



 donaukanal MASTERPLAN

DONAUKANAL

Zielgebiet



IN ZUKUNFT  
**WIEN**

StoDt+Wien

Masterplan  
donaukanal



Der Donaukanal bietet den Wienerinnen und Wienern eine spezielle Form der Erholung: Abgesenkt von der ihn umgebenden Stadt, ermöglicht er Entspannung und Erholung vom Stress des städtischen Alltags. Zusätzlich wirkt sich das Element Wasser besonders positiv auf das persönliche Wohlbefinden aus.

Der Masterplan will dazu beitragen, dass entlang des gesamten Donaukanals ein qualitativ hochwertiger Freizeit- und Erholungsraum entsteht und gleichzeitig die positive Wirkung des Wassers intensiver wahrgenommen werden kann.



Masterplan  
DONAUKANAL



**MASTERPLAN**  
Donaukanal

**Entwicklungsziele**

-  Querungsbau über den Donaukanal
-  Verbesserung der Anbindung an das Hinterland
-  Wasserpassage
-  städtebauliche Entwicklungsfähigkeit
-  Entwicklungskern
-  Bereiche zur Entwicklung eines ganzjährigen Investitionsprojektes
-  angrenzende Zielgebiete
-  urbane Grünzüge



Planungsbüro: Stocklin Stark Wien, MA 41,  
Planungsbüro: Donaukanal Arch. Franz Kramlich 2009  
Gestaltung: Tom Lamm



# L

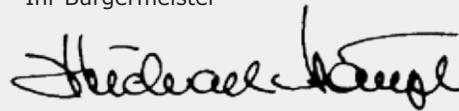
iebe Leserinnen und Leser,

den Menschen gefällt es sichtlich am Wasser! Das sieht man am pulsierenden Leben am Donaukanal mit der lebendigen Gastro-  
szene, mit Plätzen zum Entspannen ebenso wie zum Sporteln. Damit sich die Menschen auch morgen hier wohlfühlen, gibt es jetzt  
den Masterplan Donaukanal. Er bündelt die vielen Aktivitäten am Kanal und gibt den notwendigen Rahmen für eine geordnete  
Entwicklung vor.

Im Masterplan werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Klein- und Mittelbetriebe sollen davon profitieren.  
Die Ankerbelung neuer Projekte am Donaukanal soll einen Beitrag dazu leisten, die wirtschaftliche Kraft unserer Stadt zu erhalten  
und damit Arbeitsplätze nachhaltig zu sichern.

Im Masterplan ist auch festgehalten, wo die Menschen Ruhe und Erholung in der Natur finden können und wo sich Klubs und  
Gastrozone mit oder ohne Sandstrand konzentrieren sollen. Auch für RollstuhlfahrerInnen und Eltern mit Kinderwagen wird es  
Verbesserungen geben. Damit wirklich alle das Flair am Kanal unbeschwert genießen können.

Ihr Bürgermeister



Dr. Michael Häupl



Bürgermeister Dr. Michael Häupl



# D

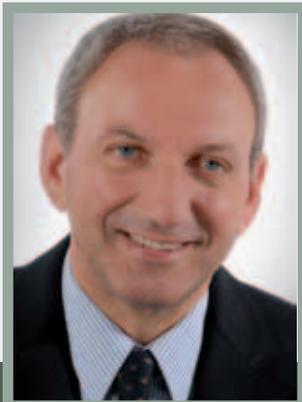
er **Donaukanal**, ein spannender urbaner Raum inmitten Wiens, soll auch weiterhin aktiv gestaltet und weiterentwickelt werden. Mit dem Masterplan Donaukanal wird künftig die Nutzung dieses Raumes genauer festgelegt.

Wesentliche Entwicklungsziele sind dabei die Erweiterung von infrastrukturellen Einrichtungen wie Fuß- und Radwegen, Rampen und Stiegenabgängen, technischer und sanitärer Infrastruktur. Insbesondere die Erreichbarkeit wird laufend optimiert. So wird z.B. im Rahmen des Stationsgebäudes für den Twin City Liner ein barrierefreier Zugang zum Donaukanal geschaffen. Bei der P & R-Anlage Spittelau ist dies bereits Realität.

Im Rahmen des Ausbaus des Wiener Radwegenetzes konnte der Donaukanal noch besser für RadfahrerInnen und FußgängerInnen erschlossen werden. Mit der neuen Brücke „Skywalk“ über die Heiligenstädter Straße zur U-Bahn-Station Spittelau und der Revitalisierung der Stadtbahnbögen, vorbei an der Zaha-Hadid-Anlage, entstand eine großzügige Verbindung zwischen 18. und 19. Bezirk und dem Donaukanal.

Mit der laufenden Verbesserung der Fuß- und Radwege und der Stiegenabgänge, dem neuen Zugang zum Vorkai im 2. Bezirk bei der U-Bahn Station Schottenring und dem 2007 eröffneten Durchgang Löwengasse, der den 3. Bezirk direkt an den Donaukanal anschließt, konnten von Seiten der Stadt Wien weitere wichtige Beiträge zur Erschließung des Donaukanals gesetzt werden. Die im Jahr 2008 errichtete moderne Beleuchtung wird auch dem neuen Image des Donaukanals als Freizeit- und Naherholungsgebiet gerecht.

All diese Maßnahmen beeinflussen die Qualität des Donaukanals entscheidend. Zusammen mit dem Masterplan als Grundlage für zukünftige Entwicklungen machen sie den Donaukanal zu dem, was er in einer modernen Stadt sein soll: Ein attraktiver Naherholungsraum, der den Wünschen und Bedürfnissen der Wienerinnen und Wiener gerecht wird.



Donaukanalkoordinator Dipl.-Ing. Bernhard Engleder

## Inhaltsverzeichnis

Einleitung	
Warum ein Masterplan? .....	11
Ausgangslage	
Geschichte des Donaukanals. Vom Gestern zum Heute .....	15
Der Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) .....	16
Das Zielgebiet Donaukanal im STEP 05 .....	17
Relevante Studien, Konzepte und Erhebungen als Grundlagen für die Erstellung des Masterplans .....	18
Studien und Konzepte .....	18
Bestandserhebungen .....	19
Leitprojekt Kaimauerstrecke .....	20
Gestalterisches und Wasserbauliches Einreichprojekt .....	21
Studie „Wohlfühl- & Freizeitoase Donaukanal“ – Der Donaukanal aus der Sicht der NutzerInnen .....	22
Aktuelle Entwicklungen .....	24
Der Donaukanal als Wirtschaftsstandort .....	25
Der Donaukanal aus ökologischer Sicht .....	26

Gliederung des Donaukanals	
Grundlagen .....	29
Gliederung .....	29
Urbane Mitte .....	30
Oberlauf .....	31
Unterlauf .....	32
Spots .....	33
Ermöglichungsräume .....	33
Das Umland .....	34
Aus der Sicht der Stadtplanung .....	35

## Entwicklungsziele

Generelle Ziele für den gesamten Donaukanal .....	39
Bereichsbezogene Ziele .....	41
Ziele für die „Urbane Mitte“ .....	41
Ziele für den Oberlauf .....	41
Ziele für den Unterlauf .....	42
Ziele für die Spots .....	43
Ziele für die Ermöglichungsräume .....	44
Ziele für das Umland .....	44

Empfehlungen zur Zielerreichung	
Empfehlungen zur Umsetzung der generellen Ziele .....	47
Abschnittsbezogene Empfehlungen zur Zielerreichung .....	55
Empfehlungen für die „Urbane Mitte“ .....	55
Empfehlungen für den Oberlauf .....	58
Empfehlungen für den Unterlauf .....	59
Empfehlungen zur Umsetzung der Ziele für Spots .....	61
Spot Brigittenauer Sporn .....	61
Spot Muthgasse .....	62
Spot Spittelau .....	63
Spot Erdberger Lände .....	64
Spot Gasometer .....	65

Zusammenführung mit den Hauptzielen des STEP 05 .....	67
--	----

## Organisation und Arbeitsprozess

Arbeitsprozess Masterplan .....	72
Zeit- und Aktivitätenplan .....	73
Zuständigkeiten .....	74
Steuerungsgruppe .....	75
MitarbeiterInnen .....	76
Zielgebietssteuerung .....	77



# Warum ein Masterplan?

**D**er Donaukanal ist in seiner gesamten Länge ein wichtiger städtischer Frei- und Erholungsraum für die Wiener Bevölkerung. Als stadtstrukturierendes Orientierungselement ist er im Bewusstsein der WienerInnen fest verankert. Am Donaukanal treffen wie kaum anderswo in Wien Naturräume und Zentrumsfläche, moderne Architektur und Weltkulturerbe, Freizeit und Wirtschaftsleben, pulsierende Kulturszene und Ruhebereiche unmittelbar aufeinander. Dieser Aspekt der Vielfalt ist charakteristisch für den Donaukanal und macht ihn damit auch zu etwas Besonderem.

Im Juni 2007 wurde vom Gemeinderat beschlossen, einen Masterplan für den Donaukanal auszuarbeiten. Im Rahmen des Masterplans sollten neben einer groben Einteilung und Zonierung in Erholungs- und Freizeitbereiche auch Vorschläge hinsichtlich verbesserter Erreichbarkeit und Abbau von Barrieren sowie Verbesserung und Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten erarbeitet werden.

Bei der Erstellung des Masterplans wurde besonders darauf Wert gelegt, den Donaukanal als eigenständigen Landschaftsraum zu erhalten. Das Freizeit- und Naherholungspotenzial sollte ausgeschöpft und durch qualitativ hochwertige Nutzungen ergänzt werden. Damit verbunden ist die Vorstellung, dass der Landschaftsraum Donaukanal eine stärkere Anziehungskraft erhält und zukünftig - sowohl von der Wiener Bevölkerung als auch von BesucherInnen - noch besser genutzt wird.

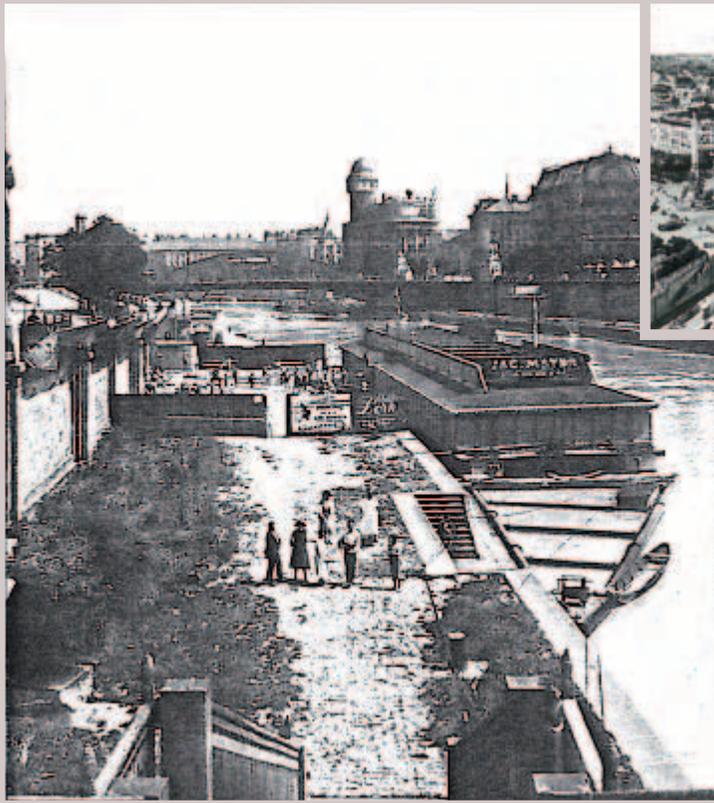
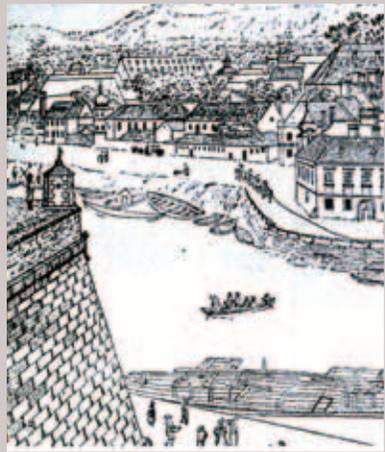
Um sicherzustellen, dass der Masterplan eine richtige Mischung aus stadtgestalterischen Vorschlägen und den Bedürfnissen der Wiener Bevölkerung darstellt, wurde von Anfang an großer Wert auf Kommunikation und Partizipation gelegt. Eingeflossen in den Masterplan sind die Wünsche der NutzerInnen des Donaukanals, die Bedürfnisse und Wünsche der AnrainerInnen sowie die Vorstellungen von PolitikerInnen jener Bezirke, die unmittelbar an den Donaukanal angrenzen.

Letztlich soll der Masterplan dazu beitragen, die bereits bestehende Vielfalt am Donaukanal noch stärker erlebbar zu machen und den Wert des Wassers in seiner Bedeutung als Erholungsspende inmitten einer Großstadt bewusst zu machen. Der Masterplan stellt somit eine zentrale Grundlage dar, um eine transparente Weiterentwicklung in Richtung Erholung, Natur, Kultur, Freizeit und Gastronomie am Donaukanal zu ermöglichen.



# AUSGANGSLAGE





# Masterplan DONAUKANAL

# Geschichte des Donaukanals Vom Gestern zum Heute

**U**rsprünglich verzweigte sich die Donau im Wiener Raum in zahlreiche Arme, die teilweise durch Brücken verbunden waren und schon frühzeitig eine Handelsverbindung von Norden nach Süden ermöglichten. Der natürliche südwestliche Seitenarm der Donau in Wien wurde bereits 1686 als „Donaukanal“ bezeichnet und hatte aufgrund seiner Stadtnähe große Bedeutung als Transportweg.

Erstmals reguliert wurde der Donauarm zwischen 1598 und 1600 durch Freiherr von Hoyos und schließlich im 19. Jahrhundert gegen Hochwasser und Treibeis ausgebaut. Mit der Donauregulierung in den Jahren 1870 bis 1875 verlandeten die zahllosen Donauinseln und bildeten eine kompakte Fläche. In dieser Zeit entstand auch der Donaukanal in seiner heutigen Form als regulierter Flusslauf mit einer Gesamtlänge von 17,3 Kilometern.

Um die Jahrhundertwende erfuhr das südliche Ufer durch den Bau der Stadtbahn eine wesentliche Veränderung, die die Handschrift des Wiener Architekten und Stadtplaners Otto Wagner trägt. Neben den Stationsgebäuden der Stadtbahn entstand nach den Entwürfen von Otto Wagner auch die urban geprägte Kaimauerstrecke, die durch ihre zentrale Lage an der Wiener City das gestalterische Herzstück des Donaukanals bildet.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts musste die Kaimauerstrecke mit der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und der damit einhergehenden Errichtung von Hochleistungsstraßen an beiden Ufern funktionale Einschnitte hinnehmen: Boulevards am Hochkai wurden zu schwer erreichbaren Gehsteigen, Abgänge wurden teilweise von begehbaren Bereichen getrennt und sind heute ohne Funktion (z.B. Bereich Franzensbrücke).

Verkehrsmäßig wurde das Gebiet schon früh erschlossen: Bereits 1873 führte eine Linie der Pferdestraßenbahn vom Julius-Raab-Platz in die Rustenschacherallee. Die erste Brücke über den Donaukanal war die Augartenbrücke, die

1782 im Auftrag von Kaiser Joseph II. errichtet wurde, um die Verbindung von der Hofburg in den Augarten zu verbessern. 1945 wurde sie, wie alle Donaukanalbrücken, von deutschen Truppen gesprengt, aber noch im Frühjahr 1945 von sowjetischen Pionieren wieder instand gesetzt. Am 12. Jänner 1946 wurde sie wieder für den Verkehr geöffnet und war damit die erste wiederhergestellte Donaukanalbrücke.

Nach dem Wiederaufbau entstanden links und rechts des Donaukanals die ersten imposanten Gebäude, wie etwa der Ringturm oder der Firmensitz der Raiffeisen Holding NÖ-Wien. Doch der Donaukanal blieb das, was er war – ein Kanal. Seine ehemalige Bedeutung für die Wiener Wirtschaft sowie als Freizeit- und Erholungsraum für die Wiener Bevölkerung wurde mit seiner Regulierung wesentlich eingeschränkt.

Unter dem amtsführenden Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr, DI Rudi Schicker, wurde im Rahmen des Stadtentwicklungsplans 2005 (STEP 05) auch der Donaukanal als eines der urbanen Zielgebiete definiert und ist seitdem verstärkt in den Mittelpunkt des Interesses gerückt.

# Der Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05)

**D**er Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) ist das Instrument einer generellen, vorausschauenden Stadtplanung und legt in groben Zügen den geordneten Ausbau der Stadt fest. Damit bietet der STEP 05 Orientierung für die Verwaltung, die BewohnerInnen und für Wirtschaftsunternehmen.

Wien ist eine Stadt mit besonders hoher Lebensqualität, die gleichzeitig vor großen Herausforderungen steht, wie etwa der Erweiterung der Europäischen Union, der wirtschaftlichen Entwicklung der Region oder auch dem Schutz besonderer Grünräume. Deshalb macht es Sinn, sich genau zu überlegen, wo und wie sich die Stadt verändern soll. Und es ist wichtig, diese Überlegungen auch in Plänen festzuhalten. Der Stadtentwicklungsplan 2005 dient dabei als Kompass und Karte für die Reise in die Zukunft: Er legt fest, wo neue Stadtteile entstehen, wie Grün- und Freiräume gesichert werden, wie sich U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und das Straßennetz entwickeln sollen.

Der Stadtentwicklungsplan 2005 ist ein ambitioniertes, richtungweisendes und innovatives Instrumentarium, um Wiens Rolle im internationalen Kontext zu stärken und gleichzeitig die Lebensqualität noch weiter zu steigern. Er stellt den abschließenden Baustein in einer Reihe von Zukunftsprogrammen für Wien (Masterplan Verkehr 2003, Strategieplan 2004) dar, die in den vergangenen Jahren erarbeitet wurden.

Dem Stadtentwicklungsplan 2005 liegen die Prinzipien „Lebensqualität“, „Nachhaltigkeit“, „Partizipation“, „Gender Mainstreaming“ und „Diversität“ zugrunde, welche die Basis für sämtliche Handlungsempfehlungen und Maßnahmen darstellen. Sowohl bei Planungen als auch bei der Umsetzung, werden sie als selbstverständliche Prinzipien mitgedacht.

Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensumstände und Bedürfnisse der einzelnen Bevölkerungsgruppen, von Frauen und Männern, Jung und Alt, Menschen mit Behinderungen, MigrantInnen, ist dabei eine Selbstverständlichkeit. Wien soll auch in Zukunft eine weltoffene, tolerante Stadt und nicht zuletzt eine Stadt der Kultur und des Wissens mit hohem Umweltbewusstsein bleiben.

Die Beschlussfassung des Stadtentwicklungsplans 2005 durch den Wiener Gemeinderat erfolgte am 24. Mai 2005. Seitdem wird seitens der dreizehn Zielgebietskoordinatoren intensiv an der Umsetzung gearbeitet. Die Koordination obliegt dabei der Magistratsdirektion - Stadtbaudirektion MD-BD - Gruppe Planung.

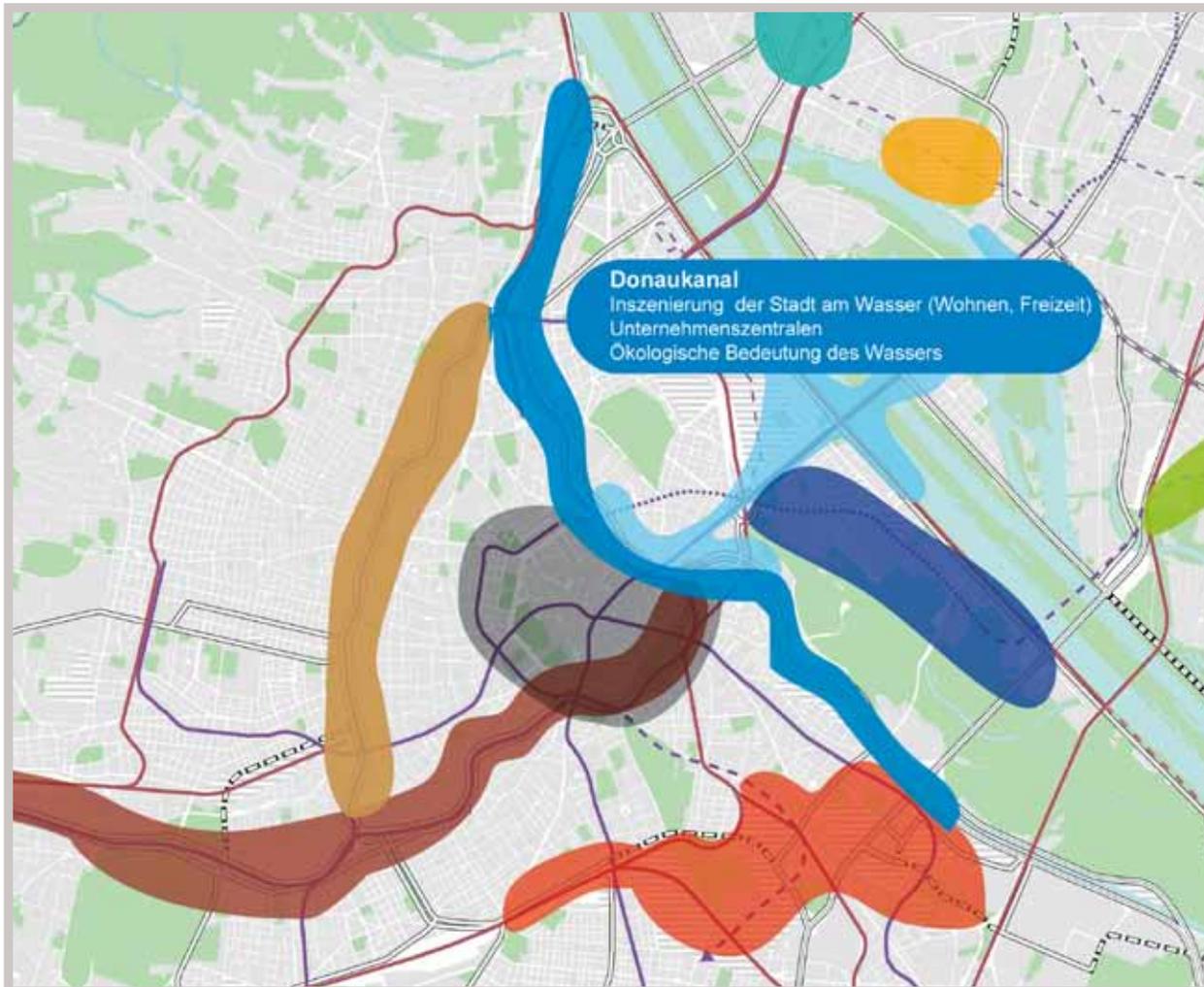
# Das Zielgebiet Donaukanal im STEP 05

Der Donaukanal ist eines der dreizehn im STEP 05 ausgewiesenen Zielgebiete, denen bei der künftigen Entwicklung der Stadt besondere Beachtung beigemessen werden muss. Im Zielgebiet Donaukanal soll die ökologische Bedeutung der Ufer besonders hervorgehoben und der Raum für Freizeit und Wohnen attraktiver werden. Unternehmensstandorte können punktuell durch Flagship-Architektur am Wasser inszeniert werden.

