

Donauregulierung

1) Anlaß dafür, der Donau zw. Nußdorf u. Albern ein (in sehr flacher Kurve verlaufendes) neues Bett zu graben (Strom-km 1935-1919, Gesamtbreite rd. 758 m), waren die Aufsplitterung in zahlr. Donauarme nordöstl. von W. u. die immer wiederkehrenden -> Überschwemmungen, die weite Teile der den Donaukanal u. die Donau säumenden Vorstädte u. Ortsgmde.n in Mitleidenschaft zogen. Der „Wr. Durchstich“ ist zw. den beiderseit. Hochwasserschutzdämmen 830-950 m breit u. in 3 Streifen geteilt, die den Wasserständen der Donau entsprechen (Hoch-, Mittel- u. Niederwasser); das Hochwasserbett entsprach dem Inundationsgebiet am li. Stromufer (Überschwemmungsgebiet, Breite 474 m; li. vom Marchfeldschuttdamm begrenzt, der 33 Marchfeldgemeinden vor Überschwemmungen schützt, beim Donaugraben im Tuttendörfel beginnt u. bis Markthof reicht [57 km Länge]), das Mittelwasserbett war das „normale“ Strombett (284-300 m), das Niederwasserbett war nur bei sehr niedr. Wasserstand erkennbar; ganz re. verlief die (ständig ausgebagerte) Fahrtrinne. Die Regulierungen beschränkten sich anfangs auf den -> Donaukanal; seit dem späten MA suchte man durch Ausgrabungen der Versandung u. durch Uferbefestigung der Hochwassergefahr entgegenzuwirken, 1598 kam es erstm. zu einer Regulierung des „Wr. Kanals“, durch den auch dem „Linksdrängen“ der Donau entgegengewirkt u. der Versuch unternommen werden sollte, die Donau nahe bei W. zu halten. Die zahlr. Donauarme u. Inseln („Haufen“) erschwerten nicht nur die Schifffahrt, sondern bildeten auch ein wesentl. Hindernis für die Siedlungsentwicklung der linksseit. Donaugemeinden bzw. deren Anbindung an das Stadtzentrum (älteste Donaubrücke erst 1439); die immer deutlichere Verlagerung des Donaulaufs vom Stadtrand weg in nordöstl. Richtung ließ eine wirtschaftl. Schwächung der Stadt befürchten, weil die Lage am Strom verlorenzugehen drohte. Dazu kam, daß die oftmal. Überschwemmungen für die angrenzenden Vorstädte (insbes. Leopoldstadt, Roßau, Weißgerber, Erdberg) u. nur die Marchfeldgemeinden am li. Donauufer eine permanente Bedrohung darstellten. 1717 berief Karl VI. Vincenzo Coronelli nach W., um einen Regulierungsplan auszuarbeiten („Commissario Perpetuo dei Danubio“). 1810 artikulierte Josef Schemmerl R. v. Leytenbach (1807-36 Ltr. des Hofbaurats) erstm. den radikalen Gedanken, die Donauarme in einem „Normalstrombett“ zu vereinigen u. dieses mittels einer stabilen Brücke zu überqueren; damit sollten die Bedingungen für die Schifffahrt verbessert u. die Gefahren durch Hochwässer beseitigt werden. 1830, im Jahr einer katastrophalen Donauüberschwemmung (durch die neben Vorstädten u. Gemeinden auch das halbe Marchfeld überflutet wurde), schlug der aus Udine berufene Oberger. Hermengild Francesconi die Regulierung der D. auch auf der Strecke bis Preßburg vor. Handelsminister Karl Ludwig Frh. v. Bruck betrieb 1848 die D. energischer (Einsetzung einer Komm., die die Frage der Stromregulierung, der Umgestaltung des Donaukanals u. die Err. einer neuen Brücke lösen sollte). Schon damals gab es Meinungsverschiedenheiten darüber, ob ein

