu den 19 Anrainern gehören aber auch Staaten, die der Donau nur in marginalen Anteilen Wasser zuführen: 0,2 Prozent der Fläche Italiens sind zur Donau orientiert, ein Wert, der auch in Makedonien nicht überschritten wird. In Polen sind es gar nur 0,1 Prozent der Staatsfläche und in Albanien 0,01 Prozent (ICPDR 2005, 21).

Wenn sich das *Danube River Basin* heute auf 19 Staaten verteilt, so mag man es kaum für möglich halten, dass in historischer Zeit ein Staat bestand, der den Löwenanteil des Einzugsgebiets auf sich vereinte: die Bezeichnung „Donaumonarchie“ für das Habsburgerreich erscheint deshalb durchaus zwingend. Bereits der Geograph Friedrich Ratzel (1844–1904) assoziierte mit dem Donauraum Österreich-Ungarn und sah Wien als unangefochtene Donaumetropole (Weithmann 2000). Gegen eine solche Verknüpfung spricht jedoch Böhmen mit Prag, das zwar der „Donaumonarchie“

angehörte, aber weder zur Donau orientiert war noch von ihr entwässert wird. Auch als Metapher für „Mitteleuropa“ eignet sich die Donau und ein als ihr Einzugsgebiet definierter „Donauraum“ nur bedingt: Weder Prag noch Nürnberg, und auch nicht Bozen oder Zürich, wären in diesem Verständnis Teile Mitteleuropas. So will selbst über die physisch-geographischen Grundlagen kein einheitlicher, politisch fundierter „Donauraum“ entstehen. Die Heterogenität wird durch sehr unterschiedlich ausgeprägte Flussabschnitte mit einem jeweils ganz spezifischen Gefälle und einer charakteristischen Fließgeschwindigkeit untermauert. Das Gefälle schwankt innerhalb der gesamten Fließstrecke zwischen 0,45 Promille (Oberlauf) und 0,01 Promille (Unterlauf); entsprechend deutlich fallen auch die Gegensätze in der Fließgeschwindigkeit aus, die von von einem Maximum von 13,7 km/h bis zu bescheidenen 0,5 km/h reichen kann.

2.2 Ein politisch definierter Donauraum?

Die aktuelle politische Zersplitterung des *Danube River Basin* limitiert die Möglichkeiten, einen „Donauraum“ als politische Einheit zu fassen. Zwar sind die ideologischen Barrieren zwischen West und Ost seit 1989/90 beseitigt, und einem politisch gedachten Donauraum kommt die ebenso unerwartete wie wichtige Rolle eines neuen Vermittlers im europäischen Transformationsprozess zu, doch spätestens die kriegerische Destabilisierung im Zuge der Auflösung Jugoslawiens hat diesem Verständnis eines neuen Donauraums erhebliche Schäden zugefügt. Auch die Einbindung des gesamten *Danube River Basin* (oder zumindest seiner wichtigsten Teile) in das Bündnis-system der Europäischen Union muss als unfertig und temporär bezeichnet werden; vielmehr ist Europas „Achillesferse“, der so stigmatisierte wie geschundene „Balkan“, zentraler Bestandteil einer Achse, die den mittleren und unteren Donauraum aufspannt und in Belgrad ein symbolisches Zentrum direkt an den Ufern der Donau besitzt. Selbst wenn die Aufnahme Bulgariens und Rumäniens in die Europäische Union zum 01.01.2007 die Donau fast zu einem Binnen-EU-Fluss gemacht hat – in Serbien strömt ein zentraler Abschnitt des Flusses durch Nicht-EU-Territorium, und ob sich Serbien, Moldawien oder die Ukraine jemals berechnete Hoffnungen auf einen Beitritt in die Europäische Union machen dürfen, bleibt äußerst fraglich. Selbst der Zeitpunkt der Aufnahme Kroatiens in die Europäische Union, das über die wichtigen Nebenflüsse Drau und Save mit der Donau eng verbunden ist, erscheint ungewiss. Somit lässt sich ein politisch motivierter und abgegrenzter Donauraum gegenwärtig nicht erkennen; daran ändern auch supranationale Institutionen, wie etwa die *Inter-*

national Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR), die die Donaurainerstaaten näher zusammenrücken lassen sollen, nur wenig. Die Habsburgermonarchie, als „Donaumonarchie“ in gewisser Weise Vorbild solcher Bemühungen, wird sich so schnell nicht wiederbeleben lassen.