Eine wesentliche Forderung des STEP 05 ist, die Qualität als Naherholungsraum durch folgende Maßnahmen zu steigern:

- Verbesserung der Erreichbarkeit aus den angrenzenden Stadtteilen
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten der stark frequentierten Straßen durch Unterführungen oder Ampelanlagen sowie von direkten Zugängen von den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel wie z.B. Zugänge zum Vorkai von der U2
- Erkennbarmachung (Abgänge durch einheitliches Gestaltungskonzept), z.B. farbige Lichtelemente, neue Verwaltungsbauten direkt mit dem Vorkai verbinden
- Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens durch bessere Beleuchtung
- Beleuchtung einzelner Uferabschnitte mit unterschiedlicher Lichtintensität, um differenzierte Landschaftswertigkeiten zu erzeugen

(siehe STEP 05, S. 235)



# Relevante Studien, Konzepte und Erhebungen als Grundlagen für die Erstellung des Masterplans

## Studien und Konzepte

Planerische Auseinandersetzungen mit dem Donaukanal und seiner Umgebung haben eine lange Tradition. Bereits 1989 wurde ein umfassendes Leitprojekt erstellt (Oberhofer/ Wohlfahrtstätter i.A. MA 19), welches 1990 seitens der Magistratsabteilung 19 modifiziert wurde.

Darauf aufbauend wurden in den folgenden Jahren weitere Nutzungskonzepte, Studien und Leitprojekte verfasst. Auch aktuelle Arbeiten wie z.B. die laufende „Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“ (MA 19) beziehen den Donaukanal in ihre Ergebnisse mit ein.

Viele in diesen Konzepten enthaltene Vorschläge wie z.B. das Wohnprojekt von Zaha Hadid in der Spittelau oder die niveaufreie Anbindung Löwengasse sind inzwischen bereits realisiert worden.

Um diese bisherigen Überlegungen zum Donaukanal zusammenzufassen und auf deren Basis aktuelle Zielsetzungen und Planungen abzuleiten, wurde eine Zusammenführung der Ergebnisse in Auftrag gegeben. Das Büro Kuzmich erstellte daraufhin eine grafische und textliche Zusammenführung der bisherigen Studien, welche in den weiteren Arbeitsschritten als eine wertvolle Grundlage im Bearbeitungsprozess des Donaukanals diente.

Verwendete Studien:

„Leitprojekt Donaukanal 1+2“:

Oberhofer/Wohlfahrtstätter i.A. MA 19, 1989

„Modifiziertes Leitprojekt Donaukanal“: MA 19 –

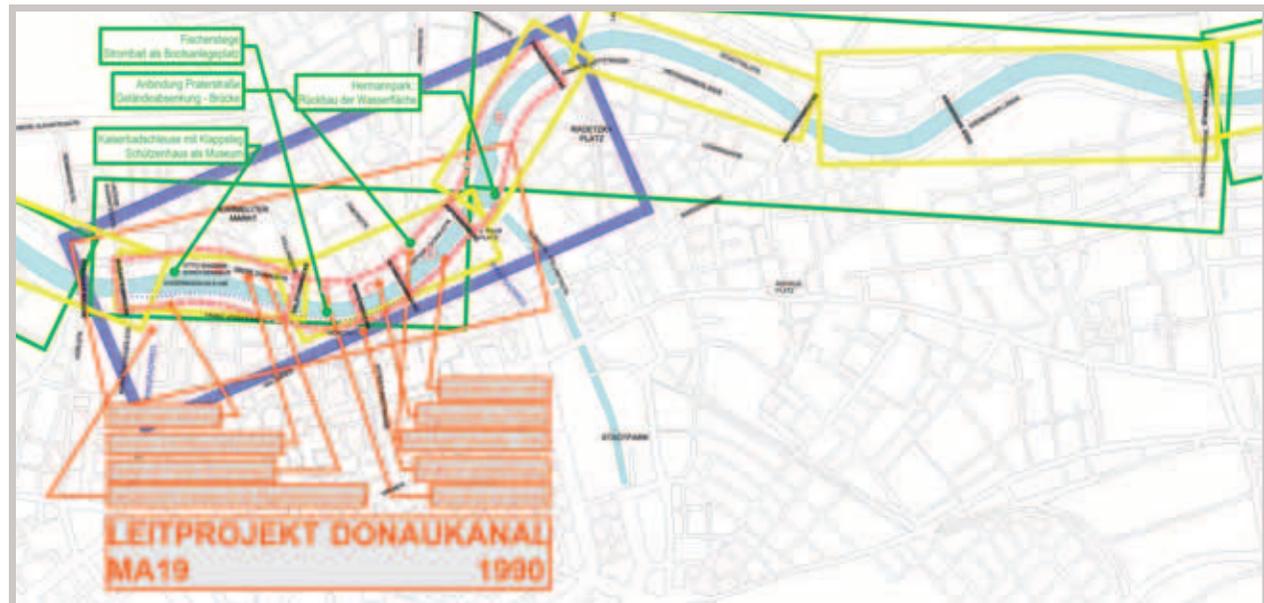
Niebauer/Matousek, 1990

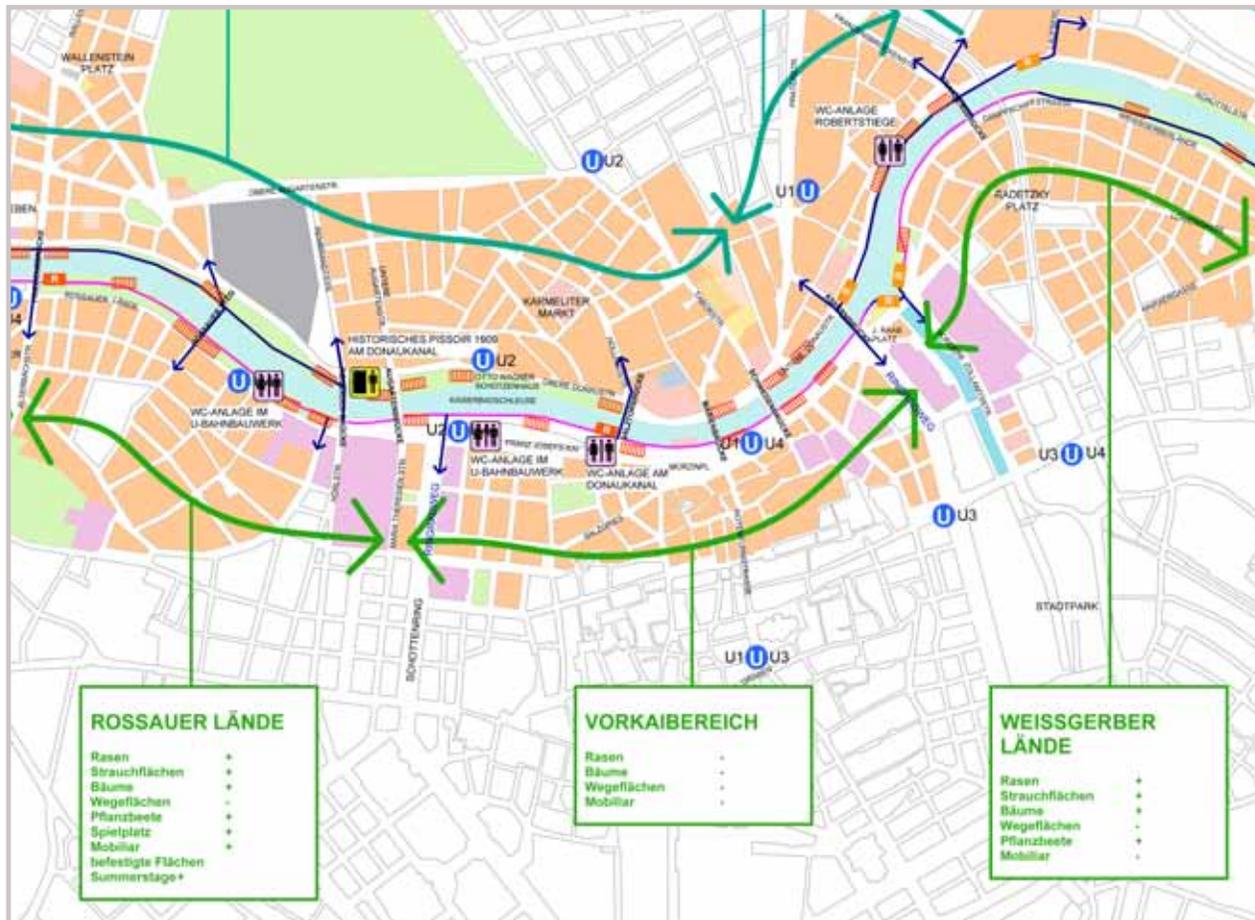
„Nutzungskonzept Donaukanal“:

Projektteam Donaukanal, 1991

„Studie Donaukanal“: Podrecca, MA 19, 1993

„Leitprojekt Kaimauerstrecke“: MA 45, Domany, 1993





**B**estandserhebungen

Um eine Aussage über den Bedarf von Maßnahmen und Einrichtungen zur weiteren Verbesserung der Nutzbarkeit des Donaukanals treffen zu können, wurde der Donaukanal von den zuständigen Magistratsdienststellen einer umfangreichen Bestandserhebung unterzogen. Dabei wurden Grundlagen aus stadtplanerischer und gestalterischer Sicht definiert und die verkehrliche Erschließung des Donaukanals sowie des Umlandes untersucht, um in Zukunft eine bessere Erreichbarkeit, insbesondere für bewegungseingeschränkte Menschen, zu ermöglichen. Ebenso wurden die vorhandene Vegetation, bestehende Sanitärangebote, das vorhandene Wegenetz und dessen Erhaltungszustand betrachtet.

Folgende Magistratsabteilungen haben an den Bestandserhebungen mitgewirkt:

Magistratsabteilung 19  
Architektur und Stadtgestaltung  
Magistratsabteilung 21A  
Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West  
Magistratsabteilung 28  
Straßenverwaltung und Straßenbau

Magistratsabteilung 29  
Brückenbau und Grundbau  
Magistratsabteilung 31  
Wasserwerke  
Magistratsabteilung 33  
Wien leuchtet  
Magistratsabteilung 42  
Wiener Stadtgärten

Magistratsabteilung 46  
Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten  
Magistratsabteilung 48  
Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark Wien Kanal

Die Ergebnisse wurden durch das Büro Kuzmich grafisch und textlich dokumentiert und flossen in die weiteren Zieldefinitionen und Umsetzungsvorschläge ein.



**L**eitprojekt Kaimauerstrecke  
 Der städtebaulich sensible Bereich der Kaimauerstrecke, das ist der zentrale Abschnitt zwischen Augartenbrücke und Schnellbahnbrücke, wurde in Hinblick auf die spezifischen Anforderungen einer besonders eingehenden Behandlung unterzogen.

Auf der Grundlage detaillierter Studien von Arch. Alfons Oberhofer und Prof. Boris Podrecca (im Auftrag der MA 19, 1993) wurde seitens der MA 45 in Zusammenarbeit mit weiteren zuständigen Dienststellen und den betroffenen Bezirken das Leitprojekt Kaimauerstrecke erarbeitet, dessen Grundprämissen bei der Erstellung des Masterplans Donaukanal eingeflossen sind.

Dieses Leitprojekt will Eingriffe in die vorhandene Uferstruktur minimieren, indem nur punktuelle Interventionen erfolgen sollen, die sich gestalterisch an den Entwürfen Otto Wagners orientieren und den Gesamtkontext nicht zerstören.

Ebenso sollen – der historischen Entwicklung folgend – die Uferbereiche links und rechts des Donaukanals ihre unterschiedlichen Charakteristiken beibehalten. Das linke Ufer, das „Sonnenufer“, soll vorwiegend der Naherholung dienen, während am rechten, citynahen Ufer weiterhin Funktionen ermöglicht bleiben sollen, die für die gesamte Stadtbevölkerung und ihre Gäste Anziehungspunkte sein können.

Im Motivenbericht zum Leitprojekt Kaimauerstrecke werden folgende Zielsetzungen festgehalten:

- Am Wasser erfrischen – das heißt, die Erlebbarkeit des Flusses verbessern.
- Vorrang den öffentlich zugänglichen Einrichtungen. Gleicher Rang für alle NutznießerInnen. Bevorzugung von FußgängerInnen und RadfahrerInnen.
- Die Erholung am Gewässer soll verstärkt möglich sein und erweitert werden. Einrichtungen und Anlagen können daher nur dann zugelassen werden, wenn sie von allen unter gleichen Bedingungen benützt werden



können bzw. wenn sie dem öffentlichen Interesse, dem Interesse des Fremdenverkehrs oder kulturellen Zwecken dienen. Generell soll durch eine verträgliche Mischnutzung soziales Verhalten gefördert werden.

- Der Flussraum und seine Ufermauern sind maßgebend für Baulichkeiten, schwimmende Komplexe, Bodengestaltungen, Möbel und Beleuchtung.
- Den Stellenwert des Autoverkehrs abschwächen.

Der Masterplan Donaukanal nimmt diese Zielsetzungen auf und berücksichtigt sie in seinen Empfehlungen.

**G**estalterisches und wasserbauliches Einreichprojekt 1989 wurde im Zusammenhang mit dem Bau des Rechten Hauptsammel-Entlastungskanal (RHSK-E) von Oberhofer/Wohlfahrtstätter im Auftrag der MA 19 das „Leitprojekt Donaukanal“ erarbeitet.

Aufbauend auf diesem Leitprojekt wurde vom Büro Oberhofer im Auftrag der Wasserstraßendirektion und in enger Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Stadt Wien das „Gestalterische und wasserbauliche Einreichprojekt Donaukanal“ entwickelt, auf das sich der Masterplan Donaukanal, vor allem bei den Zielen und Maßnahmen für die Böschungsbereiche, bezieht.

# S

tudie „Wohlfühl- & Freizeitoase Donaukanal“ –  
Der Donaukanal aus der Sicht der NutzerInnen

Die repräsentativ angelegte stadtpsychologische Studie „Wohlfühl- & Freizeitoase Donaukanal“ (Ehmayer, 2008) befasst sich mit den Fragen, welche Beziehung die WienerInnen zum Donaukanal haben und für welche Tätigkeiten sie diesen städtischen Raum nutzen.

Ausgehend von einer ausführlichen NutzerInnenanalyse wurden 517 Personen am Donaukanal interviewt. Die Befragung zeigt, dass der Donaukanal vorrangig für Bewegung bzw. sportliche Betätigungen unterschiedlichster Art genutzt wird: für Spazierengehen, Radfahren, Laufen etc. (37 % der Nennungen). An zweiter Stelle folgt mit 18 % der genannten Tätigkeiten der Bereich „Ausgehen“. Andere Aktivitäten, die von den NutzerInnen genannt wurden, sind vor allem Entspannen, Erholen, Sitzen, Liegen, Sonnen und Lesen – also Tätigkeiten, die mit Ruhe und Entspannung zu tun haben.

Im Weiteren nutzen die Befragten den Donaukanal zum „Gassi gehen“, Freunde treffen, um Kunst zu genießen oder auszuüben und schließlich zum Plaudern und Tratschen. Aber auch zum Arbeiten, für (Mittags-)Pausen und nicht zuletzt zum Schauen, Staunen und Genießen, wird der Donaukanal genutzt.

Generell zeigten die Ergebnisse, dass der Großteil der Befragten eine sehr persönliche und durchaus positive Beziehung zum Donaukanal hat. Vor allem die architektonischen Besonderheiten, die Natur und die Wohlfühlqualität, die der Donaukanal ausstrahlt, werden für ihn als typisch genannt.

Veränderungsvorschläge bezogen sich hauptsächlich auf den Wunsch nach mehr Grün, nach architektonischen Veränderungen, welche die Erlebbarkeit des Wassers erhöhen, und nach einer stärkeren Belebung durch besondere Aktivitäten. Bei der Erstellung des Masterplans

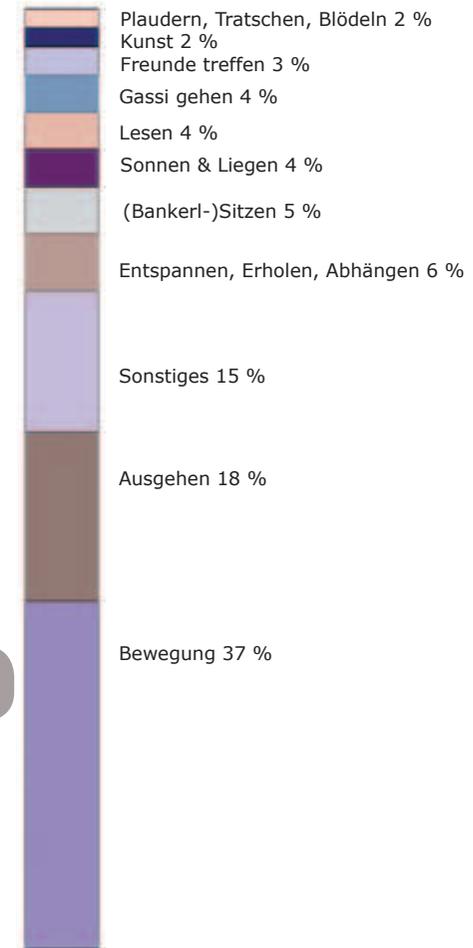
wurde auf die Ergebnisse dieser Studie aufgebaut und Rücksicht genommen. So konnte von Beginn an sichergestellt werden, dass die Interessen all jener, die den Donaukanal nutzen, berücksichtigt werden und sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen wiederfinden.



# Wer nutzt den Donaukanal?



Abb. links: Darstellung der durch die Methode der „Teilnehmenden Beobachtung“ identifizierten NutzerInnengruppen des Donaukanals. Bei diesen sind ergänzende Informationen angeführt, wie z.B. Orte, an denen die jeweilige Gruppe vorrangig anzutreffen war. Aus Gründen der Vereinfachung wurde auf eine geschlechtsspezifische Bezeichnung verzichtet. Alle Gruppierungen beziehen sich selbstverständlich gleichermaßen auf Frauen wie auf Männer.





## Aktuelle Entwicklungen

Aufgrund der sehr erfolgreichen Entwicklungen am Donaukanal (z.B. Twin City Liner, Summerstage, Badeschiff, usw.) wurden 2007 die Leitbild Diskussionen wieder intensiviert. Zunächst wurde vom Donaukanalkoordinator der MA 28 zusammen mit der Magistratsdirektion – Stadtbaudirektion Gruppe Planung im März ein Zielgebietsprogramm erstellt. In diesem sind Chancen und Risiken beschrieben, Ziele und Umsetzungsstrategien formuliert und schließlich einzelne Projekte aufgelistet, die zur Erhöhung der Attraktivität des Donaukanals beitragen (Parkdeck Spittelau, Schiffsstation Twin City Liner, etc.).

Im November 2007 listete die MA 21A bezirkswise alle aktuellen Projekte und Bauvorhaben in den angrenzenden Gebieten auf, um die Verflechtungen mit den umliegenden Entwicklungen besser aufzeigen zu können. Schließlich wurde im Frühjahr 2008 seitens der MA 19 eine Einschätzung des Ist-Zustandes und generelle Zielsetzungen für die zukünftige Gestaltung abgegeben. Zusammen mit einem Hinweis auf relevante Projekte des „50-Orte-Programms“ fasste das Büro Kuzmich die Informationen der MA 19 zusammen. Zur Ergänzung und Verdeutlichung der darin enthaltenen Aussagen wurden Pläne erstellt, in denen die aktuellen Entwicklungen, Projekte und Zielvorstellungen grafisch aufbereitet.

# Der Donaukanal als Wirtschaftsstandort

**W**ie jede attraktive Stadt lebt auch Wien von einer florierenden Wirtschaft. Sowohl die großen (internationalen) Unternehmen als auch die „traditionellen“ vielfältigen Klein- und Mittelbetriebe, haben spezielle Standortansprüche. Den Bedürfnissen der Klein- und Mittelbetriebe wird dabei besondere Bedeutung zugemessen. Der Masterplan berücksichtigt diese Ansprüche und weist Standorte aus, an denen künftig eine weitere Entwicklung der Wirtschaft angestrebt wird. Im Masterplan werden Räume (Spots) im Nahbereich von wirtschaftlich genutzten Stadtflächen definiert, die durch ihre Ausgestaltung mit dem Umfeld korrespondieren. Zudem werden innerstädtisch Räume für Naherholung als auch Freizeitgestaltung ausgewiesen, die den berufstätigen Personen im Nahbereich des Donaukanals Raum für Ausgleich und Entspannung bieten können.

