

→ WEITERBAUEN IN ZWISCHENBRÜCKEN

Transformation des ehemaligen
Fuhrpark – Standorts der MA 48
Wien Brigittenau

Diplomarbeit

WEITERBAUEN IN ZWISCHENBRÜCKEN

Transformation des ehemaligen
Fuhrpark – Standorts der MA 48
Wien Brigittenau

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen
Grades eines Diplom–Ingenieurs unter der Leitung von

Univ. Ass. Dr. techn. Arch. Dipl.-Ing. Gerhard Schnabl

Institut für Architektur und Entwerfen
Forschungsbereich Gestaltungslehre und Entwerfen
(E253-06)

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von
Lukas Röthel BSc.
0947539

Wien, 20. Dezember 2023

Der Stadtteil Zwischenbrücken im 20. Wiener Gemeindebezirk ist städtebaulich von einer langgestreckten Blockrandbebauung geprägt und zwischen den beiden Arealen Nordwestbahnhof und Nordbahnhof gelegen. Durch die Quartiersentwicklung der ehemaligen Bahnhofsflächen verändert sich die bisherige Randlage des bestehenden Viertels. Die neu geplanten Erschließungsachsen knüpfen an bestehende Straßenzüge in Zwischenbrücken an, welchen infolge dessen eine verbindende Rolle zuteil wird. Vor diesem Hintergrund stellen daran gelegene Gewerbe- und Infrastrukturflächen, wie der bisher von der MA 48 genutzte städtische Fuhrparksstandort, wertvolle räumliche Ressourcen dar, die als überörtlicher Bestandteil eines sich neu verflechtenden Stadtgefüges verstanden werden können. Die folgende Arbeit beschäftigt sich mit der Transformation dieses Standorts, den damit verbundenen Fragestellungen und potenziellen Antworten. Durch die Analyse des Bestehenden und dessen Kontexts wird ein Verständnis für den Ort gewonnen, um diesen in weiterer Folge für zukünftige Nutzungen zu adaptieren. Mit dem Umbau der bestehenden Garage soll das vorhandene räumliche Potenzial gestärkt werden und neue Qualitäten der Nutzung für das Viertel und darüber hinaus entstehen. Das Fortführen der angrenzenden Wohnbebauung, soll die räumliche sowie programmatische Logik ergänzen und erweitern. Der Entwurf soll die Stärken der bestehenden Situation aufzeigen und diese in einem neuen Kontext verorten.

The Zwischenbrücken district in Vienna's 20th district is characterized by an elongated perimeter block development and is located between the two areas of Nordwestbahnhof and Nordbahnhof. The district development of the former railroad station areas will change the existing district's existing peripheral location. The newly planned development axes are linked to existing streets in Zwischenbrücken, which will increasingly play a connecting role. Concerning this, adjacent commercial and infrastructure areas, such as the municipal vehicle fleet site, previously used by the city's waste management, represent valuable spatial resources that can be understood as a supra-local component of a newly connecting urban fabric. The following work deals with the transformation of this location, the associated questions and potential answers. By analyzing the existing site and its context, an understanding of the location is gained in order to subsequently adapt it for future use. The conversion of the existing garage is intended to strengthen the existing spatial potential and create new qualities of use for the neighborhood and beyond. The continuation of the adjacent residential buildings is intended to complement and expand the existing spatial and programmatic logic. The design should highlight the potential of the existing situation and locate it in a new context.

Abstract

1. ZWISCHENBRÜCKEN 08 – 37

- 1.1. Historischer Überblick
- 1.2. Bahnhofsareale
- 1.3. Stadtentwicklung

2. FUHRPARK 38 – 85

- 2.1. Städtischer Fuhrpark
- 2.2. Bau einer Garage
- 2.4. Standort Heute

3. PROJEKT 86 – 169

- 3.1. Konzept
- 3.2. Garage
- 3.3. Wohnbau

Nachwort

Anhang

Danksagung

Die abgebildete Reproduktion dieser Diplomarbeit ist eine verbesserte Version der Originalversion. Die Originalversion ist in der Universitätsbibliothek Wien verfügbar.



(1) Johann Ziegler, Aulandschaft Zwischenbrücken, 1785

Die abgebildete Abbildung ist eine Kopie eines Originals aus der Sammlung der TU Wien Bibliothek verfügbar.
This approved digital version of the original is available in the TU Wien Bibliothek.

TU
WIEN
Bibliothek
Your knowledge here



→ ZWISCHENBRÜCKEN

1.1. HISTORISCHER ÜBERBLICK

Das Gebiet des heutigen 20. Wiener Gemeindebezirks Brigittenau war bis ins 19. Jahrhundert eine von der Donau geprägte Auenlandschaft. Der unregulierte Donauast teilte das Gebiet im Nordosten des damaligen Wiens in mehrere Flussinseln, welche infolge von Überschwemmungen und Flussverlaufswechsels stetigen Terrainveränderungen ausgesetzt waren. War eine permanente Besiedelung durch wechselnde topografische Bedingungen über Jahrhunderte ausgeschlossen, diente das Gebiet jedoch dem Fischfang, der Holzwirtschaft und war beliebtes Ausflugsziel.¹ Das im Bereich östlich der heutigen Dresdnerstraße verlaufende Kaiserwasser, teilte die zwischen den Donauarmen liegende, bis 1850 eigenständige Gemeinde Zwischenbrücken von der damaligen Brigittenau. Namensgebend für den Ort war seine Lage zwischen der großen Taborbrücke, welche den Donauast bei Floridsdorf querte und der kleinen Taborbrücke Am Tabor. Die in der Taborstraße beginnende Fernroute nach Böhmen verlief durch das von der Ein- und Ausreise aus der Stadt geprägte Gebiet. Grenzposten und Gaststätten waren erste Häuser in Zwischenbrücken, 1769 kam die Johannes-Nepomuk-Kapelle hinzu. Mit dem Bau des Nordbahnhofs 1838 eröffneten Bahnhofswerkstätten und weitere Betriebe. 1850 wurde Zwischenbrücken eingemeindet und mit der Brigittenau im damals neu gegründeten 2. Bezirk zusammengefasst.²

Donauregulierung

Nach zahlreichen Überschwemmungen und einer schweren Überflutung im Jahr 1862 wurde die Frage nach der Donauregulierung immer lauter. Im selben Jahr stellte der Gemeinderat den Antrag, die Regulierung der Donau in Angriff zu nehmen.³ 1864 gründete schließlich der Gemeinderat aus eigenen Reihen eine Kommission, nachdem die seit 1850 von Handelsminister Freiherr von Bruck einberufene Kommission zu keinem Ergebnis führte. Mangels durchführbarer Projektvorschläge und dem 1866 eingetretenen Preußisch-Österreichischen Krieg, wurden erst 1867 kommissionelle Beratungen wieder aufgenommen.⁴ Von 1870 bis 1875 wurden schließlich die Pläne zur 1. Donauregulierung in mehreren Etappen ausgeführt. Durch massive Aufschüttungen wurde die von Flussarmen durchzogene Landschaft trockengelegt, um weiteren Überschwemmungen vorzubeugen und Bauland zu schaffen.⁵ Nach der Fertigstellung des Großprojekts verlief der Hauptstrom der Donau in einem 280 Meter breiten Flussbett, welches am linken Ufer von einem 450 Meter breiten Überschwemmungsgebiet entlastet werden konnte. Das damalige Zwischenbrücken wurde im Zuge der Regulierung stadtauswärts zum Indunationsgebiet und auf Seite der Brigittenau abgetragen, um Platz für eine neue Bebauung parallel zur Donau zu schaffen. Anfang des 19. Jahrhunderts wurde das durch langgestreckte Parzellen zonierte Viertel rasch bebaut und Brigittenau ein eigenständiger Bezirk. Im Roten Wien wurden im Bereich des ehemaligen inneren Zwischenbrückens zahlreiche Gemeindebauten errichtet. Seither befand sich der durch Nordbahnhof und Nordwestbahnhof zur inneren Stadt abgegrenzten Bezirksteil in einer dadurch speziellen Randlage.⁶

1 – Kaiser, Franz (1975): Die Brigittenau, Jugend&Volk, Wien, S. 10

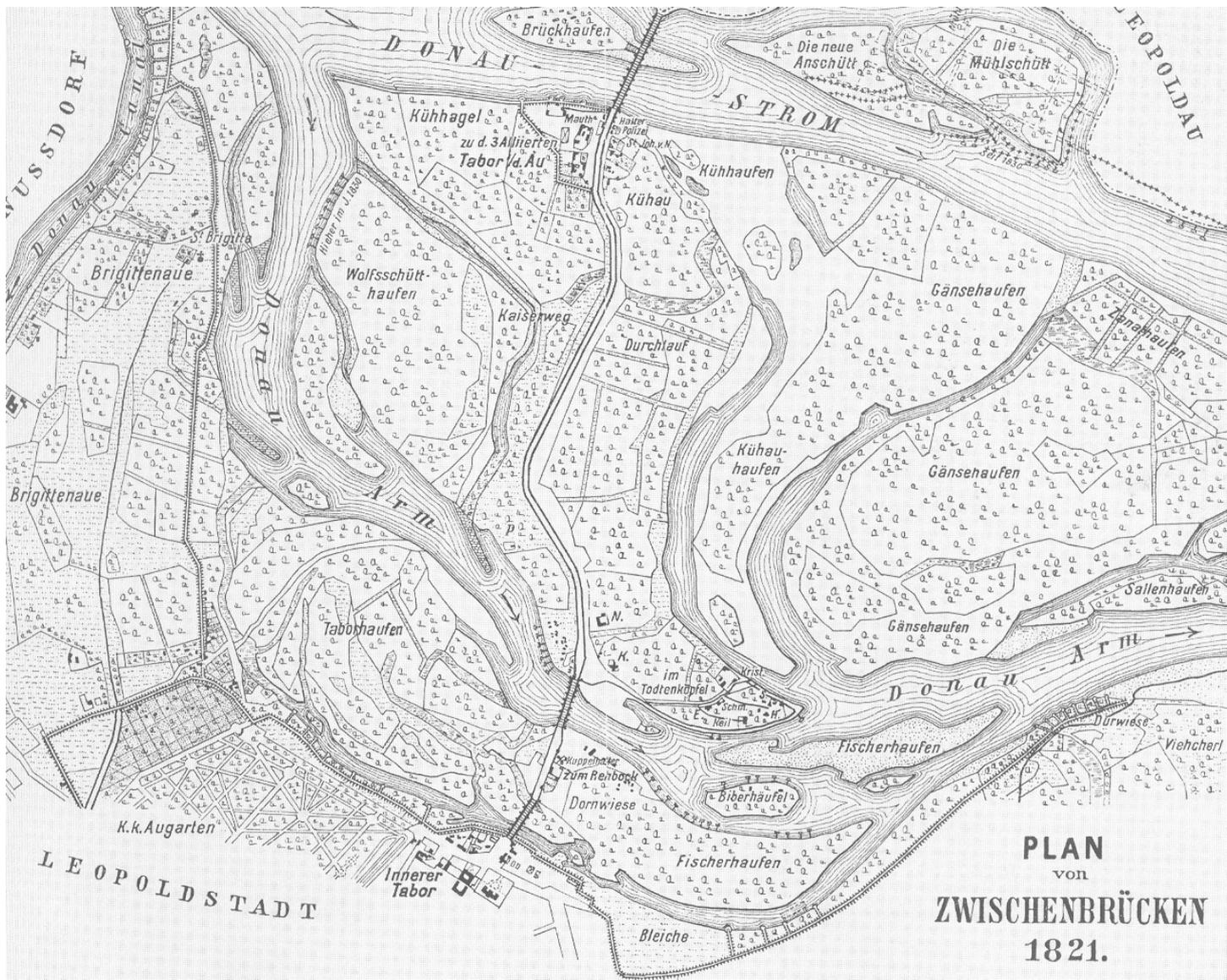
2 – Wikipedia (2023): Zwischenbrücken, <https://de.wikipedia.org/wiki/Zwischenbrücken> [Zugriff: 02.10.23]

3 – Franz: Die Brigittenau, S. 38 ff.

4 – ebd. S. 46-56

5 – Hachleitner, Hieslmair, Zinganel (2022): Blinder Fleck Nordwestbahnhof – Biografie eines innenstadtnahen Bahnhofareals, Falter Verlag, Wien, S. 35

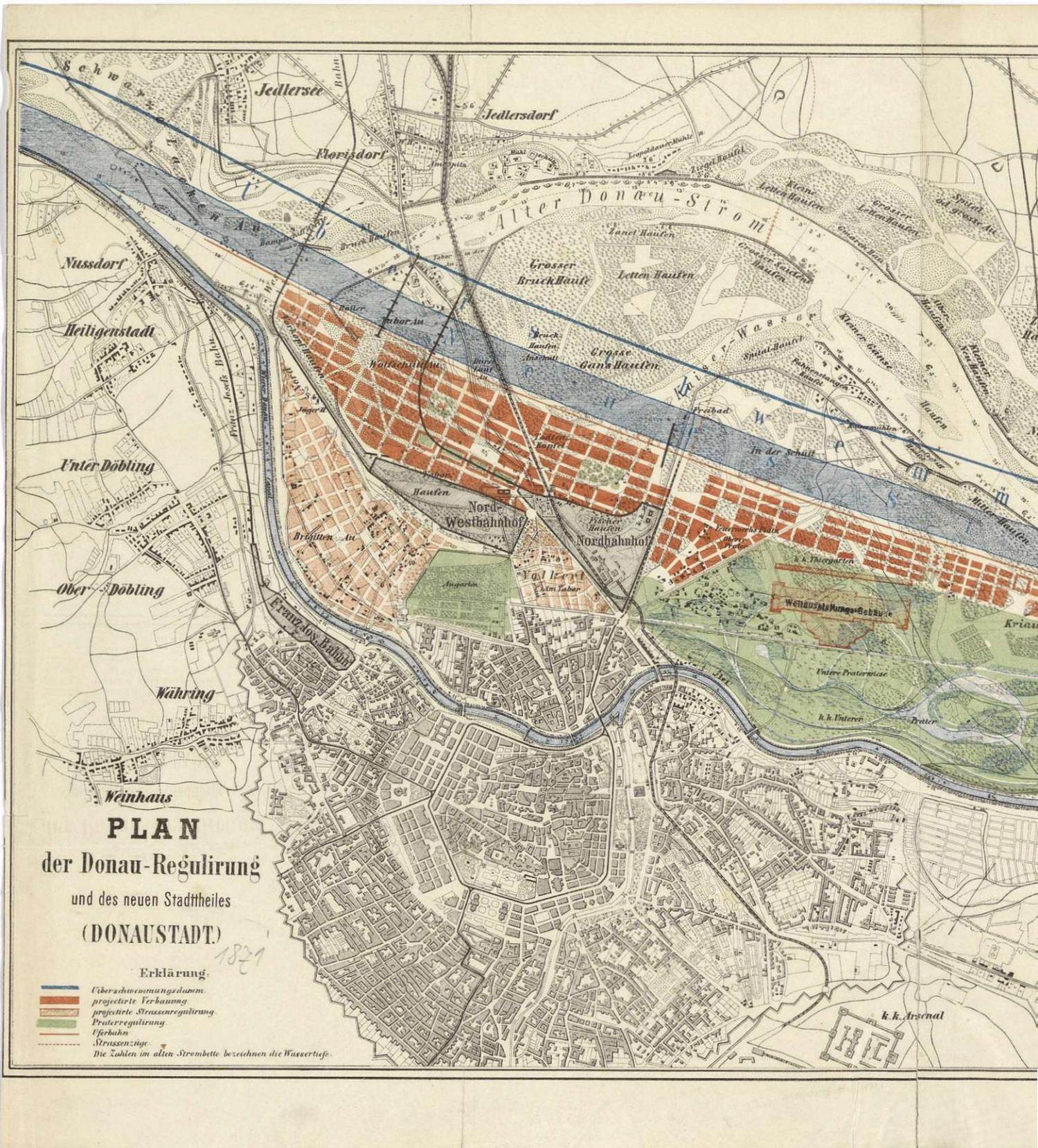
6 – Wikipedia: Zwischenbrücken



(2) Unbekannt, Plan von Zwischenbrücken, 1821



(4) Hermann Voigtländer, Baggermaschine bei der Donauregulierung, 1870–1876



(5) k. k. Hof- und Staatsdruckerei Wien, Plan der Donau-Regulierung, 1871

(14) Stadt Wien, Ausschnitt aus Stadtplan, 1887

(15-17) Stadt Wien, Luftbildaufnahmen Zwischenbrücken, 1986, 2014, 2022



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU-Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU-Wien Bibliothek.



1.2. BAHNHOFSSAREALE

Nordbahnhof

Als erste Eisenbahn im österreichischen Kaiserreich, von der Aktiengesellschaft Kaiser-Ferdinand-Nordbahn erbaut, verlief die zweigleisige Strecke seit den 1830er Jahren zwischen Wien–Krakau. Die Bahnverbindung diente dem Transport verschiedener Rohstoffe, allen voran Salz, wie auch Kohle und Erdöl, aus dem Osten Österreich–Ungarns.⁷ Das in den Anfängen errichtete zweigeschossige Stationsgebäude verfügte noch über keine Halle für Züge. 1839 wurde ein neues Aufnahmegebäude fertiggestellt, weitere Gebäude, darunter Wartesäle, Wohn- und Lagerbauten folgten. Zwischen 1859-1865 wurde, das von Josef Stummer und Theodor Hoffmann geplante, neue Aufnahmegebäude im Stil der Renaissance errichtet. Mit der dreischiffigen, 137 Meter langen und 37 Meter breiten Halle galt der Nordbahnhof zu dieser Zeit als der prunkvollste Bahnhof Wiens. Im Zeitraum zwischen 1840 und 1900 hatte sich das Bahnhofsareal um das vierzigfache vergrößert. Das Frachtenareal war damals unter anderem ein zentraler Umschlagplatz für Kohle in Wien. Mit dem Ende der Monarchie 1918 verlor der Bahnhof seine überregionale Bedeutung.⁸

Im nationalsozialistischen Österreich wurden ab 1943 Deportationstransporte am Nordbahnhof abgefertigt, nachdem zehntausende Opfer vom Aspangbahnhof im dritten Bezirk in Vernichtungslager transportiert wurden. Ende des zweiten Weltkriegs wurde der Bahnhof durch Luftangriffe schwer beschädigt. Auch die Nordbahnbrücke war nicht mehr befahrbar und somit wurde er nach Kriegsende nicht mehr in Betrieb genommen. Schwer beschädigt, wurde er als einziger der im 19. Jahrhundert gebauten Großbahnhöfe Wiens nach dem Kriegsende nicht mehr in Betrieb genommen. Das beschädigte Bahnhofsgelände, welches als Ruine noch in einigen Filmproduktionen der Nachkriegszeit zu sehen war, wurde 1965 gesprengt und abgetragen. Als Folge des Kalten Krieges, verlor die Strecke Richtung Norden abermals ihre Bedeutung.⁹

Von 1945–2000 diente das Nordbahnhofsareal weiterhin für den Güterverkehr. Die ÖBB nutzen das Gelände als Abstellfläche für aus der Nutzung gefallene Fahrzeuge.¹⁰ Seit den 1980er Jahren ist das Nordbahnhofsareal im Fokus der Wiener Stadtentwicklung. In mehreren Schritten wurden ehemalige Flächen der ÖBB zu Wohngebieten entwickelt. Der aktuelle Masterplan wird, auf Grundlage des 2014 entwickelten städtebaulichen Leitbildes "Freie Mitte–Vielseitiger Rand", umgesetzt.¹¹

Von 2017 bis 2019 entstand im Rahmen einer Initiative der Kulturstandort "Nordbahnhalle". In einer ehemaligen Lagerhalle der Österreichischen Bundesbahnen wurde ein räumliches Angebot für vielfältige Nutzungen geschaffen. Von Studierenden der Technischen Universität Wien im Rahmen eines Semesterprojektes am Institut für Architektur wurden Räume für experimentelle Arbeitskonzepte, sowie Veranstaltungsflächen, gestaltet.¹² Wie in mehreren Medien berichtet, stand die zwischengenutzte Lagerhalle am 10. November 2019 in Flammen. Der dadurch beschädigte Bau wurde infolge dessen, gegen die Bemühungen der Initiative IG Nordbahnhalle, abgerissen.¹³

7 – Stadt Wien (2023): Nordbahnhof, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Nordbahnhof> [Zugriff: 24.10.23]

8 – Stadt Wien: Nordbahnhof

9 – Haas, Franz (2006): Der Wiener Nordbahnhof. Auf Schienen unterwegs, Suttonverlag, Erfurt, S. 7 ff.

10 – Stadt Wien: Nordbahnhof

11 – MA 21, Stadtteilplanung und Flächennutzung (Hrsg) (2015): Freie Mitte – Vielseitiger Rand, Handbuch zum Städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof

12 – Kreativräume Wien (2023): <https://www.kreativraeumewien.at/projekte/nordbahnhalle/> [Zugriff: 24.10.23]

13 – Jesche, Franz (2019): Nach Brand: Nordbahnhalle steht vor Abriss, <https://wien.orf.at/stories/3022299/> [Zugriff: 24.10.23]



(6) Andreas Groll, Nordbahnhof – Außenansicht, 1866

(7) Stadt Wien, Ausschnitt aus Stadtplan, 1887

(8-10) Stadt Wien, Luftbildaufnahmen Nordbahnhof, 1986, 2014, 2022

Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved, printed original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte germanische Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original germanic version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





(11) Markus Fattinger, ehemaliges Kulturzentrum Nordbahnhof, 2017
(12) Martin Jordan, Nordbahnhofgelände, 2020



(13) Karl Karger, Der Nordwestbahnhof in Wien, 1861

10 – Österreichische Nationalbibliothek (2023): Aus der Donauregulierungskommission, In: Die Debatte, Nr. 125/1869, <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?apm=0&aid=ddb&datum=18690506&seite=05> [Zugriff: 24.10.23]

11 – Hachleitner, Hieslmair, Zinganel (2022): Blinder Fleck Nordwestbahnhof – Biografie eines innenstadtnahen Bahnhofareals, Falter Verlag, Wien, S. 80 ff.

12 – Hachleitner, Hieslmair, Zinganel: Blinder Fleck Nordwestbahnhof, S. 89 f.

13 – ebd. S. 96 f.

14 – ebd. S. 126

15 – ebd. S. 132

16 – ebd. S. 137

17 – ebd. S. 159

18 – Stadt Wien (2023): Nordwestbahnhof, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Nordwestbahnhof> [Zugriff: 25.10.23]

19 – tracingspaces (2023): Museum Nordwestbahnhof, <https://tracingspaces.net/museum/> [Zugriff: 25.10.23]

20 – Brut (2023): <https://brut-wien.at/> [Zugriff: 25.10.23]

Nordwestbahnhof

Dem im Jahr 1872 als Kopfbahnhof errichteten Nordwestbahnhof gingen zahlreiche politische und technische Diskussionen voraus. Nachdem Fragen der Querungsmöglichkeiten, sowie dem Bauniveau wegen des hohen Grundwasserspiegels gelöst waren, wurde der Stuttgarter Architekturprofessor Wilhelm Bäumer beauftragt, den Bahnhof zu entwerfen. Im Stil der Renaissance wurde 1870 mit dem Bau der Halle begonnen. Trotz erschwerter Arbeitsbedingungen, aufgrund des sumpfigen Geländes, konnte die 125 Meter Lange und 39 Meter breite Halle bereits zwei Jahre später fertiggestellt werden. Bis 1914 wurde die Anzahl der Gleise bis auf 51 erweitert. Magazine und Umladestationen wurden ergänzt, wovon einige bis heute erhalten blieben. Bis zum Jahr 1924 ging der Personenverkehr um zwei Drittel zurück, sodass der Nordwestbahnhof seitdem als reiner Frachtenbahnhof betrieben wurde. Dies war auch der Beginn zahlreicher Nutzungen, welche in der damit obsolet gewordenen Halle ihren Platz fanden.¹⁰ Die erste Zwischennutzung waren die Dreharbeiten zum Film "Die Stadt ohne Juden", welcher als Buchverfilmung ein Zeichen gegen den aufkommenden Antisemitismus setzte. Der Autor wurde im Jahr darauf von Nationalsozialisten ermordet. Als weitere Bespielung der großen Halle ist die Installation einer Holzrampe als Skipiste zu nennen. Der "Schneepalast", von einem norwegischen Skispringer und Unternehmer finanziert, hatte eine Skipiste, Rodelbahn und Sprungschanze im Angebot. Als Kunstschnee wurde eine Mischung aus Soda und weiteren Chemikalien verwendet, welche mittels Zug direkt angeliefert werden konnte. Vorschläge eines Autobusbahnhofs, einer Sporthalle oder sogar eines Flugzeuglandeplatzes auf dem Nordwestbahnhofs Gelände wurden nicht verwirklicht. Das Speditionsunternehmen Schenker pachtete die Eingangshalle bis 1933 als Materiallager.¹¹

Am Beginn des Nationalsozialismus in Österreich wurde die ehemalige Bahnhofshalle 1938 für Reden von Hitler und Goebbels genutzt und für die Propagandaexposition "Der ewige Jude" umfunktioniert.¹² Bei den Plänen zur Umgestaltung Wiens durch die NSDAP, sollten weite Teile der Leopoldau abgerissen und durch Prunkbauten ersetzt werden. Auch der Augarten und die Flächen des Nordwestbahnhofs, sowie des Nordbahnhofs waren Teil des Planungsgebiets.¹³ Während des Naziregimes diente der NWB weiter als wichtiger Güterbahnhof.¹⁴ In der Zeit zwischen 1942 und 1945 befand sich auf dem Areal ein Zwangsarbeitslager.¹⁵

Nach dem Krieg waren große Teile der Halle, sowie der Magazine und Gleiskörper zerstört.¹⁶ Das Empfangsgebäude wurde 1952 abgetragen.¹⁷ Die kommenden Jahrzehnte diente der Nordwestbahnhof als innerstädtischer Güterbahnhof, zahlreiche Expeditionen siedelten sich am Gelände an, bis es 2021 zur finalen Stilllegung kam. Bis voraussichtlich 2033 soll das Bahnhofsareal zu einem neuen Stadtviertel für bis zu 12.000 Menschen entstehen.¹⁸ Seit 2020 wird ein ehemaliges Verwaltungsgebäude als "Museum Nordwestbahnhof" vom Kollektiv "Tracing Spaces" betrieben.¹⁹ Eine ehemalige Industriehalle am Gelände des Bahnhofs wurde zwischen 2021–2023 von der Theater- und Performance-Institution "brut" unter dem Namen "brut nordwest" zwischengenutzt.²⁰

(14) Stadt Wien, Ausschnitt aus Stadtplan, 1887

(15-17) Stadt Wien, Luftbildaufnahmen Nordwestbahnhof, 1986, 2014, 2022

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



(18) Wolfgang Thaler, Installation auf dem
Nordwestbahnhofgelände, 2020



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek



→ ZWISCHENBRÜCKEN



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1.3. STADTENTWICKLUNG

Nordbahnhofviertel

Mit Anfang der 1980er-Jahre startete die schrittweise Umnutzung des Bahnhofareals in einen neuen Stadtteil. Die erste Bauphase wurde mit der Freigabe eines Grundstücks entlang der Lassallstraße, seitens der ÖBB, 1979 begonnen.²¹ Der für das Leitbild 1994, von Boris Podrecca und Heinz Tesar, entworfene Städtebau sah unter anderem die Verlängerung der Leystraße, Vorgartenstraße und Walcherstraße als zentrale Achsen vor. Eine Blockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen, sowie ein Stadtpark sollten das gesamte Areal strukturieren. Minimierung des Autoverkehrs, durchmischte Nutzungen im Blockrand, sowie ökologische Aspekte wurden als Ziele definiert. Das Quartier sollte zukünftig 9000 Wohnungen für insgesamt 20.000 Menschen, sowie 17.000 Arbeitsplätze umfassen.²² Der zweite große Bauabschnitt rund um den 3,1 ha großen Rudolf-Bednar-Park setzte in Teilen die, im ersten Leitbild beschlossene, Bebauungsstruktur um. 2018 wurde der, am Praterstern gelegene, Austria Campus fertiggestellt. Ebenfalls von Podrecca geplant, besteht das Geschäftsviertel nahe des Pratersterns aus sechs Bürokomplexen mit einer Gesamtfläche von 200.000 Quadratmetern.²³

Seit 2015 ist der nordwestliche Teil des ehemaligen Bahnhofareals, in etwa die Hälfte des gesamten Areals, in Entwicklung. Einen EU-weiten, zweistufigen Ideenwettbewerb, zur Findung eines neuen städtebaulichen Leitbilds, konnten StudioVlay (heute StudioVlayStreeruwitz) für sich entscheiden. Durch das vorgeschlagene Konzept der "Freien Mitte" und einer verdichteten Bebauung an den Rändern des Planungsgebiets, wird der vorhandene Freiraum erhalten. Dieser wird naturnah belassen, dadurch können langfristig Pflegekosten eingespart werden. Weiter werden aufgrund des städtebaulichen Konzepts 85 Prozent der Verkehrsflächen, gegenüber dem Leitbild 1994, eingespart.²⁴ Die insgesamt 12 ha große "Freie Mitte" gliedert sich in verschiedene Bereiche und schafft ein überörtliches Freiraumangebot.²⁵

Der durch das Konzept stark verdichtete Rand erreicht das geforderte Bauvolumen über eine punktuelle Höhenentwicklung von bis zu 80 Metern. So entstehen unter anderem acht Hochhäuser, welche innerhalb des Randes, an den jeweiligen Quartierseingängen positioniert sind.²⁶ Die acht Baufelder weisen eine Bruttogeschossfläche von insgesamt 510.000 Quadratmetern auf, wovon 80 Prozent auf Wohnen entfallen und die restlichen 20 Prozent für Büro- und Geschäftsflächen, sowie diverse Nutzungen in den Erdgeschosszonen vorgesehen sind.²⁷ In mehreren Abschnitten entstehen somit bis 2030, neben den bereits bebauten Flächen rund um den Rudolf-Bednar-Park, zusätzliche 5000 Wohnungen und 2.500 Arbeitsplätze für weitere 10.000 Menschen.²⁸

21 – MA 21, Stadtteilplanung und Flächennutzung (2015): Freie Mitte – Vielseitiger Rand, Handbuch zum Städtebaulichen Leitbild Nordbahnhof, MA21 (Hrsg.) ,Wien, S. 15

22 – Stadt Wien (2023): Städtebauliches Leitbild Nordbahnhof, Kurzfassung, 1994, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000046a.pdf> [Zugriff: 30.10.23]

23 – Wikipedia (2023): Austria Campus, https://de.wikipedia.org/wiki/Austria_Campus [Zugriff: 30.10.23]

24 – MA 21, Freie Mitte, S. 40 ff.