2.3 Der historisch-antike Donaauraum: Römerherrschaft und Etymologie

Nicht den Habsburgern gebührt das Verdienst, erstmals einen „Donaauraum“ politisch-territorial vereinheitlicht zu haben, sondern bereits der römisch-antiken Weltmacht. Dies gilt zumindest dann, wenn man die Funktion der Donauregion als Grenzraum zulässt und von einer politischen Einheit auch dann spricht, wenn die Donau abschnittsweise die Demarkationslinie zwischen Römischem Reich und Germanien bildete. Nur in Ausnahmefällen griff der römische Expansionismus auf ein Gebiet nördlich des Stromes zu, konnte dieses dann aber immer wieder für längere Perioden halten. Die auf heutigem rumänischem Staatsgebiet liegenden Provinzen *Dacia* und *Moesia* sind Beispiele für diese Versuche, die Donau in das römische Binnenterritorium zu integrieren. Obwohl also ein so gefasster Donaauraum sicherlich nicht im Zentrum des römischen Weltreichs lag, sondern nur an dessen äußerster Peripherie, besaß die Donaulinie als eine mögliche Einbruchsschneise feindlicher Gruppen höchste strategische Bedeutung. Dieses Gefahrenpotential für Rom findet seinen siedlungsgeographischen Ausdruck in einer regelrechten Kette von militärischen Anlagen, in Verknüpfung mit Zivilsiedlungen, die am südlichen Donauufer installiert wurden. Aus Militärlagern (*castra*) hervorgehende, weiterhin befestigte zivile Siedlungen wurden seit dem 3. Jahrhundert oft zu Standorten mit städtischem Recht (*municipia*) erhoben und mit großzügiger Infrastruktur ausgestattet (Weithmann 2000). Tempelanlagen, Foren, Basiliken, Thermen und Arenen haben das römische Leben entlang der Donau kulturell entscheidend bereichert. Zudem ist es aus der Donauregion stammenden Personen immer wieder gelungen, in höchste staatliche Ämter und Positionen aufzusteigen. Somit ist die Nachwelt mit einer Reihe von Indizien konfrontiert, die durchaus von einer hohen kulturellen sowie politischen Bedeutung eines „Donauraums“ innerhalb des *Imperium Romanum* Zeugnis ablegen.

Auch in etymologischer Sicht entstammt diese Einheit zumindest der Römerzeit, ist aber möglicherweise sogar noch älter. Indoeuropäische oder keltische Wurzeln („don“, „dan“) stehen für ein „großes, fließendes Wasser“. Aus dem germanischen „Don-aha“ („aha“ meint ebenfalls „Fließgewässer“ und verweist auf die bis heute zu findende Flussbezeichnung „Ache“) resultiert der aktuelle Name des Flusses in vielen

ost- und südosteuropäischen Sprachen: „Dunaj“ (slowakisch), „Duna“ (ungarisch), „Dunav“ (serbo-kroatisch), „Dunărea“ (rumänisch) oder „Дунай“ (russisch, ukrainisch). Der lateinische „Danubius“ (oder „Danuvius“) wurde zur Grundlage für den romanischen „Danubio“ – und die englische Bezeichnung „Danube“ Lediglich der griechische Name für die Donau („Ιστρος“; „Histros“, „Istros“) weicht davon ab, wobei die Griechen in antiker Zeit nur relativ ungenaue Kenntnis über die Donau und ihren Verlauf besaßen und am ehesten noch mit dem Unterlauf und dem Delta-bereich vertraut waren. Somit liefert – mit Ausnahme der griechischen Benennung – auch die Etymologie einen Ansatzpunkt, um von einem spezifischen „Donauraum“ zu sprechen. Die Namen des Flusses in den verschiedenen Sprachen zeigen, dass das Gemeinsame über dem Trennenden steht.

