

## Wiens Donaupläne.

Von Stadtbaudirektor Ing. Heinrich Goldemund, Wien.

Die glückliche Lösung der Donaufrage bildet für die Stadt Wien die Vorbedingung ihrer Entwicklung zu einem Haupthandelsplatze Mitteleuropas. Dieses Ziel kann weder durch die weitere Ausgestaltung des ohnehin schon weit verzweigten Netzes der in Wien einmündenden Bahnen noch durch die Beseitigung der Rückständigkeiten, die den Wiener Bahnanlagen anhaften, allein erreicht werden. Wenn auch endlich alle Hauptbahnen zweigleisig ausgebaut und nach dem großzügigen Entwurfe der Wiener Bahnhofskommission die zur glatten Verkehrsabwicklung nötigen neuen Geleiseverbindungen zwischen den verschiedenen Linien der Staats- und Privatbahnen sowie deren Umbau der Personen- und Güterbahnhöfe durchgeführt sein werden, wird zwar für das Verkehrsleben der Reichshauptstadt der an sich unbedingt notwendige Fortschritt im Verkehrsleben erzielt worden sein; die volle Eignung zu einem Haupthandelsplatze Mitteleuropas wird die Stadt aber trotzdem noch nicht besitzen. Erst durch die bessere Ausnützung der Donau als Wasserstraße und die Ermöglichung eines ausgedehnten Anschlages zwischen Schiff und Bahn wird die wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Abwicklung eines zwischenstaatlichen Handelsverkehrs im größten Umfange geschaffen werden.

Manchmal hörte man in Kreisen von Fachleuten und Laien die Bemerkung, daß die Donau den Fehls hätte, in verkehrter Richtung zu fließen. Der entbrannte Völkerkrieg wird nunmehr zweifellos auch manches an der bisherigen Richtung des Welt Handels ändern. Durch den politischen Anschluß Bulgariens und der Türkei an Oesterreich-Ungarn und an das Deutsche Reich und die Niederringung Serbiens bekommt der nach Osten fließende, jetzt von der steten Bedrohung durch mißgünstige Nachbarn befreite Strom seine ursprüngliche Bedeutung als natürlicher Vermittler des mitteleuropäischen Großhandels nach dem Orient wieder, denn die durch den Krieg geschaffenen Beziehungen zwingen die im Kampfe vereinten Mächte zur wirtschaftlichen und kulturellen Annäherung in jeder Hinsicht. Wenn schon in den letzten zehn Jahren der Donauverkehr bei Wien eine Verdoppelung erfahren hat, so ist infolge der neuen Verkehrsverhältnisse auf eine so starke Zunahme zu rechnen, daß Wien sowohl als auch die Schwesterstadt Budapest reichlich davon gewinnen werden. Sie sollten sich ohne Rivalität zur Förderung der Donaufrage vereinigen.

Die Donau muß zu einem Großschiffahrtsweg ausgestaltet werden. Es muß möglich sein, auf der geregelten Wasserstraße nicht nur mit den heute üblichen Schleppern von 650 Tonnen, sondern mit Schleppschiffen von weit größerer Ladefähigkeit mindestens bis Wien zu kommen. Wien muß aber auch selbst sich vorbereiten, ein aufnahme- und leistungsfähiger Mittelpunkt dieses Großschiffahrtsweges zu werden. Die durch das große Werk der ersten Donauregulierung geschaffene Lände am rechten Ufer des Stromes von rund 9 Kilometern Länge kann erhöhten Bedürfnissen nicht mehr entsprechen. Von Nußdorf bis unterhalb der Staatsbahnbrücke erstreckt sich ein Landungsplatz, Umschlagsplatz und Bahnhof an den andern. Nur mehr wenige Ländeflächen im geringen Ausmaße sind vorhanden, um für neue Lagerhäuser und Umschlagplätze Raum zu bieten. Auch durch den Umbau alter Speicher und durch die Verbesserung der Umschlaganlagen, ja selbst bei Verbreiterung dieser zu schmal geratenen Ländepätze durch Vorschieben des rechten Ufers in den Strom um etwa 30 Meter, was ich bei entsprechender Regelung der Hochwasserabfuhr in einem neuen Bette im Zuge des heutigen Inundationsgebietes für möglich halte, kann nur ein Teil des stetig wachsenden Bedürfnisses befriedigt werden.

