

## MEDIENINFORMATION

24. Oktober 2022

Mediengespräch mit

Oliver RATHKOLB, Universitätsprofessor für Zeitgeschichte, Universität Wien

Kurt GOLLOWITZER, Geschäftsführer Wien Holding

Fritz LEHR, kaufmännischer Geschäftsführer Hafen Wien

### **Wien Holding: „Hamburg des Ostens“ – Die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Hafen Wien im kritischen Rückblick**

Pünktlich zum heurigen sechzigsten Firmen-Jubiläumjahr des Hafens Wien, ein Unternehmen der Wien Holding, wurde ein umfassendes Forschungsprojekt vom Institut für Zeitgeschichte abgeschlossen. Es beleuchtet den Ausbau des Wiener Hafens in der NS-Zeit. Nach den Plänen der Nationalsozialisten sollte in Wien das „Hamburg des Ostens“ entstehen. Am Montag, den 24. Oktober 2022 wurden die Erkenntnisse aus dem Historikerbericht der Öffentlichkeit vorgestellt.

„Erfolgreiche Unternehmen betrachten nicht nur ihren wirtschaftlichen Wirkungskreis kritisch, sondern blicken auch auf ihre historische Verantwortung. In diesem Sinn beauftragte der Hafen Wien, der heuer sein 60-jähriges Jubiläum feiert, ein unabhängiges, externes Expert\*innen-Team mit einer Rückschau auf seine Vergangenheit im 2. Weltkrieg. Das Ergebnis liegt nun vor: Ein Bericht des Instituts für Zeitgeschichte der Universität Wien über Zwangsarbeit auf dem Gelände des heutigen Hafens Wien in Albern und der Lobau während der NS-Zeit“, so Kurt Gollowitzer, Geschäftsführer der Wien Holding.

Nach zwei Jahren umfangreicher Forschungen in internationalen und österreichischen Archiven hat das Historiker\*innen-Team, bestehend aus Dr.<sup>in</sup> Ina Markova und Dr. Stefan Wedrac, ein umfassendes Werk auf Basis neuester wissenschaftlicher Methoden und Quellenfunde vorgelegt. Es ist gelungen, einerseits die Metaebene des Nationalsozialismus hinsichtlich der verantwortlichen Akteur\*innen für den Zwangsarbeitssatz sowohl auf beamteter als auch auf politischer Ebene zu rekonstruieren, andererseits den für das NS-Regime typischen internen Konkurrenzkampf um Finanzmittel und insbesondere um Zwangsarbeiter\*innen für den Ausbau des militärstrategisch wichtigen Hafens in Wien darzulegen.

#### **„Hamburg des Ostens“? Der Ausbau des Wiener Hafens in der NS-Zeit**

Tatsächlich wurden im zweiten Weltkrieg das Hafenbecken in Albern, Teile des Donau-Oder-Kanals, ein Becken in der Lobau sowie fünf Getreidespeicher in Albern von Zwangsarbeitskräften unter teilweise extremen Arbeitsbedingungen errichtet – ebenso wie umliegende Straßen und Bahngleise, Kanalisation und Wasserleitungen. Nur eine Minderheit waren inländische Arbeitskräfte oder Freiwillige aus dem mit NS-Deutschland verbündeten Ausland.

„Diese Studie repräsentiert den aktuellsten Stand der wissenschaftlichen Forschung. Durch die Erschließung einer Reihe neuer Quellen konnte das Schicksal der Zwangsarbeiter\*innen präzise rekonstruiert werden. Zudem ist es gelungen, die übergeordneten militärstrategischen Planungen zu reflektieren. Die vorliegende Studie ist eine kritische Analyse zur Geschichte nationalsozialistischer Ausbeutungspolitik von über tausend Zwangsarbeiter\*innen und Sklavenarbeiter\*innen auf dem Gelände des heutigen Hafens Wien“, berichtet Univ.Prof. Oliver Rathkolb, Projektleiter der Studie und Vorstand des Instituts für Zeitgeschichte.