2.4 Die Donaumonarchie: Ein kultureller Donauraum

Seit dem frühen 19. Jahrhundert wurde der Donau eine zentrale Bedeutung in der kulturellen Harmonisierung des Habsburgerreiches zugewiesen. Der Vielvölkerstaat drohte an nationalen Gegensätzen, sprachpolitischen Auseinandersetzungen und sozialen Verwerfungen zu scheitern. Ein schwach industrialisierter Osten und Südosten, der noch weitgehend der agrarisch-feudalen Tradition verhaftet war, kontrastierte mit dem modernisierten Norden und Westen der Habsburgermonarchie. Diese Bipolarität wurde durch eine noch wesentlich komplexere Sprachgeographie zusätzlich akzentuiert. Mindestens acht große Sprachen und mehrere kleinere Sprachgebiete formten ein linguistisches Kaleidoskop, dem die Bürokratie Österreich-Ungarns durch allerlei Zugeständnisse entgegenzukommen versuchte, ohne dabei allerdings den dominanten Status der deutschen Sprache (und seit dem Ausgleich von 1867 in der östlichen Reichshälfte auch der ungarischen Sprache) aufzugeben. So musste die Sprachenfrage zur alles entscheidenden „Schicksalsfrage“ der Monarchie werden. Diese Heterogenität, die auch auf religiöser Ebene durchschimmerte, verlangte mit besonderer Dringlichkeit nach überwölbenden, identitätsstiftenden Kategorien, wozu ohne Zweifel – neben der persönlichen Integrität des Kaisers (Franz Joseph) – auch die Aufwertung der Donau als Kulturträger, die Propagierung eines kulturellen Donauraums, zählte. Literatur, Malerei und vor allem Musik fanden in der Donau ein Sujet, das die regionalen Differenzen in Sprache, Religion, Politik und Wohlstand überbrücken und die Basis für die Einheit einer „Donaumonarchie“ bilden sollte. Eines der bekanntesten Werke, die in regelrechten Hymnen auf die Donau mündeten, wurde 1867 – im Gründungsjahr der „Doppelmonarchie“ – der Öffentlichkeit vorgestellt: der Walzer

„An der schönen blauen Donau“ von Johann Strauß. Dieses Musikstück hat wohl wie kein zweites die kulturelle Identität der Donaumonarchie – und dann vor allem auch Österreichs im 20. Jahrhundert – befördert.

2.5 Der ökonomische Donauraum: Die Donau als Wirtschaftsachse

Einem kulturell gefassten Donauraum, wie er sich zuletzt unter den Habsburgern materialisierte, lag verständlicherweise eine ökonomische Basis zugrunde. Der Kulturraum bildete somit auch einen Wirtschaftsraum, dessen Hauptachse und wichtigster Verkehrsweg von der Donau vorgezeichnet war. Gleichsam das Juwel dieses ökonomischen Donauraums fand sich in der bereits 1829, also in den Pionierjahren der Dampfschiffahrt gegründeten „Kaiserlich königlich privilegierten Ersten Kaiserlich-Österreichischen, Königlich-Ungarischen, Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft (DDSG)“ (Weithmann 2000). Dieses Unternehmen, das zunächst wesentlich vom österreichischen Kaiserhaus getragen wurde, verkörperte den ganzen Stolz der habsburgischen Zivilschiffahrt. Es verwundert nicht, dass die beiden Ankerpunkte des Wirtschaftsraums entlang der Donau, Wien und Budapest, die beiden ersten Destinationen wurden, die 1830 erstmals vom Liniendienst der DDSG bedient wurden. Zum Einsatz kam ein Dampfer, der selbstredend den Namen des Kaisers („Franz I.“) trug (Weithmann 2000). Der DDSG war in kürzester Zeit ein ungeheurer Erfolg beschieden, was die ökonomische Bedeutung des Donauraums in diesen Jahren und Jahrzehnten zusätzlich unterstrich. Einer Übernahme der Linzer Werft folgte die Einverleibung der Königlich-Bayerischen Dampfschiffahrtsgesellschaft sowie der württembergischen und der ungarischen Konkurrenten, so dass die DDSG bald zur weltgrößten Reederei in der Binnenschiffahrt aufsteigen konnte. Ihr Liniennetz umfasste schließlich mehr als 4.000 km und deckte dabei den gesamten Verlauf der Donau von Regensburg bis Sulina und dazu noch einige Nebenflüsse (Inn, Theiß, Drau, Save) ab. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg fuhren 82 Passagierschiffe, 298 Frachtdampfer und 2.600 Schlepp- und Güterkähne unter der Flagge der DDSG, die insgesamt 12.000 Mitarbeiter beschäftigte (Weithmann 2000). Hinzu kamen eigene Werften und Kohlebergwerke mit dazugehörigen Bahnlinien, welche die Energieversorgung der Flotte sicherstellten. Wohl kaum eine zweite Institution symbolisiert die wirtschaftliche Bedeutung der Donau wie die weit verzweigten Netzwerke der DDSG. Die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft steht für einen Donauraum der ökonomischen Verflechtungen und Handelsbeziehungen in einem gesamteuropäischen Kontext. Mit dem Ende Österreich-Ungarns und der späteren Teilung Europas in einen