Nach Möglichkeit soll die Nutzbarkeit durch infrastrukturelle Maßnahmen weiter verbessert werden und so nicht nur Freizeitareale, sondern auch Standorte der am Donaukanal tätigen Wirtschaftstreibenden aufgewertet werden. Die Attraktivität der Betriebe wird damit nicht nur für die ansässige Bevölkerung, sondern auch für Wien-TouristInnen erhöht. Wien ist ein wichtiges und beliebtes städtetouristisches Ziel mit 8,8 Millionen Nächtigungen jährlich, wobei nahezu 60 % davon in der Qualitätshotel-

lerie abgewickelt werden (4 bis 5 Sterne). Dies zeigt das hohe Potenzial an KundInnen auch für den Donaukanal.

Doch nicht nur an Land wird der Donaukanal intensiv genutzt. Auf dem Donaukanal selbst befinden sich die Heimathäfen der Wiener Rundschifffahrt und der Städteverbindung Twin City Liner. Tausende TouristInnen, WienerInnen wie auch Städtereisende nutzen jährlich dieses attraktive Angebot, die Stadt vom Wasser aus zu erleben.



Die Attraktivität des Standortes belegen bereits heute die zahlreichen gastronomischen Einrichtungen, Hotels und Bürohäuser, aber auch Schifffahrt, öffentliche Versorger und internationale Industriebetriebe, die sich entlang des Donaukanals angesiedelt haben. Sie alle sind als Arbeitgeber unverzichtbar und sollen mit den Zielen und vorgeschlagenen Maßnahmen gestärkt werden.



## Der Donaukanal aus ökologischer Sicht

**N**eben der Bedeutung als städtischer Frei- und Erholungsraum für die BewohnerInnen Wiens, erfüllt der Donaukanal auch eine wichtige Funktion als Standort für eine vielfältige Flora und Fauna. Die Forderungen nach einem städtischem Freiraum für die Menschen und nach einem Lebensraum für Pflanzen und Tiere sind gemeinsam erfüllbar.

Aus der Sicht der Ökologie stellt der Donaukanal heute ein durchgehend reguliertes Fließgewässer dar. Die Wasserqualität des Donaukanals konnte in den letzten Jahren durch Maßnahmen wie Verbindungsleitungen zwischen den beiden Sammelkanälen am linken und rechten Ufer, oder durch die Erweiterung der Hauptkläranlage verbessert werden. Als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zeigt der Donaukanal eine bemerkenswerte Vielfalt.

Am Donaukanal vorkommende Biotoptypen laut Wiener Naturschutzverordnung sind Trocken- und Halbtrockenrasen, extensive Fettwiesen sowie naturnahe Wälder (Ufergehölzgalerien im Blockwurf der Ufersicherung). Als sonstige vorkommende Biotoptypen sind Einzelbäume, Baumzeilen, Gebüsche, Tritt- und Ruderalvegetation, Parkrasen und Röhrichtfragmente im Blockwurf zu nennen.

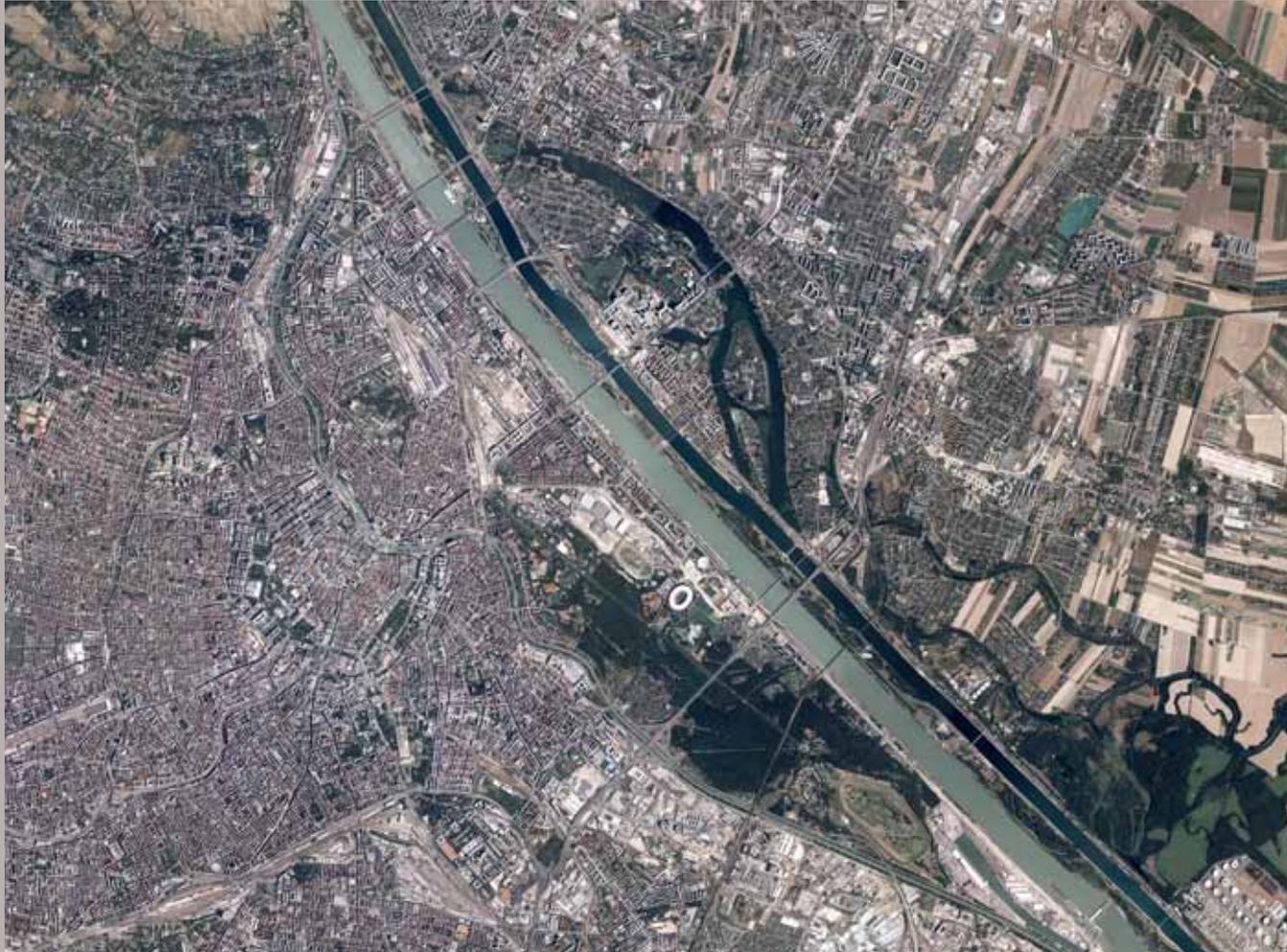
Zu bekannten Vorkommen prioritär bedeutender und streng geschützter Pflanzenarten zählen (auszugsweise) Sand-Sommerwurz, Violett-Sommerwurz und Pracht-Königskerze. Seltene Tierarten wie Großer Abendsegler, Neuntöter, Zwergrohrdommel, Mauereidechse, Schlingnatter, Segelfalter und Weißer Waldportier, sind ebenfalls entlang des Donaukanals anzutreffen.

Unzählige Fischarten bevölkern den Donaukanal darunter Laube, Barbe, Nase, Schied etc. – um nur einige zu nennen. Der Donaukanal wird dabei als Normalhabitat und auch bei Laichzügen genutzt.



# GLIEDERUNG DES DONAUKANALS





Der Masterplan Donaukanal sieht eine Einteilung des Donaukanals in drei Bereiche vor:

Die **Urbane Mitte**

befindet sich zwischen Siemens-Nixdorf-Steg und Schiffsanlegestelle Kunsthaus.

Der **Oberlauf**

erstreckt sich vom Brigittenauer Sporn bis zum Siemens-Nixdorf-Steg.

Der **Unterlauf**

verläuft von der Anlegestelle Kunsthaus bis zum Donauspitz.

Die **Spots**

sind Bereiche mit abweichenden Schwerpunkten und Nutzungsmöglichkeiten. Diese sind im Bereich des Unterlaufes und des Oberlaufes angeordnet:

→ Oberlauf:  
Brigittenauer Sporn  
Muthgasse  
Spittelau

→ Unterlauf:  
Erdberger Lände  
Gasometer

Die „**Ermöglichungsräume**“

liegen in der „Urbanen Mitte“ und im Oberlauf. Es sind Freiräume, die partizipativ zu gestalten sind.

Masterplan  
Donaukanal

# Grundlagen

Der Donaukanal ist als 17 km langer städtischer Freiraum ein wichtiges lineares Orientierungselement in der Stadt. Er führt durch dicht bebaute Teile Wiens und grenzt an sieben Wiener Bezirke an. Die Wasserfläche des Donaukanals gehört in ihrer gesamten Länge zum 20. bzw. 2. Bezirk, sein rechtes Ufer bildet die Grenze zu den hier stromabwärts gelegenen Bezirken 19, 9, 1, 3 und 11. Über 20 Brücken wird eine Verbindung zwischen den rechts- und linksufrigen Stadtteilen herbeigeführt.

Der Donaukanal zeichnet sich durch zwei unterschiedlich ausgeprägte Ufer aus, die sich in verschiedenen Zeitepochen entwickelt haben. Das rechte „Schattenufer“ ist im zentralen Bereich der City zugewandt und spiegelt noch heute die Wurzeln Wiens wider und ist durch geradlinige Baumreihen gekennzeichnet, das Flussufer ist steinern ausgebildet und mit markanten Pyramidenpappeln bepflanzt\*\*.

Das linke Donaukanalufer ist der Sonne zugewandt. Die Bepflanzung entlang des linken Ufers ist zum Teil parkartig gestaltet, unregelmäßiger und weniger linear als am rechten Ufer. Vereinzelt werden die Wohnbauten entlang des linken Ufers von modernen Bürogebäuden unterbrochen, die in kriegsbedingten Baulücken errichtet wurden. Eine klare Unterscheidung ist nicht nur im Querprofil („Sonnen- und Schattenufer“), sondern ebenso im Längsverlauf des Donaukanals zu treffen: Der zentrale Bereich des Donaukanals zeichnet sich sowohl durch

seinen überwiegend befestigten Bestand als auch durch eine Vielfalt an funktionalen, baulichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen und Aktivitäten im Einzugsbereich aus. Die an den Mittelteil anschließenden Bereiche zeigen eine geringere Urbanität. Diese Bereiche zeichnen sich durch einen höheren Grünanteil und eine höhere Bedeutung für Tiere und Pflanzen aus und dienen verstärkt der extensiven Erholung.

## Gliederung

Der Donaukanal kann nach Funktion, Nutzung und Gestaltung in drei Hauptbereiche eingeteilt werden. Dadurch wird eine differenzierte Betrachtung des Donaukanals ermöglicht, um auf die dort herrschenden charakteristischen Gegebenheiten eingehen zu können.

Ein wesentliches Kriterium bei der Definition der Bereiche stellen die um die Jahrhundertwende errichteten Kaimauern dar. Der dort vorherrschende urbane Charakter des Donaukanals spiegelt sich schon jetzt in einer vermehrten Nutzung als Freizeitgestaltungsraum wider. Aufgrund seiner topografischen Lage in unmittelbarer Citynähe wird dieser Abschnitt die „Urbane Mitte“ genannt.

Ober- bzw. unterhalb dieses Abschnitts befinden sich der „Oberlauf“ und der „Unterlauf“, die sich im Wesentlichen durch eine parkähnliche bzw. naturnahe Ausgestaltung von der „Urbanen Mitte“ abheben.

Da sich deren Grenzen jedoch aufgrund der Nutzung und des daran angrenzenden Stadtraumes nicht mit dem Ende der Kaimauern scharf begrenzen lassen, wurden Übergangsbereiche festgelegt. Diese befinden sich zwischen dem „urbanen“ Mittelteil und den beiden „naturnahen“ Abschnitten Ober- und Unterlauf. Darüber hinaus gibt es Bereiche, „Spots“ genannt, die innerhalb der drei Hauptabschnitte gesondert definiert werden, da sie in ihrer Gestaltung, Nutzung und Funktion von den anderen Abschnitten abweichen. Ähnlich der Spots wurden „Ermöglichungsräume“ ausgewiesen, die in der „Urbanen Mitte“ und im Oberlauf zu finden sind. In diesen Bereichen werden keine Vorgaben hinsichtlich ihrer Nutzung definiert, um Gestaltungsspielräume offen zu lassen.

\*siehe auch: Domany, 1993, und Arbeitskreis Donaukanal, 2002

# Urbane Mitte

zwischen Siemens-Nixdorf-Steg und  
Schiffsanlegestelle Kunsthaus

Die „Urbane Mitte“ zeichnet sich als zentraler Bereich sowohl durch einen überwiegend befestigten Bestand als auch durch eine Vielfalt an funktionalen, baulichen, sozialen und kulturellen Aktivitäten aus. Durch diese – auch historisch bedingte – „typisch städtische, urbane“ Lebensumwelt sind unterschiedlichste NutzerInnen-gruppen am Donaukanal anzutreffen. (siehe Studie „Wohlfühl- & Freizeitoase Donaukanal – Seite 22)

Im Abschnitt „Urbane Mitte“ fallen die unterschiedlichen Charaktere der beiden Uferseiten auf: einerseits das sonnige linke Ufer im Bereich des 2. Bezirkes und andererseits das sehr belebte, mit großer Dichte kommerziell genutzte rechte Ufer im Bereich des 1. Bezirkes. Das gestalterische Herzstück des Donaukanals bildet die von Otto Wagner konzipierte Kaimauerstrecke.

Morphologisch teilt das Profil des Donaukanals den Stadtkörper in zwei Hälften. Der Längsschnitt im Bereich City bildet viele für die Stadt repräsentative Bebauungsformen und Bauepochen in teilweise wertvollem Gebäudebestand ab: In der Ansicht finden sich neben moderner Flagship-Architektur vorgründerzeitliche Bauwerke sowie früh-, hoch- und spätgründerzeitliche Strukturen abwechselnd mit Gebäuden und Anlagen der Zwischenkriegszeit und Bauten aus den verschiedenen Phasen des Wiederaufbaus und Neubaus nach dem Zweiten Weltkrieg.

Zu den wesentlichen historischen Merkzeichen zählen z.B. die Ruprechtskirche, die Roßauer Kaserne, die Urania, das Schützenhaus sowie der Ringturm. Die Straßen entlang der Ufer haben Trennwirkung und grenzen den Donaukanal von dessen Umland ab.



# Oberlauf

zwischen Brigittenauer Sporn und  
Siemens-Nixdorf-Steg

Der Oberlauf wird überwiegend von einem hohen Grünanteil geprägt, der zum Teil parkähnlich gestaltet ist. Die Stadtgebiete entlang des Oberlaufs weisen vom Brigittenauer Sporn bis zur Gürtelbrücke eine geringere Urbanität mit großteils gemischter Wohn- und Büronutzung aus.

Im 19. Bezirk befinden sich zahlreiche für den Wirtschaftsstandort Wien bedeutende Betriebe und das weitläufige Gelände der Wirtschaftsuniversität. Im Bereich der Muthgasse sind weitere Entwicklungen zu erwarten. Auf der Seite des 20. Bezirks dominiert bis zur Gürtelbrücke Wohnbebauung mit optisch wirksamen Grünräumen sowie das Areal der Sportanlage Hopsagasse.

Ab der Gürtelbrücke stromabwärts wechselt der Donaukanal seinen Charakter vom offenen, suburbanen zum geschlossenen Querschnittscharakter der Gründerzeitstruktur.

Die Freiräume an beiden Ufern verlaufen vom Brigittenauer Sporn stromabwärts als schmale, von den Begleitstraßen belastete Bänder und bilden punktuell breitere, teilweise großzügige Parkflächen (Wettsteinpark).

Im Bereich Gürtelbrücke wirken die von Friedensreich Hundertwasser gestaltete Müllverbrennungsanlage Spittelau sowie der Blick Richtung Leopoldsberg als städtebauliche Dominanten. Weitere Merkzeichen sind der technische Gebäudekomplex der Wehranlage (Schemerlbrücke) von Otto Wagner und das Wohn- und Bürogebäude von Zaha Hadid.

Über die ehemalige Stadtbahntrasse von Otto Wagner und via Skywalk ist der Donaukanal barrierefrei an den 19. Bezirk angebunden.





## Unterlauf

zwischen der Schiffsanlegestelle Kunsthaus  
und Donauspitz

Der Unterlauf zeichnet sich durch einen beträchtlichen Grünanteil und eine besondere Bedeutung für Tiere und Pflanzen aus. In diesem Abschnitt ist der Donaukanal relativ naturnah gestaltet und bildet zusätzliche Flachwasserbereiche aus. Aufgrund der begrenzten Böschungsbreiten ist das Schaffen einer strukturierten Uferlinie und eine Differenzierung der Uferbegleitwege nicht in allen Bereichen umsetzbar. Die Ausläufer des Erholungs- und Freizeitraumes Prater reichen bis an den Donaukanal und eröffnen somit die Möglichkeit einer Verbindung dieser Grünräume.

Zwischen der Ostbahnbrücke und dem Donauspitz weist der Freiraum Donaukanal den höchsten Grad an Naturbelassenheit auf.

Die Stadtgebiete entlang des Unterlaufs weisen in weiten Teilen geringe Urbanität aus. Entlang der urbaneren Zonen des 2. und 3. Bezirks dominieren Wohn- und Büronutzung.

Das rechte Ufer des Unterlaufs liegt sowohl an einem urbanen, jedoch grünflächenarmen Bereich des 3. Bezirks (Weißgerberlande) als auch am Bezirksteil Erdberg, wo sich derzeit ein neues Wohn- und Geschäftsviertel entwickelt. Ebenso tangieren Teile des 11. Bezirkes mit einigen wichtigen stadtwirtschaftlichen Betrieben (Müllverbrennungsanlage Pfaffenu, Entsorgungsbetriebe Simmering, Hauptkläranlage Simmering, etc.) den Donaukanal.

Das linke Donaukanalufer an der Seite des 2. Bezirks ist der Sonne zugewandt. Der Großteil dieses Ufers schließt an den Naherholungsraum Prater mit seinen Kleingartenanlagen an. Entlang der Schüttelstraße befinden sich zahlreiche Wohnbauten in Form von Blockrandbebauungen mit Ausläufern in das Cottage-Viertel Richtung Prater.

Im Süden schließen die Einrichtungen des Hafens Freudenau an. Die höherrangigen Verkehrsverbindungen der A4 – Ostautobahn und die Erdberger sowie die Simmeringer Lände haben eine starke Trennwirkung.



# Spots

Bereiche mit besonderer Bedeutung  
in den Bereichen Oberlauf und Unterlauf

Für Bereiche mit besonderen Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen wurden in allen Zonen „Spots“ mit abweichenden Schwerpunkten oder abweichenden Nutzungszuordnungen gesetzt.

Im Bereich Ober- und Unterlauf sind die Spots in erster Linie durch ihre für den jeweiligen Abschnitt höhere Urbanität charakterisiert.



# „Ermöglichungsräume“

in der „Urbanen Mitte“ und bei der Spittelau

Die „Ermöglichungsräume“ sollen den Bedürfnissen der NutzerInnen des Donaukanals nach konsumfreier Freizeitgestaltung und Erholung gerecht werden. Diese Zonen stellen klar abgegrenzte Kontrapunkte zu den wirtschaftlich genutzten, überwiegend gastronomisch geprägten Angeboten der „Urbanen Mitte“ dar.

Ausgewiesene „Ermöglichungsräume“ sind z.B. in der Nähe der Friedensbrücke oder im Bereich der Franzensbrücke vorgesehen.



# Das Umland

Trotz der natürlichen Veränderungen und Eingriffe, die der Donaukanal in seiner wechsellvollen Geschichte erfahren hat, ist er – gesamtstädtisch gesehen – ein bedeutsames Strukturelement.

Er ist der Fluss, der durch die Innenstadt fließt. Im Bewusstsein der StadtbewohnerInnen ist er als prägendes Orientierungselement fest verankert. Er führt gleichsam als Längsschnitt durch die dicht bebauten Teile Wiens. In seinem Querprofil kommt allerdings eine trennende Wirkung als lineares Element zum Tragen, welche durch die begleitenden Straßenzüge betont wird.

Der Donaukanal berührt sieben Bezirke. Sein Verlauf bezeichnet auch alle für die Stadt repräsentativen Bebauungsformen und Baupochen: von vorgründerzeitlichen Bauten über gründerzeitliche Strukturen und Anlagen der Zwischenkriegszeit bis hin zum Baubestand aus der Zeit nach 1945.

Der Donaukanal beginnt am Brigittenauer Sporn und trennt Döbling (19. Bezirk) von der Brigittenau. Die Brigittenau – benannt nach der 1645 erbauten Brigittakapelle – entstand auf dem im Zuge der Donauregulierung gewonnenen Neuland. Gekennzeichnet durch eine hohe Bebauungsdichte übernimmt der Donaukanal hier die Funktion als Naherholungsgebiet für die bunt gemischte, multikulturelle Bevölkerung der Brigittenau.

