

GENERELLES GESTALTUNGSKONZEPT DONAUKANAL WIEN

WIEN, IM JÄNNER 1979
LETZTFASSUNG: SEPT. 1980

5. MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH VERKEHR

5.1

INDIVIDUALVERKEHR

Die Massnahmen bzgl. des Individualverkehrs setzen sich aus einer Fülle von Einzelmaßnahmen zusammen, die jeweils in den Detailaussagen zu den Teilgebieten näher erläutert werden.

Der Ausbau - bzw. Projektierungsstand von Straßenbauvorhaben im Donaukanalraum ist im Plan 8.4 im Anhang ersichtlich.

GENERELLE MASSNAHMEN

1.) Für Projekte, auf die eine Einflussnahme noch möglich ist:

(Da für den grössten Teil des Donaukanalraumes bereits fertige Straßenbauprojekte existieren, ist es notwendig, diese vor Ausführung noch einmal zu korrigieren bzw. zu überarbeiten).

Minimierung der Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsfunktion.

Minimierung der verkehrsbedingten Trennwirkung der Verkehrsbänder.
durch

Abrücken der Straßen von der Wohnbebauung, um eine "Pufferzone" zu schaffen ("Kompromisslage")

Anlegen von breiten Gehsteigen vor dieser Bebauung, zusätzlichen Grünstreifen mit Baumplanzungen, event. mit Hecke kombiniert.

Wenn möglich, zusätzlich die äusserst rechte Spur als Parkspur vorsehen (auch Schrägparken zwischen Bäumen möglich).

Wo möglich, Reduktion der Anzahl der vorgesehenen Fahrspuren vornehmen. So sind derzeit vier Fahrspuren für Abschnitte vorgesehen, auf denen der Verkehr derzeit nur einspurig abgewickelt wird.

Wo möglich, Reduktion der Abbiegespuren in Kreuzungsbereichen, die mit bis zu acht vorgesehenen Spuren dimensionslos und für den Fußgänger unüberwindbar wirken müssen.

Kreuzungsbereiche möglichst klein und überschaubar halten, möglichst viele Fußwegrelationen anbieten.

Unbedingt die Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer an der Uferhochkante sowie an der Uferböschung (bzw. am Vorkai) in attraktiver Form erhalten.

Generell keine zusätzlichen Unterfahrungen auf Vorkainiveau!

Gehweg entlang der Kaimauer vorsehen, alle bestehenden Abgänge erhalten bzw. reaktivieren. Fußgängerunterführungen im "städtischen" Bereich nach Möglichkeit nur bei hochliegender Straße vorsehen.

Begleitende Lärmschutzmaßnahmen (Gefälle, Straßenbelag, Schutzverglasung, Schallschutz in Form von Brüstungsmauern bzw. dichter Bepflanzung).

Minimierung der verkehrsbedingten Stadtbildbeeinträchtigung:

In Bereichen mit geschlossener Bebauung eine urbane Gestaltung der Straßen anstreben. (Kurvenradien bei Abbiegerelationen möglichst klein halten, Lage der Straßenachse soll im wesentlichen der Bebauung bzw. dem Flussverlauf - Kaimauer - folgen, beidseitig Gehsteige vorsehen, Gliederung des meist zu breiten Raumes durch Baumplanzungen (Randstreifen, Inseln), Litfaßsäulen etc., Dimensionierung Bebauung - Gehsteige - Straßenbreite aufeinander abstimmen, Mastenstellung von Beleuchtungskörpern, Straßenbahn und Verkehrsleitungseinrichtungen auf die bestehende Bebauung abstimmen, Vermeidung von Überkopfwegweisern). und Signalbrücken im "städtischen" Bereich mit geschlossener Bebauung.

Bei Hochlage der Straße Wahl einer entsprechenden, auf Stadt- bzw. Landschaftsbild abgestimmten Konstruktion. Bei Hochlage der Straße im "städtischen" Bereich z.B. Terrassierung statt einfacher Grünböschung, event. Brüstungsmauer (ähnlich B 1 ausserhalb Gürtel stadtauswärts), Wahl entsprechender Geländer.

Restflächen nicht als Miniatur- und "Verlegenheitsgrünflächen" ausbilden.

Vermeiden eines " Schnellstrassendesigns " im städt. Bereich! Dies liegt nicht nur im Interesse einer urbanen Stadtgestaltung, sondern ist auch ein - nach heutigen Erkenntnissen (Prof. Koflacher)- Erfordernis der Verkehrssicherheit.

Weiteren Ausbau auf eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_E = 50 \text{ km/h}$ abstimmen.

DIE ENTSTEHUNG EINER VERKEHRSLANDSCHAFT AN STELLE DER STADTLANDSCHAFT MUSS UNBEDINGT VERHINDERT WERDEN !

Verstärkte landschaftliche Einbindung der Straßen in den äusseren Bereichen durch entsprechende Bepflanzung.

2) Für provisorisch ausgebauten bzw. fertiggestellte Abschnitte:

Die vierte, äusserst rechte Spur als Parkspur mit Bäumen gestalten (Baumabstand $\geq 15 \text{ m}$), bzw. Gehsteige verbreitern.

In Bereichen ausserhalb des dichtverbauten Gebietes niveaufreie Querungs- und Zugangsmöglichkeiten vorsehen.

Unter- und Überführungen (Fußgänger) müssen ohne unzumutbare Umweghindernisse und Höhendifferenzen (lange Rampen) angelegt werden. Sie sollen außerdem attraktiv gestaltet und gut einsehbar sein.

Strasse durch entsprechende Geländemodellierung und Bepflanzung landschaftlich einbinden.

Für die Erholungsbereiche Emissionsschutz in Form von begrünten Erdwällen anlegen, Bepflanzung verdichten.

Wenn sich der Verkehrsplaner als Gestalter der Stadtlandschaft begreift und andererseits der Architekt die Möglichkeit hat, die Verkehrsplanung zu beeinflussen, können Beeinträchtigungen des Stadtbildes weitgehend vermieden und neue städtebauliche Lösungen geschaffen werden.

Siehe auch 5.3 "Stadtbild" ab S.59

Siehe auch Plan "Konfliktbereiche" auf S. 51 und Plan 8.11 "Verkehr" im Anhang

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH VERKEHR

5.1

KONKRETE MASSNAHMEN:

Einbindung des Knoten Nussdorf, mit allen Anschlußstraßen sowie der Begleitstraße zwischen Nussdorf und Gürtelbrücke, landschaftliche Einbindung des Knotens Erdberg sowie der Begleitstrassen und Autobahn unterhalb der Stadionbrücke, Abrücken der Strasse von der Wohnbebauung an der Spittelauer Lände oberhalb Friedensbrücke, sowie an der unteren Brigittenauer Lände, Belassen der prinzipiellen Lage im Bereich Weissgerber Lände sowie Am Schüttel, Verlegen zur Bebauung im Bereich Erdberger Lände, Schaffen von bepflanzten Parkstreifen im Bestand an der Rossauer Lände, Spittelauer Lände bzw. Am Schüttel, Emissionsschutz gegen Erholungsbereiche praktisch in allen Abschnitten ohne Kaimauer.

Langfristig Schleifen der Unterfahrung Franzensbrücke, durch Umbau des Durchlasses S-Bahnbrücke. Eventuell andere Lösung für Linksabbieger an der Franzensbrücke in Erwägung ziehen: drei mal rechts abbiegen durch ob. Viaduktstr. - U. Weissgerberstr. - Radetzkystr.

Bei provisorischem Ausbau eventuell Kragkonstruktion auf Vorkainiveau vorsehen.



Unterfahrung Franzens- u. S-Bahn Brücke

Die Uraniabrücke und ihre Anschlussbereiche dürfen in projektiertter Form nicht verwirklicht werden. Eine Zerstörung des Stadtbildes und der Erholungs-

Eine Zerstörung des Stadtbildes und (bei einer Strasse in Vorkailage) des Donaukanals als Erholungsraum wären die Folge.

Eine Umplanung der Uraniabrücke und ihrer Anschlussbereiche sowie eine Umplanung der Rossauer Brücke und ihrer Anschlussbereiche ist unbedingt erforderlich.

Ein ähnlich störendes Verkehrsbauwerk wie seinerzeit bei der Stadtbahnstation Schottenring darf nicht mehr gebaut werden !



ehemalige Kragkonstruktion bei Station Schottenring

Gehsteig entlang der Kaimauer am linken Ufer (Obere Donaustrasse und Untere Donaustrasse) wieder herstellen.



Untere Donaustrasse

ÖFFENTLICHER VERKEHR:

U-Bahn:

Wesentliche Auswirkungen auf das Stadtbild wird der Ausbau der Stadtbahn-Gürtelstrecke auf U-Bahnbetrieb haben. Der Abbruch des Viaduktbogens nahe dem Fernwärmewerk Spittelau sowie die neue Station auf Höhe der Überbauung FJ-Bahnhof werden nicht nur das Stadtbild beeinflussen, sondern können auch die Funktion als Erholungsraum beeinträchtigen. (Eine oberirdische Trassenführung, die auch überlegt wird, mit Belassen der Viadukte, einer Station in Hochlage und Weiterführung der U 6 mit einer Brücke über den Donaukanal würde natürlich noch grössere Auswirkungen haben.)