westlichen und östlichen Bündnisblock erlosch allerdings diese ökonomische Bedeutung des Donauraums; eine lange Tradition wirtschaftlicher Kontakte entlang der Donau war an ihr Ende gekommen.

3 Die Donau und Europa – Die Wiederbelebung einer alten räumlichen Semantik

Die mit dem Ende des Vielvölkerstaates Österreich-Ungarn eingeläutete Auflösung der wirtschaftlichen Verflechtungen entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse sollte sich nicht als vollkommen irreversibel erweisen. Wohl hat die ideologische Teilung Europas die Verkehrswertigkeit der Donau stark eingeschränkt; als einziger europäischer Strom, der von Westen nach Osten fließt, bezog die Donau aus diesem Umstand praktisch nur Nachteile: eine nahezu hermetische Grenze und eine große Distanz zu den zentralen europäischen Märkten, die sich auch nach der Öffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht spürbar verringerte. Auch bedeutete die nach Osten gerichtete Verkehrsachse am „Eisernen Vorhang“, dass der Transportbedarf in einem sehr überschaubaren Rahmen blieb und die auf der Donau zu bewegendes Güter in aller Regel wenig innovativ waren und sich somit keine großen Möglichkeiten der Wertschöpfung ergaben. Doch nur wenige Experten rechneten damit, dass sich diese Abseitslage der Donau – und damit auch der Niedergang eines ökonomisch verstandenen „Donauraums“ – mit dem Ende der Planwirtschaft in den kommunistisch-sozialistischen Staaten in unerwartet kurzer Zeit in einen europäischen Gunstraum mit hohem Zukunftspotential wandeln sollte.

Die Euphorie nach 1989/90 war zumal bei den Donauanrainerstaaten, die westlich der ehemaligen Systemgrenze gelegen hatten, beträchtlich – vielfach wurden ältere Bilder eines wahrlich „europäischen“ Flusses aufgegriffen, und die deutsche (vor allem bayerische) und österreichische Exportwirtschaft wollte in der Donau den Verkehrsträger der Zukunft erkennen, auf dem sich die neuen Märkte Ost- und Südosteuropas kostengünstig erreichen lassen sollten. Auch der Tourismus mit neuen Kreuzfahrtangeboten auf der Donau trug seinen Anteil zu dieser Aufbruchsstimmung bei. Mit der Festlegung der Donau als „Pan-Europäischer Transportkorridor VII“ fand diese erwartungsvolle Einschätzung ihren verkehrspolitischen Ausdruck auf europäischer Ebene.