25 – ebd. S. 109

26 – ebd. S. 54 ff.

27 – ebd. S. 58 ff.

28 – Stadt Wien (2023): Freie Mitte – Vielseitiger Rand, Kurzfassung, 2015, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/grundlagen/leitbild-2014/pdf/leitbild-2014-kurz.pdf> [Zugriff: 30.10.23]



Masterplan, letzter Bauabschnitt Nordbahnhofviertel



(21) Stadt Wien, Visualisierung Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, 2023

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Masterplan Nordwestbahnhof

29 – MA 21, Stadtteilplanung und Flächennutzung (2008): Stadt muss leben, Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof, MA 21 (Hrsg), Wien, S. 9

30 – MA 21, Leitbild, S. 17 ff.

31 – ebd. S. 20

32 – ebd. S. 44

33 – Stadt Wien (2016): Evaluierung Leitbild Nordwestbahnhof, S. 19, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/h000069.pdf> [Zugriff: 01.11.23]

34 – ORF(2021): Wirtschaftskammer plant eigene Markthalle, <https://wien.orf.at/stories/3107266/> [Zugriff: 01.11.23]

35 – Stadt Wien(2019): Vertiefung des städtebaulichen Leitbilds, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/pdf/stek-nwbh.pdf> [Zugriff: 24.10.23]

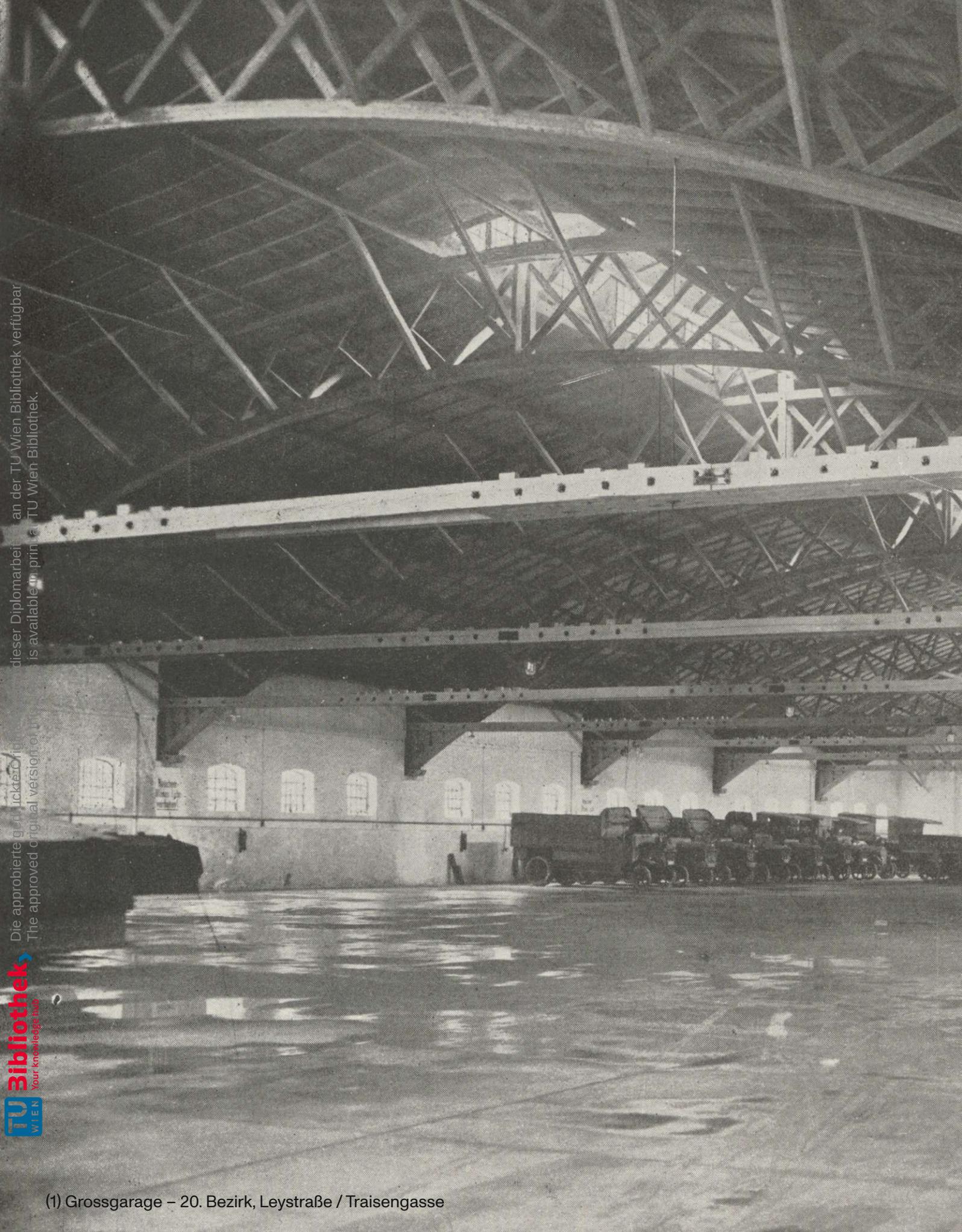
36 – Stadt Wien (2023): Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/nordwestbahnhof> [Zugriff: 01.11.23]

Nordwestbahnhofareal

Für die Entwicklung des innerstädtischen Frachtenbahnhofareals, auf welchem 2021 der Betrieb eingestellt wurde, haben 2005 die ersten Planungen begonnen. Die Erarbeitung eines groben Leitbildes seitens der Stadt Wien und der ÖBB, war Grundlage für einen geladenen Wettbewerb, bei welchem 2008 das Schweizer Planungsbüro Ernst Niklaus Fausch und Partner den ersten Rang belegten.²⁹ Das daraus resultierende Leitbild, welches die Grundlage für die weitere Entwicklung darstellt, beinhaltet in der räumlichen Ausformulierung einen 10 ha großen zentralen Stadtpark, die eine durchgängige Freifläche in der Mitte des Quartiers bildet. Gefasst wird die, im Leitbild betitelte, "Grüne Mitte" mit einer offenen Blockrandbebauung, welche die Straßenzüge der angrenzenden Bezirksteile aufnimmt und in zwanzig Baufelder unterteilt. Auf dem Großteil der Flächen sollen Wohnungsbauten entstehen, wechle in der Sockelzone vorwiegend Büro- und Geschäftsflächen aufweisen. Für einzelne Baufelder wurden Sondernutzungen vorgesehen, welche Bildungseinrichtungen oder ein Kulturzentrum an der neuen Hauptachse (Verbindung Wallensteinstraße–Traisengasse) beinhalten.³⁰ Eine durchschnittliche Höhe der Wohnbauten entlang der Quartierskante wurde mit fünf Vollgeschossen, inklusive Staffelgeschoss festgelegt. Die zur Mitte orientierten Baukörper variieren in ihrer Höhenentwicklung. Auf den regulären Baufeldern soll eine Bebauung mit bis zu elf Geschossen entstehen, welche durch Hochpunkte mit 35 m akzentuiert werden. Geplant sind außerdem Hochhäuser, die an den zukünftigen Quartierseingängen situiert sind.³¹ Im 2008 veröffentlichten Leitbild zum Nordwestbahnhof wird in drei Phasen eine Entwicklung von insgesamt 880.000 m² Bruttogeschossfläche für Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, sozialer Infrastruktur und Kultur vorgesehen.³²

2016 wurde das Leitbild evaluiert und den veränderten Rahmenbedingungen entsprechend angepasst. Der Anteil an Wohnen wurde von 65% auf 71% erhöht, 20 % Büroflächen auf 16% reduziert, die vorgesehene Sondernutzung eines Unstandorts nicht weiterverfolgt. Ebenso wurden die veranschlagten Flächen für Kultur mit Handel und Gewerbe zusammengefasst. Ein geplantes kulturelles Zentrum an der neuen Quartiersachse wurde somit aus dem Leitbild gestrichen. Im Gegenzug sollen zwei Bestandsgebäude erhalten bleiben, welche für ein Kulturangebot adaptiert werden sollen.³³ Laut der Wiener Wirtschaftskammer würden sich die Bestandsgebäude für die Nutzung einer Markthalle mit Gastronomie eignen.³⁴

In der letzten Aktualisierung des Leitbilds 2019 wurde die BGF um 80.000 m² erhöht, Anteile von gefördertem Wohnbau auf 60 Prozent, sowie frei finanziertem Wohnbau auf 40 Prozent festgelegt.³⁵ Insgesamt sollen so etappenweise von 2024 bis 2035 bis zu 6.500 Wohnungen für rund 16.000 Menschen geschaffen werden.³⁶



an der TU Wien Bibliothek verfügbar
Dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion
The approved original version of this document



(1) Grossgarage – 20. Bezirk, Leystraße / Traisengasse

Digitale Originaldokumente sind über die TU Wien Bibliothek verfügbar
The app roved original version of this document is available through the TU Wien Bibliothek



→ FUHRPARK

2.1. STÄDTISCHER FUHRPARK

Anfänge der Straßenreinigung

Die Entsorgung von Abfällen und Schmutzwasser wurde in Hinblick auf Sauberkeit von Straßen und Plätzen, vor allem aber auch zur Vorbeugung von Seuchen, von Seiten der Stadtverwaltung versucht zu erwirken, war jedoch in Wien bis ins 19. Jahrhundert nicht öffentlich organisiert. Wie aus Rechnungen im Mittelalter hervorgeht, wurde die Bevölkerung aufgefordert, den Hausmist in Behältern zu sammeln und an dafür vorgesehene Plätze außerhalb der Stadt zu transportieren. Dies wurde im Auftrag des Stadtrats von dafür eingesetztem Personal kontrolliert und bei Unterlassung bestraft.¹ Die ersten Aufzeichnungen einer planmäßigen Abfallentsorgung verweisen auf das 17. Jahrhundert. In dieser Zeit wurden, aufgrund der Infektionsordnung aus dem Jahr 1656, Fuhrleute damit beauftragt, den Müll einzusammeln und abzutransportieren. Für Bauern, welche auf den Märkten der Städte ihre Waren verkauften, stellte das Sammeln und Abtransportieren von Abfällen einen zusätzlichen Erwerb dar. 1839 wurde durch eine Magistratskundmachung der sogenannte Mistbauer für die Sammlung des Unrats bestimmt. Bis 1850 wurden in Wien jedoch weiter Abfälle in fließenden Gewässern, wie zum Beispiel dem Wienfluss, entsorgt. Die Verschmutzung und besonders der Gestank veranlasste das damalige Magistrat für Straßenangelegenheiten, Fuhrleute zu beauftragen, welche gegen Bezahlung den Abtransport der Abfälle übernahmen. Ab 1902 übernahm die Stadtverwaltung diese Aufgabe.²

Motorisierung des städtischen Fuhrwerksbetriebs

Durch den Bevölkerungsanstieg und die Zunahme des Verkehrsaufkommens in Städten konnte die Straßenreinigung mit den damaligen Mitteln nicht mehr bewältigt werden. Wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Reinigung der Straßen noch mittels pferdebespannten Kehrmaschinen und Schneepflügen aus Holz bewerkstelligt, folgte im Laufe der Industrialisierung auch die erste Motorisierung des Fuhrwerksbetriebs. Anfangs noch von den Bezirken verwaltet, übernahm 1917 die Stadtverwaltung und Überwachung der Arbeiten. 1920 wurde dafür die Magistratsabteilung 30 „Straßenreinigung und Kraftwagenbetrieb“ eingerichtet. Ab dem Jahr 1921 mit dem Titel „Städtischer Fuhrwerksbetrieb“.³ Eine Publikation der Direktion des städtischen Fuhrwerksbetriebs aus dem Jahr 1928 berichtet über den Wirkungsbereich der damaligen MA 30 und stellt technische Neuerungen, wie einen motorbetriebenen Kehrmaschinenzug, vor. Die Entwicklung neuer Fahrzeuge war notwendig, da das enorme Arbeitsaufkommen, welches im Jahr 1928 ca. 1200 Angestellte für die Straßenreinigung erforderte, finanziell nicht mehr zu bewältigen war. Bis 1929 waren achtzehn neue Kehrzüge in Betrieb. Mit einem Kehrzug konnten 60 Arbeitskräfte eingespart werden. Eine weitere technische Neuerung dieser Zeit war die Einführung des Wechseltonnensystems. Die Blechtonnen wurden in Wohnanlagen aufgestellt und täglich abtransportiert.⁴ Das Schneeräumen wurde, ebenso sowie die Bewässerung der unbefestigten Straßen zur Staubbekämpfung, mithilfe neuer Fahrzeuge bewerkstelligt.⁵

1 – Stadt Wien (2023): Straßenreinigung, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Straßenreinigung> [Zugriff: 03.11.23]

2 – Stadt Wien (2023): Müllabfuhr, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Müllabfuhr> [Zugriff: 02.11.23]

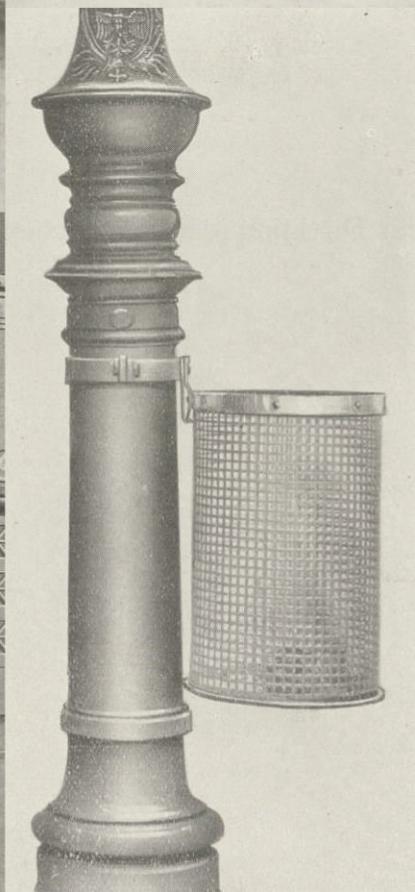
3 – Stadt Wien (2023): Städtischer Fuhrpark, https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Städtischer_Fuhrpark [Zugriff: 03.11.23]

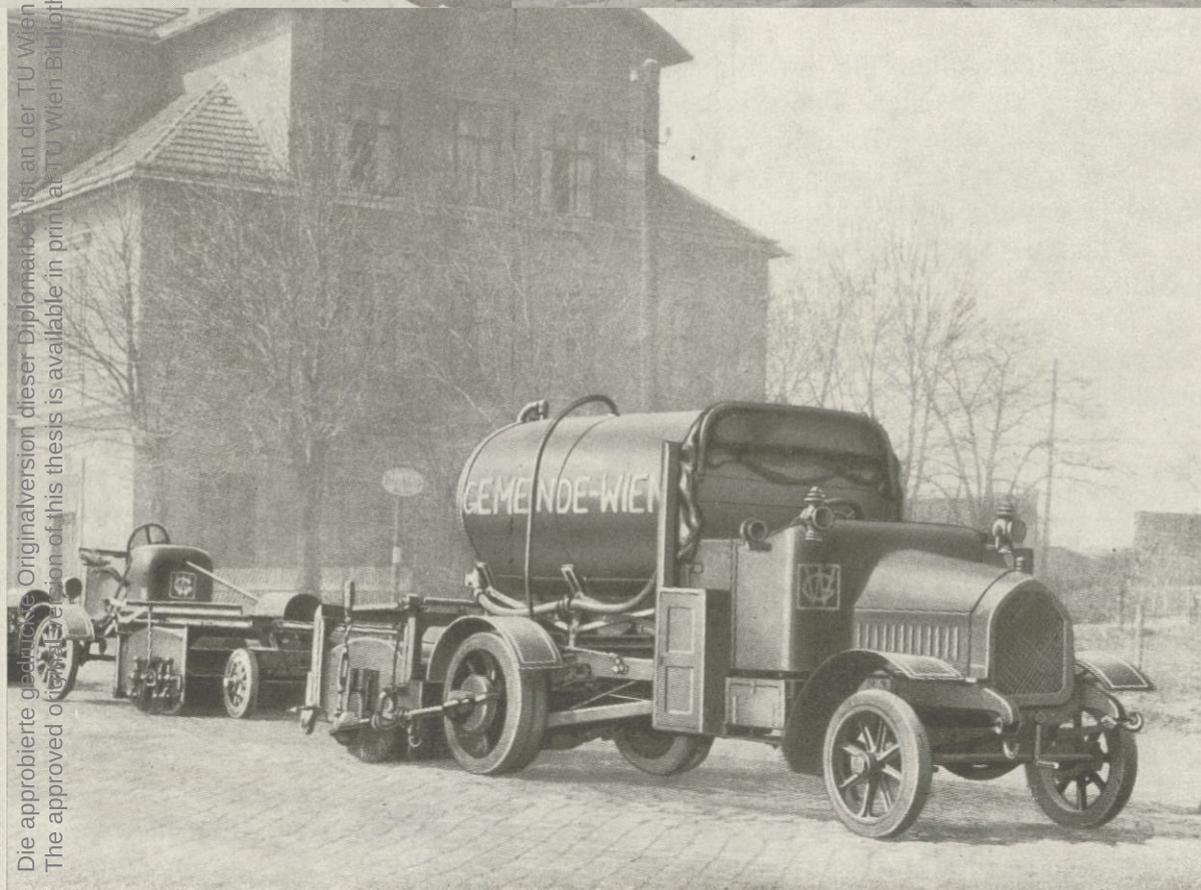
4 – Stadt Wien (1930): Straßenreinigung, Kehrtafelabfuhr, Lastkraftwagen- und Sanitätsbetrieb der Gemeinde Wien, Direktion des Wiener städtischen Fuhrwerksbetriebs, Wien, S. 4 ff.

5 – Stadt Wien: Straßenreinigung, Kehrtafelabfuhr, S. 8 ff.



(2) Media Wien, Einst und jetzt: Müll, Filmstill, 1963





(3-8) Stadt Wien, Bildcollage aus Bericht Direktion des Wiener städtischen Fuhrwerksbetriebs, 1930

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





(9-12) Media Wien, Einst und jetzt: Müll, Filmstills, 1963



(13) Media Wien, Einst und jetzt: Müll, Filmstill, 1963



(14) Sams Rahmensysteme, Müllfahrzeug

2.2. GROSSGARAGE BRIGITTENAU

Die erste Großgarage der Stadt

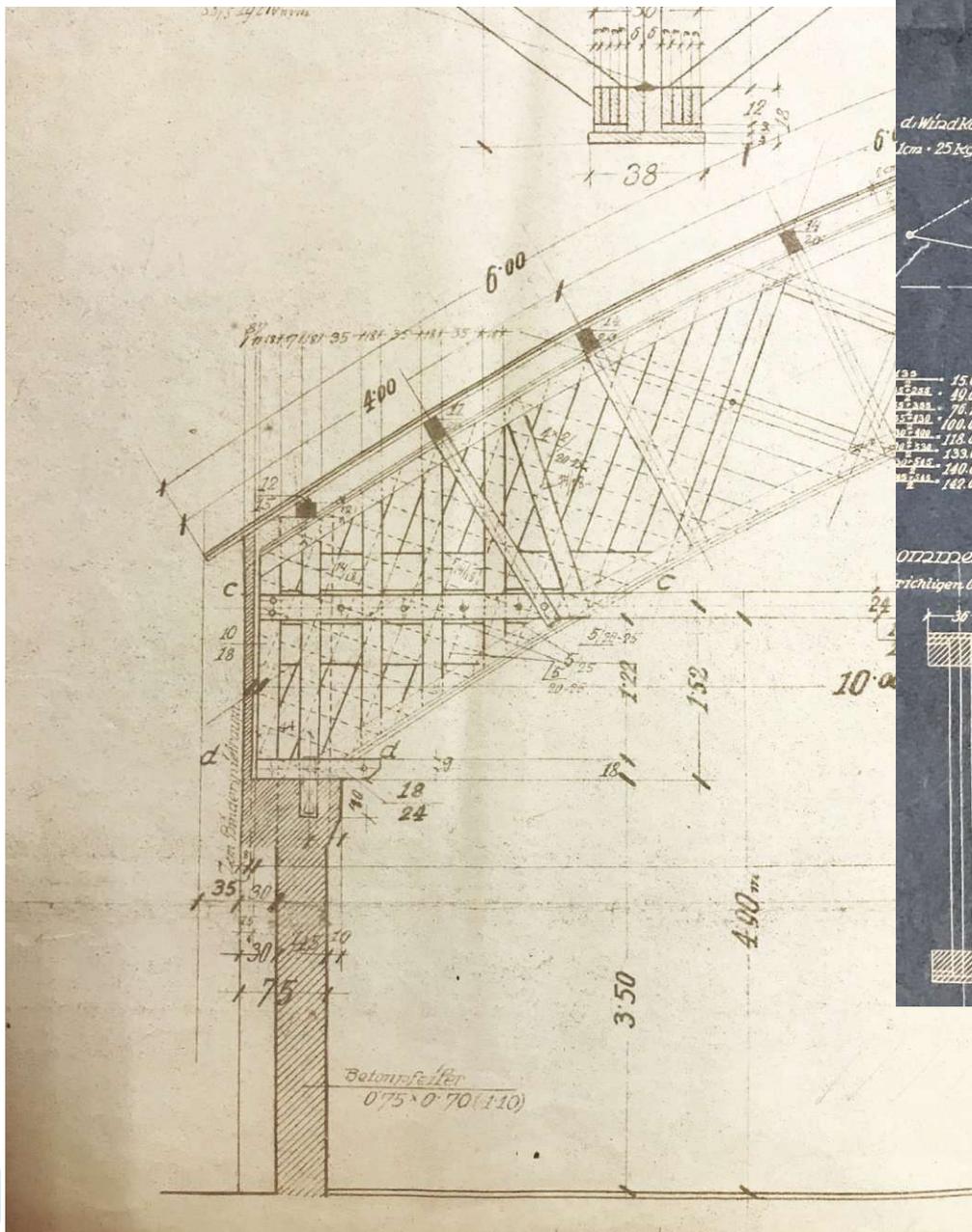
Mit der Motorisierung des Fuhrwerksbetriebs begann eine rasche Entwicklung dieser städtischen Infrastruktur. Von 1921 bis 1928 wuchs der Wagenpark auf 179 Triebwagen und 300 Anhänger an. Neben der Straßenreinigung dienten die Lastkraftfahrzeuge dem Transport von Lebensmitteln, Brennstoffen für sämtliche Amts- und Schulhäuser, sowie den städtischen Werkstätten und der Zufuhr von Baumaterialien für die Errichtung kommunaler Wohn- und Nutzbauten im Roten Wien. Um die Fahrzeuge unterzustellen und Wartungsarbeiten durchführen zu können, war der Bau von Garagen notwendig. Die erste Großgarage des städtischen Fuhrparks wurde 1923 im 20. Bezirk errichtet. Dabei handelte es sich um einen Umbau eines bereits bestehenden Fuhrhofs in der Traisengasse, zwischen Salzachstraße und Leystraße. Um Kosten zu sparen wurden die Außenmauern des Bestandsgebäudes erhalten und der Raum dazwischen mit Fachwerkträgern aus Holz überspannt. Somit entstand eine Halle von 80×40 Metern, welche dem Unterstellen der Fahrzeuge diente. Angrenzend an die, durch vier Öffnungen im Dach belichtete, Großgarage, wurde ein Verwaltungstrakt gebaut, welcher Büroräume und Materiallager beinhaltete. Zwischen 1925 und 1927 folgten zwei weitere Hallen im 5. und 17. Bezirk. Wie der erste Garagenbau, wurden diese ebenso auf Grundstücken alter Fuhrhöfe errichtet.⁶ Auf dem Grundstück gegenüber der Großgarage Brigittenau wurde ebenfalls in den 1920er Jahren eine Einrichtung zur Reinigung und Reparatur der Wechseltonnen errichtet.⁷

6 – Stadt Wien: Straßenreinigung, Kehr-
richtabfuhr, S. 20 f.

7 – Stadt Wien: Straßenreinigung, Kehr-
richtabfuhr, S. 17



(15) Stadt Wien, Ansicht Großgarage Brigittenau, 1930



Konstruktionsskizze

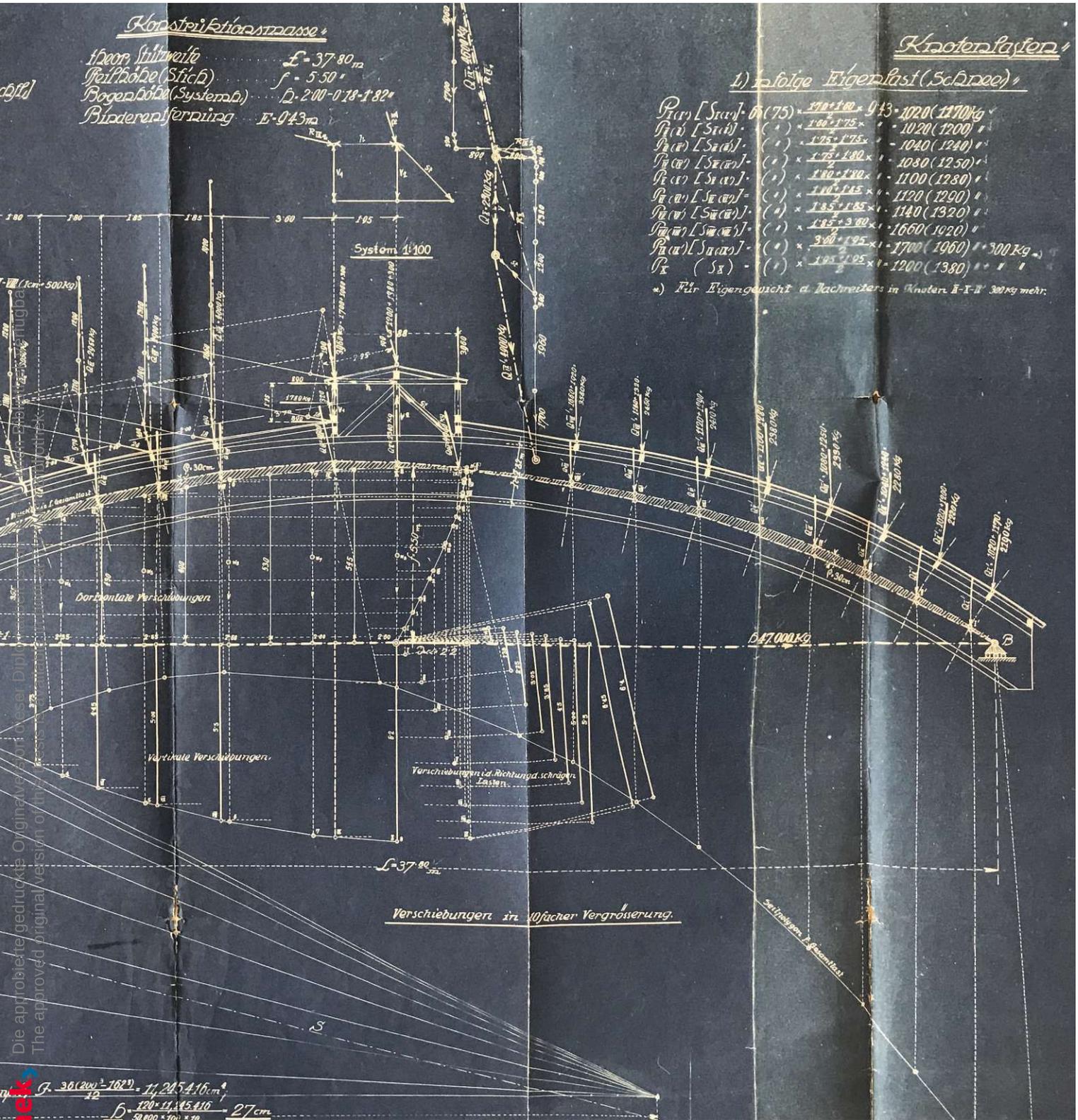
Spannweite $L = 37,80 \text{ m}$
 Pfeilhöhe (Stich) $f = 5,50 \text{ m}$
 Bogenhöhe (Systemh.) $L \cdot 200 = 0,18 \cdot 1,82$
 Bänderabstand $E = 0,43 \text{ m}$

Knotenlasten

1) Folge Eigenlast (Schnee)

$P_{1(1)} [S_{1(1)}]$	$(75) \cdot \frac{1,10 \cdot 1,10}{2} \cdot 0,43 = 10,20 (1170) \text{ kg}$
$P_{2(1)} [S_{2(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,40 \cdot 1,75}{2} \cdot \dots = 10,20 (1200) \text{ kg}$
$P_{3(1)} [S_{3(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,75 \cdot 1,75}{2} \cdot \dots = 10,40 (1240) \text{ kg}$
$P_{4(1)} [S_{4(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,75 \cdot 1,80}{2} \cdot \dots = 10,80 (1250) \text{ kg}$
$P_{5(1)} [S_{5(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,80 \cdot 1,90}{2} \cdot \dots = 11,00 (1280) \text{ kg}$
$P_{6(1)} [S_{6(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,80 \cdot 1,95}{2} \cdot \dots = 11,20 (1290) \text{ kg}$
$P_{7(1)} [S_{7(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,85 \cdot 1,85}{2} \cdot \dots = 11,40 (1320) \text{ kg}$
$P_{8(1)} [S_{8(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,85 \cdot 1,90}{2} \cdot \dots = 11,60 (1320) \text{ kg}$
$P_{9(1)} [S_{9(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,90 \cdot 1,95}{2} \cdot \dots = 12,00 (1380) \text{ kg}$
$P_{10(1)} [S_{10(1)}]$	$(1) \cdot \frac{1,95 \cdot 1,95}{2} \cdot \dots = 12,00 (1380) \text{ kg}$

* Für Eigengewicht d. Nachrechners in Knoten I-I-II 300 kg mehr.