Bei der Trassierung und Planung der Station ist wie bei den Strassenbauten auf die Durchgängigkeit für eine fortlaufende Erholungsnutzung Rücksicht zu nehmen.

Strassenbahn, Eisenbahn:

Keine Massnahmen erforderlich bzw. möglich. (Die Brückenumlegung bei Nussdorf ist abgeschlossen, die alte Brücke kann lt. Auskunft der ÖBB wegen des Strassenbrückenprofils und aus Sicherheitsgründen als Fußgängersteg nicht erhalten werden.)

Siehe auch 5.3 "Stadtbild" ab S.59

Siehe auch Plan Konfliktbereiche auf S.51 und Plan 8.11 "Verkehr" im Anhang

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH FREIRAUM ERHOLUNGSRAUM (GENERELLES LEITBILD DER ERHOLUNGSNUTZUNG)

5.2

FUSSWEGE

Wie bereits unter 2.2 und 2.4 dargestellt, kommt für die Erholungsnutzung der Erschließung mit Fuss- und Radwegen entlang des Donaukanals höchste Bedeutung zu.

Im Konzept ist das linke und das rechte Ufer mit - zumindest - einem Fussweg erschlossen.

Ausnahme bildet der rechtsufrige Abschnitt zwischen Döblinger Steg bis Eisenbahnstrasse/Muthgasse, sowie beidseitig unterhalb der Stadionbrücke. In diesen Bereichen ist die Schaffung bzw. Erhaltung eines Fussweges aufgrund der Straßenprojekte nicht möglich; bzw. ist die Attraktivität eines Erholungsweges nicht gegeben. Es wird vorgeschlagen, diese Gebiete möglichst stark zu bepflanzen.

Die Fusswege beidseitig des Donaukanals finden naturgemäß einen Anschluss über Treppen oder Rampen an die Brücken, die aber durch den Verkehr teilweise funktionslos sind

Prinzipiell ist die Notwendigkeit von Rampenanlagen hervorzuheben, da die Benützung, vor allem für ältere Menschen, sowie Mütter mit Kinderwagen (auch Gerüten, Dreirad etc.) leichter ist und somit kein Hindernis darstellt.

Zu Fuss liegt die vorwiegende Erholungsform im Spazieren, Promenieren, in einer Zeitdauer von einer halben Stunde bis zu Tagesmärschen in die Grosserholungsgebiete. Das aufgezeigte Hauptwegenetz gibt dabei die Möglichkeit zu "Rundwanderungen" unterschiedlicher Zeitdauer.

Die wichtigsten Fusswegverbindungen im Hinblick auf Wohnbevölkerung, Schule, Kindertagesheim sowie Verkehrsbelastung - Lichtraumprofil in das Baugebiet sind:

Linkes Ufer:

- o Durch Unterführung des Nussdorfer Knotens in die Schongauergasse
- o Verlängerung Döblinger Steg über die angrenzende offene Bebauung zur Adalbert Stifter Str.
- o Gerhardusgasse über Brigitaplatz, Sachsenplatz bis Augarten
- o In Verlängerung auf Höhe Grünentorgasse bis Augarten
- o Hollandstrasse/Leopoldsgasse
- o Lilienbrunngasse
- o Aspernbrückengasse/Praterstrasse
- o Fruchtgasse bis Czerninplatz
- o Laufbergergasse bis Prater
- o Wittelsbachgasse bis Prater
- o Unterhalb Lukschgasse zum Prater (Unterführung Schüttelstrasse, kurzfristig Ampelregelung)

Rechtes Ufer:

- o Eisenbahnergasse/Muthgasse/Diemgasse/Boschgasse -
- o Döblinger Steg bis Heiligenstädter Strasse
- o Zur Bebauung Franz Josefs Bahnhof auf Höhe Romangasse
- o Grünentorgasse/Hahngasse/Löwengasse
- o Heinrichsgasse
- o Rotenturmstrasse/Schönlaterngasse
- o Uraniastrasse in Richtung Wiental und in Richtung Kolonitzplatz über Radetzkystrasse/Kolonitzgasse
- o Custozzagasse
- o Rasumovskygasse bis Rochus Markt
- o Haidingergasse
- o Lechnerstrasse/Dietrichgasse bis Kardinal Nagl Platz bzw. über die Stadionbrücke in den Prater

Dieses Fusswegenetz sowie der Einzugsbereich des "Naherholungsraumes Donaukanal" ist in Plan Nr. 8.6 im Anhang dargestellt.

Eine Darstellung der Einzelmaßnahmen findet sich einerseits in Form einer Matrix in der "Analyse der Uferabschnitte" (Plan 8.1 und 8.2 im Anhang), andererseits in den "Detailaussagen und Massnahmen innerhalb der Teilgebiete" (Abschnitt 6).



Brigittenauer Lände,
sogar flache Rampen werden zum Rodeln benutzt

5

ZUR DURCHFÜHRUNG DIESES KONZEPTES IST UNBEDINGT DIE ERHALTUNG DER DURCHGÄNGIGKEIT IM GESAMTEN UFER- UND VORKAIBEREICH ERFORDERLICH.
DIE STRASSENPROJEKTE URANIABRÜCKE UND DAMPSCHIFFSTRASSE - FRANZENSBRÜCKE SIND DARAUF ABZUSTIMMEN.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH FREIRAUM ERHOLUNGSRaUM (GENERELLES LEITBILD DER ERHOLUNGSNUTZUNG)

5.2

RADWEGE

Wie bereits vorher erwähnt, ist die Erschließung des Erholungsraumes durch einen Radweg entlang des Flusses für die Erholungsnutzung von wesentlicher Bedeutung.

Lage des Radweges:

- Linkes Ufer im Bereich zwischen Josef von Schemmerl Brücke und Döblinger Steg:
Die Lage des Radweges ist im Abschnitt zwischen Knoten Nussdorf und Josef von Schemmerl Brücke unter Heranziehung des seitlich der Straße liegenden Banketts möglich.
- Über den Döblinger Steg erfolgt ein Uferwechsel des Radweges. Hierzu ist es notwendig, Rampen anzurichten.
- Rechtes Ufer vom Döblinger Steg bis zur Aspernbrücke:
Hier wird das relativ schwächer benützte (Exposition) Ufer für einen Radfahrweg ausgenutzt.
- Über die bestehende Rampenanlage bei der Urania erfolgt wiederum ein Wechsel über die Aspernbrücke zum linken Ufer

Über die Laufbergergasse bzw. Rotundenallee ist der Prater als Grosserholungsgebiet erreichbar.

- Unterhalb der Wienflusseinmündung ist die Anlage eines Radweges am rechten Ufer aufgrund der bestehenden resp. geplanten Erweiterung (Unterführung Franzensbrücke) nicht möglich (siehe 6.12, 6.11, + 6.14.).

Bei einer Ausführung der neuen Uraniabrücke (heutiges Projekt) könnte eine Möglichkeit der kontinuierlichen Wegführung darin bestehen, dass über der Wienflusseinmündung ein Fußgänger/Radwegsteg auf der Höhe des Vorkais (nicht hochwassersicher) zum Hermannpark geführt wird. Allerdings müsste die Verkehrslösung bei der Franzensbrücke/S-Bahnbrücke mindestens die Radwegführung ermöglichen.

Ab Custozzagasse führt ein Radweg am rechten Ufer bis in den Bereich der Stadionbrücke und erschließt im weiteren die Zufahrt zum Prater. Später könnte eine Möglichkeit darin bestehen, dass ein Fußgängersteg die vorhandene Fähre ersetzt, um so über eine Unterführung bzw. einen ampelgeregelten Zebrastreifen bei der Schüttelstrasse zum Prater zu gelangen (6.15).

Die Verflechtung des Radweges mit dem angrenzenden Baugebiet erfolgt gemäß der im Plan 8.7 dargestellten Straßen, in denen eine Sperre bzw. Reduktion des fliessenden Fahrverkehrs zu Gunsten der Fußgeher/Radfahrer erfolgen soll.