Doch ebenso wenig, wie man die Öffnung der Grenzen 1989/90 antizipiert hatte, waren die europäischen Staaten auf die politische Desintegration Jugoslawiens vorbereitet. Nur scheinbar unverbesserliche Pessimisten hatten mit einem gewaltvollen Aus-

einanderbrechen der jugoslawischen Föderation gerechnet – ein Szenario, das Anfang der 1990er Jahre Wirklichkeit wurde und den aufkeimenden Hoffnungen auf einen neuen, dynamischen „Donauraum“ als Boomregion Europas jegliche Grundlage entzog. Die vor allem von Österreich gehegte Vision, den Wirtschaftsraum „Donau“ im Sinne der Netzwerke zu Zeiten der Donaumonarchie wiederaufleben zu lassen, schien wiederum – zumindest vorübergehend – zur Utopie zu werden. Das Transportaufkommen auf der Donau von 1990 bis 2002 zwischen Österreich bzw. Deutschland und den ehemaligen sozialistischen Staaten reflektiert die Jugoslawienkrise als kurzfristige Rezession sehr anschaulich (vgl. Seitz 2004, 8): Besonders der Außenhandel mit den unterhalb Jugoslawiens liegenden Donaustaaten geht in den Kriegsjahren deutlich zurück; Deutschlands Donauhandel mit der Ukraine beispielsweise halbiert sich allein in den Jahren von 1992 bis 1994. Auch für Rumänien weist die Kurve stark nach unten. Für Ungarn hingegen bedeuten die Auseinandersetzungen in Jugoslawien keine grundlegende Reduktion des Außenhandels mit Österreich bzw. Deutschland – im Gegenteil: die Entwicklung geht seit 1990 steil nach oben. 2002 wurden auf der Donau 6 Mio. Tonnen von Österreich nach Ungarn transportiert, was im Vergleich zu 1990 mehr als einer Verdoppelung entspricht. Für den deutschen Donauhandel mit Ungarn gestaltet sich die Entwicklung noch rasanter: 1990 lag das Transportaufkommen bei gerade einmal 500.000 Tonnen, bis 2002 erhöhte es sich bis auf fast den österreichischen Vergleichswert, nämlich auf fast 6 Mio. Tonnen, was einer Verzwölfachung entspricht (Seitz 2004, 8).

Trotz Jugoslawien scheint also der Rekurs auf einen historisch überlieferten „Donauraum“ als Wirtschaftsraum Wirklichkeit geworden zu sein. Von der Reanimation der räumlichen Semantik des 19. Jahrhunderts, welche die Donau als Mittler über sprachliche, religiöse und kulturelle Grenzen hinweg verstand und in ihr ein Instrument zur Aufrechterhaltung hegemonialer politischer Ansprüche erkannte, profitiert aktuell Österreich ganz besonders. Fast scheint es, als hätten Österreichs Bemühungen, bereits kurz nach dem Ersten Weltkrieg zu einem neuen Zentrum des Donauraums aufzusteigen, nachträglich doch noch Früchte getragen: Schon 1926 war in Wien ein „Donaueuropäisches Institut“ gegründet worden, das unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs, 1947, zu neuem Leben erweckt wurde. Seit 1953 gab es in Wien auch ein „Forschungsinstitut für Fragen des Donauraums“, das später bezeichnenderweise in „Institut für den Donauraum und Mitteleuropa“ umbenannt wurde. Ab 1970 widmete sich das damals renommierte Österreichische Ost- und Südosteuropa-Institut der Erstellung eines „Atlas der Donauländer“ (vgl. Weithmann 2000) – allesamt also wissenschaftliche Bemühungen, Österreichs ehemalige Position

als Zentrum eines „Donauraums“ nicht in Vergessenheit geraten zu lassen und – im Idealfall – wiederzubeleben. Selbst den Vergleich mit anderen Verkehrsträgern und Güterverkehrskorridoren scheint die Donau in Österreich nicht scheuen zu brauchen – jedenfalls dann, wenn die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens nicht absolut, sondern relativ betrachtet wird: Von 1994 bis 2002 nahm das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen auf dem österreichischen Donaukorridor um 85 Prozent zu, während es auf dem Tauern-Pyhrn-Korridor „nur“ um 49 und über den Brenner um 38 Prozent zunahm. Die absoluten Transportmengen sind jedoch auf der Brennerroute deutlich höher (Seitz 2004, 12).