Döbling – der nördlichste Bezirk, der an den Donaukanal grenzt – ist geprägt von einem hohen Anteil an Grünraum, gründerzeitlichen Cottagevillen und als Kontrast dazu dem Karl-Marx-Hof, dem längsten zusammenhängenden Wohngebäude der Welt. Die für das Stadtgebiet hohe landwirtschaftlichen Nutzung – wobei hier

der Weinbau eine tragende Rolle spielt – ist der Grund, warum Jahr für Jahr unzählige BesucherInnen die dort zahlreichen Heurigen und Buschenschanken aufsuchen.

Auf seinem Weg durch das Stadtgebiet fließt der Donaukanal auch am Alsergrund (9. Bezirk), der Leopoldstadt (2. Bezirk) und der Inneren Stadt (1. Bezirk) vorbei.

Der Alsergrund ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an öffentlichen und infrastrukturellen Bauten. Allen voran die Müllverbrennungsanlage Spittelau, das Wiener AKH und die Roßauer Kaserne.

Gegenüber – am linken Ufer des Donaukanals – befindet sich die Leopoldstadt. Angrenzend an die Brigittenau folgt sie dem Donaukanal bis zu dessen Einmündung in die Donau im Bereich des Praterspitzes. Ein großer Anteil an Grünflächen (Augarten, Grüner Prater), der 1766 für die Öffentlichkeit geöffnete Wurstelprater, der Wiener Hafen und die Wohngrätzl machen die Vielfalt dieses Bezirkes aus, die sich auch in der dort lebenden Bevölkerung wiederfindet.

In letzter Zeit wurde die Leopoldstädter Skyline am Donaukanal um Referenzbauten wie den Uniqa Tower oder den Media Tower erweitert. Auch ein Gebäude des berühmten Architekten Jean Nouvel wird diese Skyline in Zukunft schmücken.

Der Stadtkern, die Innere Stadt oder auch Wiener City genannt, ist aufgrund seiner unzähligen Sehenswürdigkeiten und der Erklärung zum UNESCO-Weltkulturerbe der kulturelle, touristische Nabel der Stadt. Neben Sehenswürdigkeiten befindet sich hier auch eine Häufung von Wirtschaftszentralen und Behörden.

Nach der Wiener City setzt sich der Donaukanal entlang der Landstraße (3. Bezirk) fort, um an seinem Ende in Simmering (11. Bezirk), in die Donau zu münden.

Die Landstraße ist, aufgrund der Nähe zur Wiener City, neben Wohnviertel auch Heimat verschiedener Wirtschaftsbetriebe und Konzernzentralen. Zahlreiche städtebauliche Projekte wie die Bebauung der Aspanggründe (Eurogate) oder die Neuzugung des ehemaligen Schlachthofareals St. Marx (Mediaquarter Marx, Bio-Cluster etc.) tragen zu einer weiteren Aufwertung dieses Bezirkes bei.

Im Süden angrenzend befindet sich der Bezirk Simmering. Sind der Norden und Osten des Bezirkes weitgehend verbaut, so befinden sich im Süden und Westen des Bezirkes größere landwirtschaftliche Flächen und Reste des ehemals üppig vorhandenen Auwaldes.



# Aus Sicht der Stadtplanung



Der Donaukanal durchschneidet den historisch gewachsenen Stadtkörper Wiens. Entlang der Schnittkanten bildet sich zwiebelschalenartig die historische Bausubstanz ab. Gebäudehöhen sollen sich auch zukünftig an der vorhandenen städtebaulichen Grundfigur – die sich in ihren Grundzügen auch rechtsverbindlich im Bebauungsplan abbildet – orientieren.

An der linksufrigen Seite des 2. und 20. Bezirks überwiegt Bauklasse IV (bis maximal 21 m). Die geschlossene Kante im zentralen Bereich verläuft in eine zweite Schicht 55 bis 60 m hoher Gebäude, die in den 1950er und 1960er-Jahren vorwiegend in Scheibenform errichtet wurden. Eine dritte Schicht zeichenhafter, turmartiger Gebäude (rd. 75 m) im zentralen Bereich gegenüber der City markiert linksufrig den vorläufigen Endpunkt der historischen Entwicklung (z.B. Media Tower). Der hohe Neubauanteil und die gestalterische Heterogenität in den gründerzeitlichen Abschnitten resultiert vorwiegend aus den Kriegsschäden des Zweiten Weltkriegs. Diese waren auch Anlass für zahlreiche Gestaltungsüberlegungen nach 1945, die im Stadtbild jedoch nur fragmentarisch ablesbar sind (z.B. Durchbruch der Uferbegleitstraße Richtung Praterstraße im Bereich Tempelgasse).



Rechtsufrig ist auch heute noch die gründerzeitliche Vorstellung des Bauzonenplans von Otto Wagner (1893) mit Abstufungen von Bauklasse V im zentralen Bereich über Bauklasse IV bis Bauklasse III in den peripheren Bereichen gut erkennbar. Eine Ausnahme aus jüngerer Zeit bildet die Außenmarkierung des geschlossenen Stadtkörpers in Erdberg, TownTown. Weitere Ausnahme und prominentestes Fragment der städtebaulichen Gestaltungsvorschläge nach 1945 am rechten Ufer des Donaukanals ist der Ringturm (Arch. Boltenstern, 1953).



# ENTWICKLUNGSZIELE





Masterplan  
donaukanal

*Der Donaukanal ist ein gesamtstädtischer, durchgängiger Freizeit- und Erholungsraum, der - durch seine Absenkung zu der ihn umgebenden Stadt und das Element Wasser - eine besondere Erholungsfunktion bietet.*



## Generelle Ziele

für den gesamten Donaukanal

Bei der Erstellung des Masterplans wurde von Anfang an auf die Besonderheiten und die gesamtstädtische Bedeutung des Donaukanals Rücksicht genommen. Es wurden Leitlinien formuliert, die garantieren sollen, dass der Donaukanal als wertvoller Lebens-, Freizeit- und Naherholungsraum erhalten bleibt.

- **Die Erlebbarkeit des Donaukanal als wassernaher Erholungsspender erhöhen**

Die Erlebbarkeit des Wassers soll generell verstärkt werden. Das Element Wasser soll sich als Leitthema im gesamten Verlauf in unterschiedlichster Form wiederfinden.

Der Donaukanal ist eine internationale Wasserstraße mit hoher Fließgeschwindigkeit. Daher wäre er als Badegewässer nicht geeignet. Dennoch ist das Sonnenbaden auf der sogenannten „Schrägen Wiesen“ des Donaukanals sehr beliebt. Diese bestehende Freizeitfunktion soll daher auch weiterhin angeboten und ausgebaut werden.

- **Freizeit- und Naherholungsfunktion bewahren und aufwerten**

Die Interessen der Freizeitgestaltung und Naherholung haben Vorrang vor kommerzieller Nutzung. Der Stadtlandschaft entsprechende Nutzungen (städtische Freizeit- und Veranstaltungseinrichtungen, gastronomische Betriebe, Fremdenverkehrseinrichtungen, etc.) sollen nur in jenen Bereichen zugelassen werden, wo eine qualitätsvolle Breite in der Uferzone für Spazierweg, Radweg und Aktivitäten möglich ist. Nutzungen müssen aus stadtplanerischer Sicht sinnvoll sein. Mit diesen Vorgaben soll die Erlebbarkeit dieses durchgehenden Freizeit- und Erholungsraumes gewährleistet werden.

- **Barrieren abbauen, um die Zugänglichkeit zum Donaukanal zu erhöhen**

Sowohl die Erlebbarkeit des Wassers und der Ufer des Donaukanals, als auch die Überquerungsmöglichkeit des Donaukanals und der begleitenden Straßen, sollen verbessert werden. Besonders ist dabei auf Personen mit besonderen Bedürfnissen Rücksicht zu nehmen. Abgänge sollen besser kenntlich gemacht werden.

- **Die öffentliche Durchgängigkeit sicherstellen**

Die Durchgängigkeit an beiden Seiten des Donaukanals soll für RadfahrerInnen und für FußgängerInnen gleichermaßen gewährleistet werden. Konflikten zwischen den einzelnen NutzerInnengruppen (FußgängerInnen/Lieferverkehr/RadfahrerInnen) soll durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt werden.

- **Die ökologische Vielfalt erhöhen**

Der Donaukanal soll in seinen naturbelassenen und parkähnlich gestalteten Bereichen verstärkt als Lebensraum für Fauna und Flora erhalten bzw. dessen Naherholungsfunktion erweitert werden.

- **Ein einheitliches Erscheinungsbild schaffen**

Die dem Donaukanal gesamtstädtisch zukommende Bedeutung bedarf einer großzügigen, aber präzise formulierten gestalterischen Sprache. Einen wesentlichen Anknüpfungspunkt hierfür stellt die 1894 bis 1896 gestaltete Kaimauerstrecke dar: Neu errichtete Gestaltungselemente wie z.B. Möblierung, Beleuchtung, sollen in Zukunft durch ein einheitliches Erscheinungsbild (Corporate Design) identitätsstiftende Wirkung bekommen.

- **Bei der Planung wie auch bei der Realisierung von Projekten aktuelle und potentielle NutzerInnen berücksichtigen**

Bei allen vorgesehenen Maßnahmen ist dem Thema Partizipation nach Möglichkeit von Anfang an ein hoher Stellenwert einzuräumen, um Nutzungsinteressen seitens der Bevölkerung zeitgerecht berücksichtigen zu können. Transparenz und Information sind dabei selbstverständlich. Bei der Potenzialausschöpfung des Donaukanals sollen, sowohl die Bedürfnisse der in den angrenzenden Bezirken wohnenden Bevölkerung (ca. 380.000), als auch die Bedürfnisse der in diesen Bezirken Beschäftigten (ca. 324.000) so weit wie möglich Berücksichtigung finden. Dabei soll auch die sozialräumliche Komponente des jeweiligen Abschnittes beachtet werden.

- **Kulturelle Aktivitäten am Donaukanal unterstützen**

Der Donaukanal bietet Raum für Kunst und Kultur: Neben Jugendkultur wie Konzerte (z.B. Flex, Donaukanaltreiben etc.) und Graffiti an den legalen „Wienerwand“-Standorten ([www.wienerwand.at](http://www.wienerwand.at)), bietet er einen möglichen Rahmen für Installationen im öffentlichen Raum und der Präsentation von Skulpturen (z.B. bei der Summerstage). Der Donaukanal soll auch weiterhin verstärkt als lebendige Kultur- und Kunstzone etabliert werden.

- **Identifikationsmerkmale unterstreichen und in die Nutzung einbeziehen**

Die Wahrnehmbarkeit wichtiger Gebäude entlang des Donaukanals oder an diesem selbst, soll erhalten bzw. noch weiter verbessert werden. Dies soll bei Neuerrichtungen oder Umbauten von Identifikationsträgern (z.B. Beleuchtung von Brücken) berücksichtigt werden. Einprägsame Merkzeichen, welche sowohl die Identifikation als auch die Orientierung im Stadtraum unterstützen, werden angestrebt.

- **Eindeutige Richtlinien für Nutzung und Ausnutzbarkeit vorgeben, wobei ganzjährige Nutzungen unterstützt werden sollen**

Neue Nutzungen müssen in die jeweiligen Bereiche mit ihren spezifischen Anforderungen aus stadtegestalterischer Sicht integrierbar sein und die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener NutzerInnen berücksichtigen. Nutzungserweiterungen, die den generellen Zielsetzungen entsprechen, sollen weiterhin möglich sein. Soziale Infrastruktur wie Sport- und Spielmöglichkeiten, Möblierung, etc. sollen ebenso verbessert und erweitert werden wie – nach Möglichkeit – die für die Umsetzung von Projekten benötigten technischen Rahmenbedingungen. Mehrfachnutzbare Flächen und konsumfreie Ruheflächen sind im Hinblick auf das Erscheinungsbild und die Erholungsfunktionen zu reservieren.

- **Das Wasser des Donaukanals als öffentlichen Verkehrsweg forcieren**

Der Donaukanal soll als Wassertransportweg aufgewertet werden (z.B. durch Anlegestellen, Bootstaxi etc.). Die regionale Nutzung des Donaukanals als Wasserstraße soll intensiviert und Verbindungsstationen zwischen den stadtteilwichtigen Verknüpfungspunkten geschaffen werden.

- **Eine verbesserte Verbindung mit dem Hinterland herstellen**

Die Anbindung des Erholungsraums Donaukanal an die anschließenden Stadtteile soll durch die Errichtung von Baulichkeiten zur Überwindung der unterschiedlichen Niveaus verbessert werden. Auch sollen mehr Querungsmöglichkeiten über den Donaukanal geschaffen werden. Die Abgänge sollen besser kenntlich gemacht werden.

- **Den Donaukanal als Wirtschaftsstandort stärken**

Projekte in Zusammenarbeit mit privaten Investoren sollen einer transparenten Reglementierung hinsichtlich Gestaltung, Dimensionierung und des Mehrwertes für die Bevölkerung unterworfen werden.



# Bereichsbezogene Ziele



## Ziele für die „Urbane Mitte“

Der Bereich „Urbane Mitte“ nimmt aufgrund seiner übergeordneten Bedeutung und Außenwirkung (z.B. UNESCO-Weltkulturerbe City, Tourismus etc.) eine Schlüsselrolle in Hinblick auf die beabsichtigte Aufwertung des Donaukanals ein. Deshalb sind an Maßnahmen in diesem Bereich besondere Maßstäbe anzulegen. Die künftige Gestaltung der „Urbanen Mitte“ mit ihren zahlreichen Freizeitangeboten soll in Abstimmung mit der Entwicklung des Hinterlandes erfolgen. Eine „Eventisierung“ ist zu vermeiden. Das Ausmaß der kommerziellen Nutzungen ist grundsätzlich im Konnex der zahlreichen Angebote in der City zu beurteilen, um nicht ein Überangebot an gleichen Betrieben zu schaffen.

Der Unterschied zwischen dem kommerziell genutzten rechten Ufer und dem sonnigen linken Ufer, muss bei der Planung aller Maßnahmen berücksichtigt werden. Das linke Ufer ist in erster Linie als Erholungsraum mit umfangreichen Grünbereichen zu erhalten und soll verstärkt der extensiven Nutzung dienen. Kommerzielle Nutzungen sollen in den Hintergrund treten und sind primär als Ergänzung zum Erholungsraum zu sehen.

Am rechten Ufer sind weitere Angebote an Freizeitaktivitäten möglich. Einrichtungen am Ufer dürfen dabei nur unter Einhaltung einer entsprechenden Uferbreite errichtet werden. Kommerzielle Nutzungen sollen sich mit frei zugänglichen Erholungsflächen abwechseln.

„Ermöglichungsräume“ sollen als konsumfreie Bereiche geschaffen werden, die sich besonders an den Bedürfnissen der NutzerInnen orientieren. Eine partizipative Planung ist dabei vorgesehen. Bei zukünftigen Projekten und Maßnahmen ist besonderer Wert auf eine maßvolle Dichte und gestalterische Qualität zu legen. Nutzung, Erreichbarkeit, Infrastruktur, Erkennbarmachung und Gestaltung stehen daher im Vordergrund.

## Ziele für den Oberlauf

In diesem Abschnitt steht der vegetationsreichere Erholungs- und Freizeitraum in Verbindung mit dem Erlebnisraum Wasser durch entsprechende naturnahe Gestaltung im Vordergrund. Das gestalterische und wasserbauliche Einreichprojekt von Oberhofer (1997) ist dabei für die künftige Gestaltung der Uferbereiche als Planungsgrundlage anzusehen. Zusätzliche Nutzungen sollen zur Erhöhung des Erholungswerts beitragen.

Eine Kommerzialisierung des Donaukanals ist auch im Oberlauf zu vermeiden. Freizeiteinrichtungen, kleine Cafés und Kioske können an jenen Stellen errichtet werden, wo der Flussraum eine Ergänzungsnutzung möglich macht. Sie müssen mit einer qualitätsvollen Erscheinung des Stadtbilds vereinbar sein. Ausreichende Wegebreiten sind freizuhalten.

Neu errichtete Möblierung und Beleuchtung soll grundsätzlich im Sinne eines Corporate Designs gestaltet sein. Ziel ist gemäß dem Beleuchtungskonzept Donaukanal im Masterplan Licht, die gesamten Wegeflächen durchgängig zu beleuchten.

Am Sonnenufer sollen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, welche die dortige Nutzung zum Sonnenbaden noch weiter verbessern. Diese Einrichtungen können auch dazu dienen, die Lände für die Ausübung von Freizeitsportarten attraktiver zu machen.

Am rechten Schattenufer sollen vor allem Raststationen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen, z.B. als Pontons oder Sitztreppen am Wasser, vorgesehen werden. Im Oberlauf sollen im Bereich Brigittenauer Sporn, im Bereich Muthgasse und in der Spittelau Spots mit besonderen Nutzungs- und Gestaltungsschwerpunkten geschaffen werden.

## Ziele für den Unterlauf

Der vegetationsreiche Erholungs- und Freizeitraum sowie Erlebnisraum Wasser soll in diesem Abschnitt erhalten und nach Möglichkeit weiter entwickelt werden. Das gestalterische und wasserbauliche Einreichprojekt von Oberhofer (1997) soll dabei für die künftige Gestaltung der Uferbereiche als Planungs- bzw. Realisierungsgrundlage angesehen werden. Zusätzliche Nutzungen mit verstärktem Erholungswert sollen möglich sein. Eine Kommerzialisierung des Donaukanals ist in diesem Abschnitt zu vermeiden. Auf qualitätsvolle Wegebreite in der Uferzone ist zu achten. Die Beleuchtung soll entspre-

chend dem Beleuchtungskonzept Donaukanal und Masterplan Licht (in reduzierter Form) verbessert werden.

Wie im Oberlauf können Freizeiteinrichtungen, kleine Cafés und Kioske an Stellen, wo der Flussraum – auch aus stadtgestalterischen Überlegungen – eine Ergänzungsnutzung ermöglicht, Platz finden.

Neu errichtete Möblierung und Beleuchtung soll grundsätzlich im Sinne eines Corporate Designs gestaltet sein.

Am Sonnenufer sollen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden, welche die dortige Nutzung zum Sonnenbaden noch weiter verbessern, oder eine Rastmöglichkeit für RadfahrerInnen bieten. Diese Einrichtungen können auch dazu dienen, die Lände für die Ausübung von Freizeitsportarten attraktiver zu machen.

Im Unterlauf sollen im Bereich Erdberger Lände und Gasometer Spots mit besonderen Nutzungs- und Gestaltungsschwerpunkten geschaffen werden.





## Ziele für Spots

Über die gesamte Länge des Donaukanals werden fünf Spots als Anziehungspunkte mit besonderen Nutzungs- und Gestaltungsschwerpunkten ausgewiesen. Die Spots liegen im Oberlauf beim Brigittener Sporn, auf der Höhe der Muthgasse und in der Spittelau. Im Unterlauf sind sie im Bereich Erdberger Lände und Gasometer verortet.

Grundsätzliche Zielsetzung im Bereich der Spots ist, hier einen Impuls im Stadtraum zu setzen. Einerseits wird dabei auf geplante und vorhersehbare bauliche Entwicklungen entlang des Donaukanals reagiert, wie etwa bei den Spots Erdberger Lände und Muthgasse. Umgekehrt kann eine Donaukanalbelebung auch Anstoß zur Schaffung von ergänzenden Einrichtungen und Identifikationszeichen im unmittelbar angrenzenden Hinterland sein.



### Ziele für „Ermöglichungsräume“

„Ermöglichungsräume“ sind ähnlich wie die Spots Bereiche, die sich hinsichtlich ihrer Gestaltung und Nutzung vom Umgebungsbereich abheben und darüber hinaus einen partizipativen Charakter haben, indem sie nutzungs offen und gestalterisch nicht vordefiniert sind. Hier wird ganz besonders auf die differenzierten Bedürfnisse der NutzerInnen des Donaukanals nach konsumfreier Freizeitgestaltung und Erholung Rücksicht genommen. Die Bevölkerung soll dabei in die Planung und Bepflanzung miteinbezogen werden.

„Ermöglichungsräume“ sind im Bereich der „Urbanen Mitte“ als klar ersichtliche Kontrapunkte zwischen den gastronomisch geprägten Angeboten ausgewiesen. Durch eine flexible Möblierung und Infrastruktur sollen diese Räume für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen nutzbar sein und zum Verweilen einladen. Bei der Gestaltung sind insbesondere die Prinzipien des Gender-Mainstreamings, der Diversität und Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

### Ziele für das Umland

Die Anbindung des Erholungsraums Donaukanal an die anschließenden sieben Bezirke soll verbessert werden, indem Barrieren so weit wie möglich abgebaut und zusätzliche Querungsmöglichkeiten über den Donaukanal angeboten werden sollen. Sämtliche Neunutzungen sollen mit dem Bedarf im näheren Umfeld abgestimmt werden, um ein Überangebot zu vermeiden.

Punktuelle bauliche Akzente wie z.B. TownTown sind im Bereich des Ober- und Unterlaufs grundsätzlich weiterhin möglich, sofern sich lokale Rahmenbedingungen (z.B. Grundstückskonfiguration etc.) dafür anbieten. Dabei muss die Lesbarkeit des Stadtbilds positiv unterstützt und dieses qualitativ gestärkt werden. Die Donaukanalbelebung soll als Anreiz für die Errichtung von ergänzenden Einrichtungen und Identifikationszeichen im unmittelbar angrenzenden Hinterland wirken.

Im Bereich der „Urbanen Mitte“ auf der Seite des 2. Bezirks können ebenfalls punktuell urbane Akzentuierungen vorgenommen werden. Gebäudehöhen sollen dabei aber ein Maximum von 75 m nicht überschreiten und sensibel in den vorhandenen Donaukanalquerschnitt eingebettet werden (Beispiel Media Tower). Gegenüber dem Bereich Schwedenplatz/ Morzinplatz auf der Seite des 2. Bezirks soll dabei im Hinblick auf das UNESCO-Weltkulturerbe „Innere Stadt“ besondere Rücksicht genommen werden. Hochhäuser sollen den Richtlinien des Hochhauskonzepts entsprechen.