## **Planungen haben nach dem „Anschluss“ Österreichs 1938 begonnen**

Sofort nach dem „Anschluss“ Österreichs an NS-Deutschland im März 1938 begann man in Wien mit den Planungen für einen neuen Hafen. Verschiedenste Stellen – „ostmärkische“, städtische, „altreichsdeutsche“ – hatten unterschiedlichste Vorstellungen über das geplante Bauprojekt. In jedem Fall erhoffte man sich seitens Wien eine stärkere Industrialisierung – Wien sollte das „Hamburg des Ostens“ werden. Ausschlaggebend dafür, dass man sich dann letztlich auf den Standort Albern einigte, war die Notwendigkeit, die Bevölkerung im Kriegsfall mit Lebensmitteln versorgen zu können. Das zum Großteil über die Donau importierte Getreide aus dem Südosten war kriegswichtig. In Albern baute man in den nächsten Jahren daher fünf große Getreidespeicher. Hierfür kamen mehr als 700 zivile Zwangsarbeiter\*innen und eine unbekannte Anzahl an Kriegsgefangenen für den Hafenbetrieb zum Einsatz.

In der Lobau hatten die NS-Machthaber andere Pläne als in Albern: Hier sollte der Oder-Donau-Kanal einmünden. Nachdem im Herbst 1939 die Planungen für den Wiener Abschnitt abgeschlossen waren, begannen die Bauarbeiten an der Mündung des Kanals in die Donau, einem daran angeschlossenen Hafenbecken und einer Wasserstraße, die der Trasse des Kanals nach Nordosten ins Marchfeld folgte. Am ersten Hafenbecken des Oder-Donau-Kanals baute man zwischen 1940 und 1943 einen „Ölhafen“. Das Deutsche Reich war für seinen Angriffskrieg auf die Erdölvorräte des Marchfelds angewiesen. Um diese auszubeuten, forcierte man nicht nur die Förderung, sondern siedelte in der Lobau auch eine große Raffinerie an, und zwar die Ostmärkischen Mineralölwerke. Sie sollten, das über eine Pipeline aus der Lobau kommende, Öl zu Treibstoff verarbeiten und entwickelten sich zu einer der wichtigsten Raffinerien NS-Deutschlands. Daneben baute die Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (Wifo) ein Öllager, das rund 200.000 Tonnen Treibstoff speichern können sollte. Dieses Lager war als Sammelpunkt der Raffinerieproduktion von Wien und Umgebung gedacht. Um den Treibstoff in andere Teile Deutschlands transportieren zu können, errichtete die Wifo eine über 300 Kilometer lange Pipeline nach Raudnitz an der Elbe im nördlichen Böhmen, von wo der Treibstoff dann weiter verteilt werden konnte. Die Lobau wurde daher zum Umschlagplatz einer der wertvollsten Ressourcen des Deutschen Reichs im Zweiten Weltkrieg. Anders beim Kanal: Die kriegsbedingte Mangelwirtschaft verzögerte die Arbeiten, die Luftangriffe der Alliierten brachten die Arbeiten zum Erliegen. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs waren lediglich die Einmündung, das Hafenbecken und drei Teilstücke fertiggestellt.

## **Mehr als 1.200 Zwangsarbeiter\*innen eingesetzt**

Für die hunderten Arbeiter\*innen richtete man in der Lobau einen Lagerkomplex ein: ein sogenanntes „Gemeinschaftslager“ wurde errichtet. Sowohl die Freiwilligen, als auch die Zwangsarbeiter\*innen waren im Lagerkomplex untergebracht.

Zahlenmäßig lässt sich über die ungarisch-jüdischen Arbeitssklav\*innen genauso wie über die Anzahl der in der Lobau eingesetzten Kriegsgefangenen mangels Quellen wenig sagen. Da hingegen die nicht-jüdischen zivilen Zwangsarbeiter\*innen sozialversicherungspflichtig waren, ermöglichen die Daten der zuständigen Krankenkasse zumindest eine Annäherung an die Dimensionen.