Generell gibt es für eine kontinuierliche (und attraktive) Führung eines Rad- und Fussweges vier Problembezirke:

1. Engstelle bei Nussdorf (problematisch durch Bestand und Strassendetailprojekt)
2. "Obere" Brigittenauer Lände (Bestand)
3. Projektierte Uraniabrücke, linkes Ufer (Strassendetailprojekt)
4. Franzens- und Schnellbahnbrücke, rechtes Ufer (Bestand und Strassendetailprojekt)

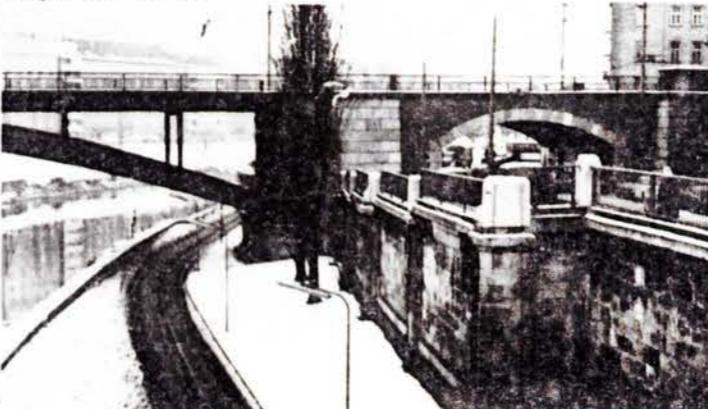
Die 3 bestehenden Engstellen:



Engstelle Nussdorf (Bestand)



Engstelle Brigittenauer Lände



Engstelle Franzens-Brücke, S-Bahn-Brücke

Für die Hebung des Erholungswertes des Donaukanals durch das Anlegen eines solchen Radweges sprechen folgende Tatsachen:

- Der allgemein erkennbare Trend, in der Freizeit mit dem Fahrrad zu fahren.
- Im Nahbereich wohnen ca. 160.000 Einwohner
- Im Nahbereich liegen Schulen, insbesonders Bundeschulen,
- Die Möglichkeit ist vorhanden, in relativ kurzer Zeit (max. 45 Minuten) die Großerholungsgebiete, getrennt von jedem anderen Fahrverkehr, erreichen zu können.

DIESE RADWEGVERBINDUNG KÖNNTE DEN CHARAKTER EINES DEMONSTRATIONSPROJEKTES HABEN (IN ANLEHNUNG AN DAS KONZEPT DER MA 18) UND ALS VERBINDENDE ACHSE DIE ENTWICKLUNG VON RADWEGNETZEN IN DEN ANGRENZENDEN GEBIETEN FÖRDERN!

Dieses Radwegenetz ist mit Berücksichtigung der Zielpunkte und deren (zeitlicher) Erreichbarkeit im Plan Nr. 8.7 im Anhang dargestellt.

Die einzelnen Massnahmen in jedem Teilbereich sind im Abschnitt 6 "Detailmassnahmen innerhalb der Teilgebiete" dargestellt.

ZUR DURCHFÜHRUNG DIESES KONZEPTEs IST UNBEDINGT DIE ERHALTUNG DER DURCHGÄNGIGKEIT IM GESAMTEN UFER- UND VORKAIBEREICH ERFORDERLICH.
DIE STRASSENPROJEKTE URANIABRÜCKE UND DAMPSCHIFFSTRASSE - FRANZENSBRÜCKE SIND DARAUF ABZUSTIMMEN.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH FREIRAUM ERHOLUNGSRAUM (GENERELLES LEITBILD DER ERHOLUNGSNUTZUNG)

5.2

GESTALTUNG DER AUFENTHALTSBEREICHE

Neben dem "Sich Bewegen" kommt dem "Verweilen" am Donaukanal grosse Bedeutung zu. Auch kann es sich um ein kurzfristiges Verweilen, als auch um einen längeren Aufenthalt kontemplativer bzw. aktiver Natur handeln. Neben dem Aufenthalt auf vorhandenen oder neu errichteten Sitzplätzen, ist das einfache Lagern auf den Böschungen nicht unattraktiv (z.B. Brüggenauer Lände).

Die Gestaltung der Aufenthaltsbereiche hat dabei sehr spezifisch und der jeweiligen Situation entsprechend zu erfolgen. Insbesonders ist die Exposition des Ufers von Bedeutung. Generell ist das linke Ufer des Donaukanals stärker besonnt - dementsprechend erfolgt die Nutzung zu Zeiten kühlerer Temperatur, d.h. wenn die Wärme der Sonne als angenehm empfunden wird. Hingegen ist das rechte Ufer stärker beschattet und wird bei Hitzetagen bevorzugt. Andererseits bleibt hier im Winter der Schnee länger liegen. Die Rampen von den Brücken dienen heute schon den Kindern als Rodelstrecke (siehe auch 4.4). Zur Zeit befinden sich alle Sitzplätze und Wege etwas weit vom Ufer weg. Generell würde es eine Bereicherung darstellen, einen stärkeren Kontakt zum Wasser herzustellen, indem abschnittsweise Wege und Plätze am Ufer geschaffen werden. Durch eine Reihe von Massnahmen und Einrichtungen kann das "Verweilen" bzw. der Aufenthalt am Donaukanal begünstigt und provoziert werden. (Hinzuweisen ist aber, dass alle Massnahmen konzeptionell aufeinander abgestimmt werden - unreflektierte Einzelmaßnahmen finden kein Verständnis).

Belagsarten und deren Funktionen:

Durch unterschiedliche Belagsarten (Strukturen) resp. geringe Höhenunterschiede, können für die einzelnen Funktionen (Spiel, Promenade, Verweilen) resp. für verschiedene Bevölkerungsgruppen (Mütter, Kleinkinder, Pensionisten) entsprechende Differenzierungen und Abgrenzungen erreicht werden:

- Rauhe, grob strukturierte Oberfläche (z.B. Granit) verhindert das Radfahren, Spielen; schützt oder begünstigt das Verweilen auf Sitzplätzen.
- Glatte Oberfläche z.B. Gussasphalt ermöglichen spontane Spiele (Rollschuhfahren, im Winter Schleifen, Aufmalen von Hüpfspielen etc.).
- Griffige, ebene Oberfläche (z.B. Bitukies) gibt für den Fußgänger Sicherheit.

Geringe Höhenunterschiede (1 - 3 Stufenhöhen) tiefer oder höher zum "Normalterrain" verstärken die Kleinräumigkeit und ermöglichen eine Abgrenzung von z.B. Bereichen für Mutter/Kleinkind resp. Spielflächen.

Die Ausrichtung von Bereichen auf spezifische Bevölkerungsgruppen ist dann notwendig, wenn ein relativ hohes Mass an Schutzbedürfnis gegeben ist (z.B. genügend Schatten, Überschneidung von Funktionen etc.).

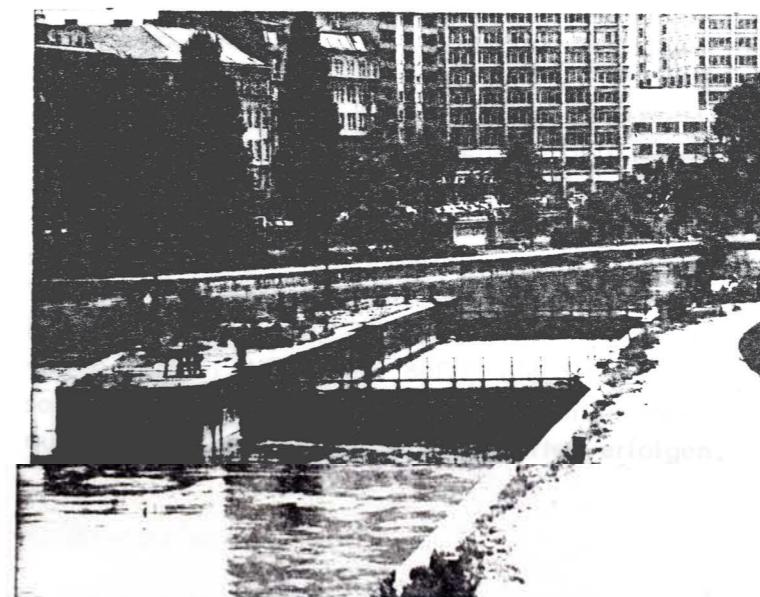
WASSERZUGÄNGLICHKEIT

Um die Zugänglichkeit zum Wasser zu erhöhen, sollte - wo möglich - ein zusätzlicher Weg über der Berme angelegt werden. Weitere Massnahmen zu diesem Zweck sind Terrassierungen, Abtrep-pungen, Stufen.

Auch an den Einsatz von Pontons oder eines Schwimmdecks könnte (bei besserer Wasserqualität) gedacht werden.

In diesem Sinn sollte auch die heute funktionslose Schleusenanlage bei der U-Bahnstation Schottenring genutzt und gestaltet werden.

Ob zu einem späteren Zeitpunkt (Wasserqualität) wieder schwimmende Strombäder mit eigenem Bekken (ähnlich wie in Paris) eingesetzt werden sollten (Konkurrenz zu vorhandenen Bädern, wie z.B. Dianabad), müsste zu diesem späteren Zeitpunkt entschieden werden, ebenso wie das Anlegen von Planschbereichen für Kinder.