# EMPFEHLUNGEN ZUR ZIELERREICHUNG





Masterplan  
DONAUKANAL

*Auf Basis der definierten Zielsetzungen werden in diesem Abschnitt des Masterplans Maßnahmenvorschläge vorgestellt, die der konkreten Ausschöpfung der vorhandenen Potenziale dienen und zur weiteren Aufwertung dieses wertvollen Freizeitgestaltungs- und Erholungsraumes führen sollen.*

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge ist direkt mit den jeweiligen öffentlichen und privaten Finanzierungsmöglichkeiten verknüpft.

#### **Durchgängigkeit gewährleisten**

Zielsetzung ist, eine möglichst konfliktfreie öffentliche Durchgängigkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen über die gesamte Länge des Donaukanals zu gewährleisten. Mit den nun folgenden Festlegungen sollen die unterschiedlichen Mobilitätsansprüche und Geschwindigkeiten der VerkehrsteilnehmerInnen berücksichtigt werden.

#### **FußgängerInnen gerechte Ausgestaltung und Regelung mit „Mischverkehr“ am rechten Vorkai**

Aufgrund des beschränkten Platzangebotes müssen FußgängerInnenverkehr, Radverkehr und Lieferverkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche abwickeln werden. Für diese Verkehrsfläche soll ein Mindestmaß von 4 m an nutzbarer Breite\* eingehalten werden.

Bei der Anordnung von Nutzungen bzw. Aufenthaltszonen und den dazugehörigen Möblierungselementen (z.B. Sitz- oder Liegemöbel, etc.) sollen folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Innerhalb der Vorkaifläche beträgt die Mindestbreite des Verkehrsbands bei einseitiger Anordnung von Aufenthaltszonen oder Möblierung 5 m (3,50 m Mindestmaß für Fuß- und Radwege + 1,50 m Abstands-/Einschreitfläche).

- Innerhalb der Vorkaifläche beträgt die Mindestbreite des Verkehrsbands bei zweiseitiger Anordnung von Aufenthaltszonen oder Möblierungselementen 6,50 m (3,50 m Mindestmaß für Fuß- und Radwege + 2 x 1,50 m Abstands-/Einschreitfläche).

Damit sollen Nutzungskonflikte weitestgehend minimiert und die Sicherheit erhöht werden. Für den Fall, dass es in demselben Bereich zu einer zweiten Nutzung z.B. am Wasser kommt, wird diese Regelung sinngemäß angewandt.

Aus gestalterischer Sicht soll im Bereich der Kaimauerstrecke primär die Verkehrsfläche auf Seite der Wasserkante angeordnet werden. Ist dort eine qualitätsvolle Breite nicht erzielbar, so ist zumindest ohne weitere Flächenversiegelungen die Funktion eines ausreichend dimensionierten Fußweges an der Wasserkante (Zielsetzung mind. 3,00 m) sicherzustellen.

\* Nutzbare Breite bedeutet, dass keinerlei feste oder bewegliche Hindernisse innerhalb der genannten Breite sowie eine freie Sichtrelation zur Bewegungsfläche vorhanden sind. Hindernisse im oben genannten Sinn wären z.B. transportable Verkaufsstände, Schanigärten, Bereiche für Personen, die vor einem Verkaufsstand oder einem Zugang (z.B. Badeschiff, Aufzug etc.) kurzfristig warten oder längere Zeit stehen, Infrastruktureinrichtungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie Lieferverkehr.

Fahrerlaubnisse bzw. Fahrverbote entlang des Donaukanals sollen eindeutig durch entsprechende Ausweisungen gemäß der Straßenverkehrsordnung geregelt werden. Dabei sollen FußgängerInnen klar bevorzugt werden, eine maßvolle Nutzung für Zu- und Ablieferverkehr muss aber möglich bleiben. Radfahren und die Zufahrt für Erhaltungsfahrzeuge soll generell erlaubt sein.

### **FußgängerInnengerechte Ausgestaltung im Ober und Unterlauf**

Im Oberlauf und Unterlauf sollen ebenfalls die erforderlichen nutzbaren Breiten für die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen sichergestellt werden. In Anlehnung an die Studie von Oberhofer (1991) kann dies gegebenenfalls durch getrennte Verkehrswege erfolgen.

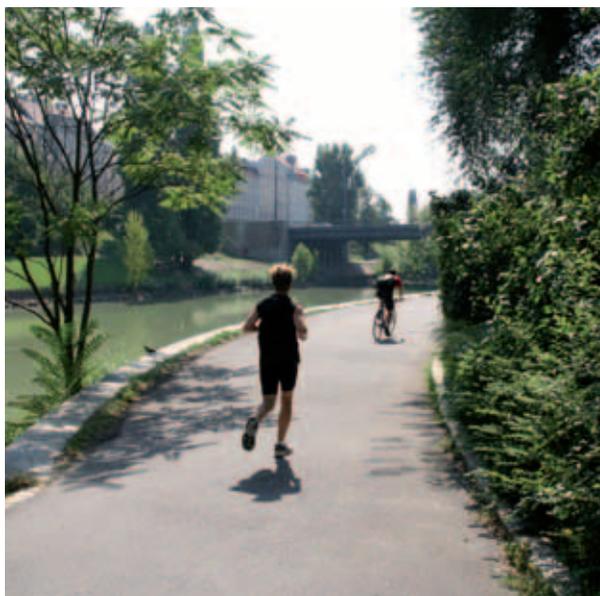
### **Einrichtung von Fairness-Zonen**

Wie überall bei stark genutzten Freiräumen kommt es auch am Donaukanal zu Konflikten zwischen den einzelnen NutzerInnengruppen, speziell zwischen RadfahrerInnen, FußgängerInnen und Gästen der am Donaukanal befindlichen Einrichtungen. Besonders von den FußgängerInnen wird „rücksichtsloses und zu schnelles Fahren“ als störend empfunden. Daher sollen unter dem Titel „Fairness-Zone“ Maßnahmen gesetzt werden, die zum Umdenken bewegen und mehr gegenseitige Rücksichtnahme einfordern. Indem Flächen, die zu den am Donaukanal befindlichen Einrichtungen gehören, eindeutig von den allgemeinen Verkehrsflächen getrennt werden, können Konflikte ebenfalls reduziert werden. Bauliche Maßnahmen können dabei genauso erfolgen wie eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit im Sinne des „Aufeinander-Rücksicht-Nehmens“.

### **Erhaltung und Verbesserung der Radwege**

Entlang der linken Donaukanalseite wird direkt am Ufer kein Radweg ausgewiesen. Jedoch ist das Radfahren durch die explizite Ausnahme aus dem allgemeinen Fahrverbot erlaubt. Zur Beschleunigung des Radverkehrs und der Lückenschließung bestehender Radwegeverbindungen wird schrittweise eine Radfahranlage an der Oberen Donaustraße umgesetzt.

Um die Attraktivität des Donaukanals als Erholungs- und Freizeitgestaltungsraum für Gäste auf Fahrrädern weiter zu erhöhen, sollen vermehrt Radständer angeordnet werden.



### Abbau von Barrieren

Die Erreichbarkeit der Erholungsflächen am Donaukanal soll verbessert werden. Derzeit bilden die den Donaukanal begleitenden Straßenzüge Barrieren, die zumeist nur über geregelte niveaugleiche Überquerungsmöglichkeiten zu überwinden sind. Auch sind die Zugänge zu den tiefer gelegenen Böschungsbereichen und dem Vorkai im urbanen Bereich oftmals nur über Stiegenanlagen möglich.

Um diese Barrieren abzubauen, werden weitere Baulichkeiten zur Überwindung der unterschiedlichen Niveaus sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten über den Donaukanal vorgeschlagen.

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die begleitenden Straßenzüge könnte durch zusätzliche, geregelte Übergänge oder durch eine noch höhere Priorisierung der Grünphase bei bestehenden Übergängen erfolgen.

Ebenso sollen die Abgänge zum Vorkai optisch besser signalisiert werden.



### Die Erlebbarkeit des Donaukanals als wassernaher Erholungsspender erhöhen

Neben entsprechenden Erschließungsmaßnahmen soll das Element Wasser als Leitmotiv entlang des gesamten Flussverlaufs thematisiert werden.

Für die unmittelbare Erlebbarkeit des Lebensraumes Wassers wird unter anderem vorgeschlagen, in den urban geprägten Bereichen (Mitte, Spots) in jenen Abschnitten mit größeren Brückenabständen zwei größere schwimmende Projekte oder Schiffe anzubringen. Zwischen den kürzeren Abschnitten kann jeweils ein Objekt stationiert werden.

Zwischen den schwimmenden Projekten oder Schiffen können Anlegestationen für Boote angeordnet werden, um den Donaukanal verstärkt als Wasserstraße zu etablieren. Eine Integration von Anlegestellen in die schwimmenden Projekte oder Schiffe wird jedoch angestrebt.

Die punktuelle Schaffung von neuen, in Bezug zum Flussraum und im öffentlichen Interesse stehenden Einrichtungen, abgestimmt auf die jeweiligen NutzerInnengruppen, und eine entsprechende Möblierung zum Thema Wasser können zu einer verstärkten Imagebildung als wichtiger Erholungsraum beitragen.

Dazu soll auch die Freihaltung der Wasserkante von Einrichtungen mit kommerziellen Nutzungen (Zielsetzung mind. 3 m von Wasserkante im Kaimauerbereich) beitragen.



# Ökologische Vielfalt fördern

## Konkretisierung der Arten- und Biotopschutzprojekte

In Hinblick auf das Artenschutzprogramm „Sand-Sommerwurz und die streng geschützten Pflanzenarten“ sind mehrjährige Ruderalfluren ein zentrales Thema. Dies steht in enger Beziehung zum Schutz der Heuschrecken- und Tagfalterarten. Insbesondere im Oberlauf und Unterlauf sollten Extensivierungsmaßnahmen stattfinden, wie z.B. das Tolerieren spontan aufkommender Wildkrautvegetation oder die Erhaltung bzw. Schaffung unversiegelter Wegeflächen.

Im Sinne des Wiener Arten- und Lebensraumschutzprogrammes „Netzwerk Natur“ sollen ebenfalls Maßnahmen getroffen werden. Dies beinhaltet z.B. die Anbringung von Nisthilfen für Fledermäuse oder die Erhaltung von Schlammaufnahmeplätzen für Mehlschwalben. Eine Ausweisung von zusätzlichen Standorten für private Fischerhütten ist nicht vorgesehen.

## Verbesserung der Verzahnung zwischen aquatischem und terrestrischem Lebensraum

Eine lebendige Gestaltung des Flusslaufes insbesondere hinsichtlich der Uferausbildung, wie sie im Abschnitt Weißgerberlände bereits umgesetzt ist, soll ökologische Potentiale weiter ausschöpfen und die Funktion des Donaukanals als wassernaher Erholungsspender noch weiter erhöhen.

## Sicherung und Verbesserung der räumlich-funktionellen Strukturen

Die Ausarbeitung eines Konzeptes, das die Grünstrukturen zum Inhalt hat, soll die Grundlage für eine kontrollierte und durchdachte Weiterentwicklung der vorhandenen Grünräume darstellen.

Dabei sind unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen, z.B. Hochwasserschutz, Naturschutz, Pflegemaßnahmen, NutzerInnenansprüche. Ein fachlich begründetes Entwicklungsmanagement soll ökologisch sinnvolle Maßnahmen in Abstimmung mit der aktuellen Raumnutzung, den richtigen Zeitpunkten von Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen und den Einsatz von geeigneten Arbeitsgeräten definieren.

Dabei sollen in Zusammenarbeit aller an der Umsetzung beteiligten Stellen (MA 22, MA 42, MA 45, via donau und Private) Entwicklungsplanungen für einzelne Abschnitte erstellt werden.



# Nutzbarkeit steigern

## **Einrichtung eines Leit- und Informationssystems**

Über ein durchgängiges, intuitives und mit dem umliegenden Stadtraum verknüpftes Leitsystem können Informationen aller Art am Donaukanal angeboten werden. Informationen zu historisch wichtigen Orten sowie andere Informationen und Angebote können direkt auf den Bewegungsflächen angebracht werden, wenn dies in gestalterischer Hinsicht möglich ist. Ein dezentes Beschilderungssystem vermittelt Hinweise und Informationen an die NutzerInnen. (z.B. über Abgänge, Nutzungen, etc.)

## **Erweiterung der Sportangebote**

Das Potenzial des Donaukanals für den Rad- und Laufsport sowie für andere sportliche Tätigkeiten könnte durch die Bereitstellung einer sportspezifischen Möblierung (z.B. Kletterwände), die Errichtung eines Motorik-Parcours, eine Kilometrierung an den Uferbegleitwegen, zur Verfügung gestellte Umkleidemöglichkeiten oder mehr Radständer weiter ausgeschöpft werden.



## **Ausbau der Spielangebote**

Das Angebot an Spielmöglichkeiten in den Naherholungs- und Aufenthaltsbereichen des Donaukanals sollte weiter ausgebaut werden. Ein kleinräumiges Spielangebot kann dabei Bewegung fördern und eine individuelle Raumeignung unterstützen (z.B. wegbegleitendes Spiel wie z.B. Trampoline). Das Element Wasser soll dabei einen hohen Stellenwert einnehmen.

## **Freihaltung von Flächen zur temporären Bespielung**

Markt, Festplatz, öffentlicher Raum zur temporären Gestaltung – der Bereich zwischen Kaiserbadschleuse und Salztorrampe soll all diesen Varianten Rechnung tragen. Temporär bespielbare Flächen mit der dafür notwendigen Infrastruktur sollen von ständiger Bespielung und Bebauung freigehalten werden. Die Dauer der durchgehenden Nutzung soll maximal vier Wochen betragen. Dem vorangehend oder nachfolgend soll die Fläche ebenso lange freigehalten werden, wie die Fläche für die aktuelle Bespielung genutzt wurde.

## **Verbesserung und Erweiterung der Sanitärangebote**

Sanitäranlagen, die im Zuge einer gastronomischen Nutzung vorhanden sind, sollen generell für die NutzerInnen des Donaukanals ohne Konsumationszwang zur Verfügung stehen.



## **Sicherung und Aufwertung der Erholungsfunktion**

Insbesondere im urbanen Bereich des Donaukanals soll darauf geachtet werden, dass Nutzungen auf privatwirtschaftlicher Basis die Erholungsfunktionen der Uferbereiche und Kaimauerbereiche des Donaukanals nicht weiter reduzieren.

## **Daher werden im Masterplan festgelegte Bereiche für Investorenprojekte vorgeschlagen.**

Die großzügige Anordnung von öffentlich nutzbaren Bereichen mit den Schwerpunkten „Erholung und Ermöglichung“ soll die Funktion des Donaukanals als Naherholungsraum weiter stärken.

Eine identitätsstiftende, nutzerInnenfreundliche und bedarfsgerechte Möblierung, die abschnittsweise Reduktion von nutzungshemmenden Einflüssen speziell nahe den angrenzenden Straßenzügen und die verbesserte Erlebbarkeit des Donaukanals als wassernahe Erholungsspende sollen dabei einen wichtigen Beitrag leisten.

## **Bedürfnisse von unterschiedlichen NutzerInnen berücksichtigen**

Im Vorfeld von Planungen sollen aktuelle Bedürfnisse von NutzerInnen und vorhandene Potentiale erhoben und entsprechend berücksichtigt werden.



### **Bedarfsorientierte Intensivierung der Nutzung als Wasserweg**

Um das bestehende Angebot (Rundfahrtbetrieb, Twin City Liner, Nationalparkboot) bedarfsorientiert zu erweitern, soll ein Bootstaxi die Einrichtungen und die Erholungsräume am Donaukanal miteinander verbinden. Der Betrieb dieser Bootstaxis soll durch ein erfahrenes privates Schifffahrtsunternehmen durchgeführt werden.

### **Konfliktfreie Bewegung an Land**

Die notwendigen Kfz-Befahrungen für Anlieferungen und Betreuungsfahrten an den Donaukanalverkehrsflächen sollen durch eine praxisgerechte Verkehrsregelung möglichst konfliktfrei abgewickelt werden. Die Erhaltung und Verbesserung der Qualität für den nicht-motorisierten Verkehr hat dabei jedoch höchste Priorität.

### **Erhöhung der Sicherheit**

Aufgrund der topografischen Lage des Donaukanals ist teilweise die automatische soziale Kontrolle durch den höher gelegenen Stadtraum vermindert. Um das subjektive Sicherheitsgefühl zu erhöhen, soll die Beleuchtung den Bedürfnissen der NutzerInnen angepasst und erweitert werden. Durch die zunehmende Belebung der Donaukanalufer wird zudem die soziale Kontrolle, im Sinne von Sehen und Gesehen werden, erhöht.

### **Erzeugung eines einheitlichen Erscheinungsbildes**

Das Image des Donaukanals als eigenständiger, durchgehender Erholungsraum soll durch gestalterische Elemente mit hohem Wiedererkennungswert unterstrichen werden (Corporate Design). Dazu soll ein transparentes Verfahren zur Ideenfindung durchgeführt werden. Für dieses sollen auch die Nutzungsansprüche im Vorfeld erhoben werden. Die zukünftige Gestaltung soll sich an der Charakteristik der Kaimauerstrecke Otto Wagners orientieren und folgende Punkte erfüllen:

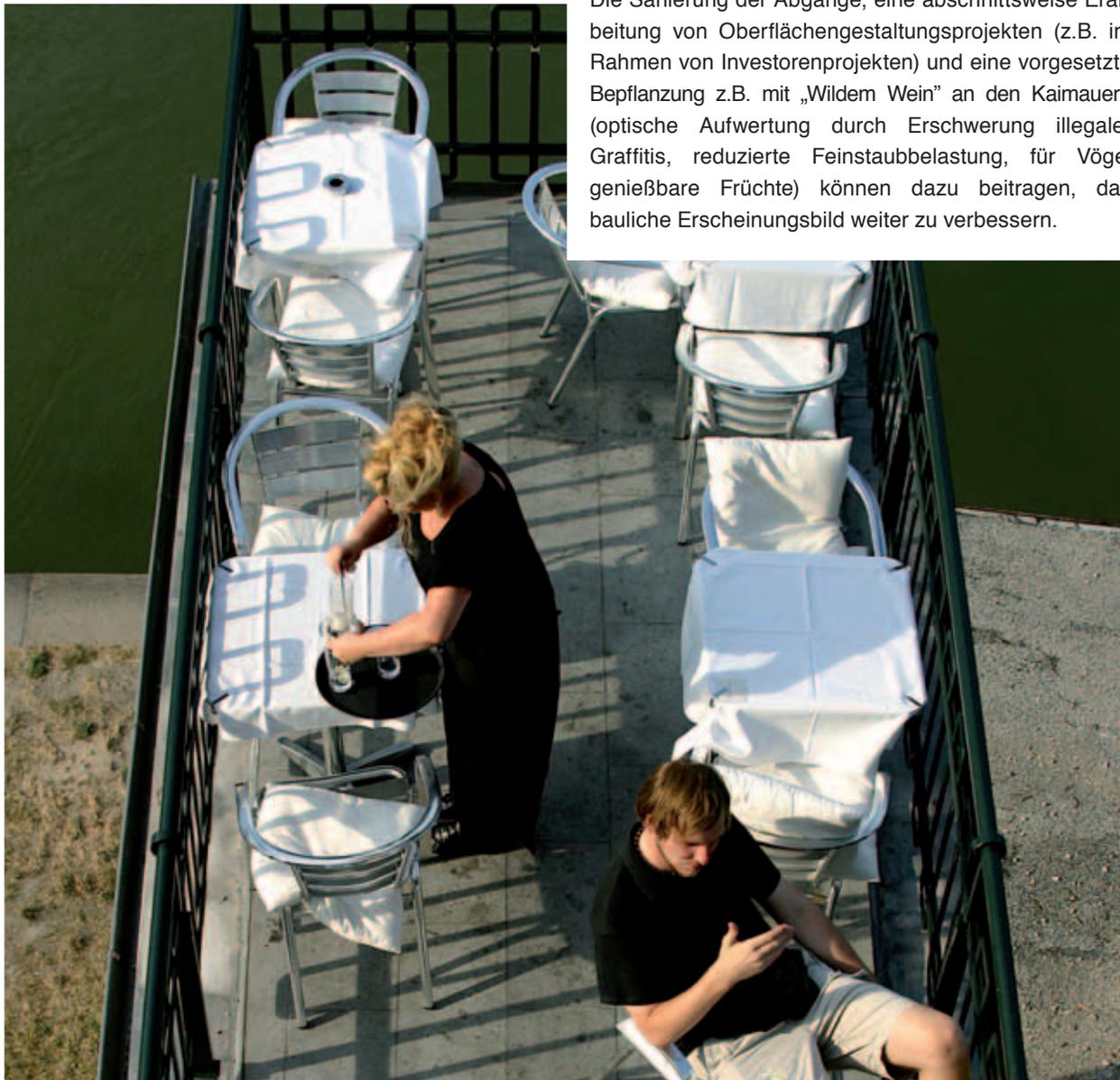
- Der Flussraum soll sich als Leitthema entlang des gesamten Verlaufes des Donaukanals wiederfinden
- Einheitliche Gestaltung einer hochwertigen und vandalismussicheren Möblierung, die den breit gestreuten Nutzungsanforderungen entspricht; z.B. Sitzmöbel, wegbegleitendes Spiel, Wasserentnahmestellen, Beschattungselemente etc.
- Einheitliche Gestaltung der Signalisierung von Zugangsmöglichkeiten oder sicherheitsrelevanten Einrichtungen, wie z.B. Geländer bei Betriebsanlagen
- Richtlinien für private Interventionen: nutzbare Flächen, Materialvorgaben, Farben, Verkehrsverträglichkeit
- Richtlinien für dauerhaft anlegende schwimmende Objekte, z.B. schiffstypischer Charakter, etc.