Es ist daher plausibel, dass die Gesamtbelegung des Lagerkomplexes 1944 mindestens 1.184 Personen, davon 943 Zwangsarbeiter\*innen, betrug. Nach eingehender Quellenrecherche setzt sich die Mindestzahl der Zwangsarbeiter\*innen (zivile jüdische und nicht-jüdische), die verschiedene Unternehmen von 1940 bis 1945 im Lagerkomplex Lobau für den Bau von Wifo-Tanklager, Oder-Donau-Kanal oder Ölhafen einsetzten, bei 1.212 an. Namentlich bekannt sind 774 Menschen.

Vor allem unter den jüdischen Deportierten war die Todesrate hoch. Zeitzeug\*innen-Erinnerungen legen nahe, dass nur ein Bruchteil der tatsächlichen Todesfälle offiziell protokolliert wurde. Doch auch wenn die Quellenlage mehr als schütter ist, so ist unzweifelhaft belegt, dass fünf jüdische Inhaftierte an „Herzschwäche“ und weitere zehn unter ungeklärten Umständen starben. 18 ungarische Jüdinnen und Juden, die in der Lobau eingesetzt worden waren, wurden kurz vor der Befreiung Österreichs Opfer eines NS-Endphaseverbrechens in der niederösterreichischen Ortschaft Hofamt Priel. Die nicht-ungarischen, zivilen Zwangsarbeiter\*innen betreffend protokolliert sind zwei Arbeitsunfälle und neun Todesfälle, die auf Luftangriffe zurückzuführen sind. Sechs weitere Todesfälle (Badeunfälle, Brände, Krankheiten, etc.) sind bekannt.

### **Hafen Wien als Wirtschaftsstandort im Zeitverlauf**

Wenn man heute zurückblickt, dann ist schwer vorstellbar, dass die Errichtung eines Hafens in Wien lange Zeit als gar nicht notwendig erachtet worden war. Die Schiffe, die in Wien ankamen wurden an dafür geeigneten Stellen entlang der Donau und ihrer Nebenflüsse einfach an Land gezogen. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffe war das Anlanden auf den weichen Böden dann nicht mehr möglich.

So entstand im Jahr 1875 der erste Stromhafen am rechten Donauufer zwischen der Nordwestbahnbrücke und der Freudenau. Es war also kein lokal abgrenzbarer Hafen nach heutigem Verständnis, sondern ein zwölf Kilometer langes, schmales schlauchartiges Ländenareal, an dem die Dampfschiffe angelegt haben. Aber auf Dauer konnte der Hafenbetrieb dort nicht abgewickelt werden, auch, weil im Winter die Schiffe nicht vor dem Eis der Donau geschützt waren.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde daher die Idee aufgegriffen und umgesetzt, den Hafen Wien als Wirtschafts-Gelände zu errichten, das sich um ein oder mehrere Hafenbecken konzentriert. 1899 stand der Baubeginn für den Hafen Freudenau auf dem Plan. 1939 jener für die Häfen in Albern und in der Lobau.

Die eigentliche Betriebs-Geschichte des Hafens Wien, so wie er sich heute präsentiert, hat vor 60 Jahren begonnen: Im Jahr 1962 wurde die Wiener Hafenbetriebsgesellschaft gegründet. Dieses Jahr gilt damit quasi als „Geburtsstunde“ des Hafens Wien in seiner heutigen Form. Die drei Häfen Albern, Freudenau und Lobau wurden immer wieder ausgebaut. Auch heute noch wird der Hafen Wien GmbH infrastrukturell und flächenmäßig weiterentwickelt. Aktuelle Beispiele sind das jüngst in Betrieb genommene Hochwasserschutztor in Albern sowie die geplante Flächengewinnung in der Freudenau (Hafenbeckenaufschüttung).

### **Hafen Wien heute: Versorgungs- & Umschlagszentrum im Herzen Europas**

Heute ist das Wien Holding-Unternehmen Hafen Wien mit seiner trimodalen Anbindung an die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße eine der wichtigsten Güter-Drehscheiben in der Ostregion Europas. Der Hafen Wien hat sich als starker Wirtschaftspartner in den vergangenen schwierigen Zeiten behauptet und mit einem Betriebsergebnis von 6,6 Mio. Euro und einem Umsatz von 51,4 Mio. Euro ein ausgezeichnetes Ergebnis für das Jahr 2021 erwirtschaftet. Denn eine Vielzahl der Waren, die in Wien angeboten werden, werden über den Hafen Wien umgeschlagen.