Schleusenanlage b. Schützenhaus

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH FREIRAUM

5.2

SPIEL- UND SPORTEINRICHTUNGEN

Folgende Erholungseinrichtungen können in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Bereiche in Erwägung gezogen werden:

- o Fitnessgeräte wie Reck, Sprossenwand, Böcke, Kletterstangen, Leitern in Verbindung mit Laufen (Fitnessparcour). Insbesonders im Bereich zum Prater bzw. zur Kuchelau.
- o Ballspielplätze für Federball, Volleyball, Basketball, Tischtennis.
- o Kinderspielgeräte wie Malwände, Rutschen, Balancestangen etc.
- o Kioske, Cafes, "schwimmende" Restaurants, Regenschutzunterstände, Wetterhäuschen, Pegel.
- o Kartenspieltische, Bocciabahn; sowie bei Betreuung Bodenschach, Mühle, Kegelbahn.
- o Im Winter u.U. Eisbahn (Eisschiessen)

In begrenzter Form (Ausnützung des Geländes bzw. Reliefs, Ausnützung der Exposition) ist am Donaukanal das Anlegen von kleinräumigen Spielplätzen möglich. Die mit durchschnittlich 20,0 m geringe Breite des Vorkais sowie die Steilheit der Böschungen verhindern das Anlegen von "richtigen" Sportanlagen und grossen Spielplätzen.

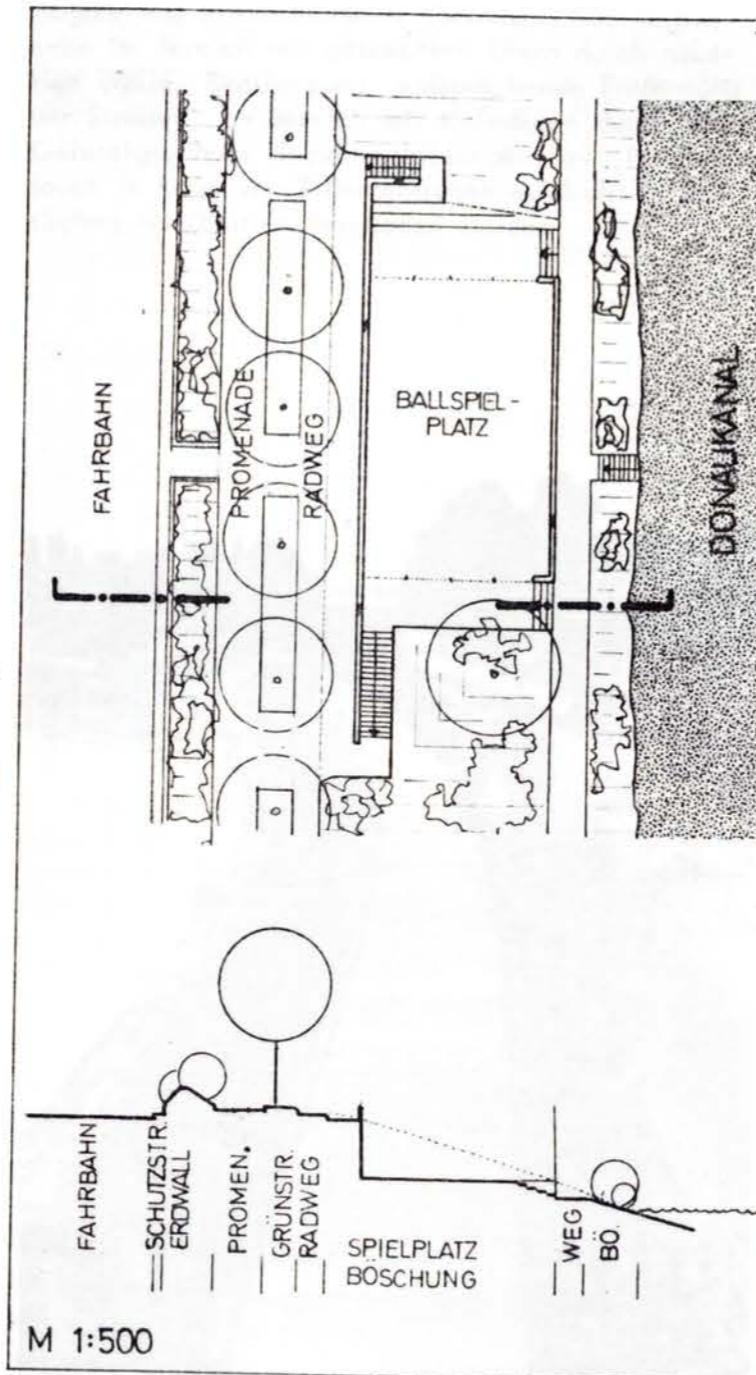
Dennoch kann bei Vorkaierweiterungen sowie bei flachen Böschungen durch Anlegen von Nischen, Abtreppungen, Einschnitten in die Böschungen das Gelände für Spiel-(Sport)einrichtungen nutzbar gemacht werden.

Ebenso sollten die Möglichkeiten zum Angeln weiterhin gegeben sein, das "Rodeln" auf den Rampen sollte im Winter ebenfalls erlaubt sein.

Erläuterung zu Spielplätzen:

Prinzipiell möglich bei:

- o Flachen Böschungen: (Brigittenauer Lände bei Friedensbrücke, Weissgerber Lände, Schüttelufer unterhalb Rotundenbrücke) durch Anlegen von Nischen, Abtreppungen, Einschnitten in den Böschungen;
- o Vorkaierweiterungen: (Kaiserbadschleuse - Nutzung der funktionslos gewordenen Schleusenanlage-, bei der Mündung des Schottenrings, Hermannpark bei Wienflusseinfüllung, Praterufer zwischen Fruchtgasse und Franzensbrücke); Bei bestehenden grösseren Grünflächen: (Wettsteinpark, Wilhelm Kienzl Park);
- o Bei freierwerdenden Flächen: (Erdberger Lände, oberhalb Stadionbrücke);



Vorschlag Spielplatz in Böschungseinschnitt

INFRASTRUKTUR, FOLGEEINRICHTUNGEN

Beleuchtung:

Im zentralen Abschnitt des Donaukanals ist die Beleuchtung langfristig auf das gesamte Gestaltungskonzept dieses Bereiches abzustimmen (siehe auch Massnahmen/Stadtbild).

Langfristig ist, zumindest im Bereich mit geschlossener Bebauung ("städtischer Bereich") eine Umstellung auf Kugelkadelaber oder "Maioglöckchen-typen" wünschenswert. Bei den bestehenden Leuchten ist zumindest eine Änderung der Farbgebung (derzeit eierschalifarben) anzustreben.

Trinkwasser:

Eine Erweiterung der Entnahmemöglichkeiten von Trinkwasser (Trinkbrunnen in einfachster Form) ist anzustreben.

WC Anlagen:

Zusätzliche WC Anlagen scheinen sinnvoll, sie könnten besonders gut in Räumlichkeiten unter auskragenden Strassenbereichen und vor allem in Stiegenräumlichkeiten bei Brücken untergebracht werden. Besonders im Zusammenhang mit einem möglichen Bau des Hauptsammelentlastungskanals am rechten Donaukanalufer erscheint der Bau solcher Anlagen leicht möglich. Ausführung und Wartung müssten natürlich auf die (entlegene) Lage Rücksicht nehmen (ähnlich dem neuen Typ von Autobahn WC in der BRD), die Situierung sollte nur an einigermassen von Passanten frequentierten und kontrollierbaren Orten erfolgen.

Versorgungseinrichtungen:

Gastronomische Betriebe könnten besonders gut die Leerräume bei Brücken oder unter auskragenden Strassen nutzen. Die Galeriefelder der U-Bahn könnten dabei ähnlich genutzt und gestaltet werden, wie dies Otto Wagner für die Viaduktträumlichkeiten der Stadtbahn hochstrecke vorgesehen hatte.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH FREIRAUM

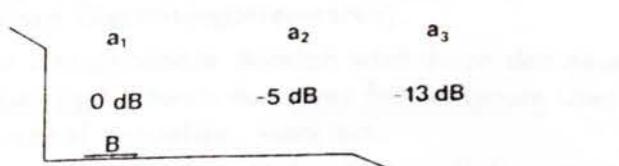
5.2

EMISSIONSSCHUTZ

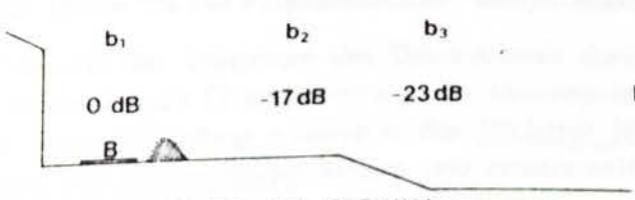
Heute ist eine zunehmende Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber einer Beeinträchtigung durch Verkehrslärm festzustellen. Da derzeit die für ein Wohngebiet vertretbaren Lärmpegelwerte (Dauerpegel) bereits um 10 - 20 dB überschritten werden, sind Schallschutzmassnahmen sowohl für die Erholungs- als auch für die Wohngebiete unerlässlich.