- Richtlinien für eine urbane Gestaltung des vorhandenen Grünraumes in der urbanen Mitte
- Bewusster Umgang mit Brücken und Fähren als Identifikationsträger und Orientierungspunkte
- Generell Errichtung einprägsamer Merk- und Identifikationszeichen am Vorkai, Verbesserung der Wahrnehmbarkeit wichtiger Gebäude
- Überprüfung und Verbesserung von privaten Abfallsammelstellen ( z.B. von Betriebsanlagen) mit dem Ziel, architektonisch ansprechende Lösungen herzustellen.
- Herstellung eines stadtbildverträglichen Zustandes bestehender Einrichtungen (z.B: Entfernung von Containern, Holzbuden, etc.)



### Das bauliche Erscheinungsbild weiter verbessern

Die Sanierung der Abgänge, eine abschnittsweise Erarbeitung von Oberflächengestaltungsprojekten (z.B. im Rahmen von Investorenprojekten) und eine vorgesetzte Bepflanzung z.B. mit „Wildem Wein“ an den Kaimauern (optische Aufwertung durch Erschwerung illegaler Graffitis, reduzierte Feinstaubbelastung, für Vögel genießbare Früchte) können dazu beitragen, das bauliche Erscheinungsbild weiter zu verbessern.



### Umgang mit privaten Partnern

Private PartnerInnen haben bislang einen wesentlichen Beitrag zur Belebung des Donaukanals geleistet. Zusammen mit der Stadt Wien konnten in öffentlich-privater Zusammenarbeit zahlreiche Projekte realisiert werden, die weit über die Grenzen Wiens hinaus Beachtung finden.

Im Interesse der NutzerInnen des Donaukanals ist auf eine Ausgewogenheit zwischen kommerziellen Bereichen und Zonen ohne Konsumzwang zu achten. Werden Flächen für kommerzielle Nutzungen in Anspruch genommen, muss sich daraus ein Vorteil für die NutzerInnen des Donaukanals ergeben. Private Projekte haben neben dem kommerziellen Angebot einen darstellbaren kommerzfreien Mehrwert aufzuweisen.

Projekte privater PartnerInnen sind nur auf Flächen, die in diesem Masterplan für Investorenprojekte ausgewiesen sind, umsetzbar. Die Stadt Wien unterstützt diese Projekte nach Möglichkeit mit infrastrukturellen Maßnahmen und begleitet deren Umsetzung im Zuge der Zielgebietskoordination.

Dabei ist auch bei privaten Einrichtungen auf architektonische Qualität im Sinne des Corporate Designs zu achten. Sie haben sich hinsichtlich Gestaltung, Durchgängigkeit und Nutzung den Vorgaben dieses Masterplans unterzuordnen. Ebenso sind seitens der Betriebe entsprechende Beiträge für Erhaltungsmaßnahmen, z.B. Sanitäreinrichtungen, Winterbetreuung etc., zu leisten.



Masterplan  
donaukanal

# Empfehlungen für die „Urbane Mitte“



In Hinblick auf das UNESCO-Weltkulturerbe und die denkmalgeschützten Kaimauern sollten besondere Maßstäbe an die zukünftige gestalterische Qualität von Projekten angelegt werden. Vorgaben nach einem Corporate Design (z.B. bei Möblierungen) sollen diesem Anspruch gerecht werden.

Um eine durchgängige Erlebbarkeit des Flussraumes zu gewährleisten, soll die Wasserkante von kommerziellen Einrichtungen frei gehalten werden.

Im Regelfall sollen Bauwerke eingeschobig ausgeführt werden. Sie sollen möglichst transparent gehalten werden und sich in ihrer architektonischen Qualität an hochwertigen umliegenden Gebäuden (Media Tower, Twin-City-Liner-Station etc.) orientieren. Die Aufstellung von containerartigen Bauwerken oder Holzverkaufsständen sollte vermieden werden.

Dachflächen können als Terrassen genutzt werden. Dabei sollten jedoch Aufbauten wie Sonnenschutz-elemente die historische Hochkaimauer nicht überragen.

Eingeschoßige Baukörper dürfen eine Maximalhöhe von 4 m nicht überschreiten und sollen von der denkmalgeschützten Mauer abgerückt sein.

In Bezug auf die Bebauungsdichten wird aus gestalterischer Sicht am Vorkai auf potenziellen Flächen (exklusive Verkehrsband) eine Lösung angestrebt, die eine Aufteilung der Flächen nach ihrer Nutzung beinhaltet. Dabei soll von einer potenziellen Fläche für Investorenprojekte maximal ein Drittel raumbildend bebaut werden. Ein weiteres Drittel soll einen öffentlichen Mehrwert aufweisen.

Das verbleibende Drittel kann kommerziell genutzt werden, darf jedoch keine raumbildende Bebauung aufweisen. Generell werden Projekte mit ganzjährigen Betriebsmodellen bevorzugt. Eine Attraktivierung bestehender Nutzungen (z.B. in Höhe der Salztorbrücke) wird angestrebt. Ziel ist ein konsensgemäßer, stadtbildverträglicher Zustand.

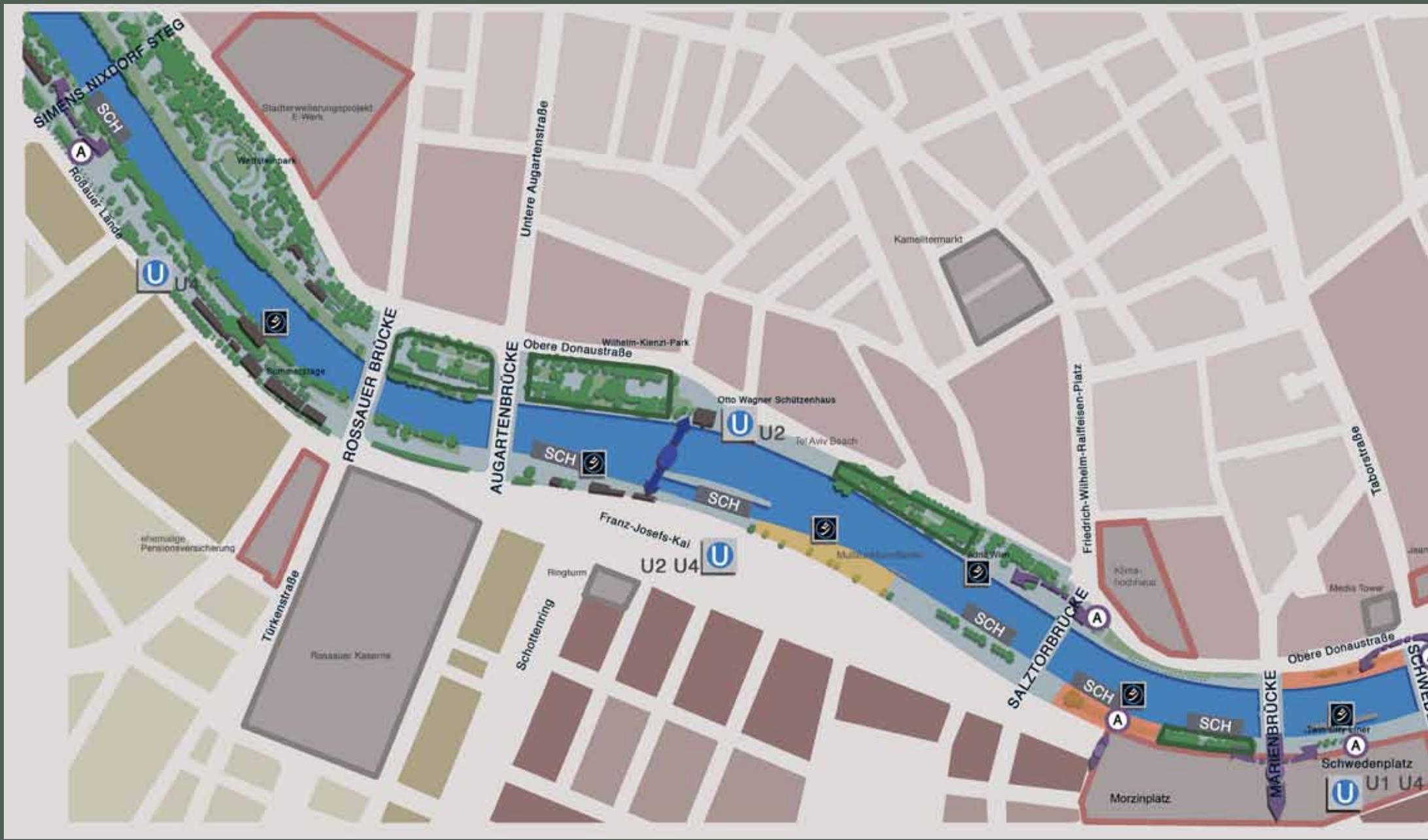
Generell sollten die vorhandenen Stiegenlokale mit Nutzungen belebt werden. Zusätzlich wären bedarfsorientierte Anlegestellen im Bereich der Nutzungen sinnvoll.

Zur weiteren Stärkung der touristischen Bedeutung des Donaukanals ist angedacht, im Bereich der Kaiserbad-schleuse eine Anlegemöglichkeit für Motorboote zu schaffen. Zur besseren Anbindung an den umliegenden Stadtraum sind sowohl weitere Querungsmöglichkeiten über den Donaukanal als auch die Errichtung von Bau-

werken zur erleichterten Überwindung der unterschiedlichen Niveaus möglich. Ein durchgängiges Leitsystem mit eingebundener verbesserter Signalisierung der Abgänge zum Donaukanal soll die Orientierung erleichtern und die Verbindung zum umliegenden Stadtraum weiter verstärken. Die Einbeziehung wichtiger Identifikationsträger im Umfeld, die Schaffung von Verbindungskorridoren zu umliegenden identitätsstiftenden Bereichen wie Märkten, Plätzen, Grätzeln und Erholungsgebieten ist Bestandteil der Planung und Umsetzung weiterer Projekte und Verbesserungsmaßnahmen. Generell soll die bestehende Trennwirkung der begleitenden Straßenzüge durch geeignete Maßnahmen verringert werden. Der Bereich Schwedenplatz / Morzinplatz soll gestalterisch und funktionell in die Planungen einbezogen werden.

Insbesondere in der „Urbanen Mitte“ sollen Ermöglichungsbereiche und großzügig dimensionierte Grünräume ohne kommerzielle Nutzung den bestehenden Naherholungswert sicherstellen und noch weiter erhöhen. Ein Multifunktionsbereich stromauf der Salztorbrücke auf der Seite des 1. Bezirkes soll auch die Möglichkeit für temporäre Bespielung (Feste, Märkte etc.) bieten.

Zur funktionellen Aufwertung der „Urbanen Mitte“ sollten im Bereich von Nutzungen Radabstellmöglichkeiten positioniert werden. Die Beleuchtung der Vorkaibereiche soll, basierend auf modernen Standards, die Sicherheit erhöhen und auch identitätsstiftend wirken. Die neue themenbezogene Effektbeleuchtung an den Brücken soll auf weiteren Brücken fortgesetzt werden. Abschnittsweise Oberflächenprojekte zur Gestaltung des Vorkais sollen zur generellen Verbesserung des Erscheinungsbildes des Donaukanals beitragen.



# EMPFEHLUNGEN FÜR DIE „URBANE MITTE“



# Empfehlungen für den Oberlauf

Die Umsetzung von Maßnahmen soll in erster Linie der Bewahrung und Stärkung der Erholungsfunktion dieses parkähnlich gestalteten Bereiches dienen.

Dabei sind die Inhalte aus dem bereits in der Weissgerber Lände umgesetzten gestalterischen, wasserbaulichen Projekts als Planungsgrundlage anzusehen.

Durch die darin enthaltene Trennung des Wegenetzes in einen ufernahen, unversiegelten Gehweg und einen straßenseitigen befestigten Rad- und Fußweg soll die damit bewirkte Entflechtung der unterschiedlichen Bewegungsgeschwindigkeiten positiv auf die vorhandenen Verkehrsströme wirken.

Eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten kann sowohl durch eine größere Attraktivität sowie Ergänzung der Möblierung und Beleuchtung entsprechend eines Corporate Designs als auch durch die vermehrte Anordnung von Sport- und Spielinfrastruktur (z. B. Motorikparcours, Kilometrierung, wegbegleitendes Spiel) erreicht werden.

Zusätzlich wären am rechten Ufer Angebote für RadfahrerInnen und FußgängerInnen zu schaffen, während am linken Ufer der Schwerpunkt auf der Regeneration liegt. Sowohl die Erreichbarkeit des Donaukanals als auch die Verbindung der beiden Ufer miteinander, soll durch geeignete Maßnahmen weiter verbessert werden.

Insbesondere bei bestehenden Brückenverbindungen sollen, nach Notwendigkeit, Bauwerke zur Überwindung der unterschiedlichen Niveaus eine Verbesserung erzielen. Transmissionsreduzierende Maßnahmen entlang der begleitenden Hochleistungsstraßen sollen die Erholungsfunktion der Donaukanalufer weiter stärken.

Um die historische Bedeutung des Donaukanals als ehemals westlichsten Arms des Donaustromes sichtbar zu machen, sollen bei Planungen und Maßnahmen im umliegenden Stadtraum entsprechende Grünraumvernetzungen, insbesondere in Richtung Donau, vorgesehen werden.



Bereiche mit speziellen Zielsetzungen – sogenannte Spots – finden sich im Oberlauf im Bereich des Brigittenauer Sporns, der Muthgasse und der Spittelau. Ebenso sind im Bereich der Friedensbrücke „Ermöglichungsräume“ vorgesehen, die nutzungs offen und gestalterisch nicht vordefiniert sind.

# Empfehlungen für den Unterlauf

In diesem vegetationsreichen, teils als Erholungsbereich, teils als ökologischer Rückzugsraum ausgestalteten Donaukanalabschnitt, insbesondere ab der Ostbahnbrücke, soll durch eine Extensivierung der Pflegemaßnahmen eine größtmögliche Naturbelassenheit behalten bzw. erreicht werden. Dabei sind die Inhalte aus dem bereits in der Weissgerber Lände umgesetzten gestalterischen, wasserbaulichen Projekts als Planungsgrundlage anzusehen.

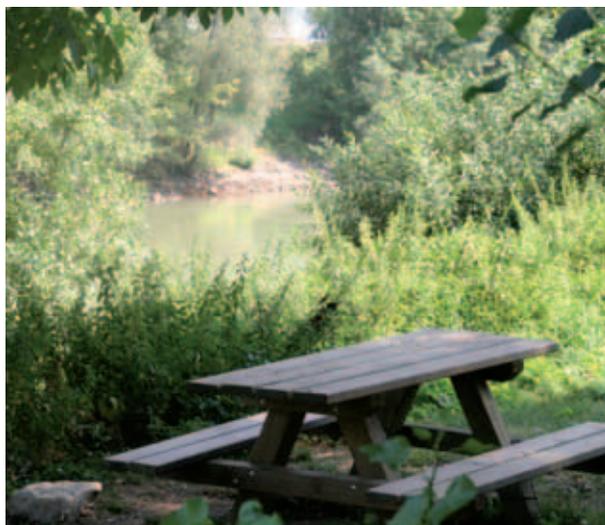
Eine Entflechtung des Wegenetzes in einen ufernahen, unversiegelten Gehweg und einen straßenseitigen befestigten Rad- und Fußweg sollte nach Möglichkeit und bei ausreichender Böschungsbreite wie im Oberlauf vorgesehen werden. Bereiche mit speziellen Zielsetzungen – sogenannte Spots – finden sich im Unterlauf im Bereich des Entwicklungsgebiets Erdberger Lände und im Umfeld der Gasometer.

Eine Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten im Abschnitt bis zur Ostbahnbrücke kann sowohl durch eine Ergänzung der Möblierung entsprechend eines Corporate Designs, als auch durch die gezielte Anordnung von Sport- und Spielinfrastruktur (z.B. Motorik- Parcours, Kilometrierung, wegbegleitendes Spiel) erreicht werden.

Am rechten Ufer wären ergänzend dazu weitere Rastplätze zu schaffen, während am linken Ufer der Schwerpunkt auf der Regeneration liegt. Sowohl die Erreichbarkeit des Donaukanals als auch die Verbindung der beiden Ufer miteinander soll durch geeignete Maßnahmen weiter verbessert werden. Dies soll insbesondere im Bereich der Spots die Anbindung an das Naherholungsgebiet Prater verbessern.

Unterbrechungen in den Wegeverbindungen (z.B. im Bereich der Schüttelstraße) sollen nach Möglichkeit ergänzt werden. Im Bereich der bestehenden Brückenköpfe sollen nach Möglichkeit die Anbindungen durch Bauwerke zur Überwindung der unterschiedlichen Niveaus verbessert werden. Weiters soll der geschützte Landschaftsteil „Blaues Wasser/Schneidergrund“ durch eine Anbindung vom Donaukanal aus erreichbar sein und somit diese Erholungsgebiete verbinden.

Nach Möglichkeit sollten Einrichtungen oder Wege von den begleitenden Straßenzügen abgerückt werden. Ist dies nicht möglich, können abschnittsweise transmissionsreduzierende Maßnahmen gesetzt werden.





Masterplan  
donaukanal

# Empfehlungen zur Zielerreichung in den Spots



## Spot Brigittenauer Sporn

Der Brigittenauer Sporn ist mit seinen denkmalgeschützten Anlagen und dem weitläufigen Freiraum an der Donau im Masterplan als Spot ausgewiesen. Für viele Touristen auf Kreuzfahrtschiffen, die vom Norden her die Stadt anfahren, markiert der Brigittenauer Sporn das Tor zur Stadt. Diese Spitze ist ein ausgezeichnetes Platz für ein städtebauliches Merkzeichen. Die Insel ist der Beginn eines vernetzten Systems von Grünräumen am rechten Donauufer und Donaukanal sowie von Heurigenorten und Erholungsräumen im 19. Bezirk. Historisch gesehen wird dieser Bereich von den Bauten Otto Wagners zur Hochwasserregulierung geprägt.



Aufgrund dieser Parameter soll ein Spot im Bereich der Halbinsel mit einem Nutzungsschwerpunkt Kultur entwickelt werden.

Dabei soll der Bereich „Am Sporn“ als Tor zur Stadt besser gekennzeichnet werden. Ein Ideenwettbewerb, z.B. zur Einrichtung eines Kulturparks, könnte die Verbindung der Gebäude von Otto Wagner mit einem wasserbezogenen Thema zum Inhalt haben.

Die Schaffung bedarfsgerechter Dienstleistungseinrichtungen beispielsweise mit Informationen zur Stadt Wien, zu City-Bike-Stationen, zur Bootsanlegestelle etc. ist ebenfalls möglich.

Dabei ist jedenfalls zur Erhöhung des Erholungswerts darauf zu achten, dass zusätzliche Sitzmöglichkeiten, Bereiche für Freizeitaktivitäten oder auch Aussichtsplattformen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Der Spot soll möglichst vom Individualverkehr freigehalten und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr weiter verbessert werden. Des Weiteren soll das Radwegenetz weiter ausgebaut werden.

Die Durchgängigkeit des rechten Donauufers für FußgängerInnen und RadfahrerInnen bis zum Spot wird angestrebt.

## Spot Muthgasse

Im Bereich der Muthgasse befinden sich zahlreiche Betriebe des tertiären Sektors und mehrere Institutsgebäude der BOKU (Universität für Bodenkultur Wien). Derzeit wird hier ein weiteres Gebäude errichtet, das in Zukunft das Vienna Institute of Biotechnology (VIBT) aufnehmen soll – Projekt Muthgasse 2020. In Verbindung mit dem Ausbau des BOKU-Wissenschaftsstandortes Muthgasse als Kern eines künftigen Bio-Clusters Muthgasse ist unter Einbeziehung des Donaukanals ein Nutzungsschwerpunkt Forschung und Entwicklung mit angeschlossenen Zusatzeinrichtungen in diesem Bereich zu forcieren.

In diesem Spot können schwimmende Komplexe rechtsufrig zwischen Heiligenstädter Brücke und Mooslackengasse (ohne Vergrößerung des Vorlandes, Uferböschungumbau nicht möglich) als städtebauliches Merkzeichen an der Stadteinfahrt aus Richtung Klosterneuburg angeordnet werden.



Nutzungseinrichtungen auf den schwimmenden Komplexen sollen in einem thematischen Zusammenhang mit den Betrieben an der Muthgasse stehen und sich als Forschungs-, Ausbildungs- und Technologieentwicklungseinheit mit Blick in die Zukunft einem größeren Interessentenkreis präsentieren. Gleichzeitig können sie als Multiplikatoren für weitere Einrichtungen dienen, welche mit Lösungsansätzen für gesellschaftsrelevante Fragen der Zukunft aus den Bereichen Medizin, Ernährung, Umweltschutz und der nachhaltigen Nutzung von natürlichen Ressourcen beschäftigt sind.

Die Erhöhung des Gehkomforts kann durch eine Verbreiterung der Wege erreicht werden. Durch weitere Querungsmöglichkeiten über die Bundesstraße und durch das stark als Barriere wirkende Betriebsgelände an der Lände und an der Muthgasse (z.B. im Bereich Mooslackengasse) soll die Anbindung an das umgebende Stadtgebiet verbessert werden. Eine Aufwertung der Heiligenstädter Brücke, als wichtiges Verbindungsglied zwischen dem 19. und 20. Bezirk mit entsprechenden Anbindungen an das Donaukanalufer, soll den Komfort für FußgängerInnen und RadfahrerInnen erhöhen.

Dieser Spot kann durch die Errichtung einer multifunktionalen Bootsanlegestelle an einen etwaigen Bootstaxibetrieb angebunden werden.