(16-17) MA 37 - Pläne Dachkonstruktion, 1923

Bau einer Garage

Nach dem zweiten Weltkrieg arbeitete die Architekturabteilung der Stadt Wien an einer Vielzahl von Entwürfen, zur Instandsetzung und dem Wiederaufbau städtischer Infrastruktur. Dazu zählten Schwimmbäder ebenso wie die Betriebsgebäude des städtischen Fuhrparks. In einem Verwaltungsbericht der Stadt wurden Objekte dem Verwendungszweck nach aufgelistet. Darunter auch die Großgarage in der Traisengasse, welche durch Bombentreffer zerstört wurde.⁸ Als im Herbst 1947 die Ausstellung "Wien baut auf" im Rathaus die ersten Bemühungen und Erfolge des Wiederaufbauprogrammes der Stadt zur Schau stellte, wurde unter anderem Filmmaterial gezeigt, welches diverse Aufbauarbeiten dokumentierte.⁹ Ein Aufnahme zeigt den Wiederaufbau einer Garage. Auf dem Mitschnitt ist das Gebäude im Rohbauzustand zu sehen. Bogenförmige Stahlträger werden mit einem Kran in Position gebracht. Arbeitsschritte der Dacheindeckung, sowie der Glaserarbeiten an Oberlicht und abgehängter Glasdecke unterhalb werden gezeigt. Nahaufnahmen dokumentieren das Einrichten eines Trägers auf dessen Auflager. Das Videomaterial zeigt die Baustelle der Großgarage des städtischen Fuhrparks im 20. Bezirk.¹⁰

Erich Leischner

Der Name Erich Leischner nimmt in der Geschichte des Wiener Wiederaufbaus eine prägende Rolle ein. 1945 wurde Leischner, nach bereits langjähriger Tätigkeit als Architekt im Stadtbauamt zum Leiter der wiedererrichteten Architekturabteilung, der späteren MA 19, bestellt.¹¹ Zu seinen ersten Entwürfen als Werkstudent im Stadtbauamt, zählen die Bauten der Wasserbehälter Steinhof, Gallitzinstraße und Rosenhügel. Nach seinem Abschluss 1912 war Leischner in der Schulbauabteilung beschäftigt. 1919 wechselte er zur Architekturabteilung des Stadtbauamtes.¹² Zwischen 1920 und 1938 zeichnete Leischner unter anderem für den Robert-Blum-Hof, das Kongressbad, das Thaliabad, den Kindergarten Sandeilen, die Wiener Höhenstraße, sowie die Garage in der Siebenbrunnenfeldgasse im 5. Bezirk verantwortlich.¹³ Während des Nationalsozialismus blieb Leischner an der Architekturabteilung beschäftigt. Bis 1945 fertigte er neben Entwürfen zu Wohnhäusern, Schaubilder zu NS-Plänen der Umgestaltung des 2. und 20. Bezirks, sowie Zeichnungen zur geplanten Reichsautobahn an.¹⁴ Ab 1945 entstanden unter Leischners Leitung der Architekturabteilung Projekte wie der Wiederaufbau der Feuerwehrezentrale am Hof, Salztor- und Rotundenbrücke, sowie das Laarbergbad.¹⁵ Die Großgarage Brigittenau wird im Eintrag des Architektenlexikons des AzW, zu Erich Leischner in der Werkliste angeführt.¹⁶ Ein vom Wiener Stadt- und Landesarchiv zitiertes Buch, "Das Rote Wien" von Helmut Weihsmann¹⁷, nennt ebenso Erich Leischner als Architekt der Garage. Beide Quellen geben das Baujahr 1930 an. Auf den Entwurfsplänen aus dem Archiv der MA 37 (Abb.: XX) ist die Unterschrift Leischners als "Vorstand der MA 19" ersichtlich. Eine weitere Signatur ist unter den Titel "Architekt und Entwurfszeichner" gesetzt. Inwiefern Leischner für den Entwurf verantwortlich war, lässt sich nicht zur Gänze nachvollziehen. Das Baujahr ist jedoch aufgrund der Datierung der Pläne, sowie den Filmaufnahmen zur Erbauung, auf das Jahr 1947 zu korrigieren.

8 – Media Wien (2023): Verwaltungsbericht-Ausschnitt, https://mediawien-film.at/media/uploads/documents/089_grossgarage-brgittenau/verwaltungsbericht-ausschnitt.pdf [Zugriff: 14.11.23]

9 – Payer, Peter (2021): Alles neu und ordentlich, Wiener Zeitung, <https://www.wienerzeitung.at/h/alles-neu-und-ordentlich> [Zugriff: 16.11.23]

10 – Media Wien (2023): Bau einer Garage in Wien 20. Bez., Landesbildstelle, MA 7 - Kulturabteilung der Stadt Wien, 1947, aus dem Wiener Stadt- und Landesarchiv, <https://mediawien-film.at/film/102/> [Zugriff: 16.11.23]

11 – Architekturzentrum Wien (Hrsg) (1999): Amt Macht Stadt – Erich Leischner und das Wiener Stadtbauamt, Verlag Anton Pustet, Salzburg, S. 89

12 – Architekturzentrum Wien: Amt Macht Stadt, S. 51 f.

13 – ebd. S. 91

14 – ebd. 64 f.

15 – ebd. S. 91

16 – Architektenlexikon – Erich Franz Leischner, <https://www.architektenlexikon.at/de/353.htm> [Zugriff: 27.11.23]

17 – Weihsmann Helmut (2019): Das Rote Wien – Sozialdemokratische Architektur und Kommunalpolitik 1919–1934, Promedia, Wien, S. 428



(18) Media Wien, Bau einer Garage, Filmstill



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



(19–20) Media Wien, Bau einer Garage, Filmstills



(21-24) Media Wien, Bau einer Garage, Filmstills

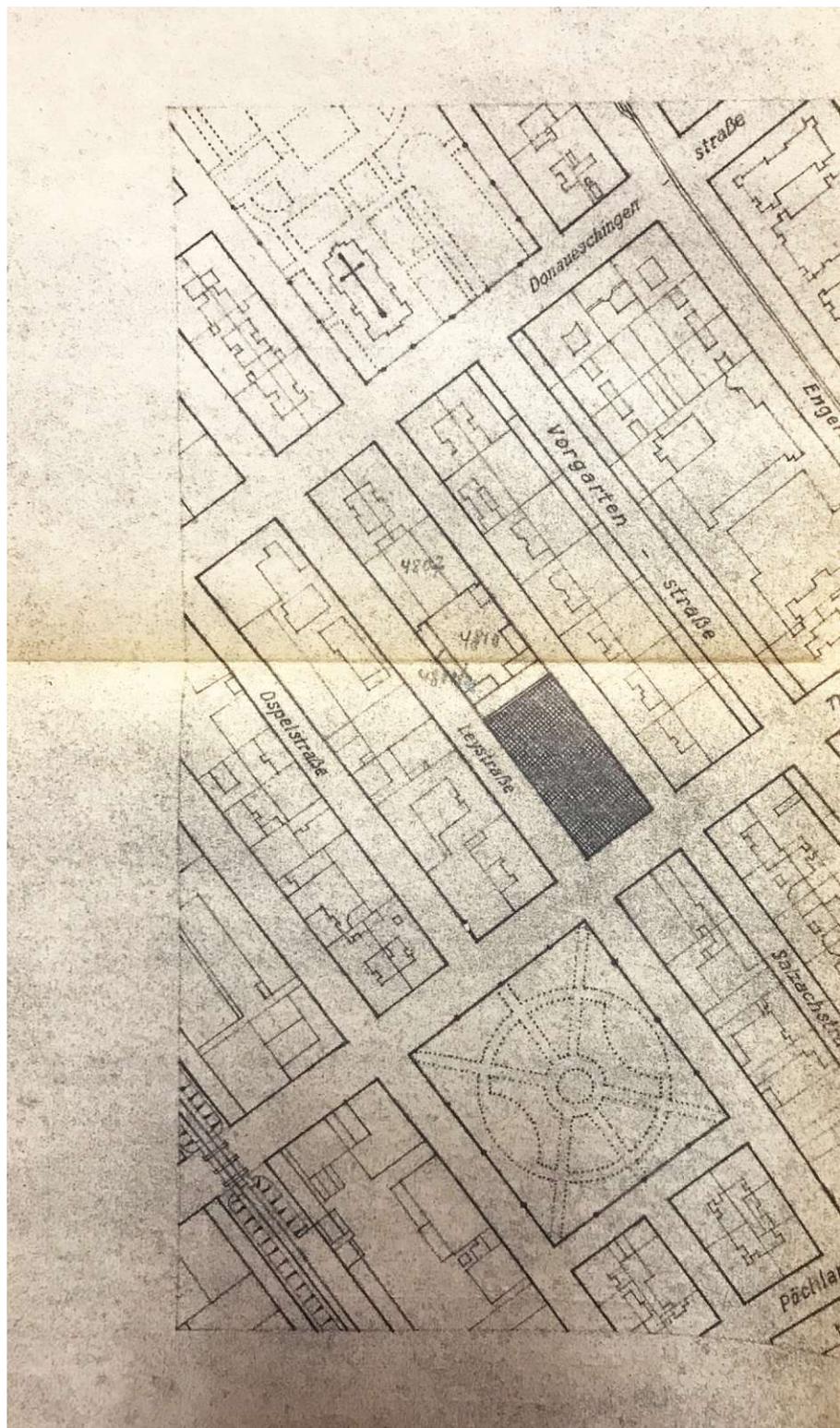
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in the TU Wien Bibliothek.

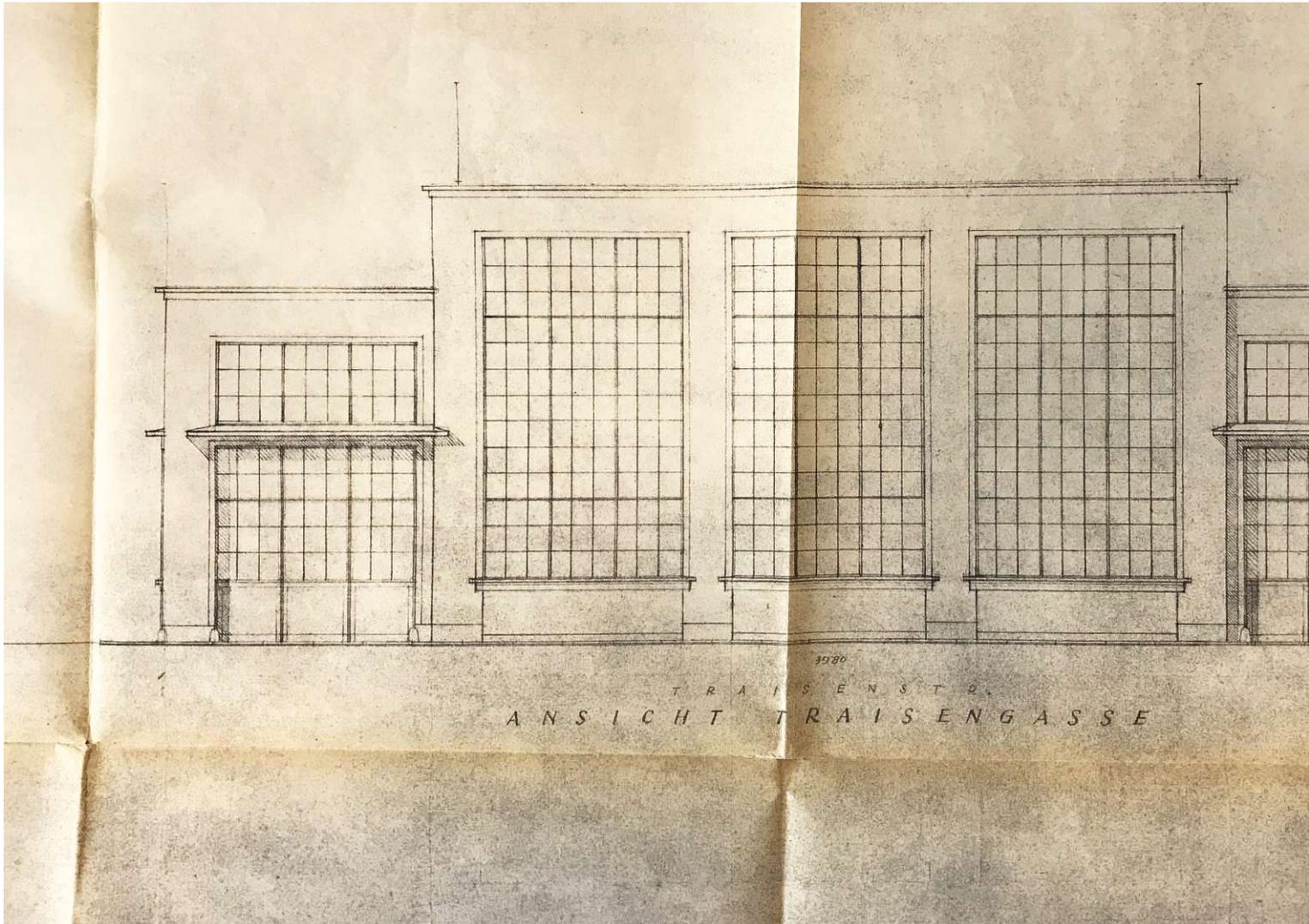






Die approbierte Onlineversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at the TU Wien Bibliothek.

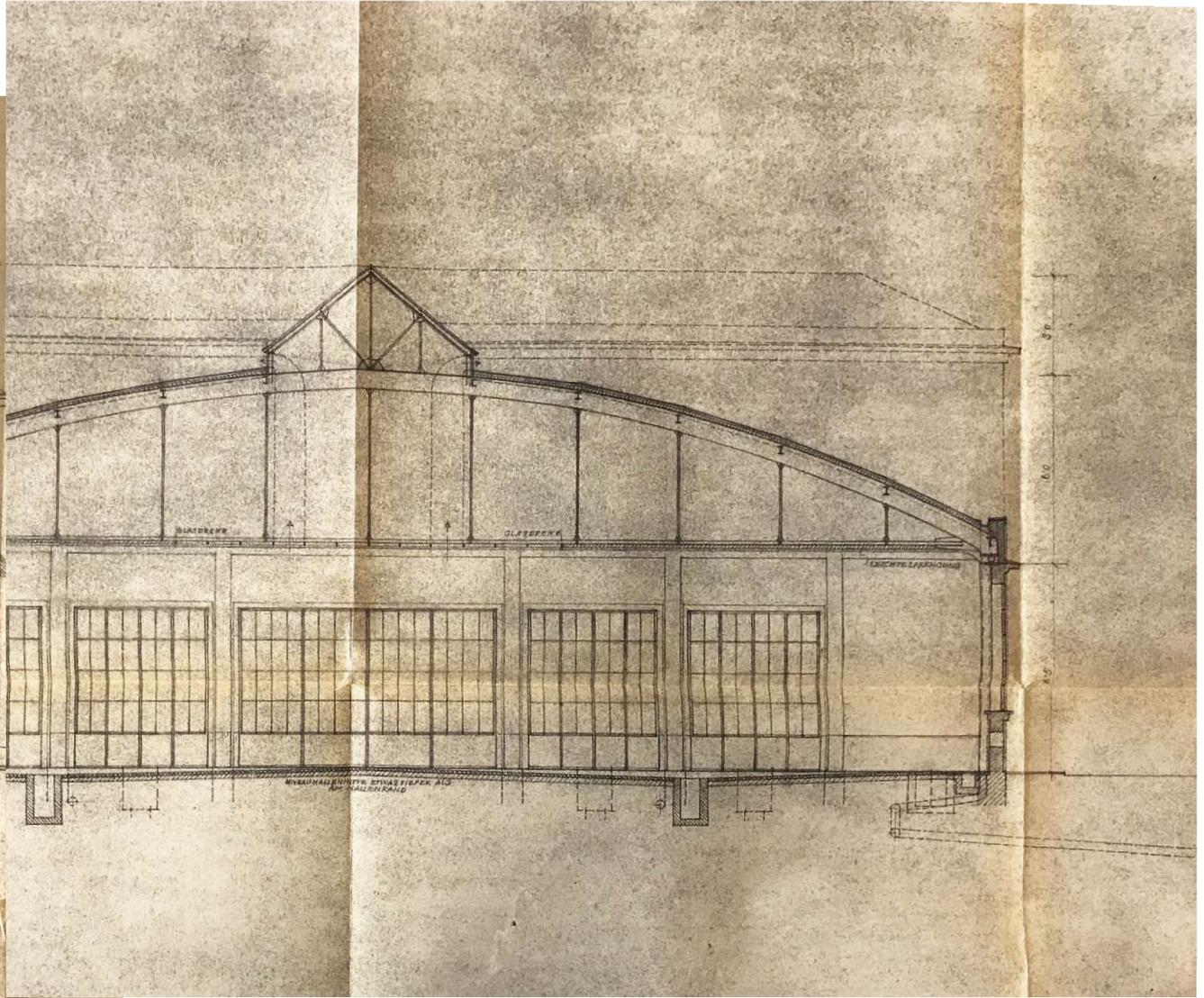


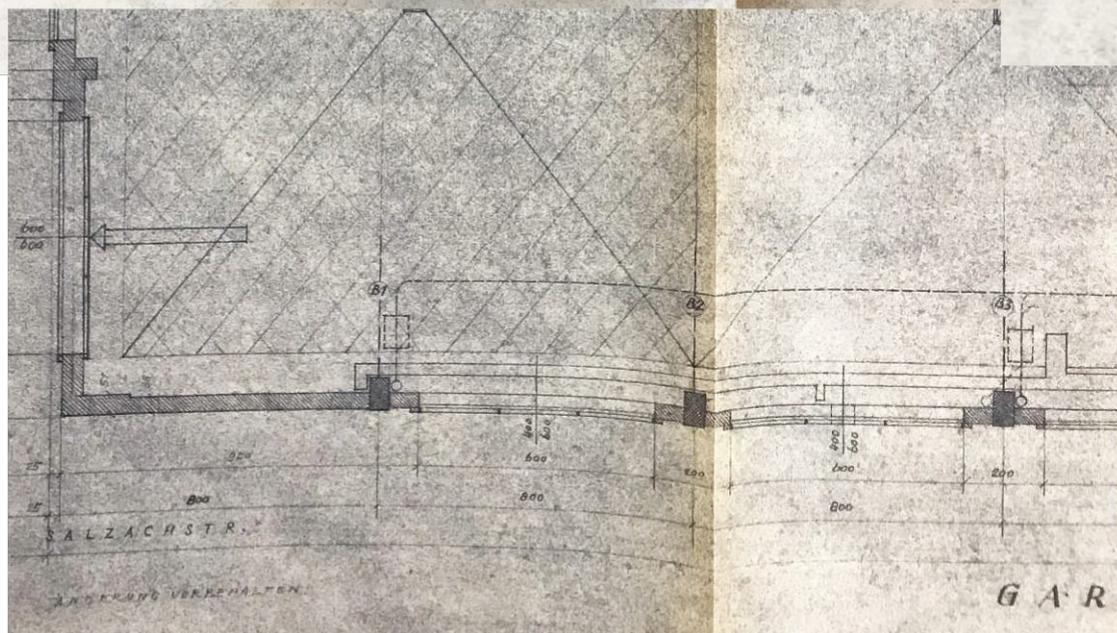
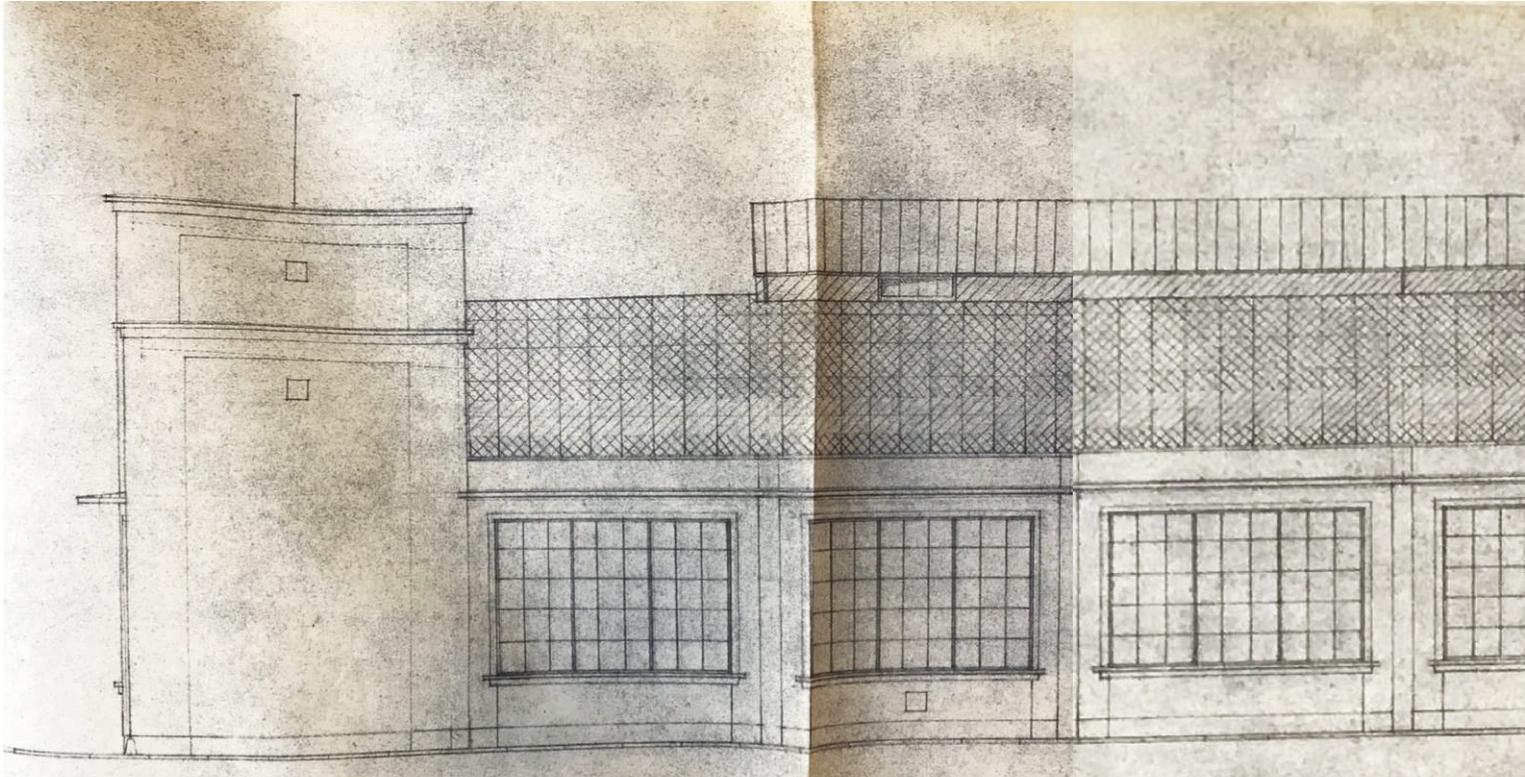


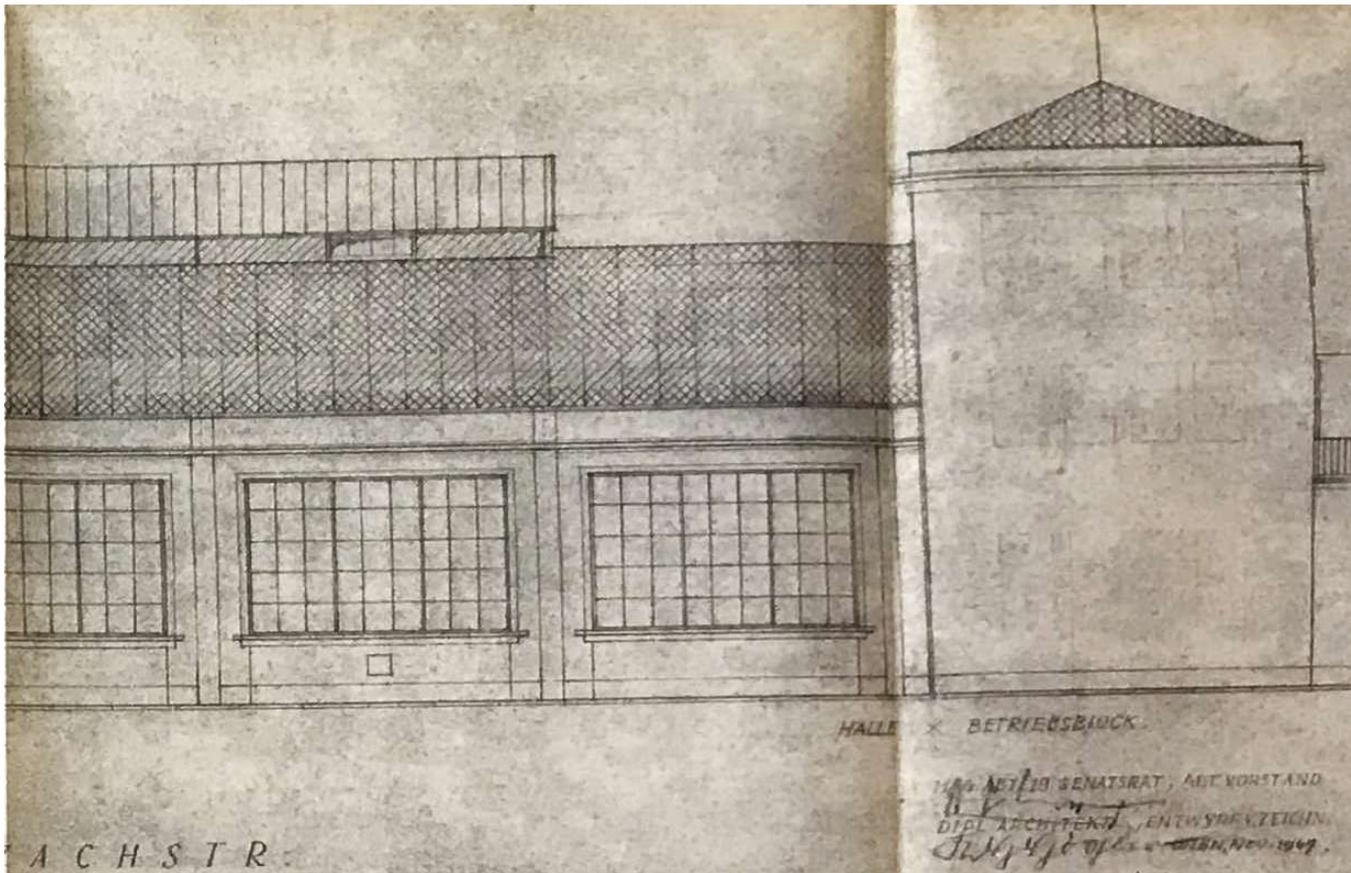
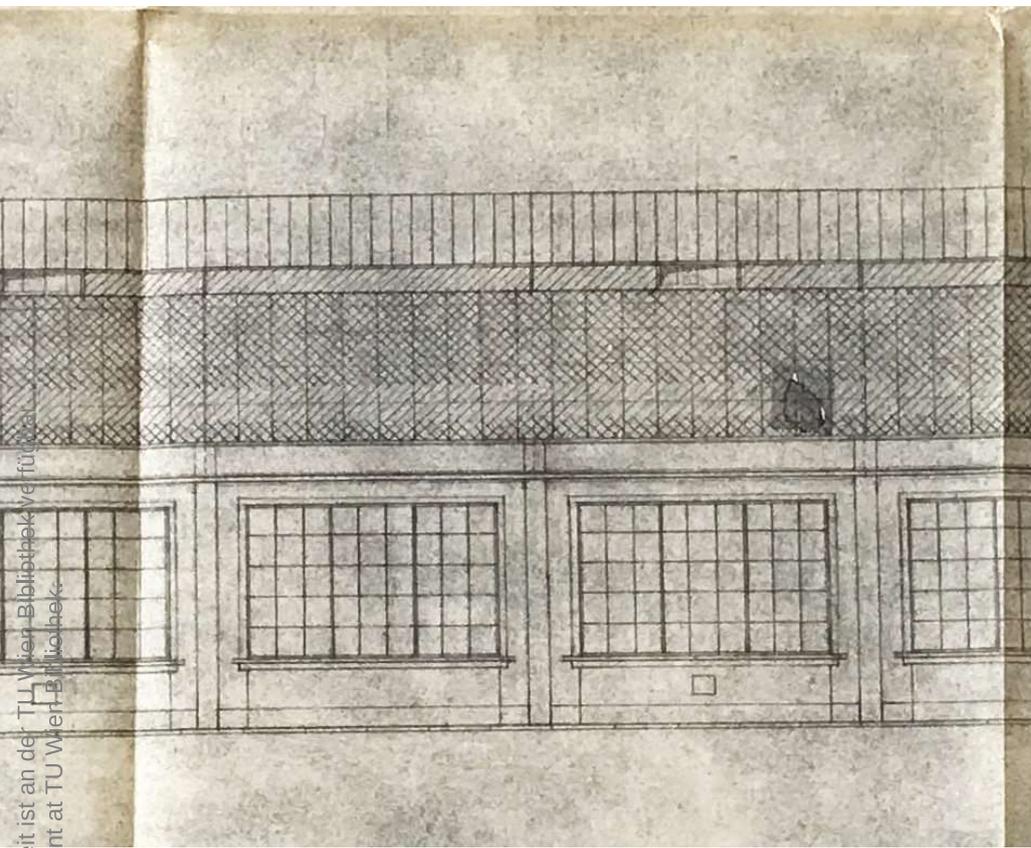
3980
T R A I S E N S T R.
A N S I C H T T R A I S E N G A S S E