Österreich als Kern eines wirtschaftlich erfolgreichen „Donauraums“ haftet allerdings insofern ein Schönheitsfehler an, als seine Hauptstadt Wien nur im verklärenden Mythos eine „Donaumetropole“ darstellt. Es ist nicht übertrieben, der Stadt eine nur bedingte Offenheit gegenüber dem Fluss zu konzedieren; in Wien wurde die Donau meist als Risiko, als Gefahr, als notwendiges Übel wahrgenommen. Folgerichtig galten technische Pläne bereits im 19. Jahrhundert den Versuchen, die Donau an den nördlichen Rand der Metropole zu drängen und sie so gefahrlos und unspektakulär wie möglich an der Stadt gleichsam vorbeizulenken. Wien hat sich kaum mit der Donau identifiziert – im Gegensatz etwa zu Budapest, das durch den Strom in zwei mächtige und früher durchaus rivalisierende Hälften geteilt wird. „Wien an der Donau“ bleibt somit bis heute mehr Wunschvorstellung als Realität, auch wenn städtebauliche Initiativen in ersten Ansätzen seit den 1960er Jahren und mit größerem Kapitaleinsatz in den letzten zwei, drei Jahrzehnten Wiens Stadtgebiet nördlich der Donau, „Transdanubien“, mit einer Reihe von architektonisch bemerkenswerten Wohn- und Bürohochhäusern zu modernisieren trachten und die Stadt damit ein wenig näher an die Donau gerückt ist. Von Otto Wagners Idealvorstellung einer „Donaustadt Wien“, die ganz auf den Strom orientiert ist (vgl. Weithmann 2000, 428), ist man trotzdem immer noch sehr weit entfernt. Immerhin erfreut sich die vor kurzem eingerichtete Schnellbootverbindung zwischen Wien und Bratislava, die am Rande des Wiener Geschäftszentrums, am Donaukanal, startet, einer großen Nachfrage. Es ist somit die Donau, die Bratislava an Wien herangeführt hat (und umgekehrt), und zwar in einer kürzeren Entfernung als dies bei jedem anderen öffentlichen Verkehrsmittel der Fall ist.

Die „europäische“ Donau und ein ökonomisch erstarkter „Donauraum“ haben neben dem Zerfall Jugoslawiens mit weiteren „Störfaktoren“ zu kämpfen. Dazu zählen – zumindest aus historischer Perspektive und von manchen Bewohnern Südosteuropas bis heute als „Risiko“ wahrgenommen – die Türkei und vor allem Molda-

wien, Europas Armenhaus. Was die osmanische Hegemonialmacht bis ins frühe 20. Jahrhundert anlangt, so kann auch ein Verweis auf die kulturell konziliante, ja tolerante Politik der Hohen Pforte die serbische und bulgarische Historiographie nicht von der Überzeugung abbringen, dass die osmanische Erfahrung für diese Donaustaaten ein „Türkenjoch“ darstellte, das durch den Rekurs auf ein „goldenes Zeitalter“ während der mittelalterlichen christlich-orthodoxen Reichsbildungen in Serbien und Bulgarien noch weiter akzentuiert wird. Serbiens Überzeugung der Selbstaufopferung gegenüber dem Osmanischen Reich geht so weit, die eigene Niederlage am Amsfeld 1389 bis heute zu einem Ereignis nationaler Weihe zu stilisieren; die Kosovo-Problematik, die mit der Donau wohl nur mittelbar in Beziehung gesetzt werden kann, ist eng mit dem Selbstverständnis des Donaustaates Serbien verbunden. Mit dem osmanischen Feindbild ist heute schnell ein Schuldiger für die wirtschaftlichen Probleme und die Rückständigkeit der Staaten an der unteren Donau gefunden, wobei ein solcher Mechanismus zum einen auszuklammern scheint, dass auch der Vorgänger des Osmanischen Reiches, das „alte Byzanz“, eine Theokratie ohne Trennung von Religion und Staat bildete, und zum anderen die Epoche einer „Pax Ottomanica“ verdrängt, die vom 16. bis zum 18. Jahrhundert für die Region mit wirtschaftlichem Aufschwung und Bevölkerungszunahme verbunden war (vgl. Weithmann 2000). Auch die heutigen „bottlenecks“ (Seitz 2007, 25) am Wasserweg der Donau – traditionelle Engstellen, Furten und den heutigen Ansprüchen der Schifffahrt wohl nicht mehr genügende, unverbaute Passagen, die sich vor allem am Unterlauf der Donau in Rumänien und Bulgarien häufen – sollten nicht der osmanischen Zeit angelastet werden.