Dabei sind folgende Massnahmen denkbar:

- o Abrücken der Strasse von der Bebauung und Anlegen von bepflanzten "Pufferzonen" (bewirkt vor allem eine Abnahme der Erschütterungen bzw. des Körperschalls)
- o Erdwälle: Bewirken Schutz des Uferbereiches und können eine Verminderung des Schallpegels bis zu 17 dB bringen. Eine Begrünung ist zweckmäßig, um Reflexionen und damit eine Minderung des Schallschutzes zu verhindern. Wirksame Höhe ab 1,0 m, ideal 2,5 m. Sind auch für die Wohnbebauung am anderen Ufer wirksam.
- o Bepflanzung: Wird in ihrer Wirkung oft überschätzt und ist eher psychologisch wirksam. Allerdings kann eine dichte (belaubte) Baumreihe vor der Bebauung eine Schallminderung für den Erdgeschossbereich um 2 dB, für höhere Stockwerke bis zu 6 dB bringen. Hecken haben praktisch nur optische Wirkung; eine dichte, 1 m tiefe Hecke bringt nur eine Schallverminderung um 1,3 dB.
- Allerdings wirkt Begrünung (Rasen, Sträucher) durch Bodenabsorption immer schallmindernd ($0,05 \text{ dB/m}$).
- o Bauliche Massnahmen: Sind vor allem Massnahmen an Fenstern (Mehrfachverglasung, schallgedämpfte Belüftung).



BEGLEITSTRASSE OHNE SCHUTZMASSNAHMEN



BEGLEITSTRASSE MIT ERDWALL

Eine Beeinträchtigung des Erholungsbereiches durch Abgase und Strassenschmutz (besonders bei Regen) kann im Bereich mit geböschten Ufern durch niedrige Wälle, Bepflanzung, entsprechende Entfernung der Strassen, im Bereich mit Kaimauern durch breite Gehsteige, hohe Sockelausbildungen bzw. Brüstungen (auch in Form von Pflanzentrögen möglich) in kritischen Abschnitten vermieden werden.



Briettenauer Lände, erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsnutzung

WASSERQUALITÄT

Da von der MA 30 für den Bau des Entlastungskanals eine Bauzeit von 10 - 12 Jahren veranschlagt wird und ein Baubeginn vor 1985 unwahrscheinlich ist, kann der Donaukanal frühestens 1995 besseres Wasser führen. Allerdings besteht auch dann immer noch

Allerdings besteht auch dann immer noch die prinzipielle Möglichkeit des Übertretens von Abwässern in den Kanal, doch dürfte dies nur bei sehr starken Niederschlägen und somit in stark verdünnter Form der Fall sein.

Ausserdem ist zu erwarten, dass auch das Donauwasser selbst nach dem Vollausbau der Staustufen bzw. Fertigstellung der Kläranlagen besonders in Krems und Klosterneuburg, besser wird und damit dem Donaukanal besseres Wasser zugeführt wird.

Da die schlechte Wasserqualität ein negatives Vorstellungsbild in der Bevölkerung bewirkt und die Nutzung des Donaukanals für Erholungszwecke stark beeinträchtigt ist (Schiffahrt und Angelsport beeinträchtigt, Wasserzugänglichkeit nur bedingt empfehlenswert, von schwimmendem Strandbad - auch mit eigenem Wasserbecken- abzuraten), außerdem die Gefahr eines biologischen "Umkippens" besteht, wird empfohlen, dem Bau der Entlastungskanäle Vorrang einzuräumen.

SCHIFFFAHRT

Die derzeit noch bestehenden 3 Fähren sollten erhalten werden, sie bereichern den "Erlebnisraum" Donaukanal. Ein Ersatz durch Fußgängerstege (bei Station Rossauer Lände, auf Höhe Haidingerstraße) sollte erst dann vorgenommen werden, wenn kein Pächter zu ihrem Betrieb gefunden werden kann.

Eine Erweiterung der Schiffahrtsmöglichkeiten ist in jeder Weise zu fördern; es sind das "Hereinführen" von Liniendiensten in die Stadt bei Ausbau der Anlegestelle oder zusätzliche Anlegestellen denkbar. Auch der Einsatz von Restaurant- oder Museums-schiffen mit wechselndem Standort könnten in Erwägung gezogen werden.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD

5.3

STÄDTEBAULICHE ASPEKTE

Der Donaukanalraum, der durch U-Bahn Bau, den künftigen Doppelring rund um die Innenstadt, den Anschluss an Flughafenautobahn, Südosttangente und Donauuferautobahn, durch die Überbauung F.J.Bf zu einer der bedeutendsten städtischen Regionen Wiens wird, soll dieser Bedeutung gemäss wieder als repräsentativer urbaner Freiraum gestaltet werden.

Die Gestaltung dieses Raumes soll qualitativ an die großzügige Ausgestaltung der Jahrhundertwende anschliessen.

Dazu sind in erster Linie zwei Massnahmengruppen notwendig:

Die bisher nur unwesentlich beeinflussbare Strassenverkehrsplanung mit allen Begleitmassnahmen muss sich stärker den städtebaulichen Gegebenheiten unterordnen und darf nicht nur von einem verkehrstechnisch - funktionellen Standpunkt aus beurteilt werden. Vordringliches Ziel darf nicht die maximale Leistungsfähigkeit der Strasse sein, sondern eine optimale Stadtatmosphäre ; und

Künftige Hochbauten sollen mit vermehrter Rücksicht auf Stadtgrundriss (Flussverlauf, Achsen, Konzentrationspunkte) und Sichtbeziehungen situiert und projektiert werden.

Mit begleitenden Gestaltungsmassnahmen (Möblierung, Grüngestaltung) soll eine deutliche Trennung der äusseren Donaukanalbereiche, in denen die Begleitstrassen Schnellstrassencharakter haben und den städtischen bzw. innerstädtischen Bereichen mit urbaner Atmosphäre erzielt werden.

Der bisher „offene“ Ring soll durch einen ähnlich hochwertig gestalteten Bereich am Kai geschlossen werden (repräsentative Möblierung mit gleichen oder ähnlichen Gestaltungselementen).

Dieser letztgenannte Bereich wird durch den neuen „Doppelring“, durch den zwei Brückenpaare über den Donaukanal entstehen, markiert.

Eine Fortsetzung in ähnlicher Form soll flussabwärts bis zur Franzensbrücke, flussaufwärts entlang der Rossauer Lände bis zur Friedensbrücke anschliessen.

Zugleich soll der Langraum des Donaukanals durch eine entsprechende Grüngestaltung als übergeordnete lineare Grünverbindung einerseits das Rückgrat für ein Netz von Grünstrassen bilden und andererseits eine Verbindung zu den grossen Grünräumen Wienerwald und Prater herstellen.

Die Gliederung in einen urbanen Bereich (mit einer Steigerung in einem innerstädtischen Bereich) und Übergangs- bzw. landschaftsbezogene Bereiche sollte bei Gestaltung der Flussufer, Bebauung, Verkehrsplanung, Brückengestaltung, Stadtmöblierung und Grüngestaltung berücksichtigt werden.

Die Gestaltungsmassnahmen im einzelnen :

UFERGESTALTUNG

Das System Böschungen in den äusseren Bereichen - Kaimauern im zentralen Bereich ist vorgegeben und kann schon aus Kostengründen nicht wesentlich verändert werden.

Böschungen:

In den städtischen Bereichen soll eine gewisse Terrassierung der Böschungen, begleitet von entsprechender Grüngestaltung vorgenommen werden, um die Erlebbarkeit des Raumes durch zusätzliche Wege zu erhöhen.

Detaillierte Aussagen zur Gestaltung dieser Wege, dem Anlegen von Spiel- und Ruhebereichen: siehe Abschnitt 5.2, ab Seite 54. Flache und naturnahe Böschungsbereiche sollen nicht verändert werden.

Kaimauern:

Es gibt drei Stellen, an denen eine Verlängerung bzw. das Neuanlegen von Kai- und Vorkaimauern sinnvoll erscheint, und zwar

1. Verlängerung der Kai- und Vorkaimauern von der Augartenbrücke flussaufwärts bis zur geplanten Rossauerbrücke. Diese Verlängerung könnte sowohl mit dem Bau des HS-Kanals am rechten Ufer, als auch mit der Ausbildung der Pfeilerfundamente und Brückenköpfe der neuen Brücke, sowie mit der bestehenden Stützmauer am linken Ufer gekoppelt werden.

Diese beiden Brücken, die eine Funktionseinheit bilden, sollen auch als gestalterische Einheit ausgebildet werden. Der hochwertig gestaltete Bereich der die Schließung der Ringstrasse ermöglichen soll, soll sich somit von dieser neuen Brücke bis zur Wienflussmündung erstrecken. Er soll in ähnlicher Form bis zur Franzensbrücke weitergeführt werden.