(27) MA 37, Ansicht, 1947

(28) MA 37, Schnitt, 1947





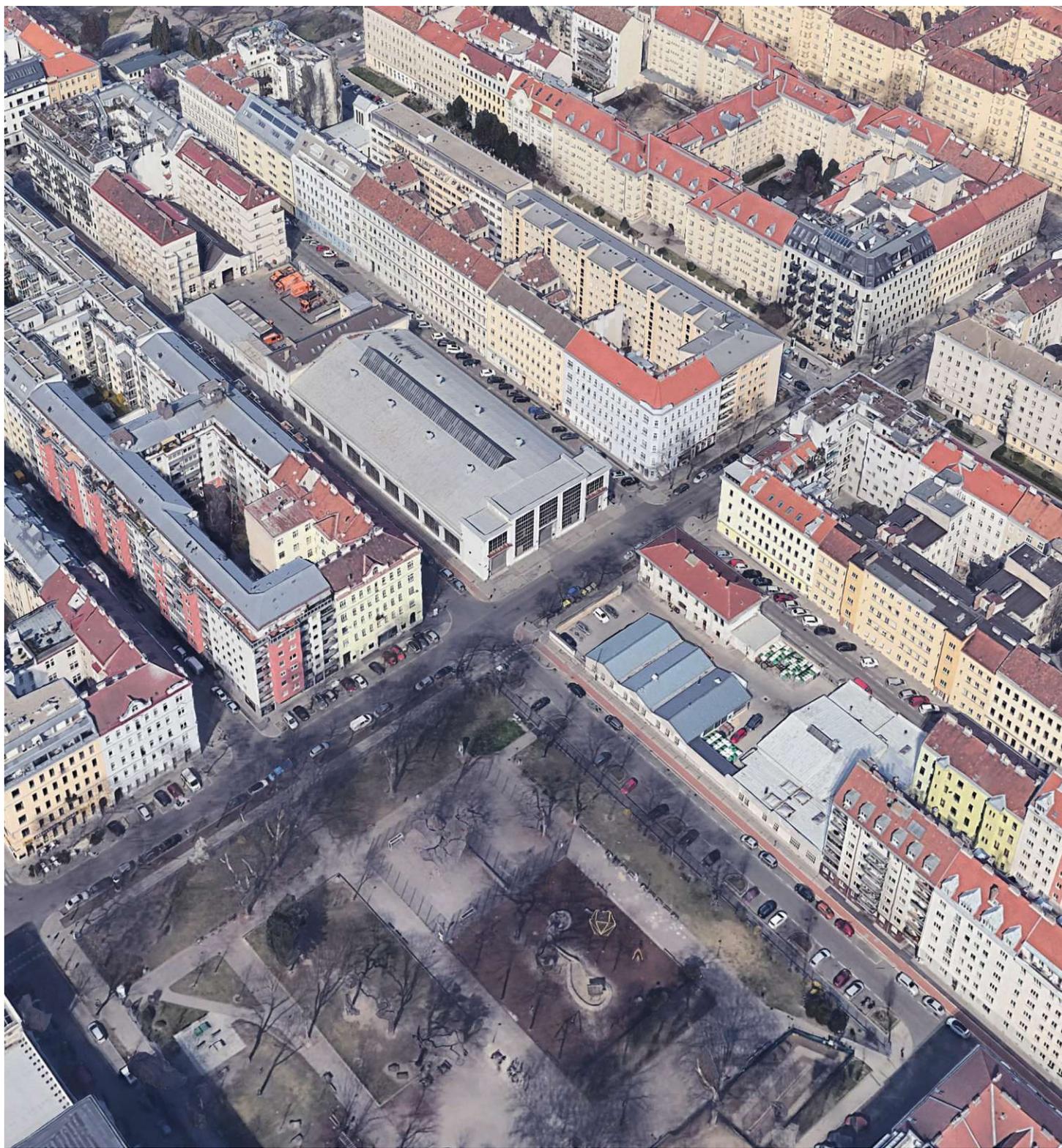


1.3. STANDORT HEUTE

Das langgestreckte Grundstück entlang der Leystraße, gliedert sich in zwei Abschnitte, welche durch die Traisengasse getrennt sind. Stadteinwärts ist der Standort des Fuhrparks mit eingeschossigen Hallen bebaut, in welchen die Kübelwäschereien angesiedelt sind. Des Weiteren befindet sich auf der Parzelle ein schmales Verwaltungsgebäude. Gegenüber befindet sich die Großgarage mit dahinter gelegenem Parkplatz, sowie zweigeschossigen Nebengebäuden, welche nach und nach gebaut wurden. Nordwestlich an das Grundstück angrenzend befindet sich ein Gemeindebau mit einer zum Fuhrpark zugehörigen überdachten Werkstätte im Innenhof. Hierbei handelt es sich um den von Karl Ehn geplanten und zwischen 1925-26 errichteten Szydzina-Hof.¹⁸ Der in der Nachkriegszeit errichtete Garagenbau kann in drei Baukörper unterteilt werden: Einen zur Traisengasse orientierten, repräsentativen Kopfbau, die stützenfreie Wagenhalle, welche seitlich über große Öffnungen und durch ein Oberlicht in einer abgehängten Decke belichtet wird, sowie einem abschließenden Betriebsblock, der auf Hallenniveau in Werkstattbereiche und Ausfahrt in der Mittelachse unterteilt ist. Darüber befinden sich weitere bedienende Räume.

Bis 2020 war die Garage in Nutzung. Mit dem Neubau eines Technikcenters in Transdanubien wurden Serviceeinrichtungen der MA 48 zusammengelegt. Seitdem ist die bisher dafür verwendete Halle leerstehend. Die gegenüberliegende Wäscherei, sowie der Verwaltungsbau werden derzeit noch verwendet. Auf dem Grundstück soll eine Wohnbebauung entstehen, die Großgarage, dafür weichen.

18 – Wiener Wohnen (2023): Szydzina-Hof, <https://www.wienerwohnen.at/hof/232/232.html> [Zugriff: 16.12.23]



(31) Google Earth, Luftbild, 2023

Die approbierte gedruckte Originalversion dieses Thesensatzes ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



→ FUHRPARK

Die approbierte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this diploma thesis is available in print at TU Wien Bibliothek



Ansicht der Garage Traisengasse/Leystraße

Inmitten dichten Blockrandbebauung des Viertels bildet der Hallenbau eine typologische und städtebauliche Ausnahme. Figur und Öffnungen führen einen anderen Maßstab ein, welcher durch den repräsentativen Kopfbau verstärkt wird. Das Erscheinungsbild des Bauwerks wirkt, bis auf Verfärbungen durch Feuchtigkeit im Sockelbereich sowie Putzausbesserungen an der Fassade, in einem ordentlichen Zustand. Die ursprünglichen Falttore an den seitlichen Öffnungen des Kopfbaus wurde durch Rolltore ersetzt. Das Parapet sowie Teile der Verglasung der mittleren Öffnung wurden entfernt und ebenso ein Rolltor eingebaut.



Ansicht der Kübelwäscherei



Innenraum

Im Inneren der Garage bestimmen, durch das Sonnenlicht erleuchteten, Industriefenster und eine schwarz gestrichene Zwischendecke, mit Ausnahme einer großen Glasfläche unter dem Oberlicht, den großzügigen Raum. Markierungen am Boden, Nummern an den Wänden, sowie Abluftrohre lassen auf die frühere Nutzung schließen. Die Bodenplatte weist auf starke Beanspruchung hin. Ein Einbau aus Stahlbeton am rechten Ende der Halle und abgehängte Gipskartonplatten im Bereich des Kopfbaus wurden nachträglich ergänzt.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Dachraum

Über der Zwischendecke offenbart sich ein, von der Konstruktion bestimmter, eindrücklicher Dachstuhl. Die Stahlträger, von welchen die hölzerne Zwischenebene abgehängt ist, sind in dunklem Grau gestrichen. Die Abzugsrohre der Lüftungsanlage durchdringen die mit Holzbrettern gedeckte Dachhaut. Das Oberlicht, welches aus einer filigranen Eisenkonstruktion gefertigt ist, sitzt auf den, in diesem Bereich oben aufliegenden Nebenträgern. Die Konterlattung, so wie die Bretter, weisen Wasserflecken auf. In einzelnen Feldern sind Ausbesserungen zu sehen. Aus konstruktiver Sicht befindet sich die Dachkonstruktion in einem sehr guten Zustand.



Das approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Dachraum, Kopfbau



Abgehängte Decke, Kopfbau

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



FEUER UND RAUCHVERBOT



→ FUHRPARK





Fitnessraum, Betriebsblock



Umkleide, Betriebsblock



Hinterhof, Ansicht Betriebsblock und Seitentrakte

Die approbierte Druckversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved print version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





Innenraum, Werkstätte

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Bürraum, Seitentrakt

Die aktuelle Version dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The actual version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU
WIEN
Bibliothek
Your knowledge hub



→ FUHRPARK

Die approved und gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek

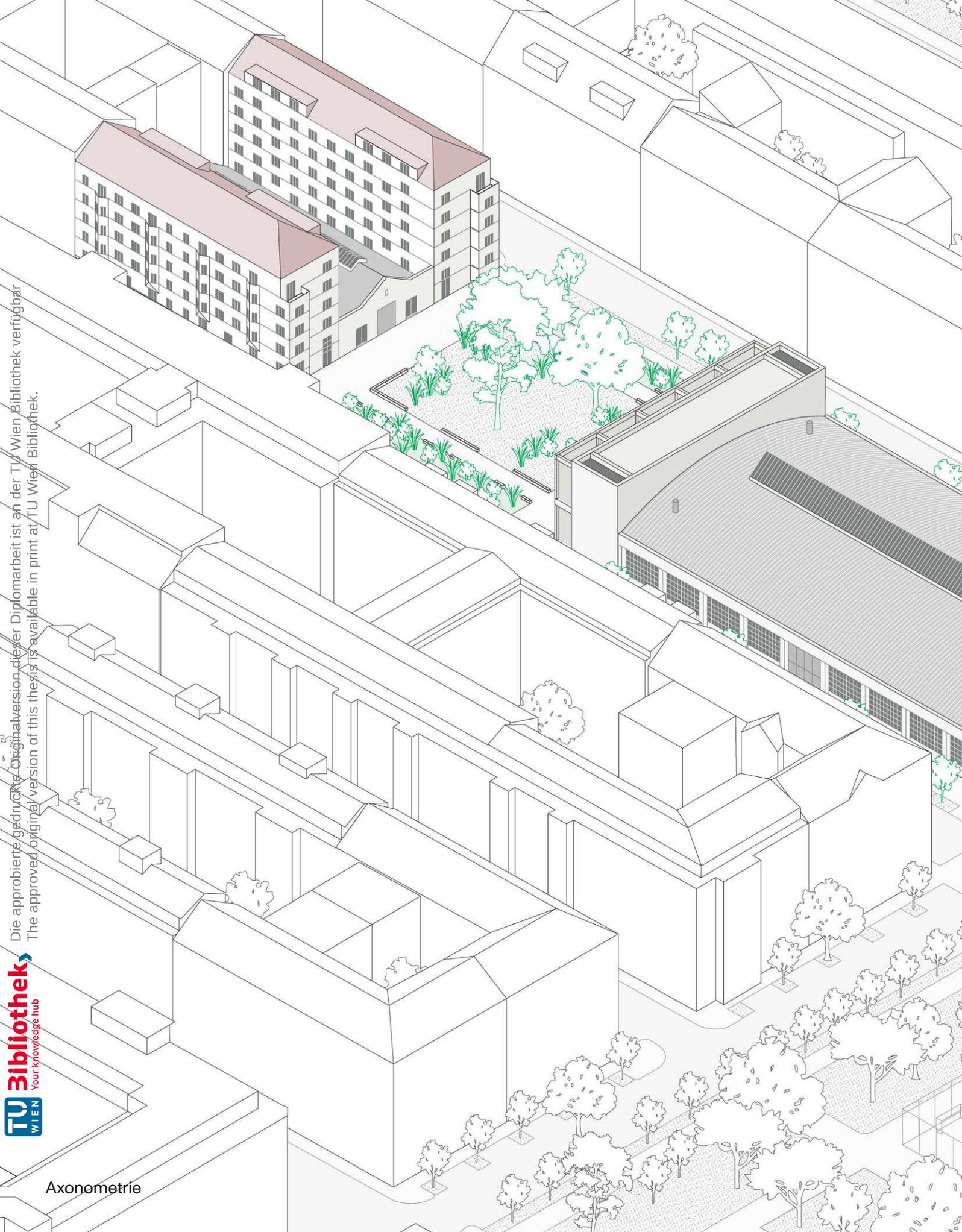


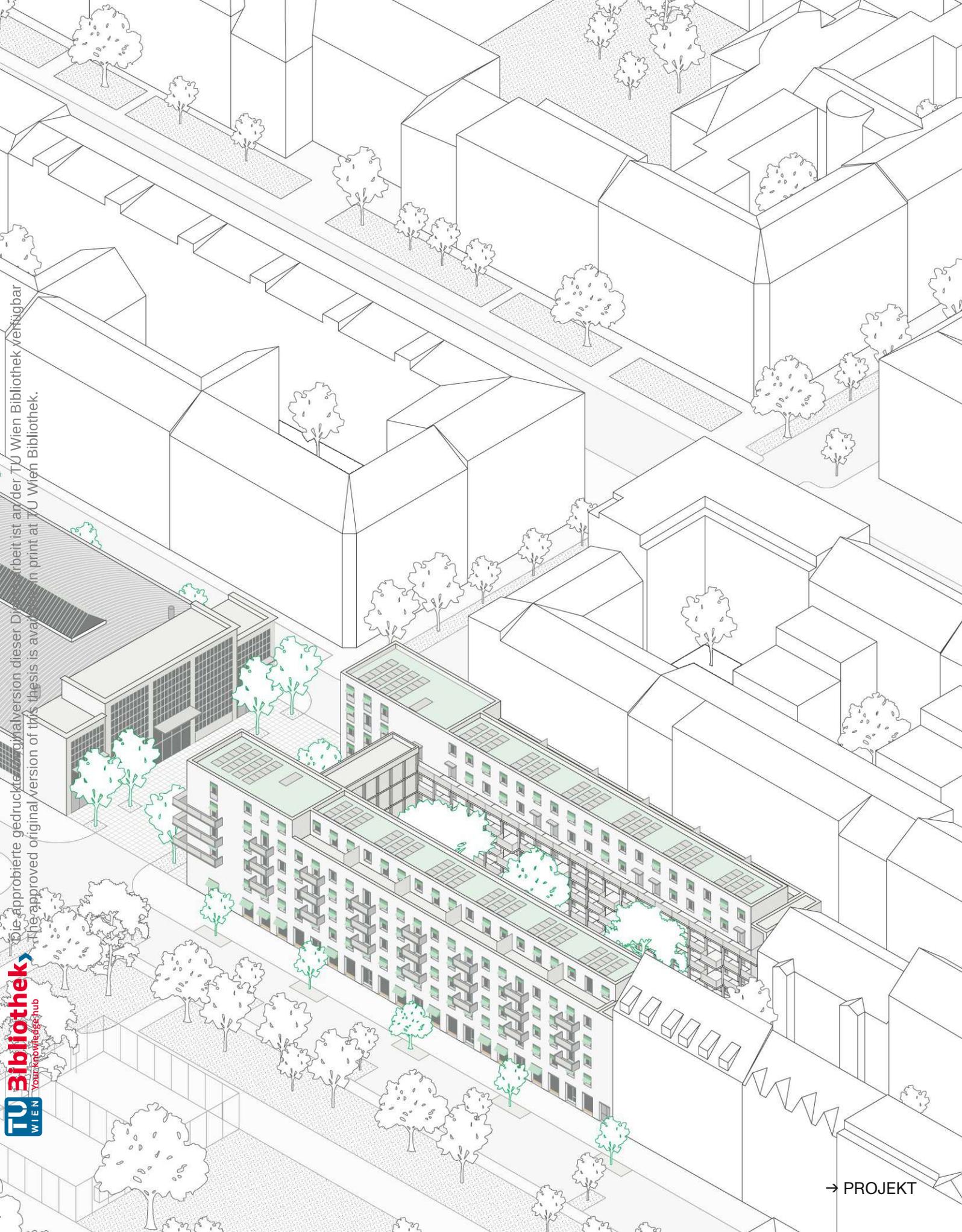
Sicht aus Betriebsblock auf Szyzina-Hof

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Axonometrie





Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Dissertation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1. KONZEPT

Erhalt

Aus der voran gegangenen Analyse lassen sich im Wesentlichen zwei Argumente für den Erhalt der Garage ableiten. Mit Blick auf die räumlichen Qualitäten des Standorts kann sowohl auf architektonischem Maßstab, als auch auf Ebene der Stadtentwicklung das Bewahren des Bauwerks argumentiert werden. Mit 3000 Quadratmetern Nutzfläche ist die in der Nachkriegszeit errichtete Halle als wertvolle räumliche Ressource im Bezug auf die zukünftigen Stadtquartiere zu begreifen. Durch die stetige Entwicklung des Nordbahnhofgeländes werden mit dem letzten Abschnitt in den kommenden Jahren weitere 10.000 Menschen in die angrenzende Leopoldstadt ziehen. Zusätzlich folgen bis 2035 weitere 16.000 Bewohnerinnen im Zuge der Bebauung des Nordwestbahnhof-Areals. Mit der Verlängerung der Leystraße als zentrale Achse des Nordbahnhofviertels und der Etablierung einer neuen Hauptquerung des Nordwestbahnhofareals durch die Verbindung von Wallensteinstraße und Traisengasse befindet sich der seit nun genau hundert Jahren bestehende Fuhrpark-Standort an der Kreuzung der zukünftigen Hupterschließungen.

Neue Zentralität

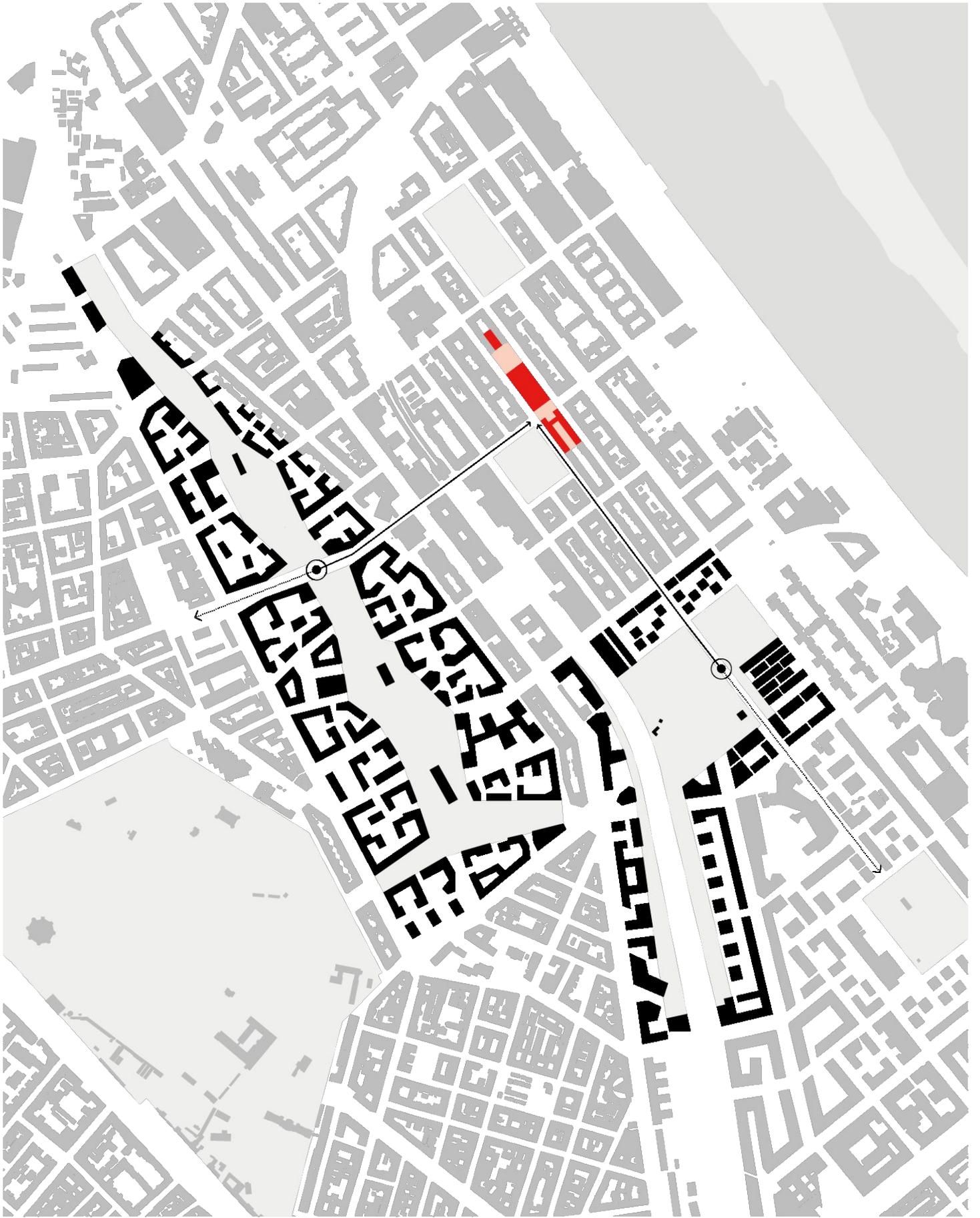
Durch das Öffnen der Bahnhofskanten und dem Verknüpfen neuer Wegeführungen mit bestehenden Straßenzügen gewinnt das Viertel zwischen den ehemaligen Bahnhöfen eine neue Zentralität. Angesichts des Wachstums der Nachbarschaft und dem damit verbundenen Bedarf an Versammlungsräumen, bietet die derzeitige räumliche Situation auf dem Grundstück in der Traisengasse die Möglichkeit als quartiersübergreifendes Zentrum zu funktionieren. Darüber hinaus ist der Standort mit der S-Bahnanbindung Traisengasse, sowie der nahe gelegenen U-Bahnstation Handelskai auf einem städtischen Maßstab gut erschlossen.

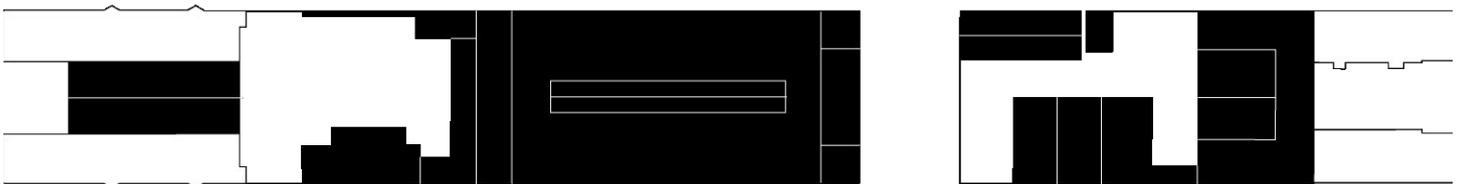
Umnutzung Garage

Der folgenden Entwurf soll das räumliche Potenzial des Grundstücks herausarbeiten und aufzeigen, mit welchen architektonischen Mitteln eine Umnutzung erfolgen kann, um den Ansprüchen zukünftiger Nutzungen gerecht zu werden. Wesentliche Schritte einer solchen Transformation beinhalten eine Adaption des Bestandes durch Maßnahmen des Rückbaus, dem Hinzufügen neuer räumlicher Strukturen und der Etablierung neuer Freiräume. Diese Eingriffe sollen gewisse Grundvoraussetzungen gewährleisten um eine Vielzahl an Bespielungen möglich zu machen.

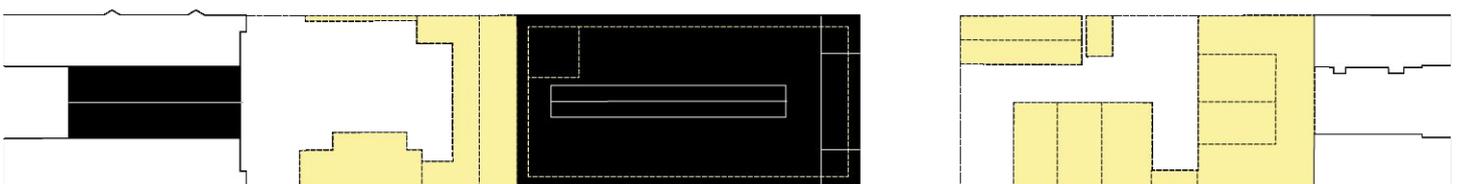
Nachverdichtung

Auf der Parzelle gegenüber soll exemplarisch eine Verdichtung mit einer Wohnbebauung untersucht werden, welche den heutigen Anforderungen, sowohl baulich als auch nutzungstechnisch, gerecht wird.

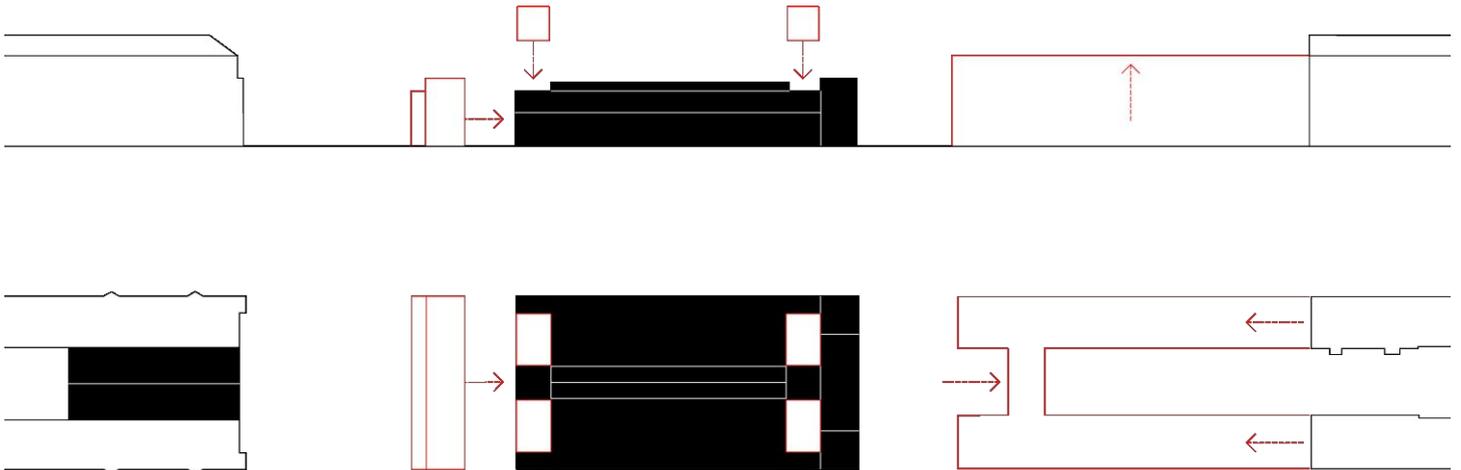




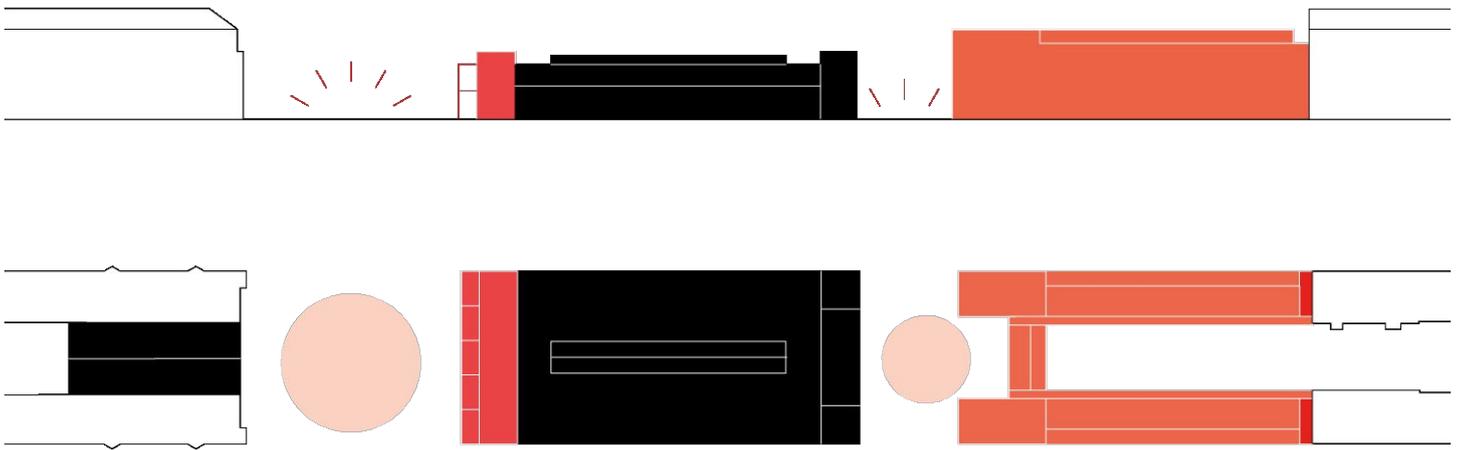
Bestand



Abbruch

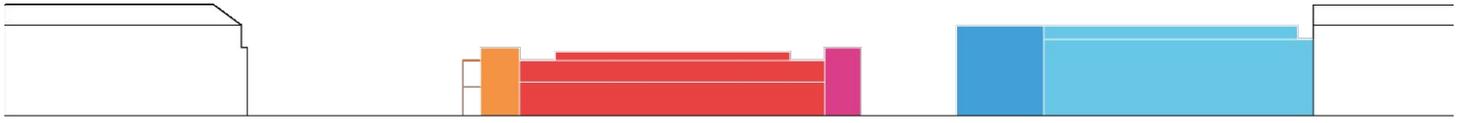


Intervention



Neue Situation

Typologien – Gebäude

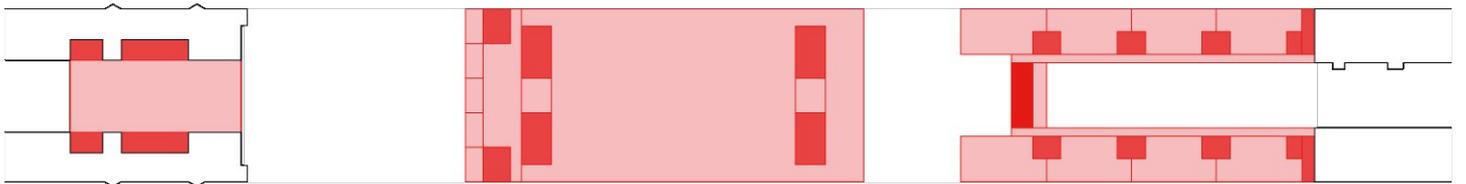


Kleine Halle

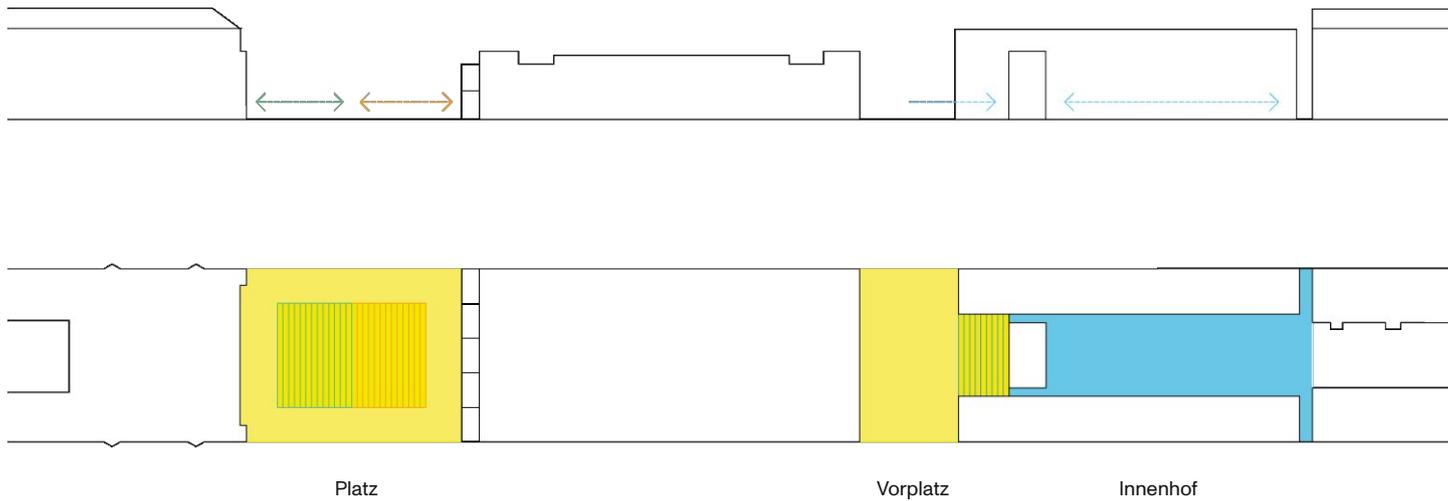
Große Halle (Zubau, Halle, Foyer)