## Spot Spittelau

Im Bereich Spittelau sind durch die Errichtung des Zaha-Hadid-Gebäudes, die Revitalisierung der Stadtbahnbögen, das Parkdeck Spittelau und die Herstellung des Skywalks die ersten wichtigen Impulse für einen neuen urbanen Spot gesetzt worden. In Verbindung mit dem Verkehrsknotenpunkt Spittelau und einer künftigen attraktiveren Anbindung des Hinterlandes wird in diesem Bereich der Nutzungsschwerpunkt Kreativität, Kultur und Freizeit angestrebt.

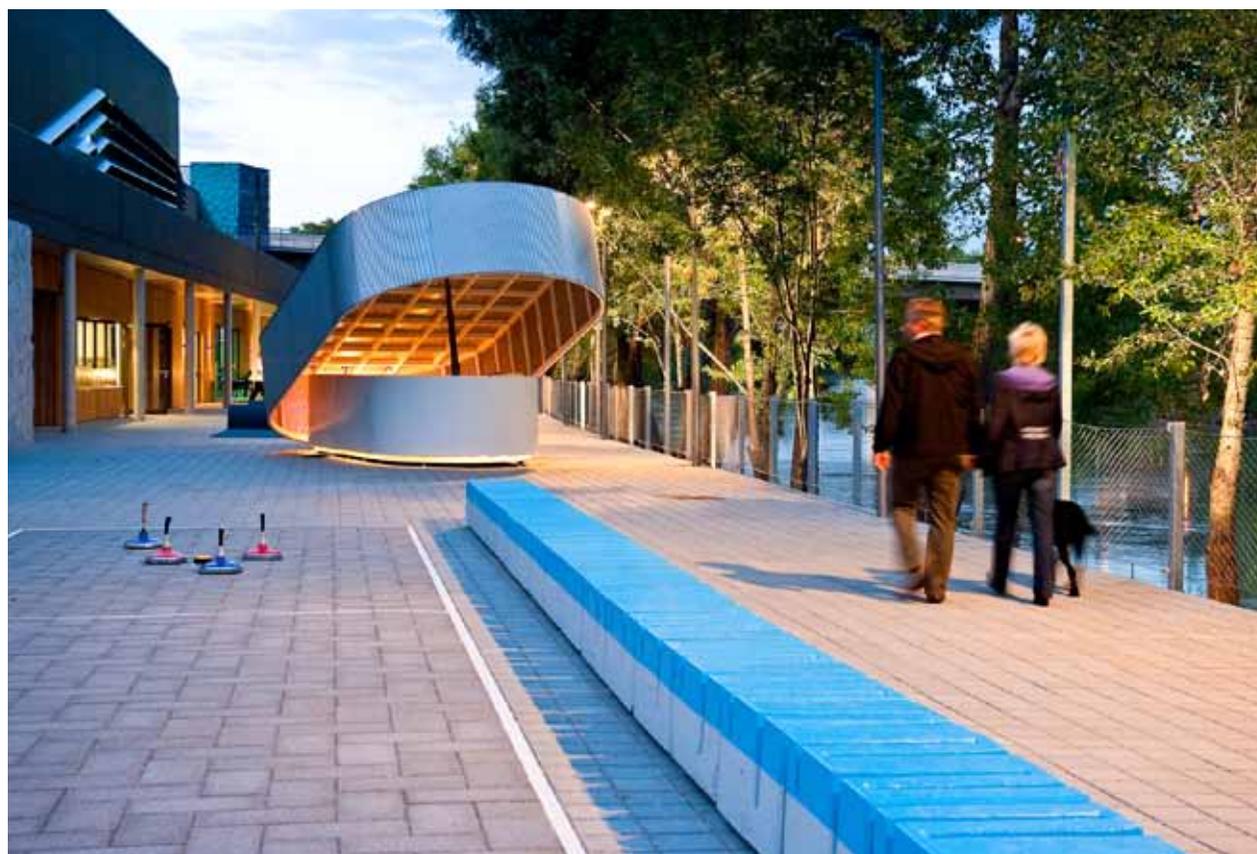
Frei werdende Stadtbahnbögen könnten z.B. als Künstlerateliers, In-Lokale, Workshop-Räume u. Ä. gestaltet werden, wobei durch räumliche Transparenz optische Beziehungen zum Hinterland herzustellen sind.

Eine bessere Durchwegung des derzeitigen WU- und Bahnhofsgeländes und dessen Verknüpfung mit dem Uferbereich des Donaukanals, sollte hergestellt werden.

Die Erdgeschoßzone des Zaha-Hadid-Gebäudes sollte so genutzt werden, dass sie mit den Nutzungen des angrenzenden Hinterlandes in Beziehung steht.

Der Spot Spittelau könnte durch die Errichtung einer multifunktionalen Bootsanlegestelle an einen etwaigen Bootstaxibetrieb angebunden werden.

Nach Möglichkeit könnte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit zwischen 9. und 20. Bezirk auf Höhe Gerhardusgasse zur besseren Erreichbarkeit der U-Bahn-Station Friedensbrücke und des Spots Spittelau für AnwohnerInnen aus dem 20. Bezirk hergestellt werden.



## Spot Erdberger Lände

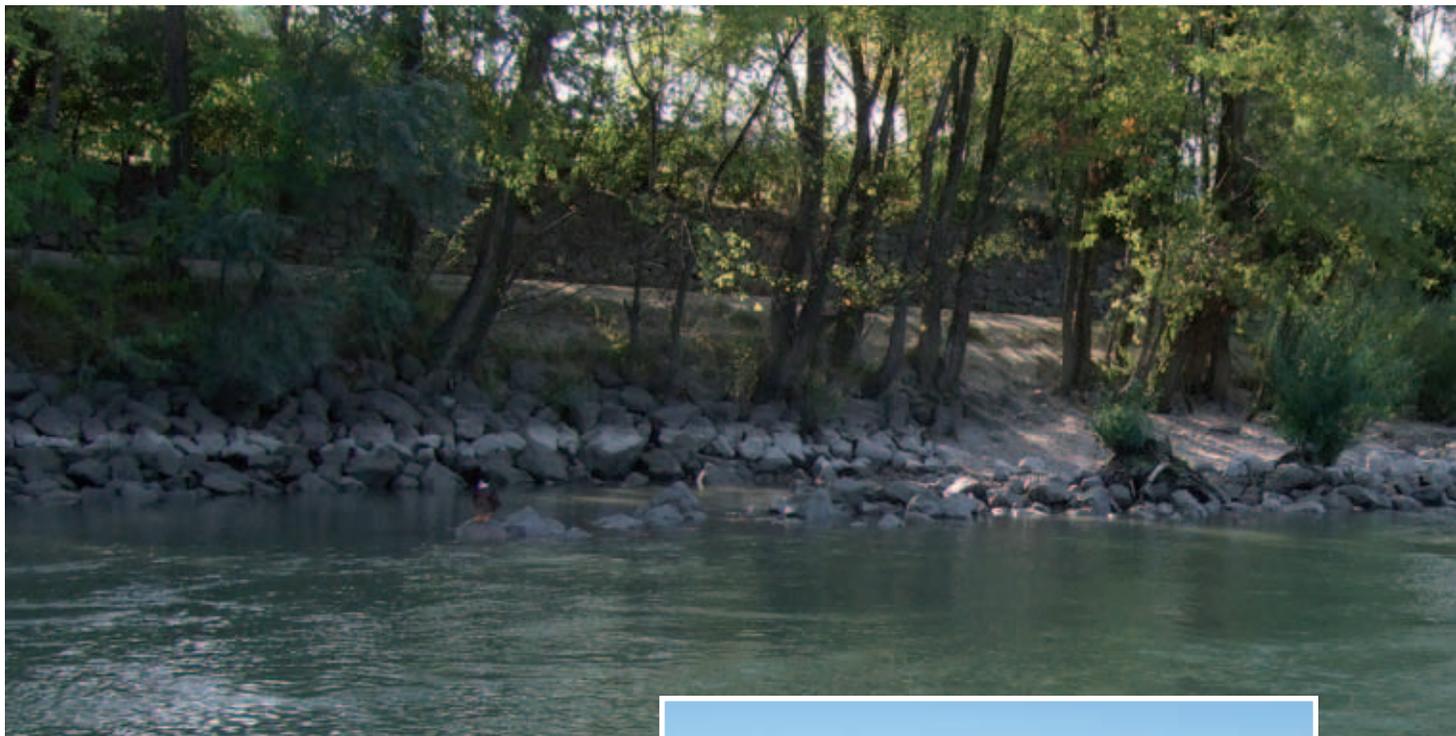
In Erdberg zwischen der Rotundenbrücke und der Stadionbrücke soll auf einem ca. 12 ha großen Areal ein attraktives, urbanes Stadtquartier entstehen. Dieses Areal befindet sich mit einer Länge von 900 m im Einzugsbereich der Naherholungsgebiete Donaukanal und Prater. Ausgangspunkt für die Entwicklung sind der prägende Stadtraum des Donaukanals und die benachbarte, gründerzeitliche Blockrandbebauung mit überwiegender Wohnnutzung mit Anschluss an die U-Bahn-Linie 3 (Kardinal-Nagl-Platz).

Derzeit stellen das Areal selbst und die Erdberger Lände eine Barriere dar, welche nur an der Haidingergasse gequert werden kann. Eine direkte Verbindung über den Donaukanal zum Erholungsgebiet Prater wird nur in Verlängerung der Haidingergasse über den Erdberger Steg hergestellt, wo auch ein verkehrsgeregelter Übergang über die Erdberger Lände besteht.

Das künftige Stadtviertel mit einer Mischung aus Hotel-, Büro- und Wohnnutzungen und die angrenzenden Wohnquartiere sollen durch die Fortführung der vorhandenen Straßen eine bessere Erschließung erfahren.

Im Zuge der Entwicklung könnte eine verbesserte Anbindung an den Donaukanal in Verlängerung der Drorygasse – Kardinal-Nagl-Platz (U3-Station) hergestellt und über die Lukschgasse in den Prater weitergeführt werden. So würde die Schaffung einer neuen Verbindung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen über den Donaukanal auf Höhe Drorygasse, den Prater an dieses neue Stadtentwicklungsgebiet anbinden.

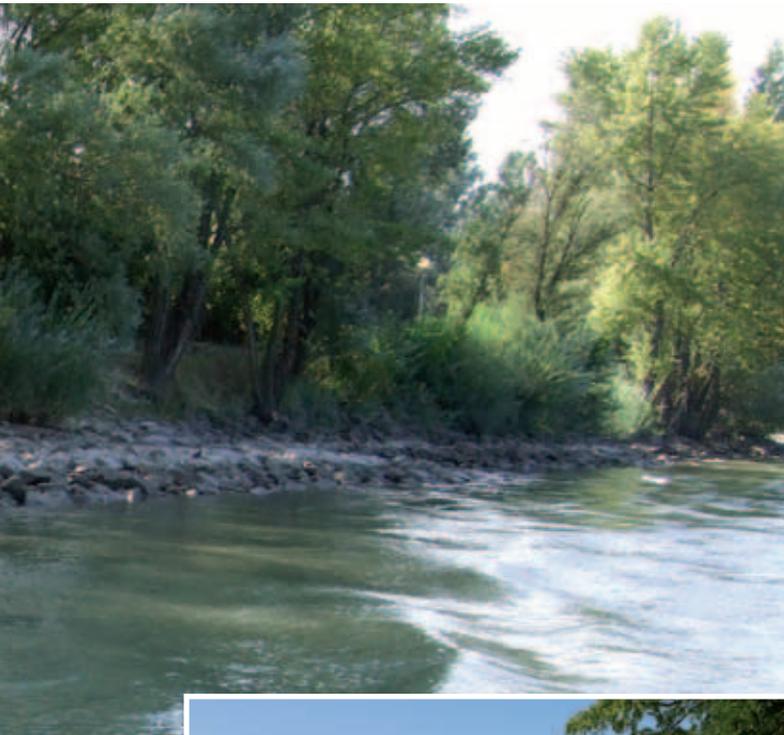
Zur Stärkung der Freizeit- und Erholungsfunktion des Spots könnten eine Erholungseinrichtung mit Bezug zum Flussraum für junge NutzerInnengruppen und weg- begleitende Spielmöglichkeiten gestaltet werden.



Des Weiteren könnten Nutzungseinrichtungen, die in Zusammenhang mit dem Flussraum stehen (wie Freizeiteinrichtungen, kleine Cafés und Kioske), angeordnet werden. Gestalterische Maßnahmen, die das Element Wasser stärker erlebbar machen, könnten die Freizeit- und Erholungsfunktion zusätzlich positiv hervorheben. Abschirmende Maßnahmen an der Erdberger Lände und Schüttelstraße sollen unter Berücksichtigung wesentlicher Durchblicke erfolgen.

Dieser Spot könnte durch die Errichtung einer multifunktionalen Bootsanlegestelle an einen etwaigen Bootstaxibetrieb angebunden werden.





### Spot Gasometer

Die Entwicklungszone „Erdberger Mais, Aspanggründe, Arsenal“ ist Teil des Zielgebiets „Bahnhof Wien – Erdberger Mais“, welches im STEP 05 als eines von insgesamt 13 Zielgebieten ausgewiesen ist. Diese nach Südosten gerichtete Entwicklungsachse liegt zwischen der City und dem internationalen Flughafen Wien-Schwechat. Wesentliche Teile des etwa 380 ha großen Gebiets sollen kurz- bis mittelfristig eine nachhaltige Verbesserung des Nutzungsmixes sowie eine deutliche Nutzungsverdichtung, erfahren.

Das Teilgebiet Gasometerumfeld befindet sich im Nahbereich des Donaukanals zwischen Erdbergstraße und A4 – Ostautobahn. Hier sind u. a. das Areal der Wiener Linien und eines der größten Autohandels- und Servicecenter in Wien, die Fa. Denzel, angesiedelt. Auf der Liegenschaft der Wiener Linien ist an der Erdbergstraße eine Erweiterung durch einen Bürostandort widmungsmäßig vorgesehen.



Der Projektstandort Denzel ist der im Rahmen des „Strategieplans von Wien“ ausgewiesenen Stadtentwicklungszone „Erdberger Mais“ (MA 18 – Wien 2000) räumlich und strukturell zugeordnet und soll in enger Zusammenarbeit mit dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds und dem Netzwerk der Automotiv-Cluster-Region im Bereich Mobilität, Verkehr und neue Fahrzeugtechnologien nach den Zielen der Stadtplanung entwickelt werden. Basierend auf einem städtebaulichen Ideenwettbewerb soll ein breiter Nutzungsmix aus Büros, Geschäftsboarding, gewerblichem Wohnen sowie Marketingflächen mit Erweiterungs- bzw. Ergänzungsfunktionen realisiert werden.

Zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes ist eine Tiefgarage vorgesehen. Auch sollen nicht stadtdäquate Betriebssegmente vom Standort ausgelagert werden. Im Rahmen der Entwicklungen soll eine Verlängerung der Grünverbindung Kappgasse erfolgen, um das Stadtentwicklungsgebiet für FußgängerInnen und RadfahrerInnen besser an den Donaukanal anzubinden.

Diese Verbindung ist neben dem Gaswerksteg Teil jener sechs „Bewegungslinien“ im gesamten Stadtentwicklungsgebiet, welche im Grünordnungsplan ausgewiesen sind.



Masterplan  
DONAUKANAL

# Zusammenführung mit den Hauptzielen des STEP 05

## *Lebensqualität*

**D**em STEP 05 liegen die Grundsätze und Prinzipien „Lebensqualität“, „Nachhaltigkeit“, „Partizipation“, „Gender Mainstreaming“ und „Diversität“ zugrunde, welche eine Basis für sämtliche Handlungsempfehlungen und Maßnahmen des Masterplans Donaukanal darstellen.

Die Zusammenführung des Masterplans Donaukanal mit diesen Grundsätzen des STEP 05 geht in zwei Richtungen:

Einerseits wird gezeigt, in welchen Bereichen sich der Masterplan auf die Hauptziele des STEP 05 besonders bezieht, und andererseits wird darauf hingewiesen, bei welchen zukünftigen Maßnahmen es besonders wichtig ist, auf die Hauptziele des STEP 05 Rücksicht zu nehmen.

Alle fünf Grundsätze des STEP 05, insbesondere auch jener der Beteiligung der Bevölkerung bei Stadtentwicklungsvorhaben am Donaukanal, sind grundsätzlich bei künftigen Maßnahmen und Ausschreibungen zu berücksichtigen.

Mit dem Masterplan und den damit verbundenen Zielen und Maßnahmen wird sichergestellt, dass der Donaukanal als wertvoller Naherholungs- und Freizeitraum erhalten und ausgebaut wird, um so eine merkbare Steigerung der Lebensqualität für die Wiener Bevölkerung zu erreichen.

## *Partizipation und Kommunikation*

Bei der Erstellung des Masterplans wurde dem Thema „Partizipation“ von Anfang an ein hoher Stellenwert eingeräumt.

### **Erstellung einer Projektumfeldanalyse**

Um sicherzustellen, dass alle relevanten AkteurInnen in die Erstellung des Masterplans involviert sind, wurde eine Projektumfeldanalyse erstellt. Die Projektumfeldanalyse war eine zentrale Arbeitsgrundlage und begleitete den gesamten Prozess zur Erstellung des Masterplans.

### **Kommunikation mit den Bezirken**

Im Herbst/Winter 2008 wurde eine aktive Kommunikation mit den Bezirken gesucht und der Zwischenstand zum Masterplan Donaukanal in den Bezirken vorgestellt. Die Anregungen aus den Bezirken wurden aufgenommen und im Masterplan berücksichtigt.

### **Ausstellung zum Zwischenergebnis**

Im Sinne der Partizipation und Transparenz wurde das Zwischenergebnis zum Masterplan Donaukanal in Form einer Ausstellung in der Wiener Urania im Dezember 2008 öffentlich präsentiert. Die BesucherInnen hatten Gelegenheit, sich über den Fortschritt des Masterplans zu informieren, mit den VertreterInnen der zuständigen Magistratsdienststellen Kontakt aufzunehmen und sich mit ihnen inhaltlich auszutauschen. Eine eigene „Feedback-Box“ wurde eingerichtet, um den BesucherInnen die Möglichkeit einer persönlichen Rückmeldung zu bieten. Das Angebot wurde von rund tausend BesucherInnen in Anspruch genommen. Die Anregungen und Ideen wurden aufgenommen und in den Masterplan eingearbeitet. So wurde etwa der Internetauftritt [www.donaukanal.wien.at](http://www.donaukanal.wien.at) vereinfacht und Informationen zum Masterplan für alle Interessierten zugänglich gemacht.

## Kennzeichnung von Fairness-Zonen

Um Konflikten zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen frühzeitig zu begegnen, wurde bereits 2008 während der Arbeitsphase zur Erstellung des Masterplans eine Fairness-Zone ausgewiesen. Fairness-Zonen sind blau markierte Bereiche auf den Wegen beim Donaukanal, die zu mehr Rücksichtnahme und einem toleranteren Fahrverhalten auffordern. Die Fairness-Zone ist eine kommunikative Maßnahme, die sich an die NutzerInnen des Donaukanals wendet und in den kommenden Jahren intensiviert werden soll. Um den Erfolg der Maßnahmen sicherzustellen, wurde bereits 2009 ein entsprechendes Kommunikationskonzept entwickelt, bei dessen Umsetzung eine Kooperation mit den privaten BetreiberInnen am Donaukanal vorgesehen ist.

## Ausweisen von „Ermöglichungsräumen“

In einzelnen Abschnitten am Donaukanal sind „Ermöglichungsräume“ ausgewiesen, die gestalterisch nicht vordefiniert sind, um sie für die Interessen der NutzerInnen offen zu lassen und partizipative Prozesse zu ermöglichen. Die Bevölkerung ist in die Planung miteinzubeziehen, in welcher Form – sei es durch Umfragen oder durch Teilnahmeverfahren – ist im jeweiligen Fall zu entscheiden. Die Gestaltung der „Ermöglichungsräume“ in Kooperation mit den potenziellen NutzerInnen als partizipativer Prozess ist bei zukünftigen Ausschreibungen zu berücksichtigen.

## Kooperation mit Agendagruppen oder anderen Initiativen der Bevölkerung

Da die Lokale Agenda 21 explizit im STEP 05 erwähnt wird, ist bei Gestaltungsmaßnahmen gerade in jenen Bereichen, welche die NutzerInnen besonders betreffen, eine Kooperation mit Agendagruppen oder anderen bestehenden Initiativen aktiv anzustreben.

# Diversität

## Kulturelle Vielfalt

Wien bekennt sich zu einer Politik des friedlichen und gleichberechtigten Miteinanders und der Vielfalt verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen. Zuwanderung ist für die europäischen Metropolen und damit auch für Wien Normalität und Notwendigkeit, nicht Sonderfall.

Ein Raum, in welchem dieses Prinzip mit Vorbildcharakter praktiziert werden kann, ist der Donaukanal. Beim Durchschneiden Wiens begleitet er mit seiner Wasserkante sieben Bezirke mit unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen. Die Einbringung der Vorzüge und Besonderheiten der unterschiedlichsten Kulturen, deren Lebensstil und deren ethnischen Besonderheiten stellen ein großes Potenzial für die weitere Entwicklung des Donaukanals dar.

Öffentlicher Raum soll im Sinne der kulturellen Diversität genutzt werden, um den interkulturellen Austausch voranzutreiben und ein vorurteilfreies Zusammenleben zu fördern. Die Bereitstellung von dafür geeigneten Plätzen mit entsprechender Infrastruktur und das Eingehen auf damit zusammenhängende Bedürfnisse liegen den Überlegungen dieses Masterplans zugrunde.