Der Hauptsache nach muß das Bestreben dahin gehen, neue Länden zu schaffen. Diese Aufgabe scheint nicht so schwierig, wenn man bedenkt, daß wir ein weites unbebautes Gelände im Zuge des alten Bettes der Donau besitzen, das zur Anlage eines neuen Hafens dienen könnte. Es bestand schon ein solcher Entwurf zur Verwendung dieses Gebietes für den Endhafen des Donau-Oberkanals. Auf diesen Entwurf kann aber nicht zurückgegriffen werden, denn er war einseitig ge-

dacht und hat auf den Großschiffahrtsweg keine Rücksicht genommen; viel weiter ausgreifend muß der neue Entwurf werden. Er muß voraussehend auf eine Entwicklung von vielen Jahrzehnten berechnet sein und daher großzügig mit fester Hand das ganze für diese Zwecke notwendige Gelände schon jetzt in Beschlag nehmen, damit es nicht zum Schaden der Entwicklungsmöglichkeit des Hafens in anderer Art verbaut werde. Eine hierüber vorliegende Studie zeigt, daß auf diesem Gebiet mit denkbar bestem Bahnanschluß fast 15 Kilometer Ländelänge gewonnen werden können.

Die Verbindung des Hafens mit dem Donau-Oberkanal in nördlicher Richtung wird nicht ausreichen, es muß auch eine Verbindung in den Hauptstrom und nach Süden mit Benützung der alten Donauwasserläufe eine Wasserstraße geschaffen werden, an der die Industrie nächst Stadlau und Aspern ein geeignetes Entwicklungsgebiet mit Anschluß an die Wasserstraße findet.

Diese großzügige Lösung ist möglich, und zwar ohne Beeinträchtigung des so beliebten Badestrandes beim Gänsehäufel, welcher abseits vom Hafen und seinem Verbindungskanal nach Süden eine Art Wiener Alsterbecken für Schwimm- und Rudersportzwecke bilden kann.

Auch die schon seit Jahren strittige Frage, wie der fehlende Hochwasserschutz in Wien geschaffen werden soll,

muß im Vereine mit diesen Fragen gelöst werden. Eine Lösung, die es ermöglicht, das Inundationsbett aufzulassen und vielleicht auch noch am linken Ufer Ländepätze zu gewinnen, wird vor allen andern Lösungen, wenn auch die Kosten größer werden sollten, den Vorzug verdienen.

Hiebei wäre auch auf den Donaukanal Bedacht zu nehmen und zu trachten, ihn aus seinem Dornröschenschlaf wieder zu erwecken und wenigstens seinen Unterlauf von Erdberg an für den Handelsverkehr mit Schiffen nutzbar zu machen. Die Anlage eines Verbindungskanales zwischen dem Strom und dem Donau-Oberkanal mit Benützung des alten, noch unverschütteten Bettes des Donaukanals nächst dem Freudenauer Rennplatz liegt für die Zukunft im Bereiche der Möglichkeit.

Die Finanzleute werden wohl wie gewöhnlich den weitvorausschauenden Kaufleuten und Ingenieuren zurufen: „Das kostet zu viel Geld.“ Aber dieser Widerstand wird gebrochen werden müssen, denn die Ausgaben, die für diese Zwecke gemacht werden, werden sich mehr lohnen und verzinsen als irgend welche anderen. Der kleine, zaghafte Zug, der uns vielfach beherrscht, wird verschwinden müssen, wenn wir mit unseren reichsdeutschen Brüdern so wie auf den Schlachtfeldern auch auf den wirtschaftlichen Gebieten Schritt halten und uns unseren Anteil an den Früchten der friedlichen Entwicklung des mittelstaatlichen Völkerbundes sichern wollen. Nur mit großen Mitteln können große Erfolge erreicht werden!