2. Beim Bau der neuen Uranibrücke ist sowohl am rechten Ufer (Wendebecken) als auch am linken Ufer (Auskragung) ein Wiederherstellen der Kai- und Vorkaimauern erforderlich, um den Gesamteindruck der Kaianlagen zu erhalten.

3. Auch beim Bau der neuen U-Bahnstation auf Höhe Überbauung FJ-Bahnhof, die weit in die Böschung einschneiden wird, könnte im Zusammenhang mit dem Bau des Fussgängersteges, des HS-Kanals und der Weiterführung der U 6 die Ausbildung einer Kai- und Vorkaimauer vorgesehen werden. Dadurch würde auch Platz für alle Fusswegrelationen, für Radweg, für Kanal und Fernwärmekanal sowie für Begrünungsmassnahmen geschaffen werden.

Im Bereich der ehemaligen Kaiserbadschleuse, die aber als Unikum prinzipiell erhaltenswert ist, könnte im Zusammenhang mit dem Bau des HS-Kanals ein Vorrücken der Vorkaimauer in Richtung Fluss erfolgen, um die durch den U-Bahnbau entstandene Engstelle zu beseitigen.

Materialien:

Es sollen die gleichen Materialien wie bei der bestehenden Kaimauer verwendet werden.

Event. könnte die Vorkaimauer in abgetreppter Form oder als gepflasterte Steilböschung (z.B. zwischen zwei senkrecht abfallenden Brückenköpfen) ähnlich den Seinekais in Paris ausgebildet werden.

Bei der Vorkaimauer ist auch eine Verkleidung mit künstlichem Sandstein ähnlich der neuen U-Bahn-Galerie denkbar.

Bei der Pfeiler- und Geländerausbildung sollte die Gestaltung formal an die bisher verwendeten Typen anschliessen.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD

BEBAUUNG, STADTGRUNDRISS:

Die neuen Baulinien verbessern die heute unbefriedigenden Situationen. Nur im Bereich oberhalb der Franzensbrücke am linken Ufer wird der Flussraum etwas zu stark aufgeweitet.

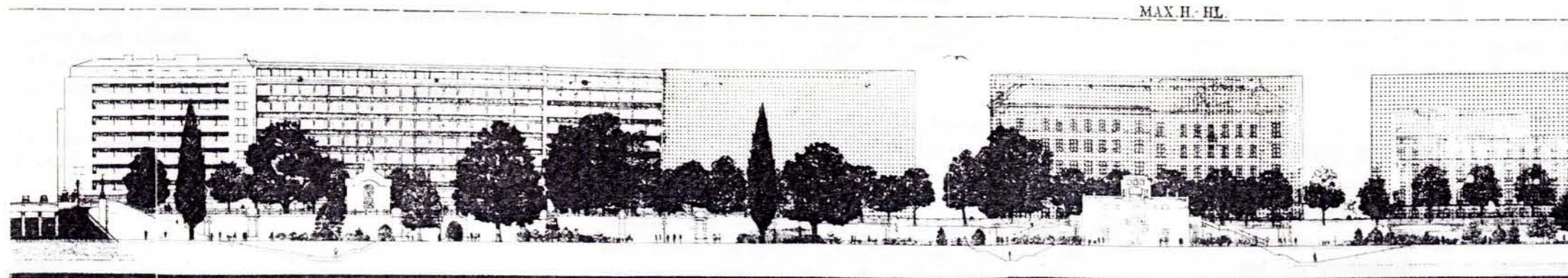
Da vor allem an der Oberen Donaustrasse und an der Dampfschiffstrasse/Weissgerber Lände die Bausubstanz noch relativ gut ist, kann mit einer bal- digen Realisierung der neuen Baulinien in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden (beim Strassenbau und bei der Gestaltung sind daher Zwischenlösungen erforderlich).

Im Prinzip sollte das dem Verlauf der Flusskrümmungen folgende orthogonale System von Längs- und Querrichtung das Grundgerüst für alle baulichen Massnahmen am Donaukanal bleiben. Im städtischen Bereich mit geschlossener Bebauung soll die bestehende Stadtkante - soweit noch möglich - erhalten werden. Zum Donaukanal soll eine zwar differenzierte, aber im wesentlichen geschlossene Raumkante ausgebildet werden, ebenso zum Wienfluss bei der Mündung des Wientales in den Donaukanal.

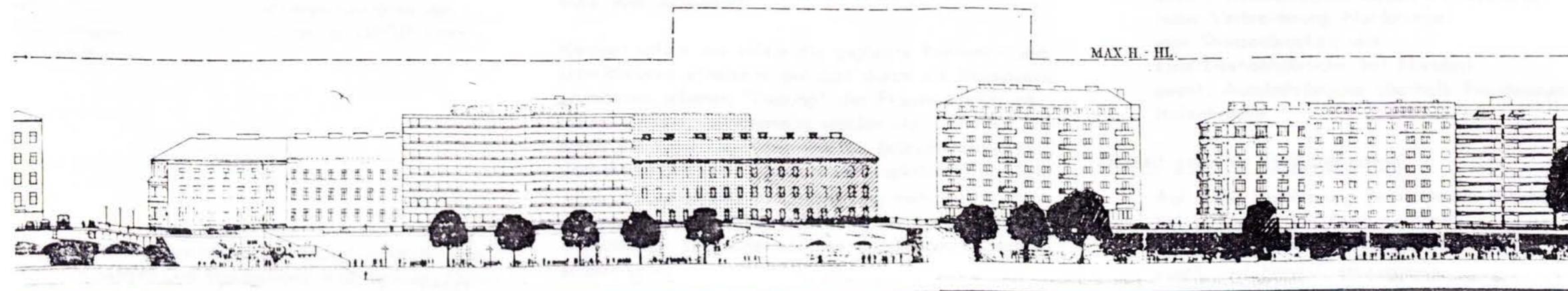
Die Höhenentwicklung soll Rücksicht auf mögliche Verdichtungen und Akzente in den Kernbereichen der anliegenden Bezirke nehmen. Diese sollten nicht durch zu hohe Fassaden am Donaukanal abgedeckt werden. Die Situierung von Punkthäusern und besonderen Akzenten soll unter Berücksichtigung des Stadtgrundrisses erfolgen. So sind derartige Konzentrationen z.B. an Brückenköpfen und an Querachsen durchaus möglich, wo sie als Orientierungs- und Markierungspunkte fungieren und den Raum gliedern, während sie ansonsten das Stadtbild "zerreissen" und zu Desorientiertheit führen.

Charakteristische Bauten:

sollten nach Möglichkeit als Orientierungs- und Identifikationsobjekte, als "bauliche Individuen" erhalten werden.



Ansicht linkes Ufer bei Schützenhaus



Ansicht linkes Ufer bei Tempelgasse (Uraniabrücke)

Massnahmen in den einzelnen Bereichen :

Städtischer Bereich:

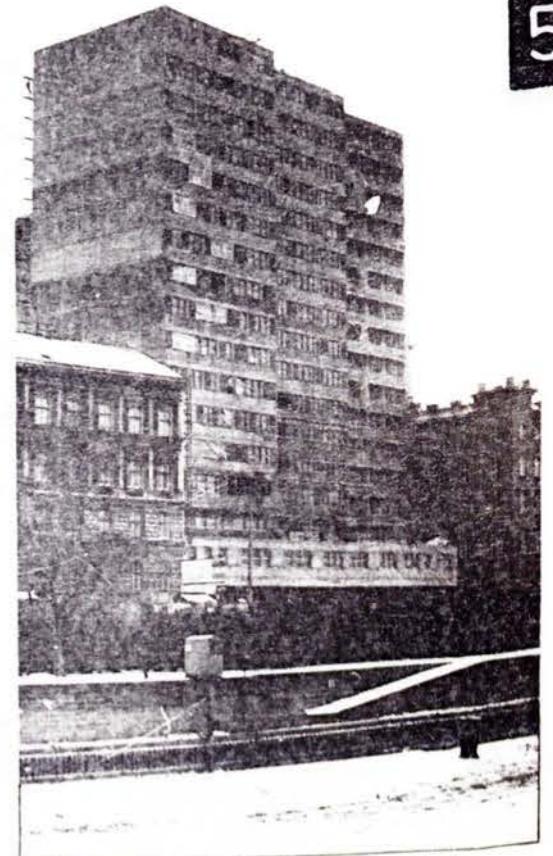
Geschlossene Bebauung, "urbane Strassengestaltung", urbane Grüngestaltung (Alleen und Baumreihen)

Innerstädtischer Bereich:

Zusätzlich Fussgängerbeleuchtung, Bodengestaltung, spezifische Möblierung (Telefonzellen, Bänke, Papierkörbe, Geländer usw.), Strassenbeleuchtung wie Ringstrasse, zusätzlich spezifische Fussgängerbeleuchtung am Kai und (beidseitig) am Vorkai, sowie an den Rampen und Abgängen.