Wohnbau (Büro, Wohnen)

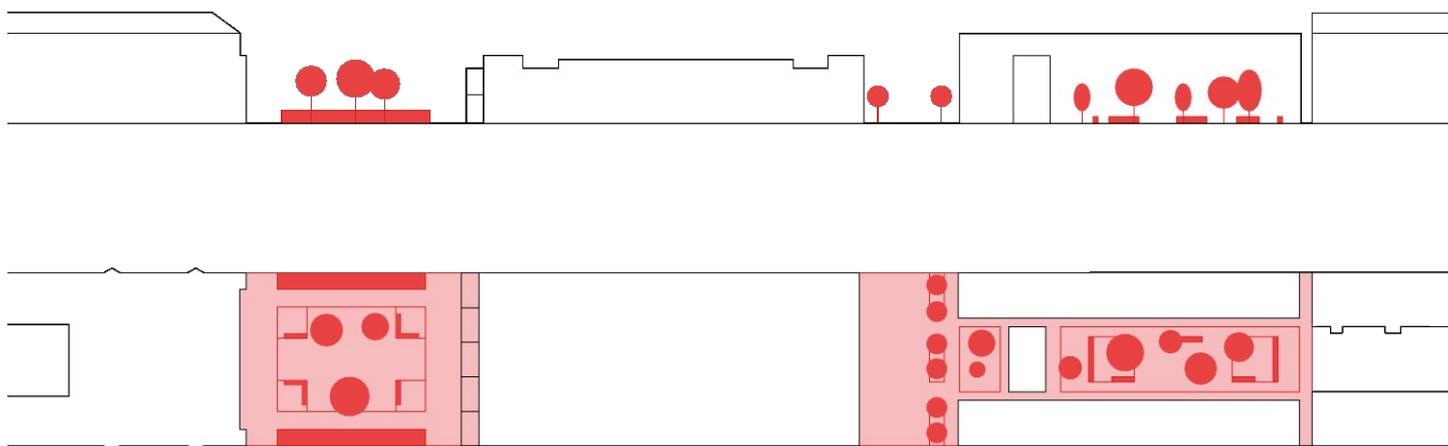
Strukturierung – Gebäude

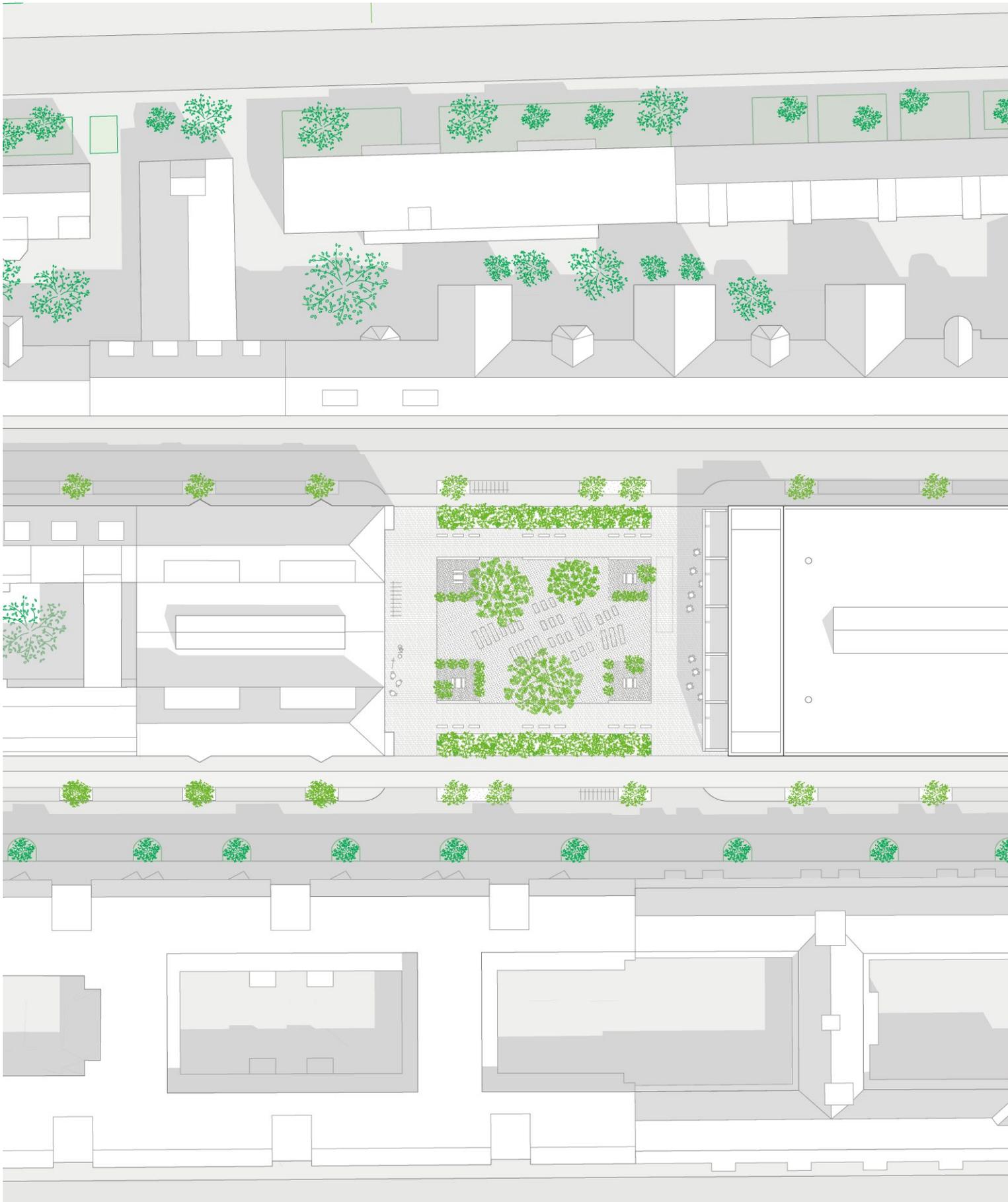


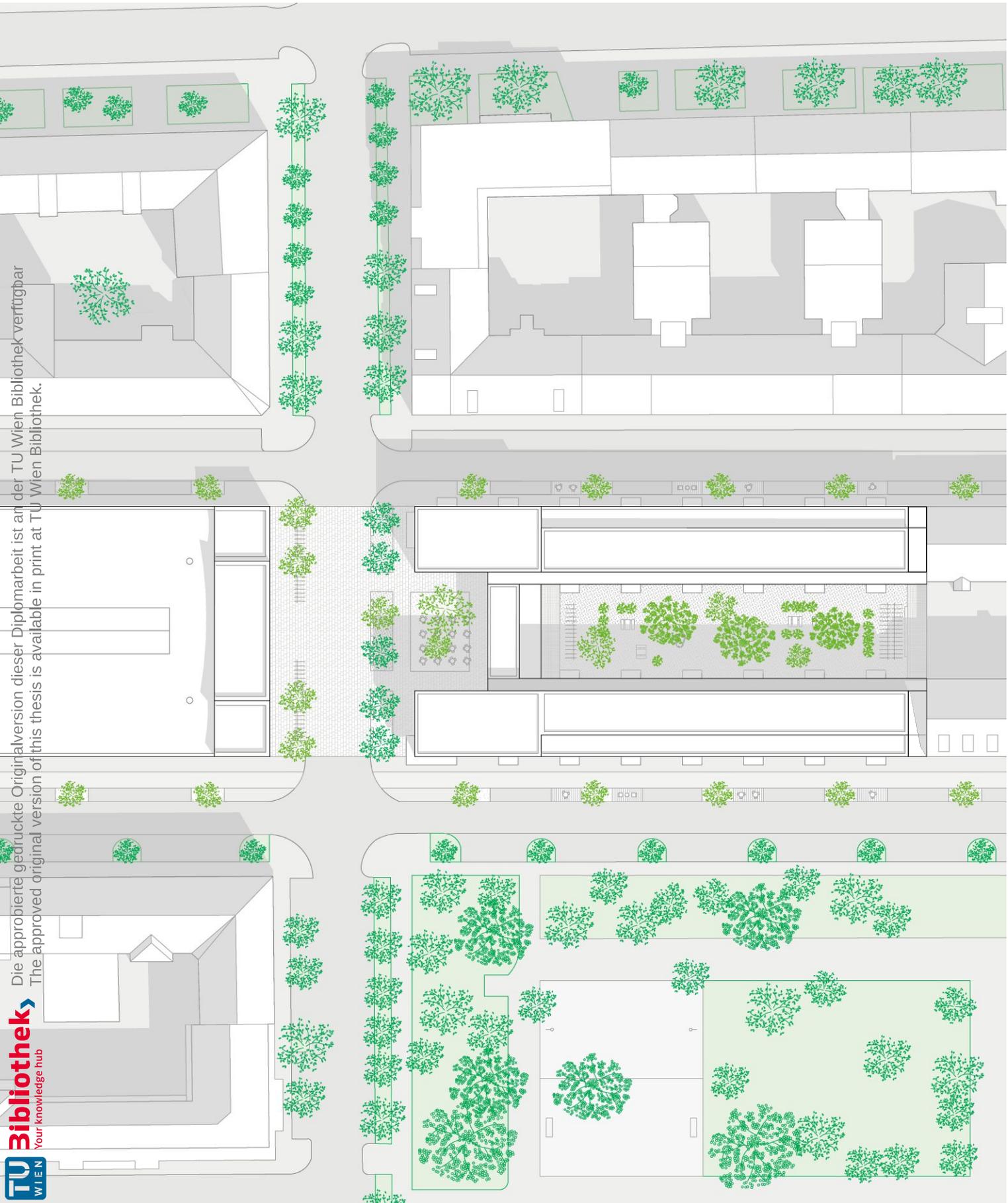
Typologien – Freiraum



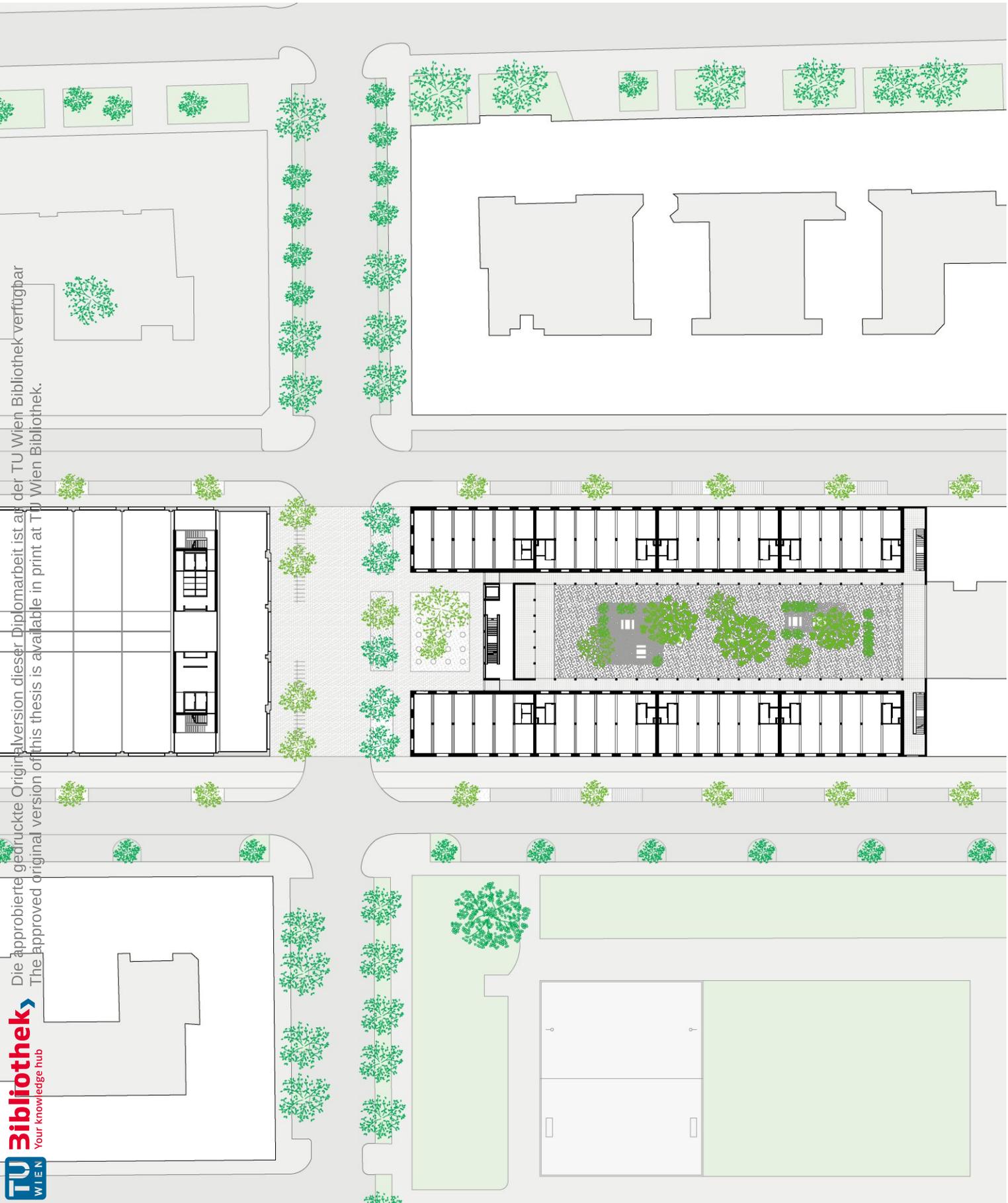
Zonierung – Freiraum











3.2. GARAGE

Durch den Einbau zwei bedienender Zonen wird der Garagenraum in drei Bereiche gegliedert. Der vordere Einbau bildet einen Foyerraum im Kopfbau der Halle.

Die beiden Kerne, beinhalten Sanitarräume und ein Lager. Umkleiden für diverse Nutzungen sind in einem Obergeschoss im vorderen Bereich angesiedelt. Diese Zonen, welche aus massiven Scheiben ausgebildet sind und zwischen den Dachbindern sitzen, beinhalten im Dachraum eine neue Lüftungsanlage, welche eine maximale Nutzung für Veranstaltungen bis zu 1000 Personen zulässt.

Die raumteilenden Zonen bilden eine Schleuse, die den Zugang zum Hauptraum kontrolliert. Zusätzlich lässt sich die Halle durch die an beiden Enden des Raumes angeordneten Kerne geteilt bespielen.

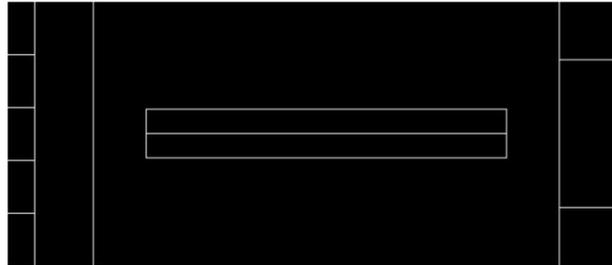
Wesentliche gestalterische Maßnahmen sind zum einen die Entnahme der Zwischendecke, die zum öffentlichen Charakter der neuen Halle beiträgt, sowie die Orientierung an der konstruktiven Logik der Halle, aufnimmt. In Längsrichtung definiert das Konstruktionsraster mit einer Breite von 7,75 m den Einbau der Infrastruktureinheiten und die Länge des Hauptraums mit 54 m. In Querrichtung prägen die vertikalen Zugstäbe des Stahlträgers die räumliche und gestalterische Konfiguration.

Der neue Zubau im Westen des Grundstücks besteht aus zwei Erschließungskernen, welche sich in der Flucht des Szyzina-Hofs befinden und einer sich dazwischen aufspannenden Mittelzone.

Aufgrund des Rückbaus der Seitentrakte im ehemaligen Hinterhof und dem Abbruch der Mauern, entsteht ein neuer Platz.

Der Zubau übernimmt die Traufhöhe des Kopfbaus. Im Sockelbereich des Mittelteils ergibt sich, definiert durch die Kernbreite von 8 m und auf einer Länge von 24 m eine zusätzliche flexible Zone, welche je nach Bespielung der Halle das Raumprogramm intern ergänzt und durch großzügige Schiebetore auch eine Einheit mit dem Platz eingeht. Im Obergeschoss sind flexibel nutzbare Räume angesiedelt, welche durch den vorgestellten Balkon zusätzliche Aufenthaltsqualität gewinnen.

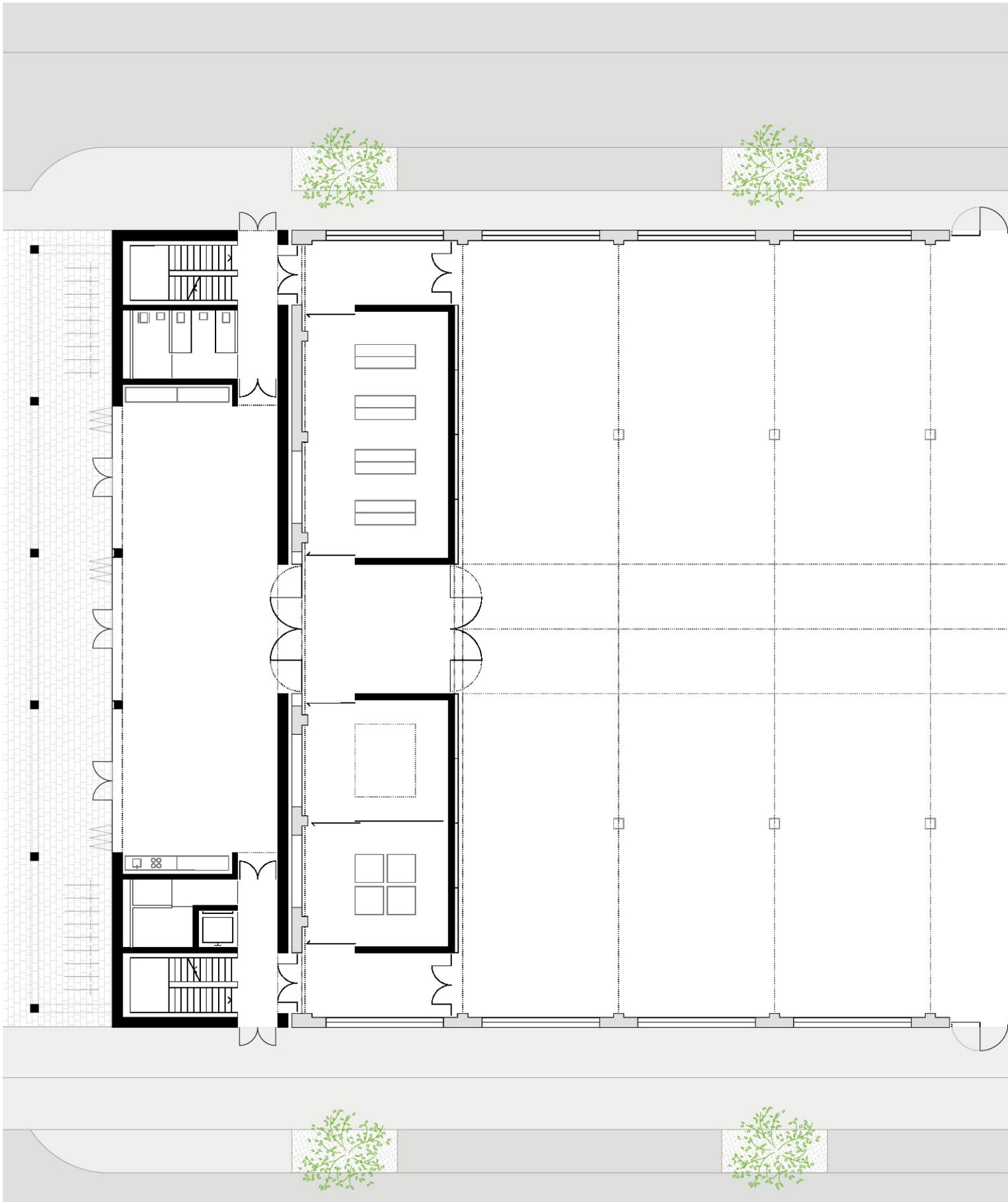
Die Umstrukturierung der Garagenhalle mittels neuer Servicezonen ist der Versuch, eine nachhaltige Nutzung der ehemaligen Fuhrparkshalle zu skizzieren.

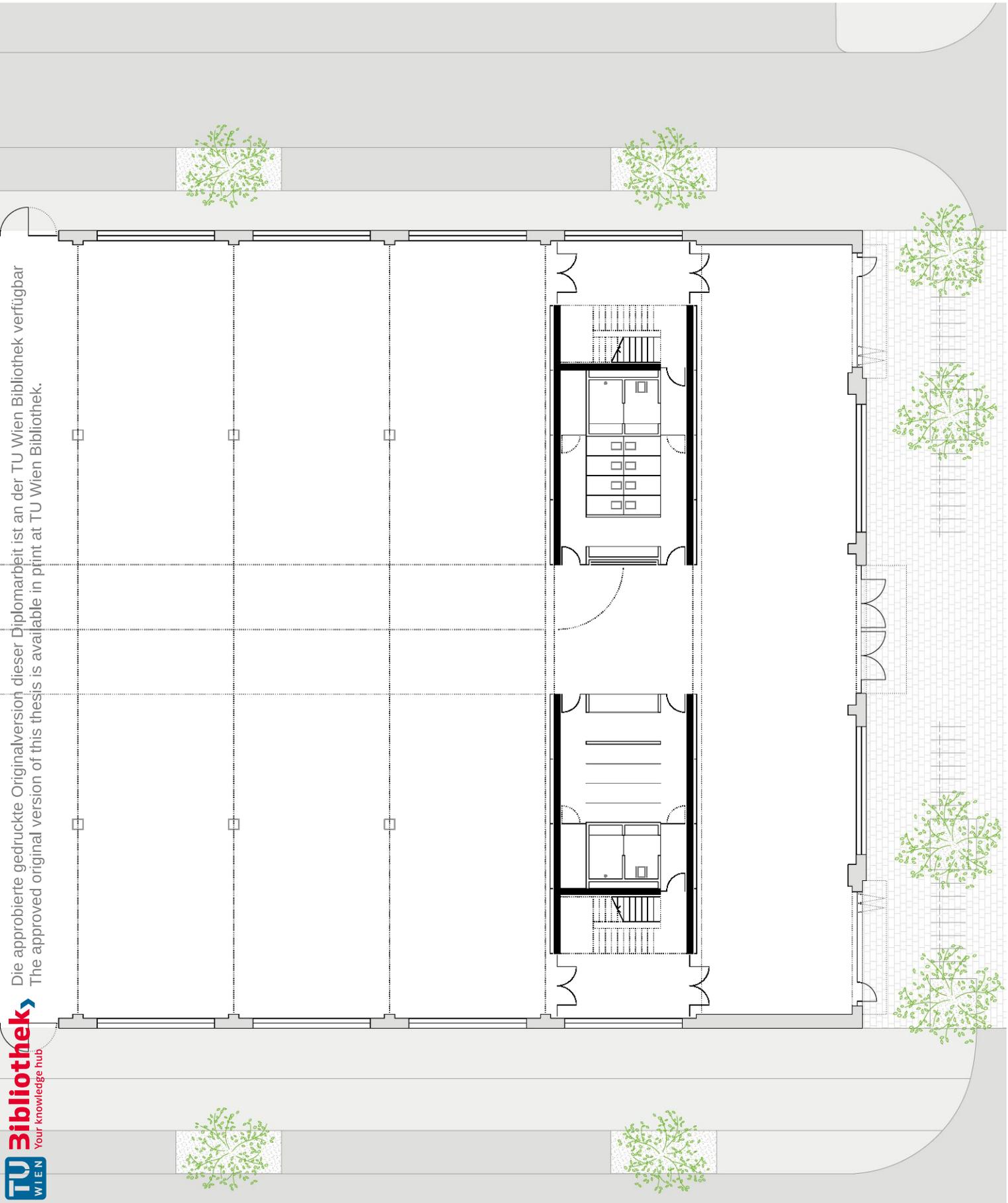


Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Dissertation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