Während der Corona-Pandemie hat sich einmal mehr gezeigt, welche existenzielle Bedeutung Logistik- und Transportprozesse auf unser Leben haben. Multimodale Logistikknotenpunkte wie der Hafen Wien sind gewissermaßen die Voraussetzung, dass die bestmögliche Verkehrskombination auf die Strecke gebracht werden kann. Durch den kontinuierlichen Ausbau von multimodalen Kompetenzen wird der Hafen Wien weiter an Bedeutung gewinnen.

Angebunden an eine perfekte Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur liegt das größte Logistikzentrum Ostösterreichs, der Hafen Wien. Der Hafen Wien ist als Tochter der Wien Holding ein Unternehmen der Stadt Wien. Mit einer Fläche von drei Millionen Quadratmetern fungiert er mit seinen drei Häfen, Freudenu, Albern und dem Ölhafen Lobau, als trimodale Logistikkreuzung. Mit rund 100 angesiedelten Unternehmen und bis zu 5.000 Arbeitsplätzen am Standort ist der Hafen Wien ein wichtiger Arbeitgeber. Mit seiner Lage an den drei Ten-T-Korridoren ist er einer der wichtigsten Hinterland-Hubs Europas, vor allem für die großen Nordseehäfen und die adriatischen Häfen.

### **Mit kontinuierlichen Investitionen nachhaltig und digital in die Zukunft**

„Im Jahr 2021 wurden Investitionen der Hafen Wien-Gruppe von bis zu 13 Mio. Euro getätigt – davon das Großprojekt der letzten Jahre: Das im letzten Monat eröffnete Hafentor Albern, welches einmal mehr die Wichtigkeit des Hafen Wien als Wirtschaftsdrehscheibe unterstreicht. Durch das Hochwasserschutztor wird der Getreide- und Baustoffhafen hochwassersicher gemacht und dadurch wird zukünftig auch bei Hochwasser ein ungestörter Warenumschlag im Hafen Albern ermöglicht“, so Fritz Lehr, kaufmännischer Geschäftsführer des Hafen Wien.

Auch in puncto Nachhaltigkeit bleibt der Hafen Wien weiterhin am Ball und hat mittlerweile bereits die 3. Photovoltaikanlage in Betrieb, die bisher leistungsstärkste Anlage am Gelände und das vierte Solarkraftwerk ist bereits in der Projektierung. Jeder Beitrag in Richtung Green Logistics ist ein Baustein für eine nachhaltigere Zukunft, deshalb wird der Hafen Wien bis zum Jahr 2040 weiter in die Nachhaltigkeit investieren. Außerdem hat der Hafen Wien in den letzten Jahren einen Großteil der Außen- und Innenbeleuchtung in den Lagerhallen auf LED umgestellt. Bei Fahrten am und außerhalb des Hafengeländes wird verstärkt auf E-Bikes sowie Elektro-Autos gesetzt und es wurden sämtliche Betriebsanlagen auf Öko-Strom umgestellt. Im Hafen Albern wurden zwei Ölheizungsanlagen durch Luft-Wärme-Pumpen ersetzt, diese werden wiederum mit Solarstrom gespeist und somit hat der Hafen Wien die Distanz zur vollständigen CO<sub>2</sub>-Neutralität weiter reduziert.

Weitere Informationen zum Hafen Wien finden Sie unter [www.hafenwien.com](http://www.hafenwien.com)

#### **Rückfragehinweis:**

Mag. Dieter Pietschmann  
Hafen Wien – Leitung Marketing & Kommunikation  
T: +43 (0)1 72716-1654  
M: +43 (0)664 455 76 86  
E: [pietschmann@hafenwien.com](mailto:pietschmann@hafenwien.com)  
[www.hafenwien.com](http://www.hafenwien.com)

Wolfgang Gatschnegg  
Wien Holding – Konzernsprecher  
T: +43 1 408 25 69 21  
M: +43 664 82 68 216  
E-Mail: [w.gatschnegg@wienholding.at](mailto:w.gatschnegg@wienholding.at)  
[www.wienholding.at](http://www.wienholding.at)