Übergangs- und landschaftsbezogene Bereiche:

Verstärkte Bepflanzung der Flussufer, verstärkte landschaftliche Einbindung der Straßen, Unterbrechung der Bebauung durch "Grünzungen" quer zum Fluss, Erhalten der optischen Wirkung der Landschaftssilhouetten.



negatives Beispiel Rechnungshof

Die Massnahmen sind in den Plänen "Leitbild Stadtgestaltung" auf Seite 64 und im Plan "Vegetationsleitbild" im Anhang dargestellt.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD

5.3

VERKEHRSBAUTEN

Siehe auch 5.1 ab Seite 52 !

Strassenbauten :

Unterschiedliche Gestaltung in den äusseren und den urbanen Stadtbereichen ist erforderlich, das heisst, im städtischen und innerstädtischen Bereich Abstimmung der Strassenbreite und Verkehrsflächen auf die Proportionen der Bebauung und Gehsteige, verstärkte Anpassung der Strassenachsen an Bebauung und Flussverlauf (kleiner Radien, kleinere Abbiegeradien), Gliederung des Strassenraumes z.B. durch Baumreihen, andere Beleuchtung und Wegweiser als in den äusseren Bereichen, Situierung von Masten und Signalanlagen mit Abstimmung auf Bebauung und Sichtbeziehungen, Vermeidung von Verkehrsgrün in Form von Restgrünflächen, Vermeidung von Böschungen, von Überkopfwegweisern und Signalbrücken, Vermeidung von Leitschienen.

Verstärkte Anordnung von Baumreihen (z.B. in Parkspuren) an
Brigittenauer Lände, Unterer Donaustrasse, Schüttel, Spittelauer Lände.
Beibehaltung der Promenade Rossauer Lände, Ausgestaltung der Weissgerber Lände in ähnlicher Form.

In Übergangsbereichen verstärkte landschaftliche Einbindung der Strassen.

U-Bahn Bauten:

Sollten an die bisher angewendeten Gestaltungsgrundsätze (Fortführung der Gestaltungsprinzipien von Otto Wagner bzw. neue Gestaltung U4/U1) anschliessen.

Die konkreten Einzelmaßnahmen sind in Abschnitt 6 "Detailaussagen und Massnahmen innerhalb der Teilgebiete" angeführt.

BRÜCKEN:

Neue Brücken im Donaukanalraum sollten den einzelnen Bereichen gemäss unterschiedlich gestaltet werden.

So sollte in den inneren, "städtischen" Bereichen des Donaukanalraumes eine "kristalline", aus der Bebauung bzw. Ufergestaltung herausmodellierte Form der Brücken angestrebt werden. Diese Brücken sollten mit ausgeprägten Brückenköpfen ausgebildet werden. Die Gestaltung sollte auf Unverwechselbarkeit und Identifizierungsmöglichkeit abgestimmt sein. Dies könnte durch entsprechende Konstruktions- und Materialwahl, durch entsprechende Ausbildung der Brückenköpfe, Form der Geländer, Brückennästen, abgestimmte Beleuchtung, Farbgebung erreicht werden. Auch eine Kombination mit reinen Gestaltungselementen (Plastik) ist denkbar.

Wegen der relativ dichten Folge der Brücken in diesem Bereich, sollte vor allem ein-heute zunehmend-uniformes Aussehen vermieden werden.

Verkehrsleit- und -signaleinrichtungen, Strassenbeleuchtung und El.Einrichtungen (Strassenbahn) sollen auf das Erscheinungsbild der Brücke abgestimmt sein. Die Brücke sollte als eigener Baukörper empfunden werden und nicht nur eine "Strasse über den Fluss" sein.

In den "äusseren" Bereichen des Donaukanalraumes, die optisch durch Landschaftssilhouetten dominieren, soll durch entsprechende Geländemodellierung und Begrünung eine landschaftliche Einbindung der Brücken angestrebt werden. Unverwechselbare Konstruktionen (Beispiel: Ostautobahnbrücke) soll der Vorzug gegeben werden. Besonders bei Verkehrsknoten mit zahlreichen Brücken (Knoten Nussdorf) wäre dies wesentlich.

Konkret sollen vor allem die geplante Rossauer- und Uraniabrücke einerseits der dort durch die Kaimauern gegebenen urbanen "Fassung" des Flusses gemäss gestaltet werden, andererseits werden sie - bedingt durch die nahe Lage der anderen Brücken und die Verkehrsfunktionen - optisch und funktionell als Teil eines Brückenpaars in Erscheinung treten. Die Konstruktion und Gestaltung sollte daher auf den jeweils bestehenden Teil eines solchen Brückenpaars abgestimmt sein.

Die Uraniabrücke, die direkt an die historisch und künstlerisch wertvolle Radetzkybrücke anschliessen wird, sollte vorzugsweise als Stahlkonstruktion vorgesehen werden. Der Anschluss an die Radetzkybrücke und - am anderen Ufer - an die Kaianlagen müsste sensibel gestaltet werden.

Die Rossauerbrücke sollte optisch in die Kaianlagen, die derzeit bei der Augartenbrücke enden, integriert werden.

Fussgängerstege :

Die konstruktive Ausbildung der Fussgängerstege sollte einem additiven System entsprechen, da an verschiedene Ausbaustufen gedacht werden muss. Formal ist bei der Stegplanung die Möglichkeit zu einer Leitbildentwicklung gegeben, die in ihrer einheitlichen Ausgestaltung ein zusätzliches Fussgängersystem signalisieren könnte.

Aus klimatischen Gründen könnte der Steg eventuell verglast sein und dürfte aus aerodynamischen Gründen nicht mehr als eingeschossig sein.

An den Endpunkten des Steges sollte womöglich durch einen Systemwechsel (Hausdurchgang, Passage, Fussgängerbereich) eine Weiterführung ermöglicht werden.

Derzeit geplante Brücken:

Rossauer Brücke oberhalb Augartenbrücke
Uraniabrücke unterhalb Aspernbrücke (beide Brücken mit den jeweils stärksten Auswirkungen auf das Stadtbild)
event. U-Bahnbrücke oberhalb Friedensbrücke
event. Strassenbrücke neben Gürtelbrücke (oder Verbreiterung Nordbrücke)
vier Strassenbrücken und eine Eisenbahnbrücke bei Nussdorf
event. Autobahnbrücke oberhalb Freudenauer Hafenbrücke

Derzeit geplante Fussgängerstege:

Auf Höhe Überbauung Franz Josefs Bahnhof bei U-Bahnstation Rossauer Lände
event. bei U-Bahnstation Schottenring
event. auf Höhe Custozastraße

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD

5.3

STADTMÖBLERUNG

Strassenbeleuchtung:

Langfristig sollen im Bereich innerhalb der beiden künftigen Brückenpaare Rossauer/Augartenbrücke bzw. Aspern/Uraniabrücke die gleichen Beleuchtungstypen wie am Ring Verwendung finden. Da am Kai bereits Beleuchtungsmaste gesetzt sind, und sowohl am Kai als auch am Ring eine Kombination mit Straßenbahnmasten erforderlich ist, zudem wegen des Baumbestandes eine Vorrücken der Lichtpunkte vor die Mastenflucht erforderlich ist, wäre eine Auslegerform wünschenswert, die sowohl auf historische wie auch auf neue Maste aufsetzbar ist. Eine einheitliche Färbung der Maste in diesem Bereich ist anzustreben.

Eine weitere Differenzierung ist ausserhalb des städtischen Bereiches bzw. ausserhalb der geschlossenen Verbauung möglich, die auch einen Wechsel im Strassensystem (Geschwindigkeit) signalisieren könnte.

In allen übrigen Bereichen ist die Verwendung einer möglichst einheitlichen Type und einheitliche Stellung der Maste anzustreben.

Prinzipiell ist bei der Detailplanung auf bestehende Bauten Rücksicht zu nehmen (Maste nicht in den "Strassenraum" stellen).

Fussgängerbeleuchtung:

Am Franz Josefs Kai ist eine durchgehende Fussgängerbeleuchtung mit Kugelkandelabern vorzusehen. Innerhalb des anfangs erwähnten bzw. des innerstädtischen Bereiches sollte die Vorkaibeleuchtung an beiden Ufern langfristig auf die gleiche Leuchtentype umgestellt werden. Eine Beleuchtung der Rampen bzw. Abgänge wäre wünschenswert, um einen optischen Zusammenhang herzustellen.

In den übrigen Uferbereichen sollte möglichst eine Leuchtentype verwendet werden. Bei einem erforderlichen Erhaltungsanstrich ist eine Farbänderung (z.B. dunkelgrün statt des jetzigen hellgelb) wünschenswert.