## Nutzungsvielfalt

Der Donaukanal bietet schon seit seiner Entstehung Raum für unterschiedlichste Bevölkerungsgruppen, welche diesen je nach ihren Bedürfnissen nutzen. Der Donaukanal soll auch in Zukunft ein umfangreiches Spektrum an Möglichkeiten bieten und ein breites Aufenthaltsangebot an alle WienerInnen machen.

Dazu zählt die kontrollierte und besonnene Weiterentwicklung des bereits vorhandenen Angebotes, die auch Impulse in wenig belebten Abschnitten des Donaukanals setzen soll. Dahingegen werden bereits belebte Bereiche in erster Linie durch die Schaffung eines durchgängigen Angebotes an betreuten und unbetreuten öffentlichen Flächen entschleunigt.

Die Nutzung des öffentlichen Raumes mit „Ermöglichungsräumen“ und Ruhebereichen soll ein klares Signal darstellen. Als Kontrast zu den zahlreichen kommerziellen Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sind Stadtfreiräume eine willkommene Abwechslung und Möglichkeit für Menschen, sich nach ihren Wünschen zu entfalten.



## Nachhaltigkeit

Die Entwicklung zur Nachhaltigkeit hat das Ziel, den zukünftigen Generationen ihre Lebensgrundlagen zu erhalten, ohne in der Gegenwart an Lebensqualität Einbußen hinnehmen zu müssen. Am Donaukanal ist nachhaltiges Planen oberstes Ziel, nicht zuletzt aufgrund der begrenzt vorhandenen Ressourcen an Freiräumen, Freizeitgestaltungsmöglichkeiten und Erholungsorten im angrenzenden Stadtgebiet. Dabei stellen die Wahrung der biologischen Vielfalt sowie die umweltschonende Nutzung und der Schutz vorhandener Grünräume, wichtige Grundsätze dar.

Auch in Bezug auf faktische ökonomische Einsparungen (Betriebskosten) in der Erhaltung des Donaukanals und bei den vorhandenen Freizeitgestaltungseinrichtungen zeigt sich eine win-win-Situation für Umwelt, Wirtschaft und letztlich für die Bevölkerung, unter partnerschaftlichen Voraussetzungen.

Ebenso ist die Vermeidung eines Überangebotes im Sinne einer ökonomischen Weiterentwicklung des Donaukanals unbedingt erforderlich.

Dahingehend ist es Ziel der Stadt Wien, die im Masterplan getroffenen Festlegungen und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen, mit größtmöglicher Nachhaltigkeit für Umwelt, Wirtschaft und Bevölkerung zu verwirklichen.

## Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming soll zu einer geschlechtergerechten und solidarischen Gesellschaft beitragen, in der Chancen und Verpflichtungen gleich verteilt sind. In dieser Gesellschaft können alle Menschen ein selbstbestimmtes Leben entsprechend ihren persönlichen Fähigkeiten, Bedürfnissen und Wünschen führen.

Bei planerischen und gestalterischen Maßnahmen am Donaukanal sind besonders bei

- öffentlicher Beleuchtung
- öffentlichem Grünraum
- öffentlichen sanitären Einrichtungen
- Verkehrsplanung und Erreichbarkeit
- Nutzung des Donaukanals

Gender-Kriterien anzulegen.

Die Forderung des Masterplans nach einem forcierten Abbau von Barrieren zielt auf eine alltagstaugliche Gestaltung ab und nimmt im Speziellen auch auf die Bedürfnisse von Bevölkerungsgruppen Rücksicht, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Die Nutzbarkeit des Donaukanals soll so gestaltet werden, dass die Interessen der verschiedensten NutzerInnengruppen angemessen berücksichtigt werden (siehe Studie „Wohlfühl- & Freizeitoase Donaukanal – Seite 22). Dies kann durch Nutzungs- und Sozialraumanalysen oder aktivierende Befragungen im Vorfeld von Gestaltungsmaßnahmen unterstützt werden. Die Arbeit mit sozialwissenschaftlichen Methoden entspricht den Grundsätzen des Leitbildes für den öffentlichen Raum der Stadt Wien.



# ORGANISATION UND ARBEITSPROZESS



# Arbeitsprozess Masterplan

Der Prozess zur Erstellung des Masterplans Donaukanal war von einer konstruktiven Arbeitsatmosphäre, einer hohen Motivation und einem großen Engagement aller Beteiligten geprägt. VertreterInnen der Fachdienststellen haben zwischen den Arbeitssitzungen den Donaukanal regelmäßig aufgesucht, um sich an Ort und Stelle von der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zu überzeugen. Wie der Zeit- und Aktivitätenplan zeigt, ist intensiv an der Erstellung des Masterplans gearbeitet worden.

Wesentlich war von Anfang an, nicht an der Bevölkerung vorbeizuplanen, sondern auf die Bedürfnisse der privaten und gewerblichen NutzerInnen des Donaukanals Rücksicht zu nehmen. Aus diesem Grund wurde während der Masterplanerstellung aktiv die Kommunikation mit den Bezirken, den lokalen Akteuren und der Bevölkerung gesucht. Die Kommunikation mit den Bezirken fand zumeist in den Bezirksvorstehungen statt; die lokalen Akteure wurden direkt am Donaukanal aufgesucht, und die Bevölkerung wurde im Rahmen einer Ausstellung eingeladen, sich einerseits zu informieren und andererseits ihre Vorschläge und Meinungen zum Donaukanal nochmals kundzutun.

Die Erstellung des Masterplans erfolgte unter der politischen Schirmherrschaft von DI Rudi Schicker, Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr.

## Prozessstruktur Masterplan Donaukanal



# Zeit- und Aktivitätenplan

## 2007

### Startphase:

- Juni 2007: Beschluss des Gemeinderats, für das STEP 05-Zielgebiet Donaukanal einen Masterplan zu erarbeiten
- 15.10.2007: Kick-Off-Workshop in der MA 28
- 14.11.2007: Einrichtung einer Steuerungsgruppe und erste Sitzung

### Aktivitäten:

- Projektumfeldanalyse: Grafische Darstellung aller am Prozess beteiligten Personen, Organisationen, Institutionen
- Prozessstruktur und Zeitplan zur Erstellung des Masterplans
- Erfassen aller dafür erforderlichen Magistratsdienststellen (13) und Einladung zur Mitarbeit
- Beginn mit Bestandserhebung des aktuellen Gestaltungszustandes des Donaukanals und Recherche bestehender Konzepte

## 2008

### Aktivitäten:

- Jänner–Dezember: Regelmäßige Sitzungen des Donaukanalkoordinationsteams (1–2x pro Monat) und der Steuerungsgruppe (alle 2 Monate)
- 28.4.2008: Startworkshop Masterplan mit allen beteiligten Magistratsdienststellen in der Wiener Urania, daran anschließend 7 Arbeitsgruppensitzungen bis Ende November
- Herbst: Beginn der Kommunikation des „Zwischenstandes Masterplan Donaukanal“ mit den Bezirken und den lokalen Akteuren
- 27.11.–8.12.2008: Öffentliche Präsentation des „Zwischenstandes Masterplan Donaukanal“ im Rahmen einer Ausstellung in der Wiener Urania
- Dezember: erste inhaltliche Zusammenführung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen

## 2009

### Aktivitäten:

- Jänner–Juni: Regelmäßige Sitzungen des Donaukanalkoordinationsteams (1–2x pro Monat) und der Steuerungsgruppe (alle 2 Monate)
- Jänner–März: Fortführung und Abschluss der Kommunikation des „Zwischenstandes Masterplan Donaukanal“ mit den Bezirken
- Februar–April: Endgültige inhaltliche Zusammenführung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen und planerische Verortung
- April–Juni: Berichterstellung „Masterplan Donaukanal“
- Juni: Layout „Masterplan Donaukanal“
- Juli: Vorabdruck „Masterplan Donaukanal“
- Oktober: Information Stakeholders

## 2010

### Aktivitäten:

- Jänner–Juni: Endabstimmung, Reinschrift, Lektorat
- Juli: Druck und erste Auflage
- Dezember: Produktion der zweiten Auflage

# Zuständigkeiten



## Stadt Wien

Die Stadt Wien koordiniert über den Zielgebietskoordinator, der für die laufende Abstimmung aller Maßnahmen und Projekte verantwortlich ist, das Gesamtkonzept.

Die Einbindung des Zielgebiets Donaukanal in die Gesamtüberlegungen im Rahmen des STEP 05 erfolgt durch die Zielgebietsstabstelle, deren operativer Arm in der MD-BD – Gruppe Planung angesiedelt ist. Die Dienststellen der Stadt Wien nehmen gemäß ihren Zuständigkeiten die im Rahmen der Entwicklung und Erhaltung anfallenden Aufgaben wahr.



## Donau Hochwasserschutz Konkurrenz (DHK)

Die DHK wurde 1927 zum Zweck der Erhaltung von Hochwasserschutzanlagen gegründet. Sie besteht aus den drei Kurien Bund, Land Niederösterreich und Land Wien, geschäftsführende Stelle ist die via-donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH. In dieser Funktion obliegt der via-donau die Erhaltung der Hochwasserschutzanlagen des Donaukanals sowie die Erhaltung und der Betrieb des Wehrs und der Schleuse Nußdorf.

Weiters verwaltet via-donau unter anderem die im Eigentum der DHK stehenden Liegenschaften am Donaukanal – das sind jene Grundstücke, die sich im Miteigentum des Bundes und der Stadt Wien befinden.



## via-donau

Die via-donau – Österreichische Wasserstraßengesellschaft mbH – wurde mit 1. Jänner 2005 vom österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gegründet und erfüllt Bundesaufgaben im Bereich Wasserstraße und Schifffahrt.

Die via-donau ist als geschäftsführende Stelle der DHK für die Verwaltung der Wasserfläche und die Erhaltung der internationalen Schifffahrtsstraße, welche im Alleineigentum des Bundes steht, und jener Landflächen am Donaukanal zuständig, die im Miteigentum des Bundes und der Stadt Wien bzw. im Alleineigentum des Bundes stehen.

# Steuerungsgruppe



## **Dipl.-Ing. Bernhard Engleder**

*MA 28 – Straßenbau und Straßenverwaltung*

Funktion/Zuständigkeit: Koordinator für das Zielgebiet Donaukanal und Abteilungsleiter der MA 28; Leiter der Steuerungsgruppe und Endentscheidungsträger



## **Ing. Andreas Gerlinger**

*MA 28 – Straßenbau und Straßenverwaltung*

Funktion / Zuständigkeit: Geschäftsstelle Projektkoordination Donaukanal in der MA 28; Organisation und Protokollführung im Rahmen der Steuerungsgruppe und der Arbeitsgruppen – inhaltliche Mitarbeit, Koordination und Zusammenführung der Ergebnisse; Leitung der Untergruppe Infrastruktur und Erhaltung; Mitglied der Arbeitsgruppe Infrastruktur und der Untergruppe Nutzung/Gestaltung



## **Dipl.-Ing. Erich Streichsbier**

*MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung*

Funktion/Zuständigkeit: Gestaltung Öffentlicher Raum; Mitglied der Steuerungsgruppe – brachte seine fachliche Kompetenz insbesondere in Fragen der Gestaltung, des Stadtbildes und der Nutzung des Donaukanals ein; Leiter der Untergruppe Nutzung/Gestaltung gemeinsam mit Frau Mag<sup>a</sup>. Susanne Ecker; Mitglied der Arbeitsgruppe Nutzungsstruktur und Gestaltung



## **Mag<sup>a</sup>. Susanne Ecker**

*MA 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West*

Funktion/Zuständigkeit: Flächenwidmung und Stadtteilplanung; Mitglied der Steuerungsgruppe – brachte ihre Expertise insbesondere in Fragen der Verknüpfung mit dem Hinterland sowie der räumlichen und inhaltlichen Nutzung des Donaukanals ein; Leiterin der Untergruppe Nutzung/Gestaltung gemeinsam mit Herrn Dipl.-Ing. Erich Streichsbier; Mitglied der Arbeitsgruppe Nutzungsstruktur



## **Ing. Peter Riedel**

*MA 42 – Wiener Stadtgärten*

Funktion/Zuständigkeit: Grünflächenpflege; Mitglied der Steuerungsgruppe – brachte seine fachliche Kompetenz insbesondere in Fragen der Grünflächenpflege und der Grüninfrastruktur ein; Mitglied der Arbeitsgruppe Erhaltung sowie der Untergruppe Infrastruktur/Erhaltung



## **Dipl.-Ing. Dr. Gerhard Zach**

*Magistratsdirektion – Baudirektion*

Funktion/Zuständigkeit: Geschäftsstelle Infrastruktur und Stadterneuerung; Mitglied der Steuerungsgruppe – als ehemaliges Mitglied verschiedener früherer Arbeitsgruppen zum Donaukanal und ehemaliges stellvertretendes DHK-Kurienmitglied brachte er sein Fachwissen insbesondere in Querschnittsthematiken zum Donaukanal ein; Mitglied der Arbeitsgruppe Nutzungsstruktur sowie der Untergruppe Nutzung/Gestaltung und Infrastruktur/Erhaltung



## **Jürgen Preiss**

*MA 22 – Umweltschutz*

Funktion/Zuständigkeit: Räumliche Entwicklung; Leiter der Untergruppe ökologische Vielfalt; Mitglied der Arbeitsgruppe Nutzungsstruktur sowie der Untergruppe Nutzung/Gestaltung und Infrastruktur/Erhaltung; als Untergruppenleiter brachte er maßgeblich seine fachliche Kompetenz zum Thema ökologische Vielfalt ein



## **Dipl.-Ing. Dr. Leo Grill**

*Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT*

Funktion/Zuständigkeit: Bundeswasserstraßen; Mitglied der Steuerungsgruppe – vertrat als Vorsitzender der DHK die Kurien der DHK sowie das BMVIT in der Steuerungsgruppe



## **Mag<sup>a</sup>. Cornelia Ehmayer**

*Stadtpsychologische Praxis Ehmayer*

Funktion/Zuständigkeit: selbstständige Stadtpsychologin; Beratung/Moderation der Steuerungsgruppe und der Arbeitsgruppen; Projektsteuerung insbesondere hinsichtlich Medienarbeit und Projektzeitplan/Projektentwicklung

# MitarbeiterInnen

## Inhaltliche Mitarbeit

Zusätzlich arbeiteten noch folgende Personen in den Arbeitsgruppen „Gestaltung“, „Erhaltung“, „Nutzungsstruktur“, „Infrastruktur“ und den Untergruppen „Nutzung/Gestaltung“, „Infrastruktur/Erhaltung“ und „Ökologische Vielfalt“ mit:

MA 18: Ing. Thomas Berger, Dipl.-Ing. Jutta Kleedorfer

MA 19: Dipl.-Ing. Richard Kronberger

MA 22: Dipl.-Ing. Bruno Domany, Dr. Josef Mikocki

MA 28: Ing. Manfred Riene, Josef Wurzer

MA 29: Ing. Thomas Indra, Ing. Joachim Hirsch, Dipl.-Ing. Ursula Zappe

MA 30: Ing. Michael Peter

MA 31: Felix Leimstättner, Dipl.-Ing. Robert Hartwig, Ing. Walter Kubicka

MA 33: Ing. Gerhard Weninger, Wolfgang Reschling

MA 42: Wolfgang Orasche, Ing. Margit Grassinger, Ing. Martin Farkas

MA 45: Dipl.-Ing. Barbara Ginzler

MA 46: Manfred Rosenmayr, Ing. Franz Blaha, Dipl.-Ing. Gabriele Steinbach

MA 48: Roman Höfner, Ing. Christian Geischläger, Dipl.-Ing. Hans-Jörg Zerz, Jürgen Palmberger, Ing. Gottfried Brenner

Netzwerk Natur: Manfred Pendl, Elisabeth Wrbka

## Externe Mitarbeit

### **Architekt Dipl.-Ing. Franz Kuzmich**

Das Büro Architekt Dipl.-Ing. Franz Kuzmich fasste die Bestandserhebungen der Fachdienststellen des Magistrates zusammen und fertigte damit die Grundlage für die weiteren Maßnahmendefinitionen und Planungen zur Potenzialausschöpfung. In weiterer Folge wurden auch die Maßnahmen, die im Rahmen der Arbeitsgruppen und Untergruppen festgehalten worden sind, planlich dargestellt und verortet.

### **Stadtpsychologische Praxis Ehmayer**

Die Stadtpsychologische Praxis Ehmayer übernahm die Kommunikation im Projekt sowie die Beratung und Begleitung bei der Projektsteuerung. Weiters wurde gemeinsam mit dem Donaukanalkoordinator die Moderation der Arbeitsgruppen durchgeführt, die Ergebnisse der Studie „Wohlfühloase Donaukanal“ in die Masterplanerstellung eingebracht und Querschnittsthematiken formuliert.

### **Dipl.-Ing Brigitte Lacina**

ZT-Büro für Landschaftsplanung

Auf Basis der vorhandenen textlichen und planlichen Maßnahmenfestlegungen wurde durch das Büro ein druckfertiges Layout gestaltet, die technischen Texte redigiert und die Plandarstellungen vorbereitet.

# Zielgebiets- steuerung

**B**ei der Erstellung des Masterplans wurden die Grundprinzipien eines modernen Projektmanagements angewendet. Für die Steuerung und Koordinierung des Arbeitsprozesses wurde ein Zielgebietskoordinator (Donaukanalkoordinator) eingesetzt, der als Bindeglied zwischen Projektbetreibern, ansässigen Wirtschaftstreibenden, Magistratsdienststellen, externen Verwaltungs- und Erhaltungsdienststellen und den politischen Entscheidungsträgern fungiert.

Bei der Erledigung seiner Aufgaben stützt sich der Donaukanalkoordinator auf das durch die Stadtentwicklungskommission genehmigte Zielgebietsprogramm für den Donaukanal. Die politische Verantwortung für die ausgewiesenen Zielgebiete liegt im Bereich der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung und Verkehr und – abhängig von den jeweiligen Maßnahmen und Projekten – bei den fachlich zuständigen Geschäftsgruppen.

Die strategische Gesamtsteuerung der Entwicklung der Zielgebiete sowie die Abstimmung des Zielgebietsmanagements erfolgt durch die Zielgebietsstabsstelle. Diese Stabsstelle übernimmt eine zentral steuernde Funktion gegenüber den einzelnen Zielgebietskoordinatoren. Diese zentrale Aufgabe ist notwendig, um die generellen Ziele der Wiener Stadtentwicklung systematisch im Auge zu behalten und um die konkreten Planungen und Maßnahmen in den Zielgebieten darauf abzustimmen. Die permanente Rückkoppelung zur politischen und administrativen Spitze der Stadt Wien erfolgt ebenfalls im Wege der Zielgebietsstabsstelle.

Die Zielgebietsstabsstelle ist in der Magistratsdirektion der Stadt Wien, Geschäftsbereich Bauten und Technik, Stadtbaudirektion, angesiedelt. Die Steuerung erfolgt durch die Frau Stadtbaudirektorin, die operative Gesamtverantwortung wird vom Leiter der Gruppe Planung wahrgenommen.

Für die Koordinierung der Aktivitäten im Rahmen der Entwicklung des Zielgebiets Donaukanal wurde eine Zielgebietsplattform eingerichtet. Darin sind die wichtigsten Stakeholder (Bezirke, zuständige Magistratsdienststellen, externe Erhaltungsdienststellen etc.) vertreten. Der Zielgebietskoordinator berichtet zudem regelmäßig einer bei der Magistratsdirektion – Baudirektion eingerichteten Zielgebietsstabsstelle über die aktuellen Entwicklungen und Planungen zur weiteren Aufwertung des Zielgebiets Donaukanal.

Zur Planung und konkreten Umsetzung der Maßnahmen zur Belebung des Zielgebiets sollen jährliche Umsetzungsbesprechungen mit den betroffenen Dienststellen des Magistrates der Stadt Wien und externen Verwaltungs- und Erhaltungsdienststellen abgehalten werden. Im Rahmen einer sich turnusmäßig treffenden Arbeitsgruppe (bestehend aus ExpertInnen der Stadt Wien und externen Erhaltungsdienststellen) sollen insbesondere hinsichtlich der Thematik Ökologie konkrete Maßnahmenpakete zur Pflege- und Unterhaltungsplanung erarbeitet werden.

Im Rahmen der Planungen und Umsetzungen wird laufend Kontakt zu anderen Zielgebietskoordinatoren (z.B. City) und Fachbereichskoordinatoren (z. B. Radwegekoordinator, FußgängerInnenkoordinatorin etc.) gehalten.

Mit regelmäßig stattfindenden Treffen wird Kontakt zu den lokalen Akteuren, den Wirtschaftstreibenden am Donaukanal, gehalten.

Medieninhaber und Herausgeber:

Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr,  
Klimaschutz, Energieplanung und Bürger-  
Innenbeteiligung

Projektkoordination:

Dipl.-Ing. Bernhard Engleder – MA 28

Textbeiträge: Ing. Andreas Gerlinger – MA 28;

Mag.a Cornelia Ehmayer - Stadtpsychologin

Redaktion: Ing. Andreas Gerlinger – MA 28;

Mag.a Cornelia Ehmayer - Stadtpsychologin

Lektorat: Mag.a Gudrun Likar

Grafik, Produktion: Dipl.-Ing. Brigitte Lacina –

Büro für Landschaftsplanung; multivitamedia

Druck: AV + Astoria Druckzentrum GesmbH

2. Auflage

Bildquellen (alphabetisch):

AJN-Atelier Jean Nouvel, Benovsky, Christanell –

MA 18, Derschmidt, Ehmayer, Gerlinger – MA 28,

Oberhofer, Pichler, podpod, schneeball, Sturm,

PID, Wessely

*Gedruckt auf ökologischem Druckpapier gemäß  
der Mustermappe von „ÖkoKauf“ Wien*

© Stadtentwicklung und Stadtplanung 2010