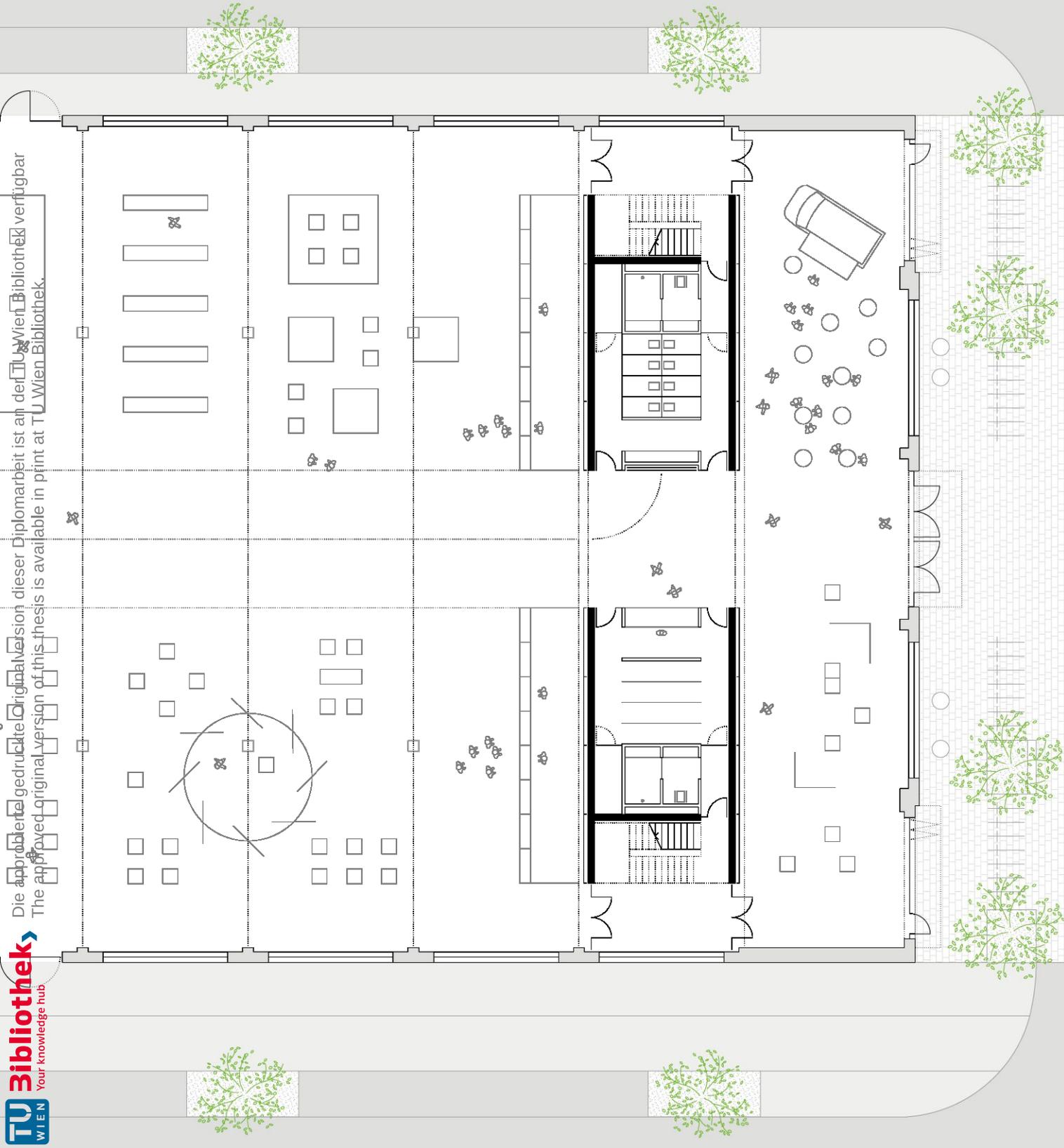






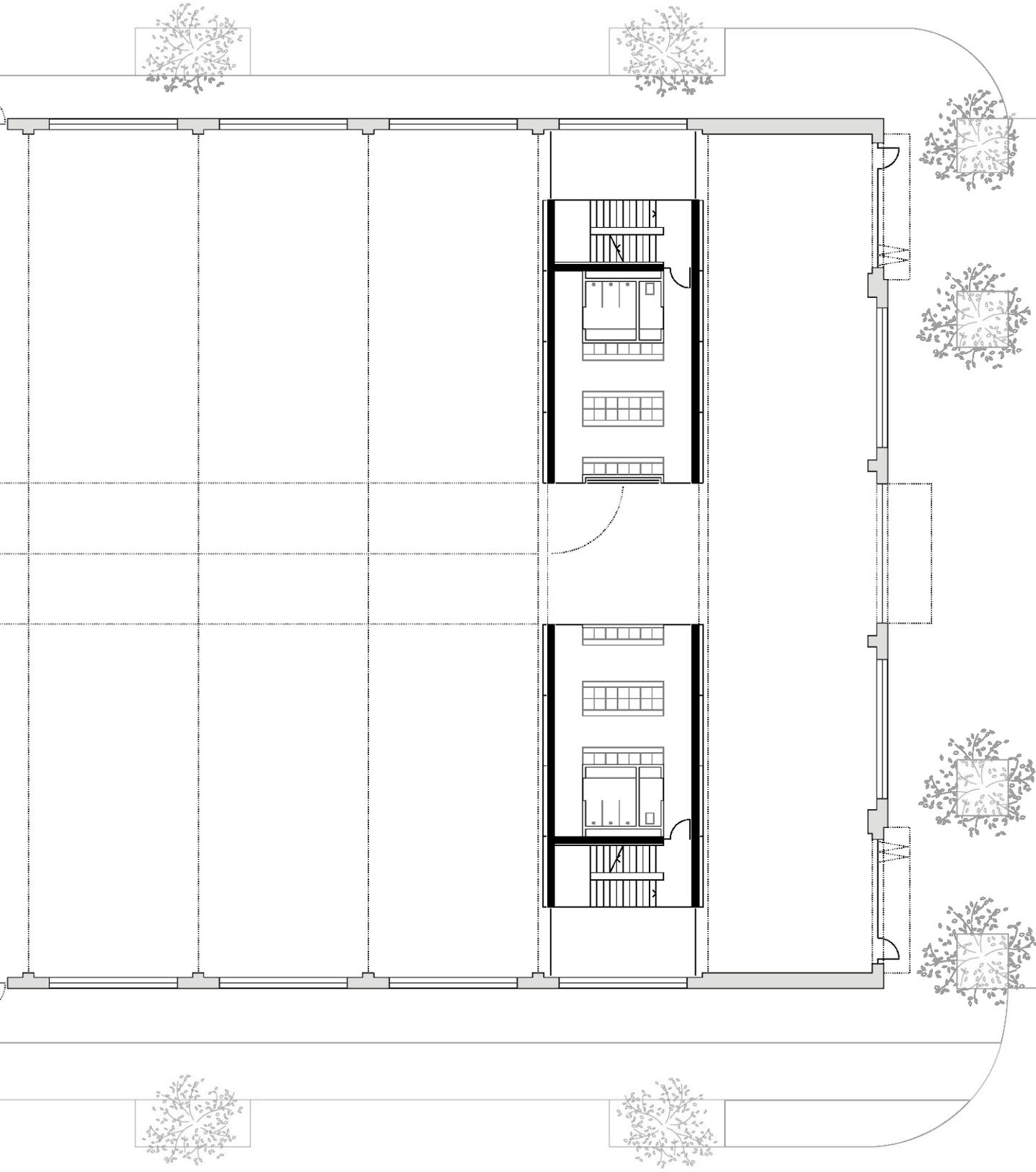


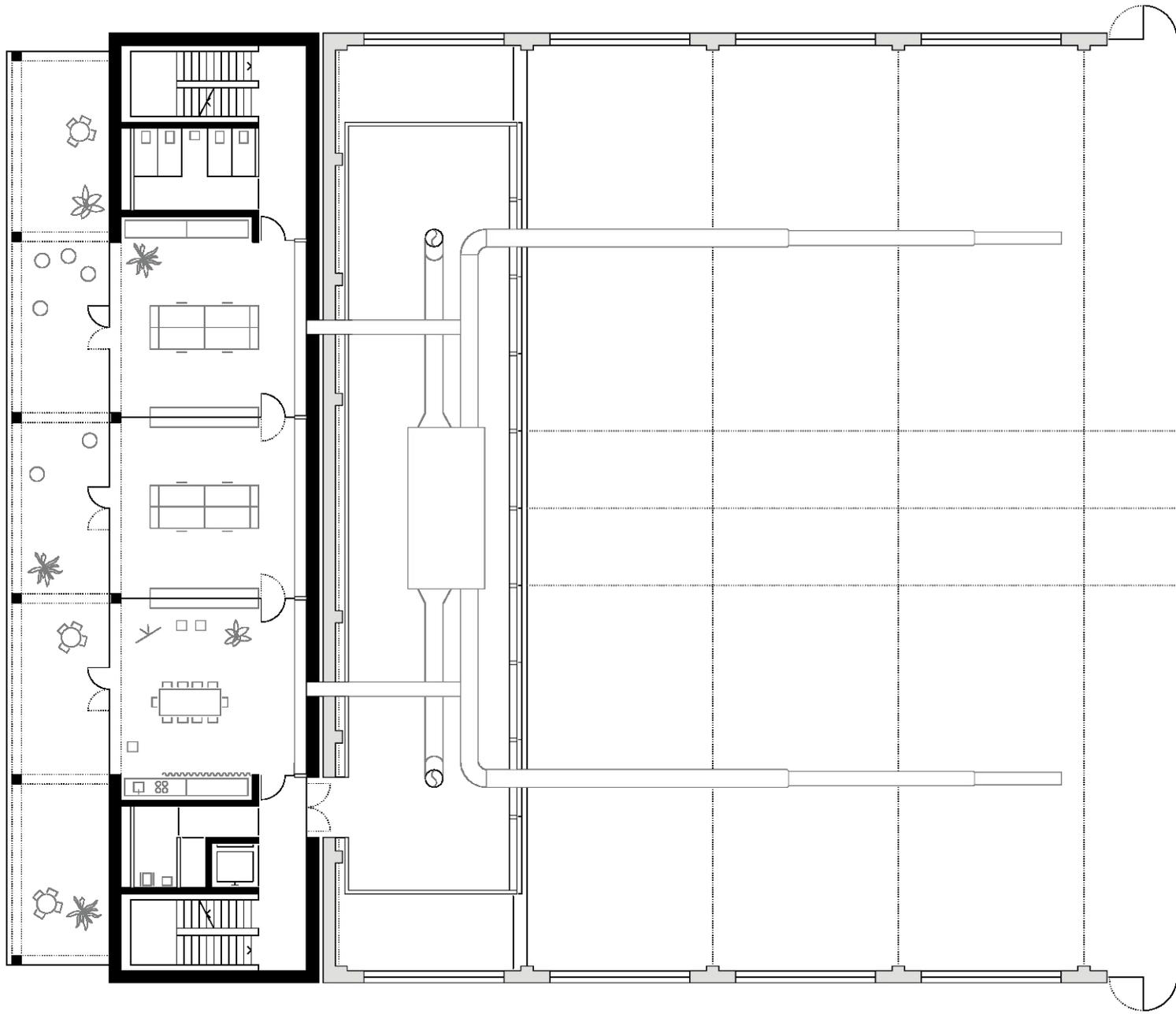
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

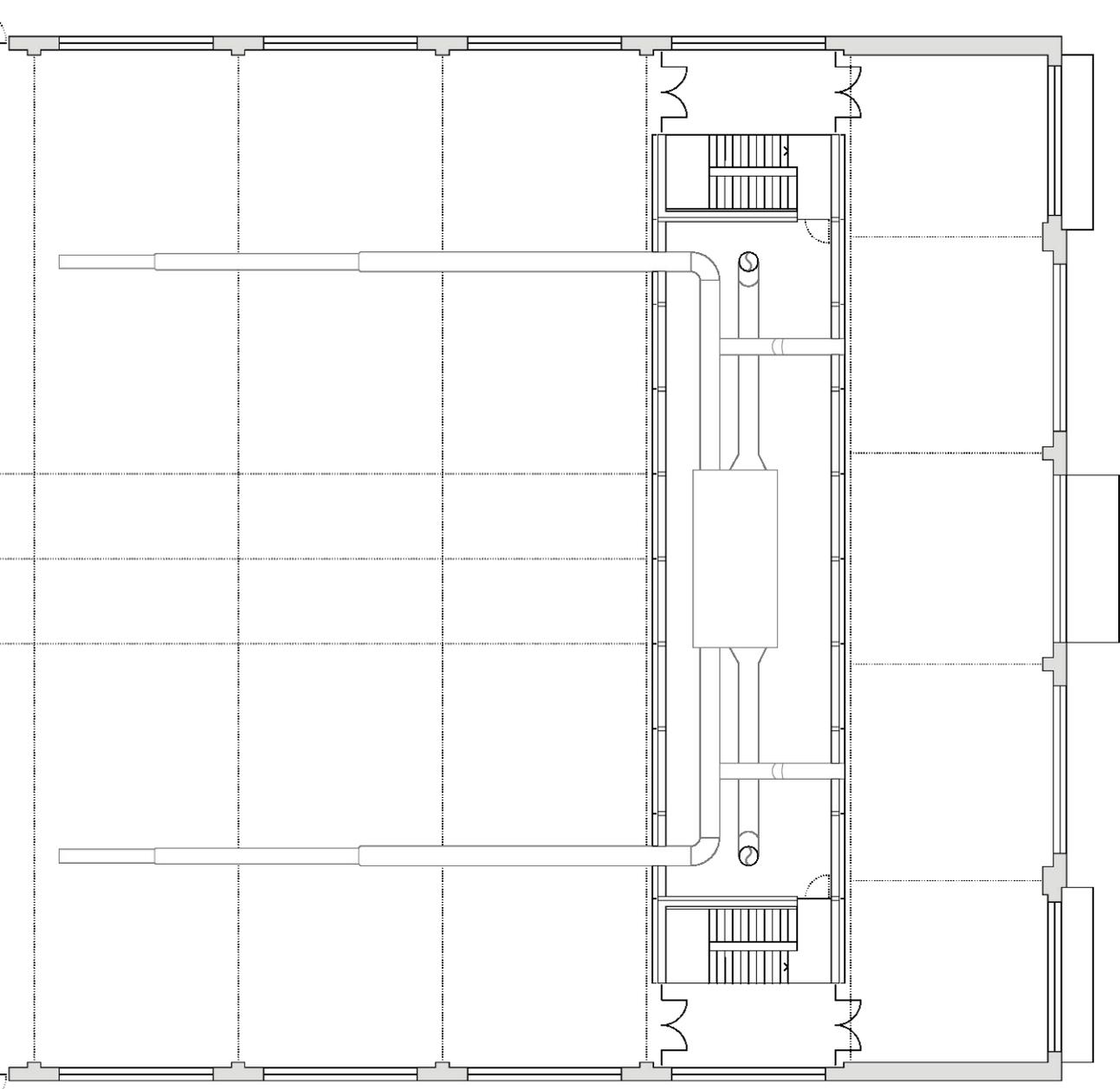


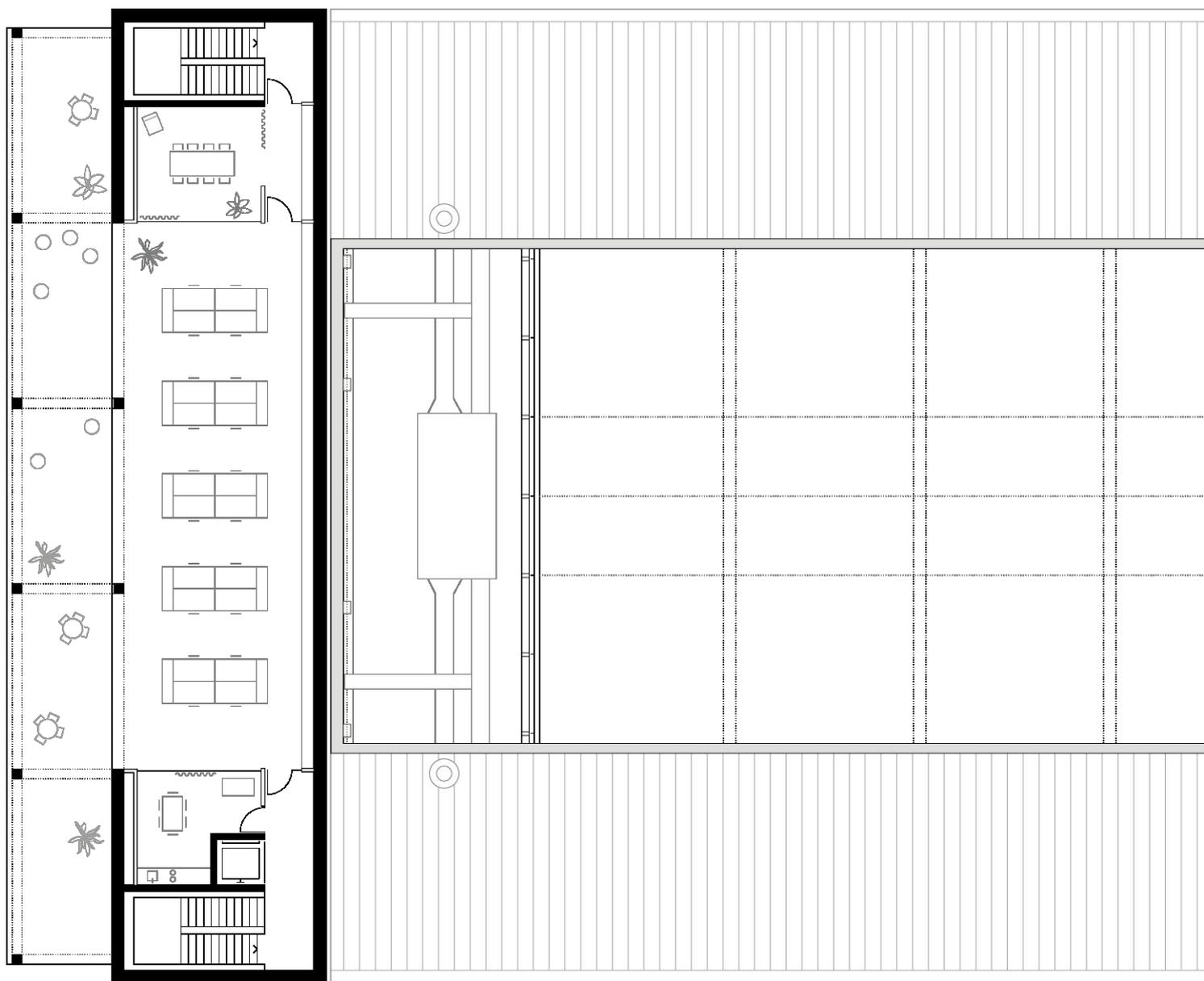


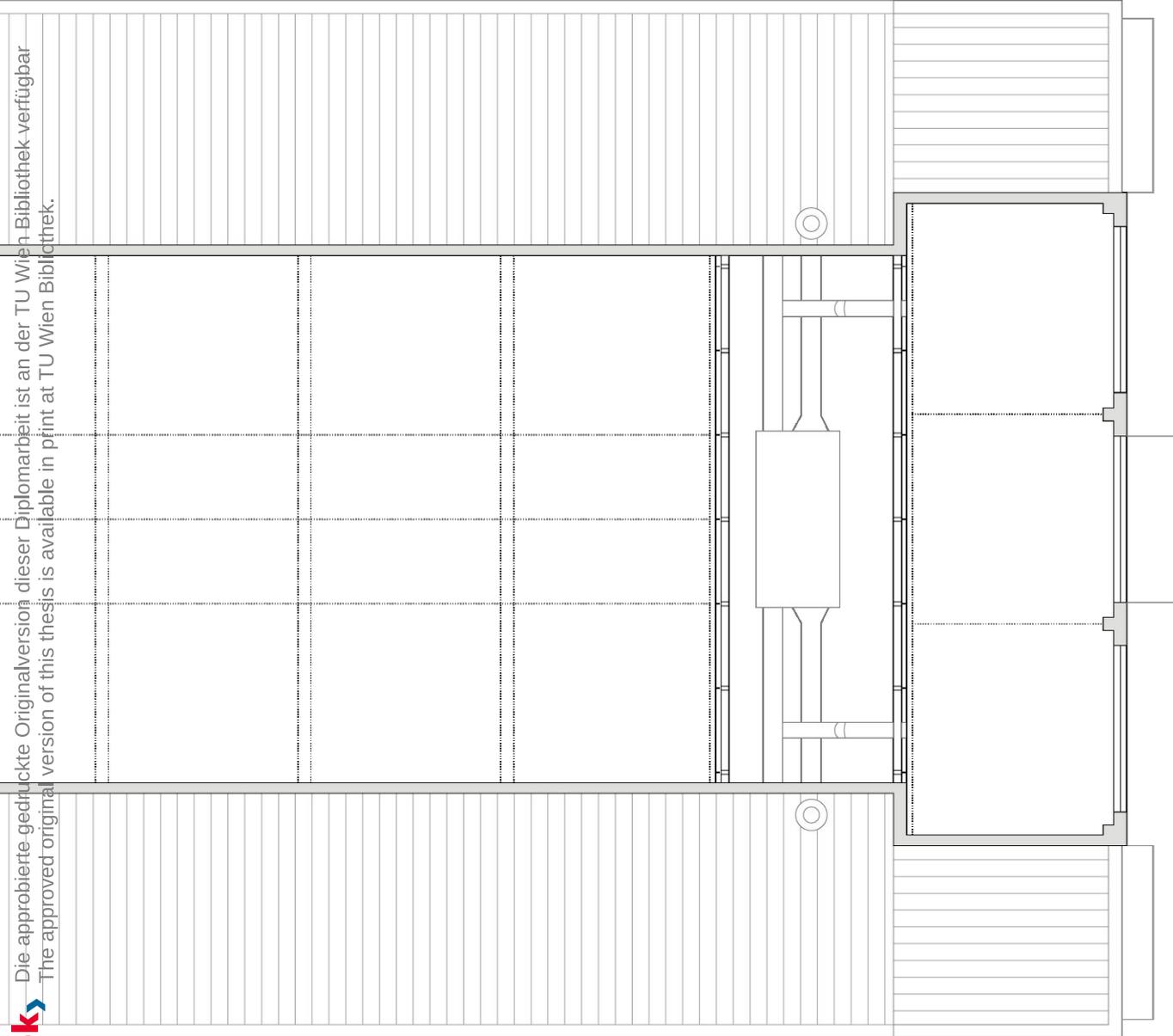
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