Signaleinrichtungen:

Vermeidung von brutal wirkenden Überkopfwegweisern und Signalbrücken im städtischen Bereich. Masten möglichst schlank halten, event. in gleicher Farbe wie Beleuchtungsmast streichen. Hässliche Kombination Beleuchtungsmast - VLSA Ausleger vermeiden.

Geländer:

Langfristig wiederherstellen der O.Wagner Geländer auf den Kaimauern. Stärkere Verwendung des horizontal gegliederten, typischen "Wiener Geländers" (z.B. Heumarkt, U-Bahn Pavillons Karlsplatz).

Telefonzellen:

Im innerstädtischen Bereich den durchsichtigen, gläsernen Telefonzellentyp verwenden.

Papierkörbe:

Gitterkörbe (quadratisch gelochtes Blech) sind gegenüber den Plastikpapierkörben vorzuziehen; event. andere Farbe (Signalfarbe?) möglich.

Bänke:

Im städtischen Bereich O.Wagner Bänke, im Bereich der U-Bahnstationen Gittersitze (Olympia), in Parkbereichen auch Lamellensitzbänke (MA 42 - Parkbank) verwenden.



Orientierungselemente Ringturm, Stephansdom, Rossauer Kaserne

SICHTBEZIEHUNGEN, ORIENTIERUNG:

Die bestehenden, dem Flussverlauf folgenden Raumkanten sollen beibehalten werden. Sie ermöglichen es, die Stadtstruktur und das Stadtbild als Ganzes zu erfassen und somit Orientiertheit zu vermitteln. Der so entstehende Sichtkorridor des Donaukanals soll im wesentlichen freigehalten werden (keine Überbauung, besondere Achtung bei neuen Brücken und Fußgängerstegen).

Die Wege entlang der Kaimauern sollen erhalten bzw. in attraktiver Form wiederhergestellt werden; nur von ihnen aus ist das Erleben des gesamten Raumes möglich.

Sichtbeziehungen zu charakteristischen Bauwerken und Orientierungselementen sollten weder völlig verdeckt noch konkurreniert werden.

Die "Oasen" der abgeschirmten Uferbereiche bei Nussdorf, beim Wettsteinpark und am Vorkai sollten nach Möglichkeit erhalten werden:

Überhöhung der Kaimauern und Dämme belassen. Bei Randlage der Strassen event. Brüstung statt Geländer vorsehen.

Erhaltenswerte Sichtbeziehungen längs der Flussachse:

zur Wienerwaldsilhouette am linken Ufer von Nussdorf bis in den innerstädtischen Bereich, zur Urania am rechten Ufer von Marienbrücke bis Aspernbrücke sowie am linken Ufer von Franzensbrücke bis Aspernbrücke.

Wichtige Achsen quer zum Fluss sollten optisch hervorgehoben und signalisiert werden (z.B. durch entsprechende Ausbildung der Raumkanten, Bepflanzung):

"Rahmung" der Franzensbrückenstr. durch Baumreihen,
Betonung der Achse Wallensteinstr. - Alserbachstr.,
Betonung von Grünentorgasse und Seegasse,
Betonung der Ringstrassenmündungen
Betonung der Wientaleinmündung (Raumkanten),
Betonung Haidingerstrasse,
Betonung Koesslerplatz,
Freihalten der Blickachse vom Schwedenplatz zu Praterstr. - Lassallestr.

Die Massnahmen sind in den Plänen "Leitbild Stadtgestaltung auf Seite 64 und im Plan "Vegetationsleitbild" im Anhang ersichtlich.

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD

5.3

GRÜNGESTALTUNG

GENERELLES LEITBILD DER VEGETATION

Der Donaukanal soll als übergeordnete Verbindung in Form eines linearen Grünraumes die inneren Stadtgebiete mit den grossen Landschafts- und Grünerholungsgebieten Wienerwald und Prater verbinden. Diese "Achse" soll gleichzeitig andere, ansonsten isolierte Grünstrassen verbinden. Dieser Vorschlag entspricht auch weitgehend dem in Ausarbeitung befindlichen Grünkonzept der MA 18.

1. Der zentrale Bereich des Donaukanals – dessen gestalterisches Hauptmerkmal die vorhandenen Kaimauern sind – in dem die Anforderungen (Wuchsform, Raumwirksamkeit) komplementär und auf "einzelne" Pflanzen konzentriert sind.
2. Die peripheren Bereiche im Süden und Norden, wo die Bepflanzung im Zusammenhang mit einer "weicheren" Geländegestaltung (Relief) eine Verknüpfung mit der angrenzenden Grünzone Kahlenberg/Donauauen Klosterneuburg bzw. Prater herstellen kann. Die Dominante stellt die Bepflanzung in einem kombinierten Aufbau, d.h. Baum und Strauch dar.

Die "lebendige" Pflanze in ihren unzähligen Kombinationen lässt sich dabei nicht streng katalogisieren und verteilen. Die Übergänge von urbanen zu peripheren Bereichen sind daher fliessend bzw. greifen ineinander. Für die Bestimmung einzelner Typen sind eine Summe von Faktoren je nach Standort zu berücksichtigen.

ENGERER FLUSSRAUM ("flussorientierter" Bereich)

- Beziehung Ufer - Vegetation:
Die Hauptholzarten sind Weichhölzer, z.B. Salix, Populus, Corylus i.A., im Aufbau von Baum und Strauch. Die Anordnung ist zur Betonung des fliessenden Gewässers linear.
Zur Akzentuierung des gewundenen Verlaufes des Flusses und im Sinne der Erlebbarkeit des Wassers, ist die Anordnung von Bepflanzungen unterbrochen und in der Höhe gestaffelt. Vorgelagert erscheint eine "Seggenbepflanzung" optisch und auch im Sinne der Wasserreinigung sinnvoll. Aufgrund ihrer Vitalität (das natürliche Aufkommen dieser Vegetation ist sehr stark im Oberlauf zu beobachten) ist ein fallweises "Auf-Stock-Setzen" (Zurück-schneiden) erforderlich.
- Beziehung Vorkai - Vegetation:
Zur Erlangung und Unterstützung kleinerräumiger Aufenthaltsbereiche (an Süd/Westhängen und bei exponierten Lagen als Schattenspender) können ein- und mehrstämmige Bäume von Weichholzarten (vor allem Pappel), aber auch von Hartholzarten (z.B. Tilia) als Solitäre- bzw. Gruppenpflanzungen angeordnet werden.

Die Verteilung hat Rücksicht zu nehmen auf die Breite, Lage und "Windung resp. Bewegung" des Flussraumes und soll dessen Verlauf unterstreichen. Für die Erlebbarkeit des Flussraumes von den Kaimauern aus, soll die Bepflanzung Vordergrund schaffen, aber kein Sichthindernis auf langen Strecken sein. Die eindrucksvolle Kaimauer soll nicht abgepflanzt, sondern durch Einzelbäume bereichert werden.

ERWEITERTER FLUSSRAUM ("hinterlandorientierter" Bereich)

- Bepflanzung platzartig gestalteter Bereiche (Plätze)
Gliederung des Raumes (relativ grosse befestigte Flächen) durch ein- und mehrstämmige Bäume und konzentrierte Strauchbeflpflanzung als Solitär- bzw. Gruppenpflanzung. Häufige Anwendung von "aufgesetztem Grün", z.B. Morzinplatz, Schwedenplatz, Franz Josefs-Kai; Station Ringturm.
Aufgrund der vielschichtigen Anforderungen kommt der Pflanzenwahl hohe Bedeutung zu, wobei der Pflegeaufwand hoch ist.
- Bepflanzung parkartig gestalteter Bereiche
Baum- und Strauchbeflpflanzung, sowie Stauden mit einem bestimmten Anteil an Rasenflächen. Beflpflanzung, Erschliessung und Einrichtung erfolgt nach einer jeweiligen Parkkonzeption. Der Pflegeaufwand ist, gemessen an landschaftlicher Beflpflanzung, ebenfalls relativ hoch.
- Allee, Baumreihe
Lineare Baumpflanzung zumeist entlang von Strassen vor der Baulinie oder der Strasse. Bei der Pflanzenwahl ist neben den räumlichen Gesichtspunkten die Standorteigenschaft zu berücksichtigen (verdichteter Boden, Salzstreuung im Winter etc.)
- Landschaftliche Bepflanzung
Kombinierte Baum- Strauchpflanzung und Wiesen, entsprechend dem Standort, abgedämmte Hartholzau bzw. in höher angeschütteten Bereichen (Brückenköpfe) entsprechende Eignung für trockene Pflanzen (Heissländ etc.).
Der Anteil der bestockten, d.h. mit Baum und Strauch bestandenen Flächen, ist überwiegend vorhanden. Der Pflegeaufwand ist gegenüber allen anderen Bepflanzungen am geringsten.

Siehe Plan 8.5
"Vegetationsleitbild"
im Anhang

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTBEREICH STADTBILD - GENERELLES LEITBILD STADTGESTALTUNG

5.3