„Durchstich“ (d. h. ein neues Strombett) gewagt werden solle (als Gegner trat u. a. Florian R. v. Pasetti auf). Die 1850 ausgearbeiteten Regulierungsprojekte (von Mihilik, Kink, Baumgartner u. Riener) entschieden sich für ein neues Donaubett, doch kam es zu keiner Entscheidung, weil der Regierung die nationalökonom. Gesichtspunkte zu wenig berücksichtigt schienen. Die großen - Überschwemmungen des 19. Jh.s (1830, v. a. aber 1862) gaben schließl. den Anstoß dazu, daß der GR sich seit 1863 mit der Regulierungsplanung eingehender beschäftigte. 1866 wurde die D. vom GR grundsätzl. beschlossen (Installierung einer Donauregulierungskommission 1867); in der Schwimmschulallee (2, Lassallestr.) wurden 2 Administrationsgebäude err., in denen 12 Ingenieure die Arbeit leisteten. Am 14. 5. 1870 erfolgte durch Franz Joseph I. der 1. Spatenstich am Ende der Schwimmschulallee. Der Auftrag erging an die franz. Fa. Castor, Hersent u. Couvreur, die über einschläg. Erfahrungen (Suezkanal) verfügte; durch große Schaufelmaschinen („Excavateure“ aus Paris u. „Draques“ vom Suezkanal) wurde das neue Bett ausgehoben, der Aushub auf 200 Cabs u. 1.200 „Lowries“ (Kippwagen auf Schienen) verladen u. zur Zuschüttung der Donauarme. (vornehml. des Kaiserwassers), zur Abdämmung des Überschwemmungsgebiets u. zum Bau des Marchfelddamms verwendet. Das 284,5 m breite Strombett erhielt am li. Ufer ein 474,5 m breites Überschwemmungsgebiet. Die Arbeiten wurden in 2 Bauabschnitten vorgenommen: der 1. ging vom sog. Roller (natürl. Damm in der Gegend der heut. Nordbrücke; Trennung des Kaiserwassers vom Floridsdorfer Arm; vollständ. Ausgrabung) zur heut. Reichsbrücke (Belassung des Erdreichs als Damm), der 2. von dieser flußabwärts (ledigl. Bau einer Künette am re. Stromufer, das übr. überließ man dem Strom). Am 19. 4. 1875 fand die Inbetriebnahme statt, nachdem am 15./16. 4. der auch von Fachleuten mit Sorge erwartete „Durchstich“ am Rollerdamm (in nur 60 cm Breite), dem wenige Stunden später der Durchstich des Schwimmschuldammes (oberhalb der Reichsbrücke) folgte, von geringfüg. Schäden abgesehen geglückt war; Bgm. Dr. Cajetan Felder hatte, als sich die Fachleute nicht einigen konnten, die Verantwortung für diese Entscheidung übernommen. Am 30. 5. 1875 fand die feierl. Eröffnung des Schiffsverkehrs im neuen Donaubei statt; die Festgäste fuhren im Beisein des Kaisers an Bord der „Ariadne“ von der Reichsbrücke nach Nußdorf. Die Kosten der D. beliefen sich auf rd. 25 Mio fl, von denen je 1/3 die Stadt W., das Land NÖ u. der Staat bezahlten, die in der Donauregulierungskommission vertreten waren. Die D. im Weichbild der Stadt erfolgte nach Plänen der Ingenieure James Abernethy u. Georg Sexauer. Im administrativen Bereich setzte sich für die D. v. a. Bgm. Felder, auf dem wiss. Sektor u. a. der Geologe Eduard Suess ein (woegen Bgm. Dr. Andreas Zelinka in der Vorplanung der 60er Jahre eher eine zurückhaltende Position eingenommen hatte). Die D. bewirkte, daß die tiefgelegenen Stadtteile von der Bedrohung durch die Donau befreit wurden u. viele Sandbänke, aber auch

Augebiete als Baugründe nutzbar gemacht werden konnten; eine Erhaltung von Augebieten im Sinn eines Naturschutzes kam nicht zum Tragen, jedoch wurde die „Alte Donau“, das durch die D. vom Hauptstrom getrennte ehem. Hauptbett des Stroms, zu einem Erholungsgebiet gestaltet (Gänsehäufel u. a. Bäder, Ansiedlung von Rudervereinen usw.). Zugleich mit der D. begann der Bau neuer Donaubrücken, die noch auf trockenem Grund err. werden konnten. Die Donau wurde im Zuge der Regulierung an ihrem li. Ufer durch ein Überschwemmungsgebiet begleitet, das im Fall von Hochwasser überflutet wurde; die Brücken überquerten daher nicht nur den Strom, sondern auch dieses Überschwemmungsgebiet. Im Zuge des Baus der Reichsbrücke wurde eine Erhöhung u. Verstärkung der Hochwasserschutzdämme für W. u. NÖ in Angriff genommen, die 1935 abgeschlossen werden konnte.

2) Nach der Überschwemmung von 1954 (das dem stärksten jemals registrierten Hochwasser von 1521 am nächsten kam) wurde das Projekt einer im ehem. Überschwemmungsgebiet zu schaffenden „zweiten D.“ (Hochwasserschutzprojekt, Donauinsel, Neue Donau) wurde am 1. 3. 1972 in Angriff genommen (Abschluß der Baggerarbeiten am 13. 10. 1987, Teilfreigaben der Donauinsel für Erholungszwecke seit 1981; Donau). Vgl. Ahb.en S. 62 u. 63.

Lit.: Martin Klink, Denkschrift über die Donau, Regulierung bei IV. (1865); Bericht u. Anträge des von der Commission für die D. R. bei W. ernannten Comites (1868); Regulierung der D. in W. in der Strecke vom Roller bis unterhalb der Stadlauer Eisenbahnbrücke (1869); Beschreibung der Arbeiten der D. R. bei w. hgg. von der D. R.-Kommission in W. (1873); Berichte der D. R.-Kommission in W. über die Vollendung der D.-R. bei W. von Nußdorf bis Fischamend (1885); Czeike (Hg.), Cajetan Felder. Erinnerungen eines Wr. Bgm.s (1984), 337ff.; Franz Kaiser, Zum Jubiläum der D. u. zum neuen Wr. Hochwasserschutzgebiet, in: ÖGL 15 (1971), 542ff.; Viktor Thiel, Gesch. der älteren D.sarbeiten bei W., in: Jb. Lkde. NÖ 2 (1903), 117ff.; 4/5 (1905/06), 1ff.; Seliger Ucakar 2, 553ff.; Lettmayer, 69ff., 79ff. (Folgen); Bibl. 3, 104ff.

Donauregulierungsanleihe. Die Kosten der -> Donauregulierung wurden mittels einer Anleihe in der Gesamthöhe von 24,6 Mio fl aufgebracht, von der der Staat, das Kronland NÖ u. die Stadt W. je ein Drittel übernahmen (LG v. 16. 11. 1868, RG v. 8. 2. 1869). Donauregulierungskommission, eingesetzt am 13. 1. 1867 u. mit der Aufgabe betraut, die -> Donauregulierung vorzubereiten u. durchzuführen. In der Kommission waren Vertreter des Staats, des Kronlands NÖ u. der Stadt W. gleichberechtigt vertreten; Staat, NÖ u. W. teilten sich zu je einem Drittel auch die Kosten der Donauregulierung (rd. 25 Mio fl), die Finanzierung erfolgte auf dem Anleiheweg. Die D. wurde 1927 liquidiert.

Czeike, Felix: Historisches Lexikon Wien
NE: HST