Doch all diesen intervenierenden Faktoren zum Trotz: Die Donau besitzt gute Chancen, zu einem Wasserweg europäischen Ranges aufzusteigen – wenn sie diese Bedeutung nicht ohnehin schon besitzt. Damit sind auch die Perspektiven für einen ökonomisch gefassten „Donauraum“ positiv einzuschätzen. Einige Überlegungen und Entwicklungslinien mögen dieses Potential unterstreichen: Der rumänische Hafen Constanța besitzt seit 2004 einen spezialisierten Containerterminal und hat sich als Scharnier zwischen Binnen- und Seeverkehr zum wichtigsten Containerhafen des gesamten Schwarzen Meeres entwickeln können (Gussmagg 2006, 9). Zwischen 1995 und 2005 hat sich der Containerumschlag am Schwarzen Meer verzehnfacht. In Constanța wurden 2003 Container im Umfang von 206.449 TEU umgeschlagen; drei Jahre später, 2006, war dieser Wert auf 1,037.077 TEU angestiegen (Seitz 2007, 36). Mit diesem rasanten Wachstum verbinden sich direkte Schiffsverbindungen vom Schwarzen Meer nach Asien, die die Bedeutung des Donau-Wasserweges zusätzlich

stärken. Binnenstaaten wie Österreich oder die Slowakei können von diesem neuen „Donauraum“ deutlich profitieren. Seitz (2007, 41) rechnet vor, dass die atlantische Ausrichtung – etwa für einen Transport von Krems nach Shanghai – nicht mehr notwendigerweise die ökonomisch günstigste sein muss. Der Containertransport über Constanța kann sich als ernstzunehmende Alternative zum Land- und Seeweg via Hamburg erweisen. Der längere Transport auf der Donau bis Constanța wird durch eine im Vergleich zu Nordseehäfen kürzere Passage nach Ostasien wettgemacht. Gerade vor dem Hintergrund eines vor allem in der Slowakei und in Ungarn angesiedelten Automobilclusters mit hohem Zulieferungsbedarf bestehen also gute Chancen, das ökonomische Erfolgsmodell eines „Donauraums“, wie er im 19. Jahrhundert bestand, auch im 21. Jahrhundert zu etablieren.

Literatur

- Brix, E. (1990): Mitteleuropa als kulturelle Wirklichkeit. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 133. 136–143.
- Fassmann, H., Wardenga, U. (1999): Der Begriff Mitteleuropa in politisch-geographischer Sicht. In: Geographische Rundschau 51(1). 26–30.
- Gussmagg, G. (2006): Container transport on the Danube – connecting Central Europe with the Black Sea. [via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH; Vortragsmanuskript]
- ICPDR (International Commission for the Protection of the Danube River) (ed.) (2005): The Danube River Basin District. Vienna.
- Jordan, P. (1992): Regionale Identität in Mitteleuropa im Hinblick auf die europäische Integration. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 134. 177–188.
- Shlottmann, A. (2007): Was ist Mitteldeutschland und wo liegt es? Eine etwas andere Länderkunde. In: Geographische Rundschau 59(6). 4–9.
- Schultz, H.-D. (1993): Deutschlands natürliche Grenzen. In: Demandt, A. (Hrsg.): Deutschlands Grenzen in der Geschichte. München: C.H. Beck. 32–93.
- Seitz, M. (2004): Die europäische Dimension der Wasserstraße Donau. [Entwicklungsgesellschaft mbH für Telematik und Donauschifffahrt; Vortragsmanuskript]
- Seitz, M. (2007): The European Dimension of the waterway Danube. [via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH; Vortragsmanuskript]
- Suppan, A. (1990): Der Begriff „Mitteleuropa“ im Kontext der geopolitischen Veränderungen seit Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 133. 192–213.
- Weithmann, M.W. (2000): Die Donau. Ein europäischer Fluss und seine 3000-jährige Geschichte. Regensburg: Pustet.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 2009

Band/Volume: [34](#)

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

Artikel/Article: [Die geographische Bedeutung des Donauraums. 7-19](#)