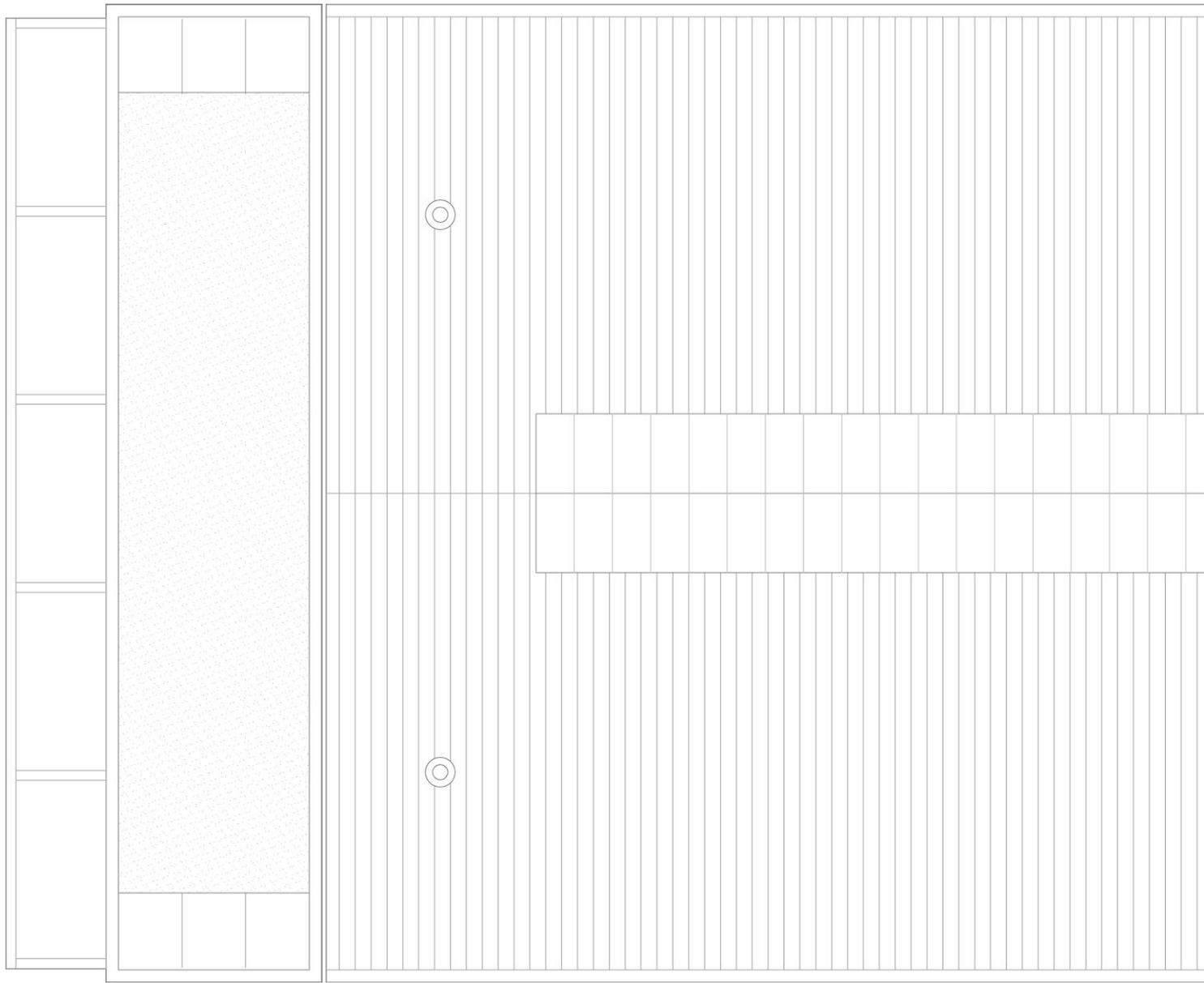


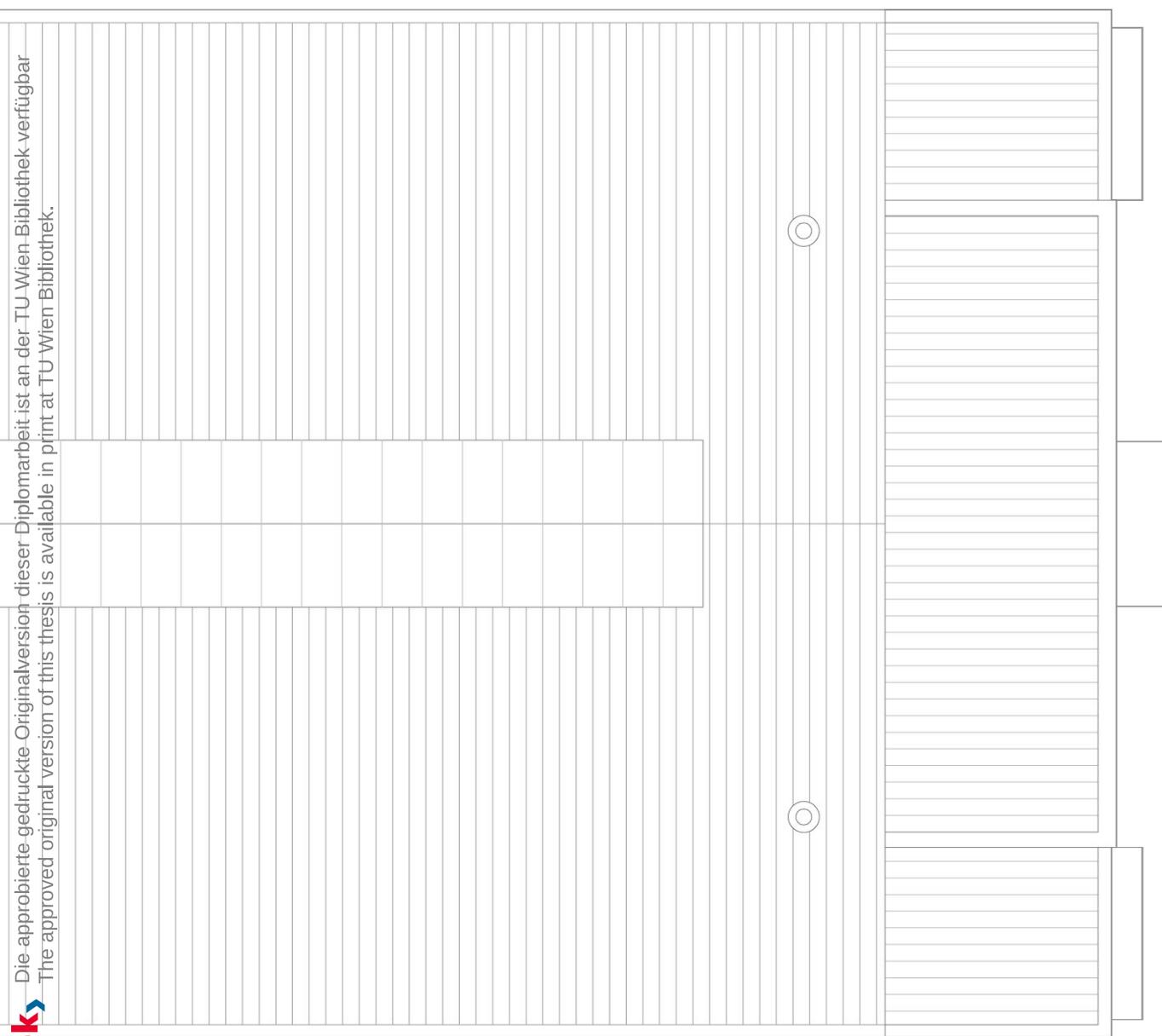


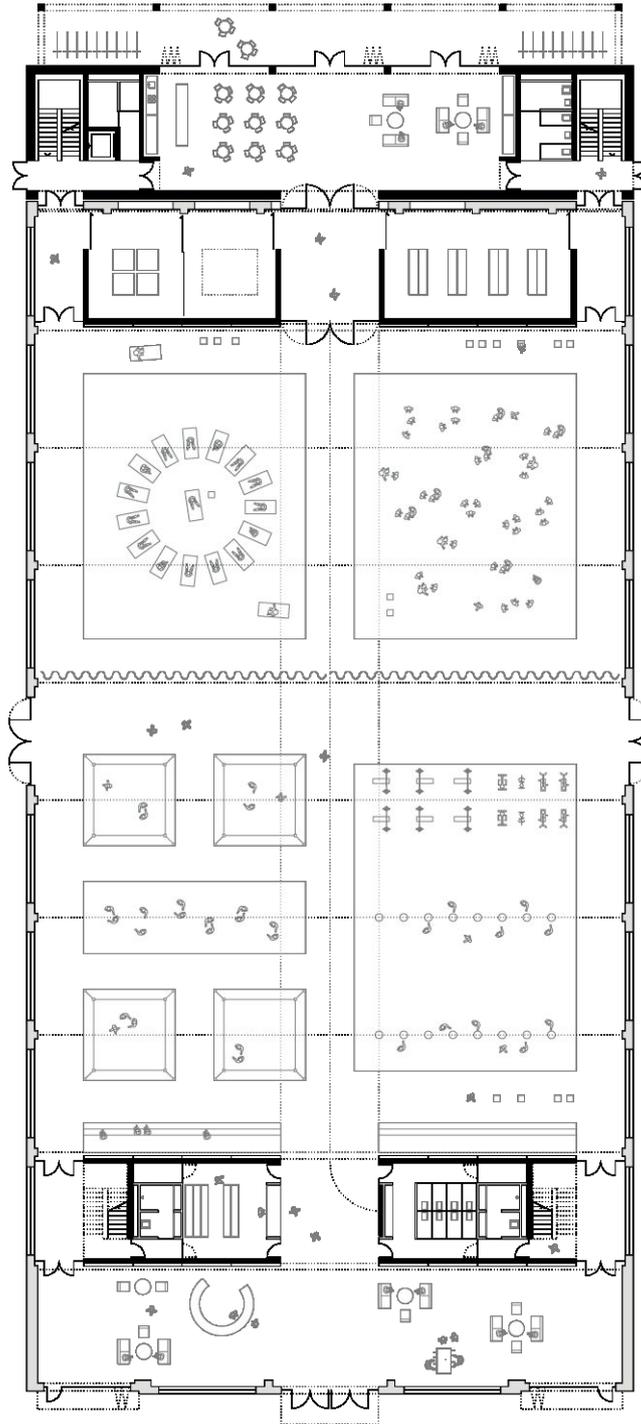


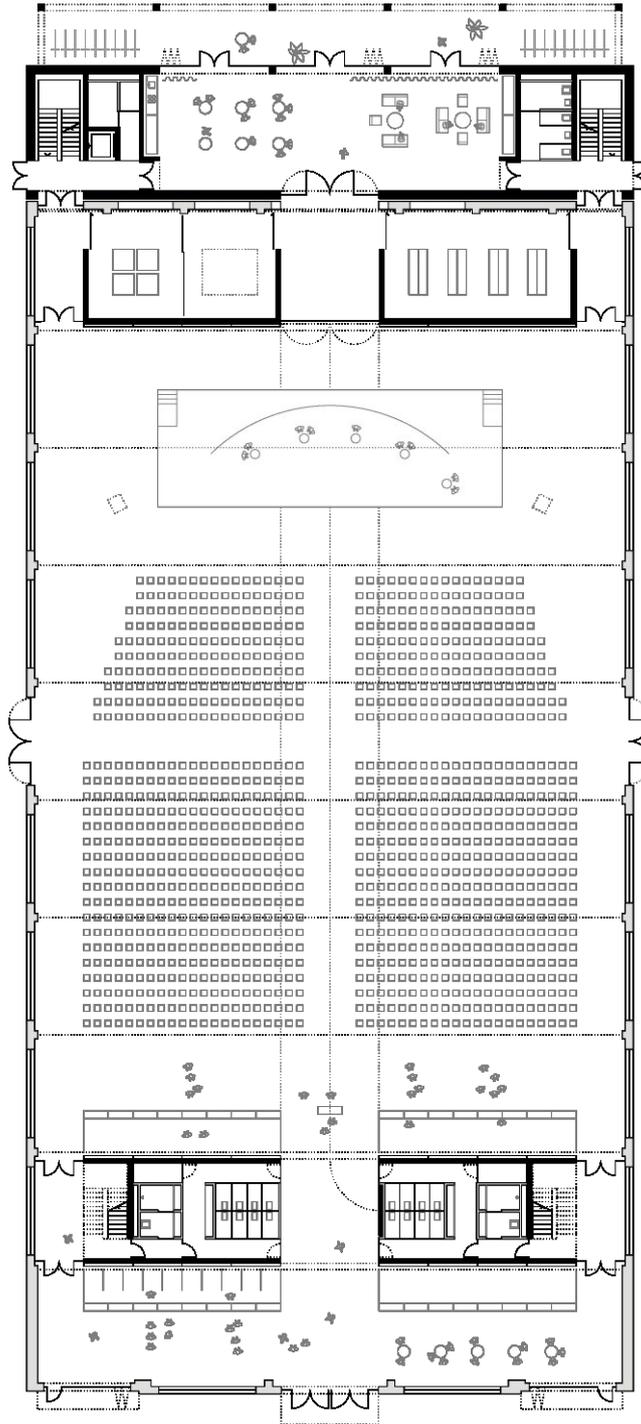


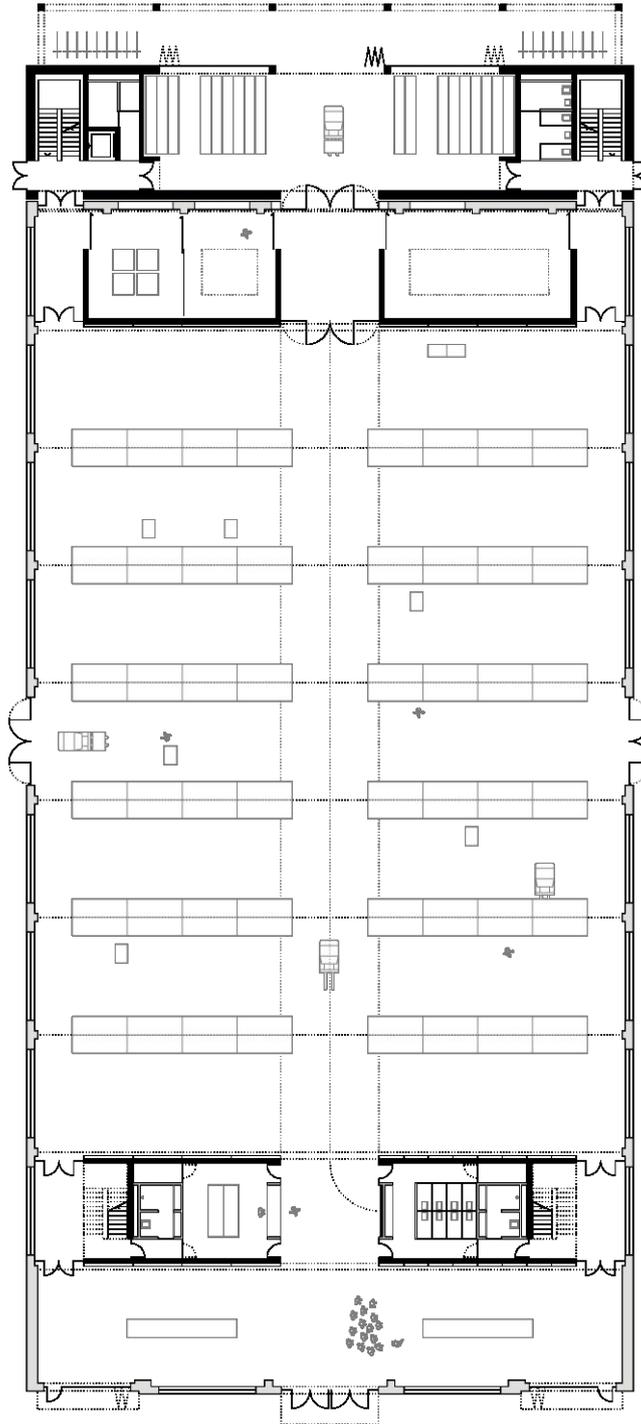


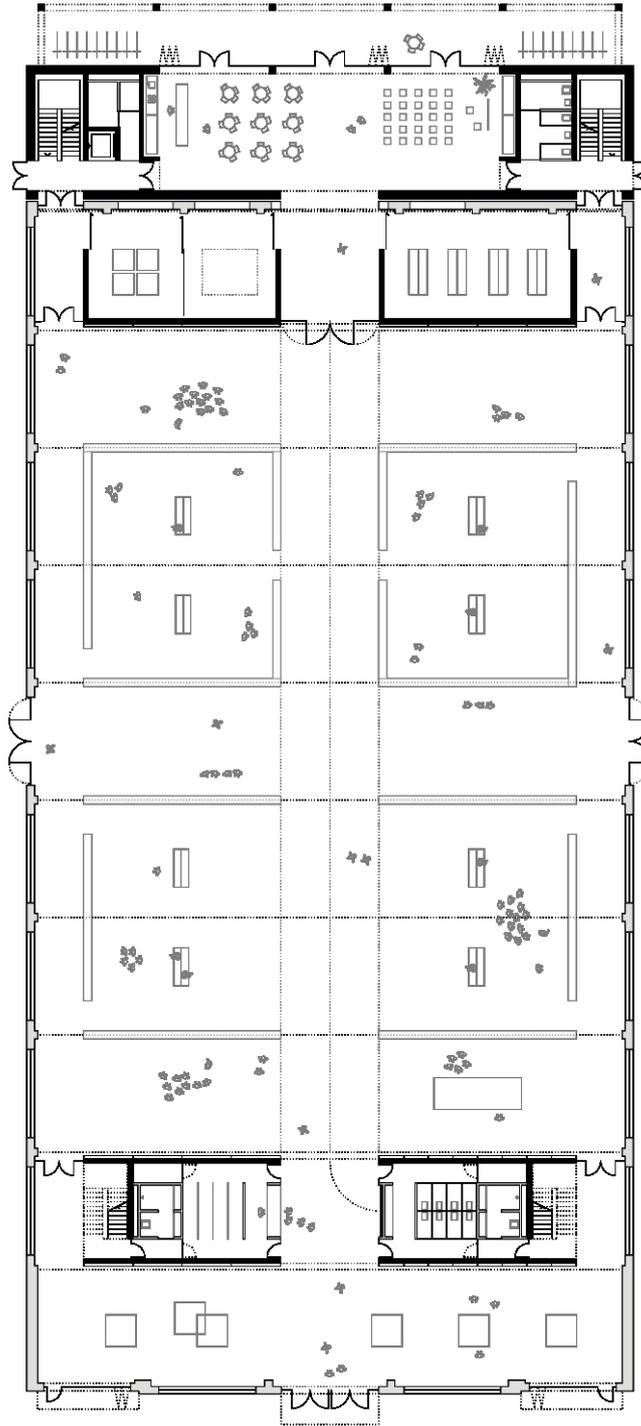








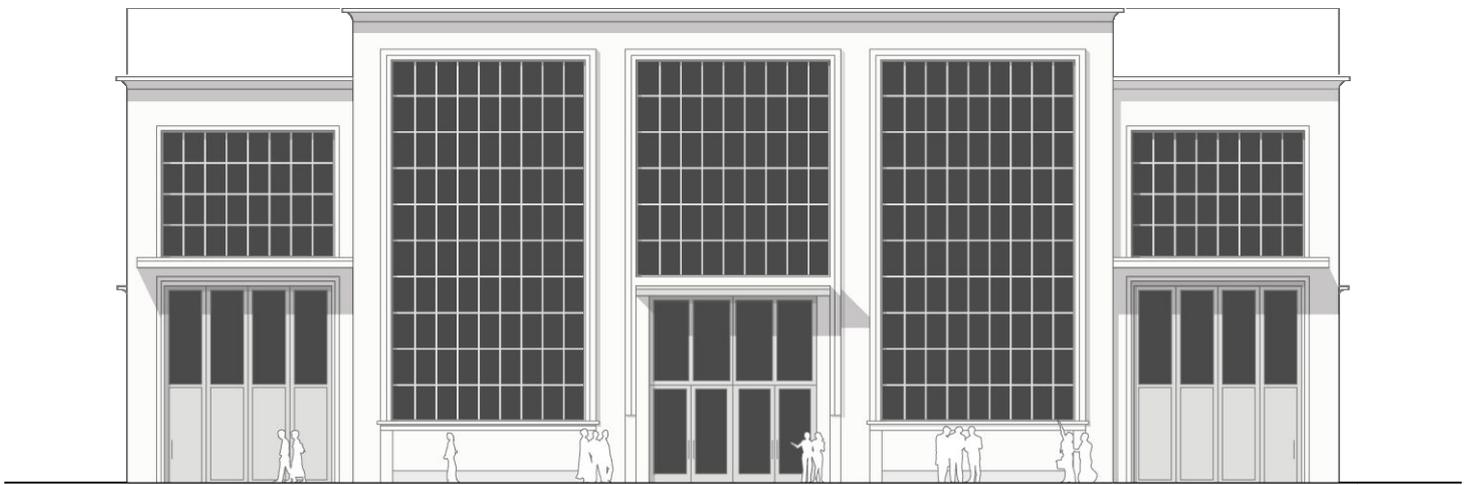


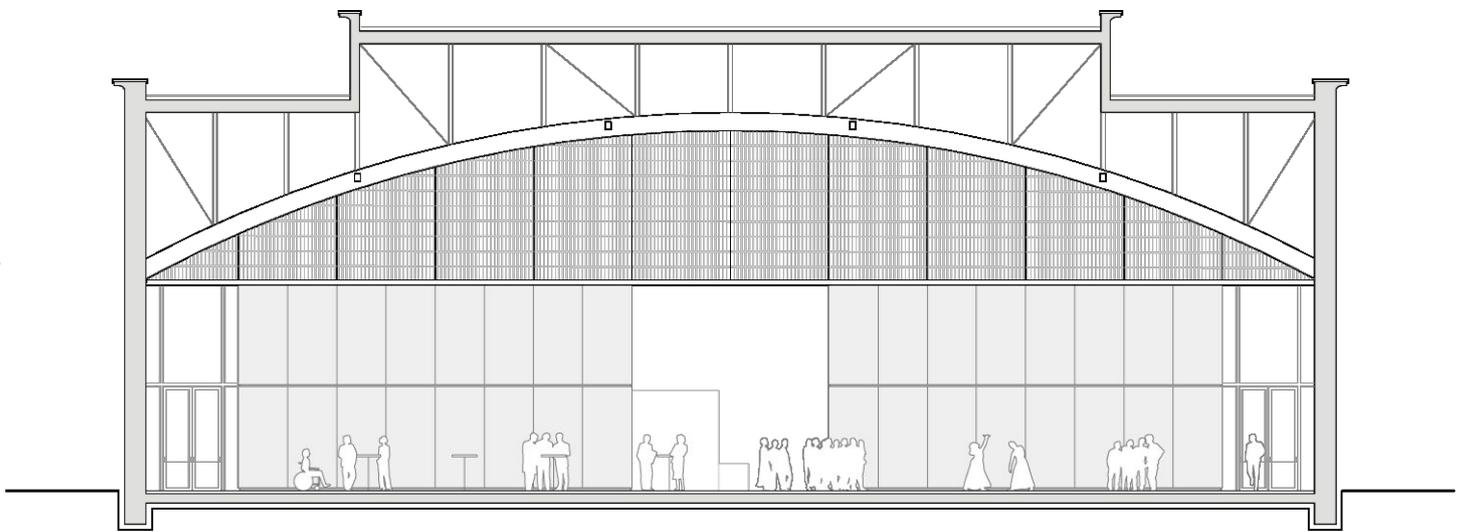


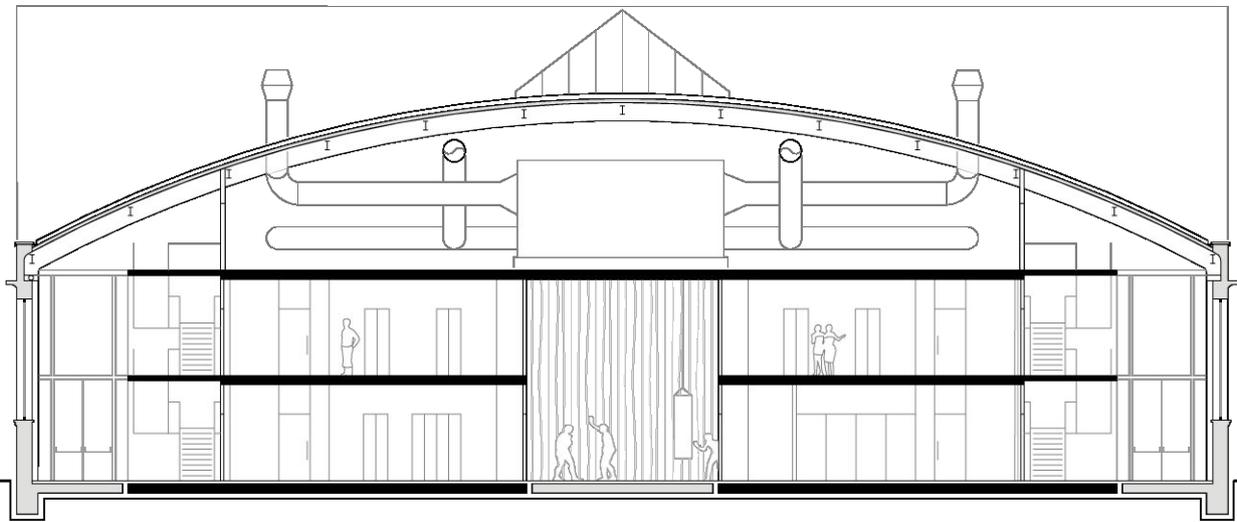


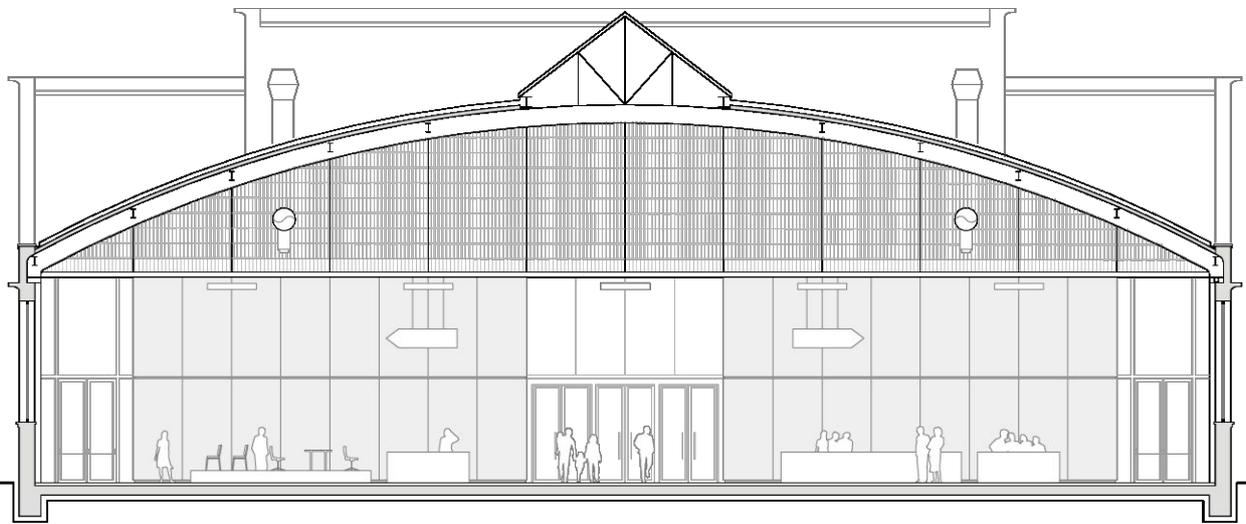


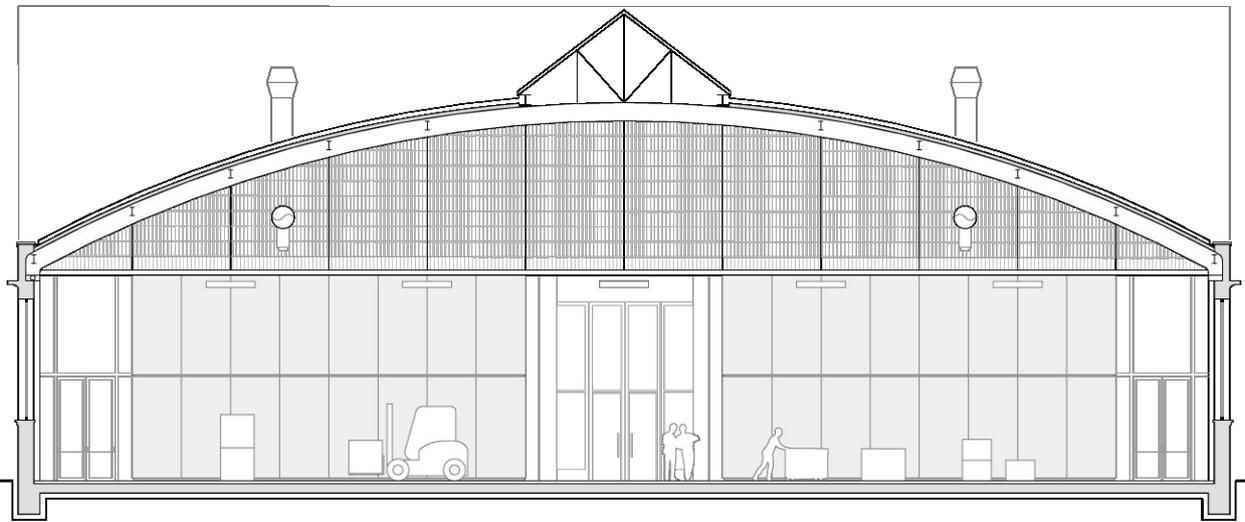
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

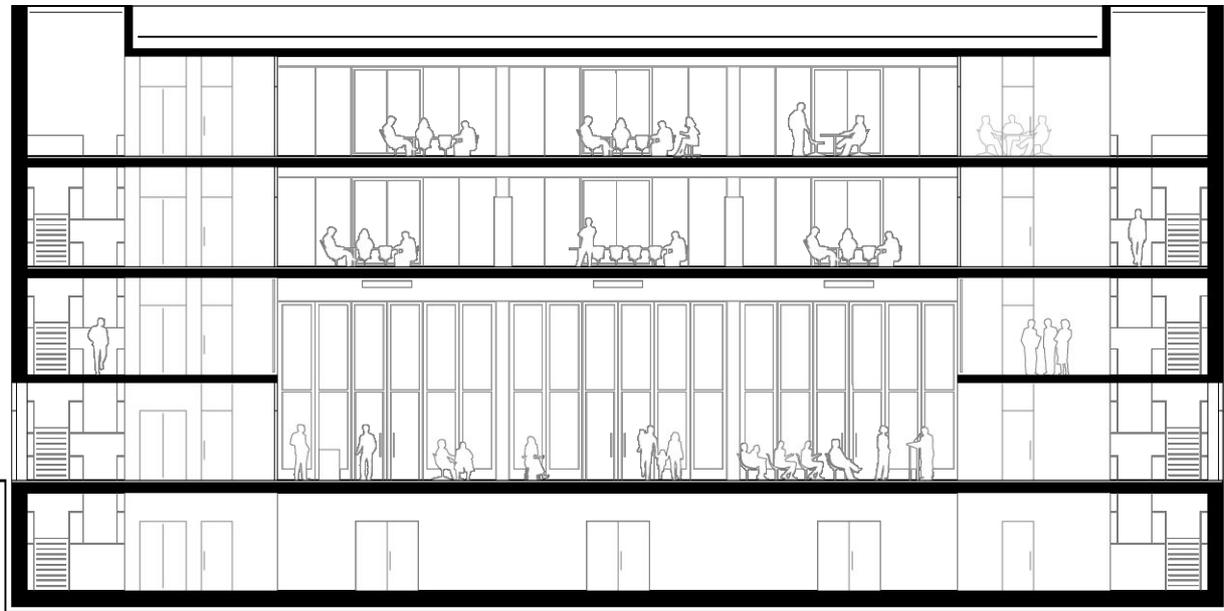


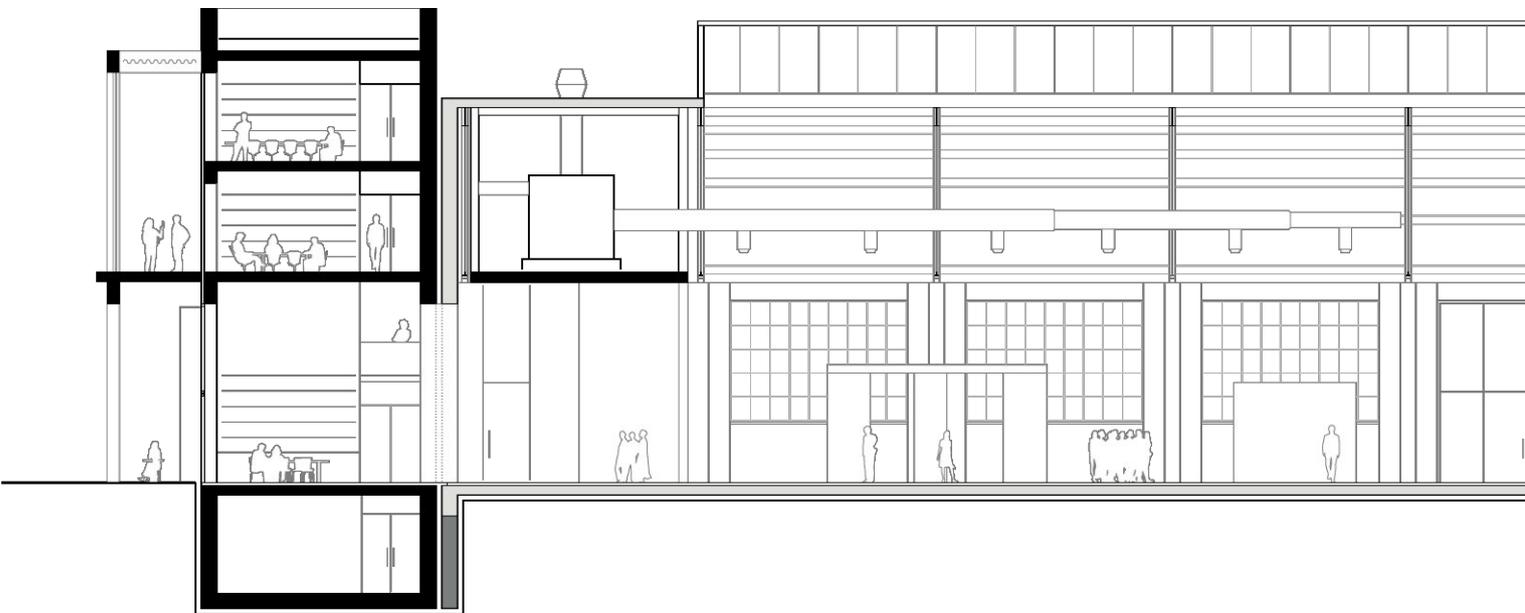










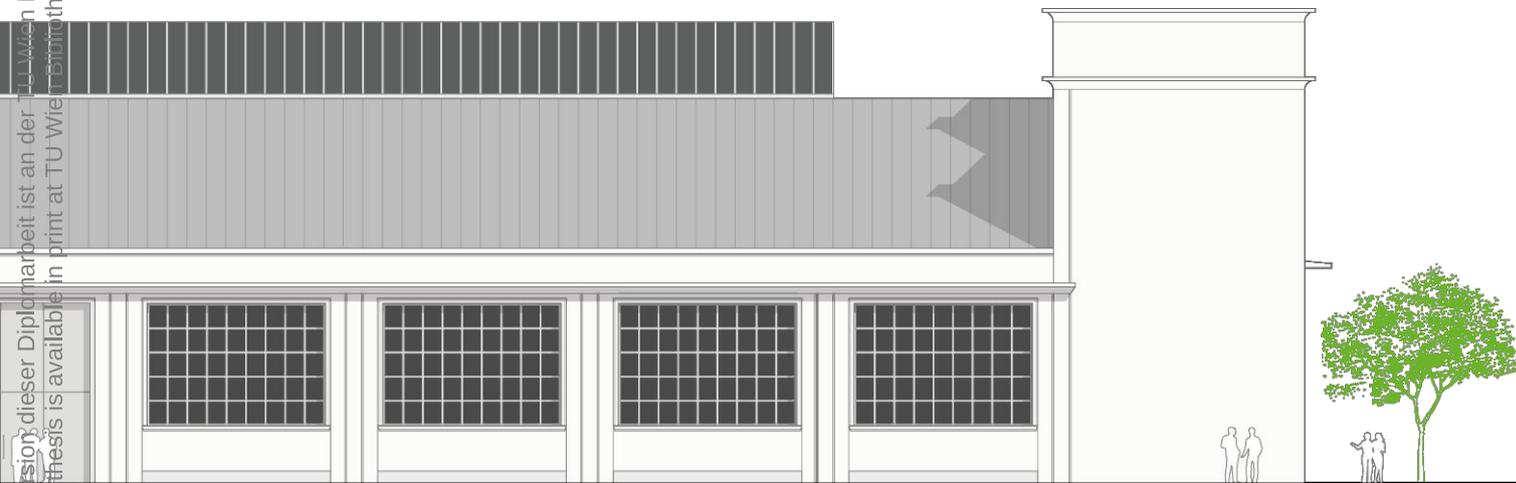


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



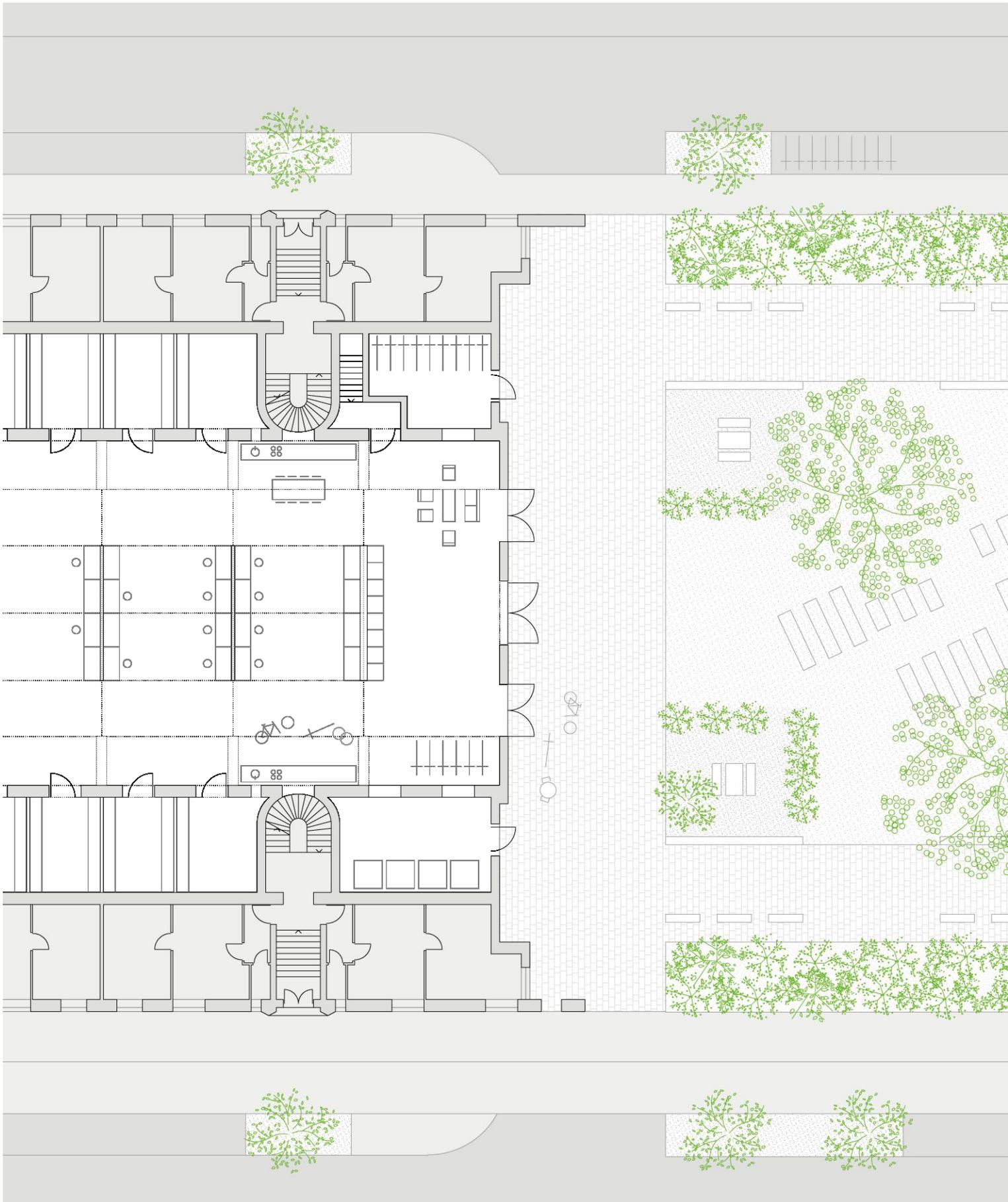


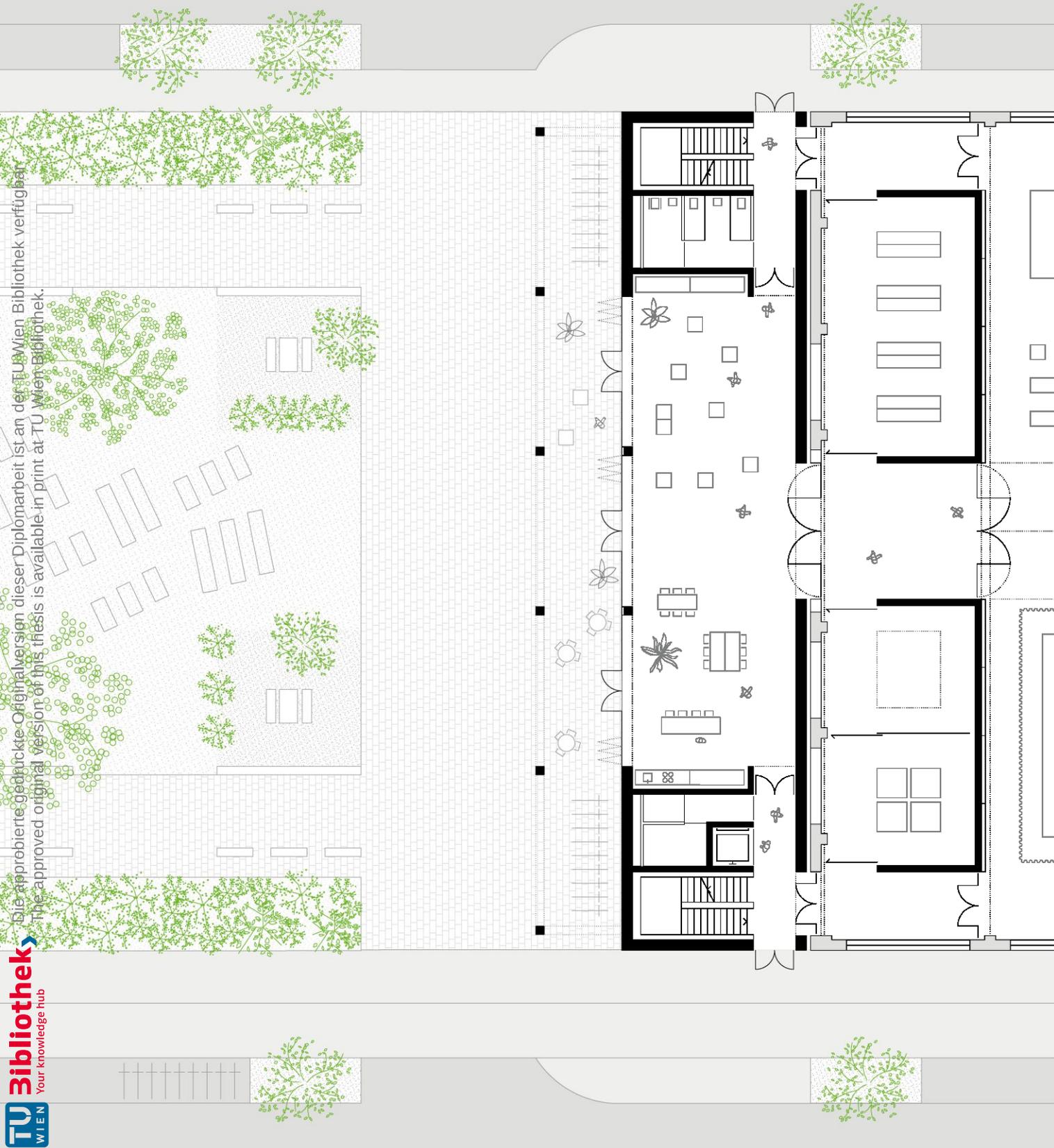
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Version dieser Darstellung ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this drawing is available in print at TU Wien Bibliothek.











Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





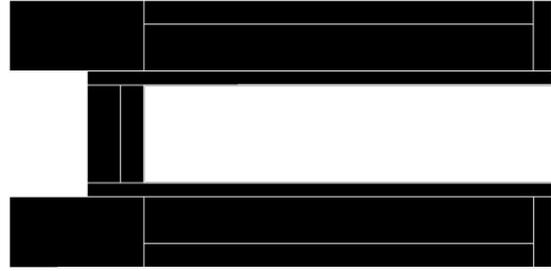
WOHNBAU

Die gegenüber der Garage vorgeschlagene Wohnbebauung verlängert städtebaulich die angrenzende Blockrandebauung dem Straßenverlauf folgend bis zur Grundstücksgrenze. Durch die Größe der Parzelle entstehen so zwei lang gestreckte Riegel, welche insgesamt eine durch die Nachbarbebauung vorgegebene Trakttiefe von 12,5 m aufweisen. Als Reaktion auf die städtebauliche Situation mit der gegenüberliegenden Halle wird der Blockrand jedoch nicht geschlossen. Ein Erschließungskern von dem ein Laubengang abgeht, wird von der Grundstücksgrenze abgerückt und zwischen die Kubaturen gestellt. Durch den Rücksprung entsteht ein Vorplatz vis-a-vis des Kopfbaus. Weiters wird dadurch die 81 m lange Bebauung in zwei Zonen, einen Büro- und Gewerbeteil zum Vorplatz orientiert und einen Wohntrakt unterteilt.

In der Höhe folgt die Bebauung der vorgegebenen Traufenhöhe von 18 m, inklusive Staffelgeschoss. Die Ausnahme bildet der Bürotrakt, mit einer Traufenhöhe von 21 m. Dadurch wird die durch den Kern erzeugte programmatische Unterscheidung zusätzlich differenziert. Das Sockelgeschoss beträgt 3,5 m lichte Raumhöhe. Die lichte Höhe der Obergeschosse misst 2,9 m.

Die Trakttiefe von 12,5 m setzt sich aus 10,5 m und 2 m Laubengang zusammen. Die Außenwände des Wohnbaus sind aus Dämmziegeln ausgeführt, welche mittels Stahlbetonstützen zur Lastaufnahme in Trägerebene verstärkt werden. Die Spannweite des Brettschichtholzträgers wird durch eine Stütze, ebenso aus Brettschichtholz, in der Mitte halbiert. So ergibt sich eine Zweiteilung des Riegels in der Breite. Drei Rasterfelder bilden eine Grundwohneinheit, welche 90 m² beträgt. Der mittlere Raum ist durchgesteckt, bildet den Gemeinschaftsraum von dem aus, abgesehen von Vorzimmer und Sanitärkern, drei gleich große Zimmer mit jeweils 14 m² erschlossen werden. Durch den Skelettbau aus Holz übernehmen die Zwischenwände keine statische Funktion. Dadurch wird die Einteilung unterschiedlicher Wohnungszuschnitte einfach ermöglicht.

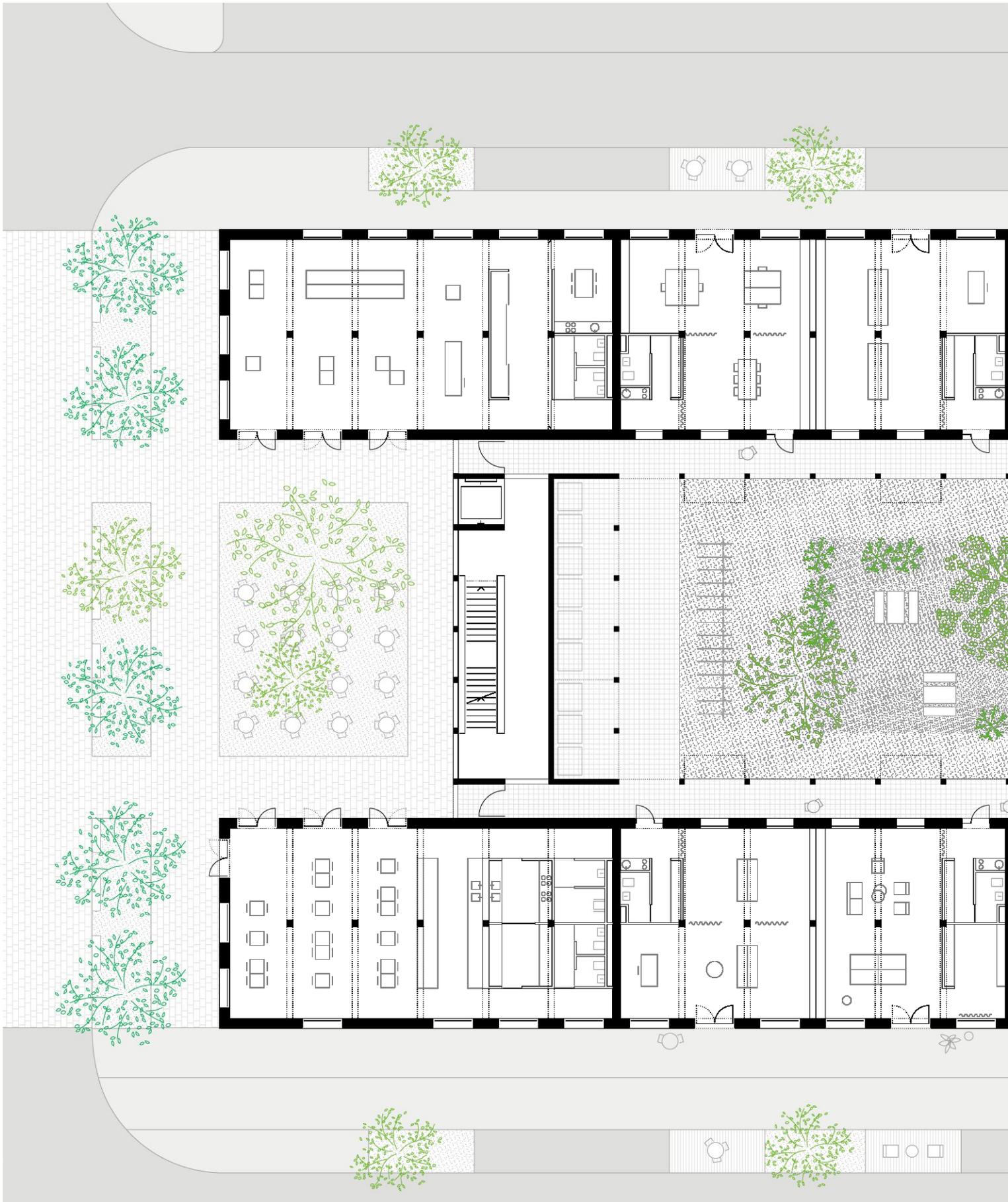
Die durch den Parzellenzuschnitt lange Fassade wird durch Balkone aus Stahlbetonfertigteilen, welche mit den Stützen in der Außenwand rückverankert sind, strukturiert. Weiters bilden sie zusätzlich mit Ausbuchtungen im Laubengangprofil eine Verlängerung des Gemeinschaftsraums.

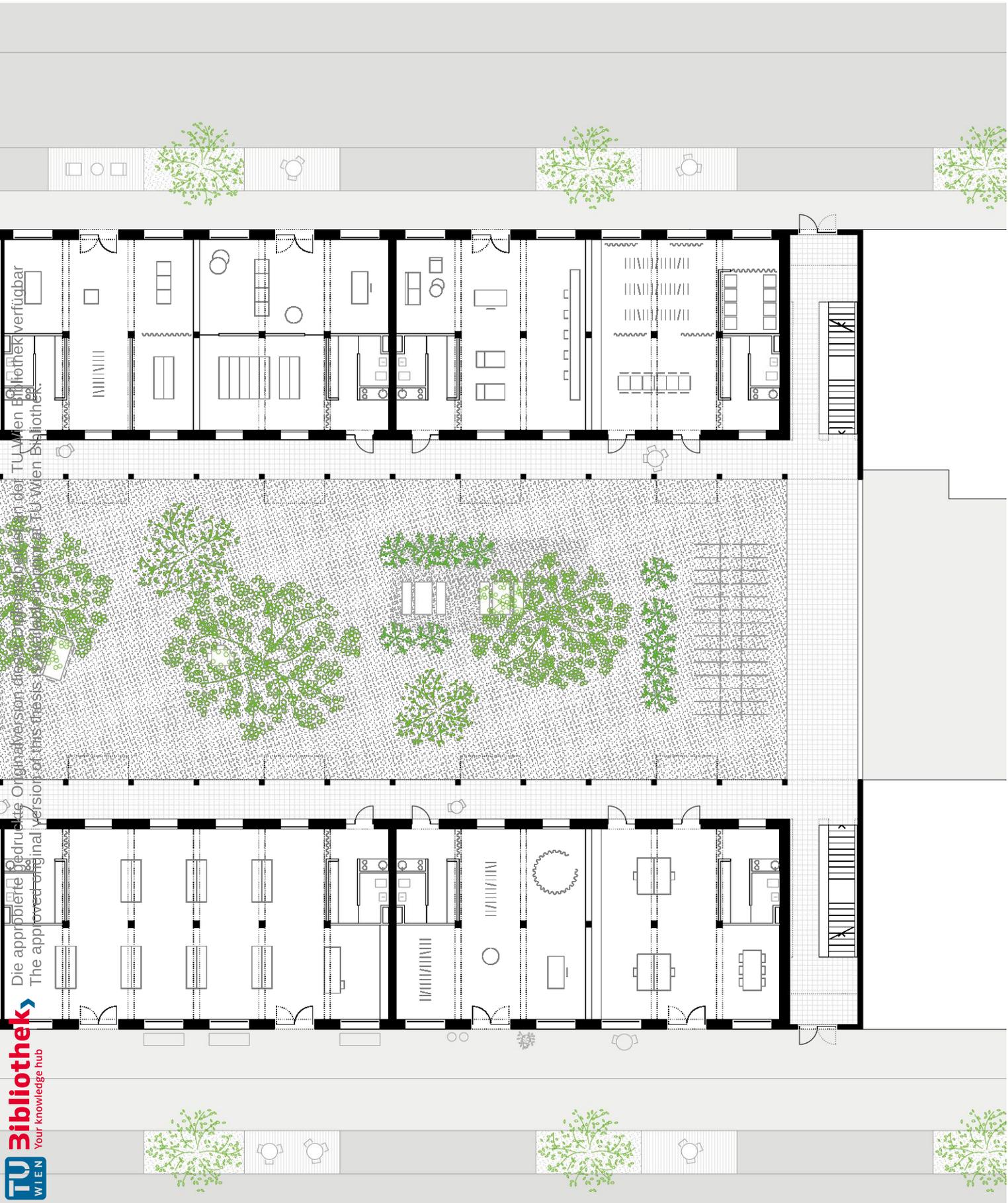


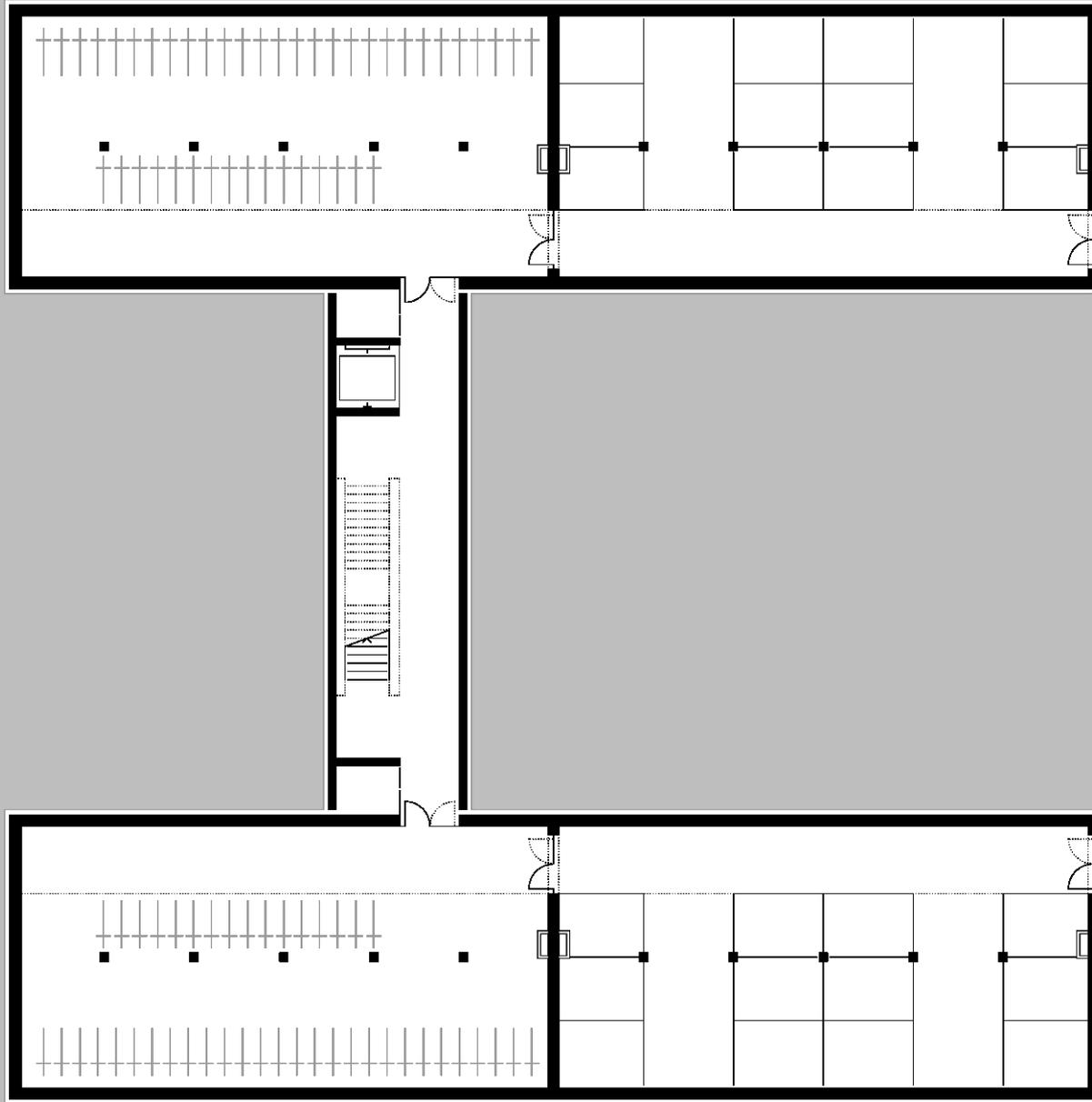




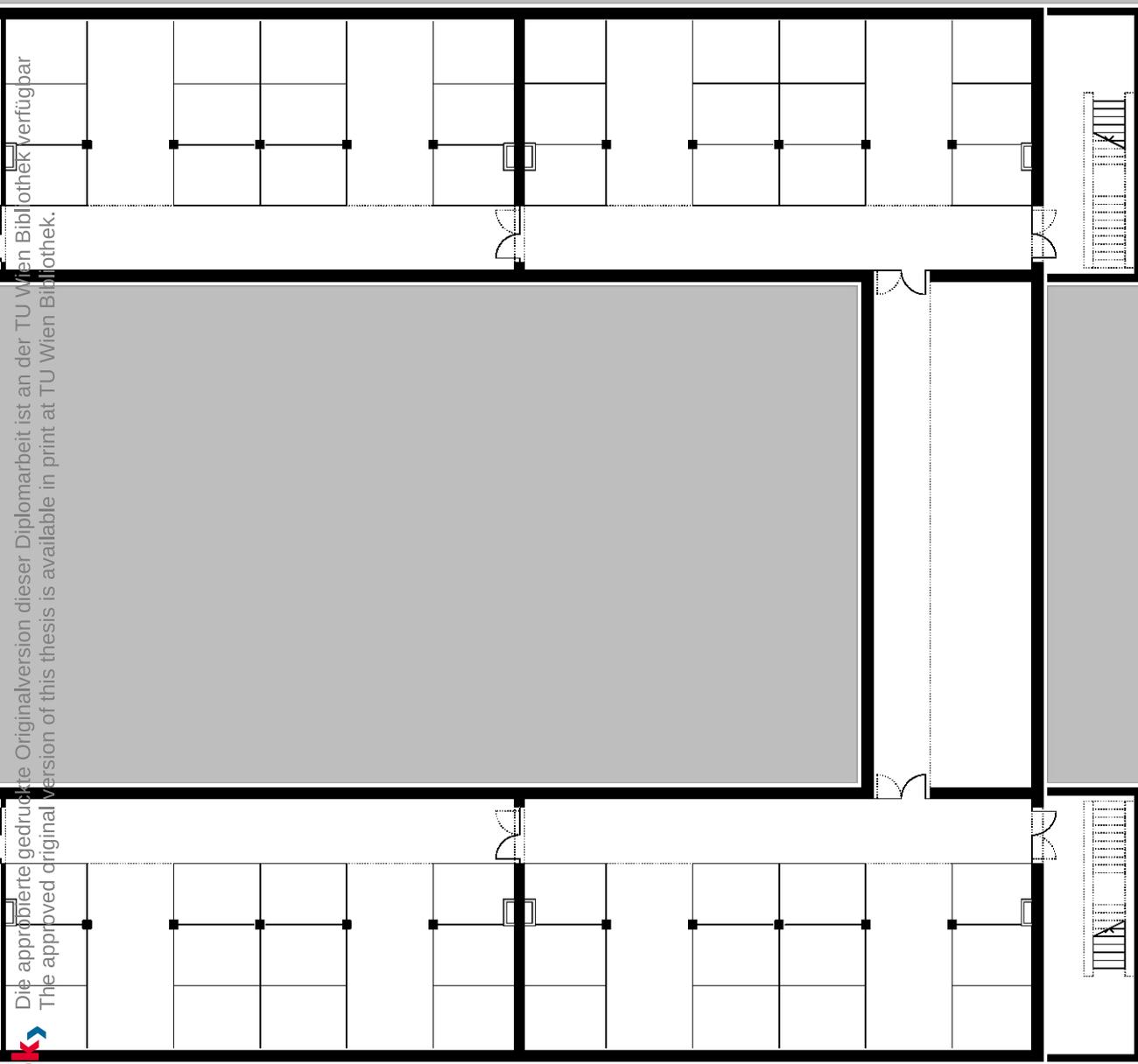
Die abgebildete Originalversion dieses Dokuments ist in der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The above image is the original version of this document available in the TU Wien Bibliothek.

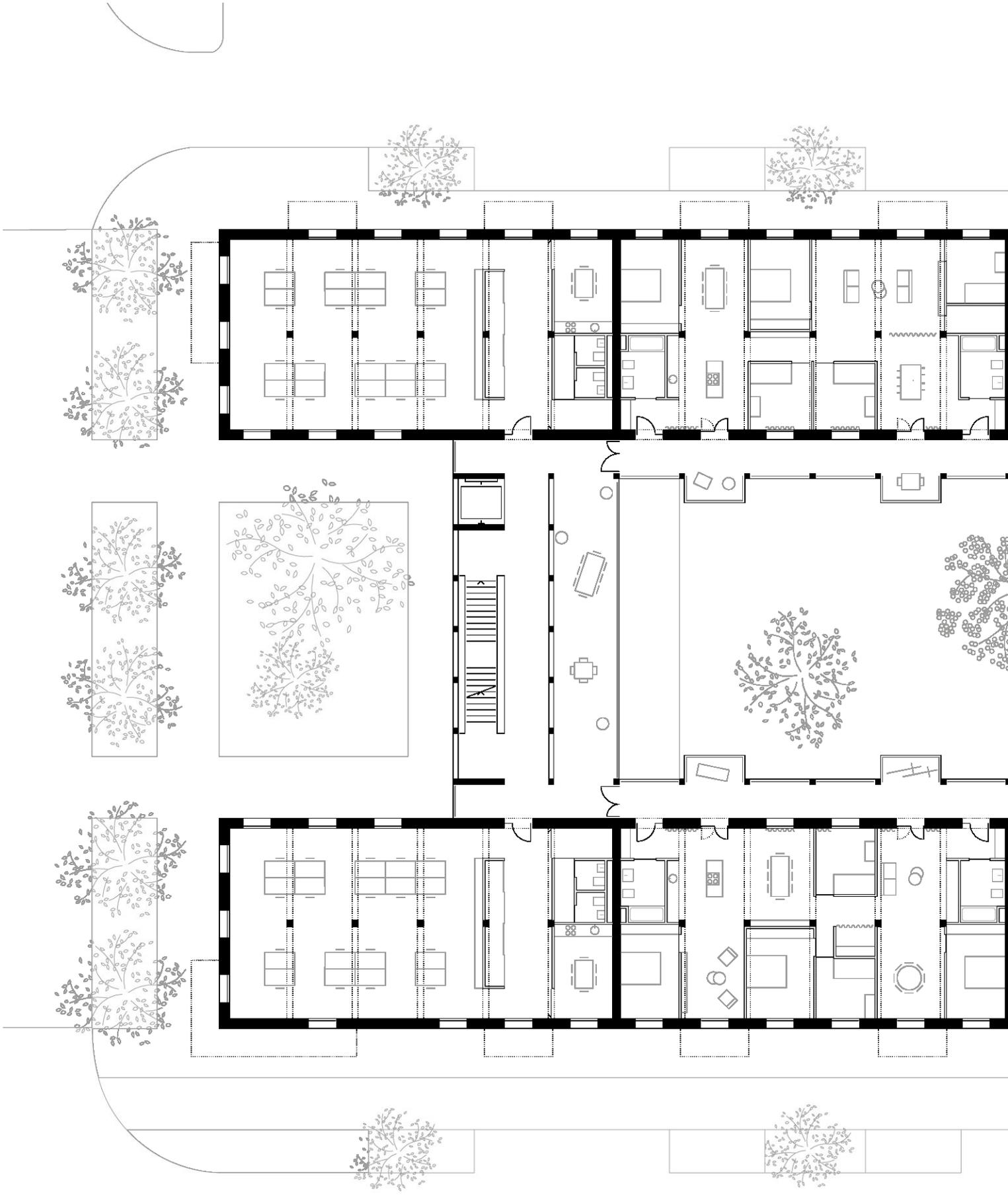


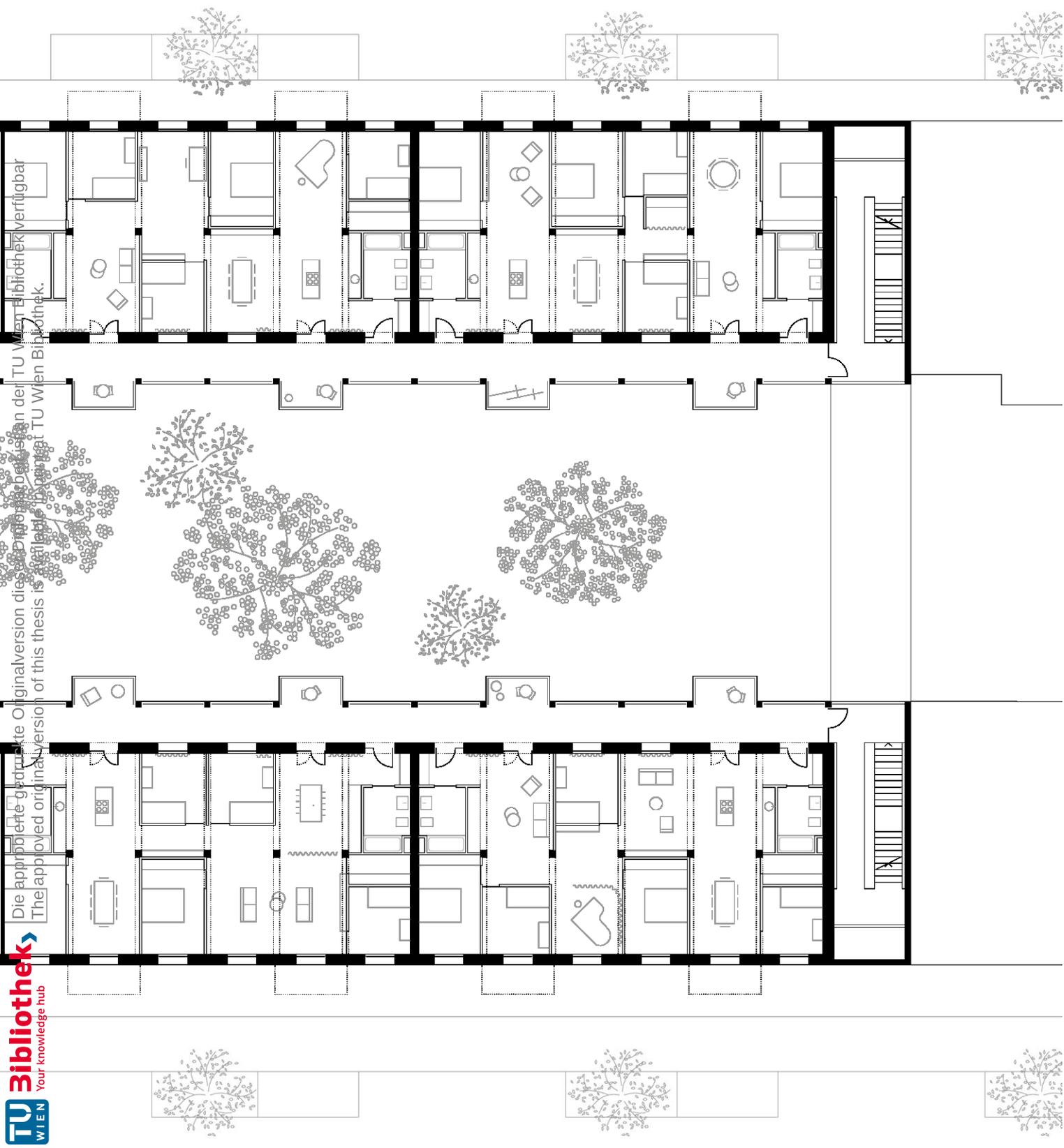


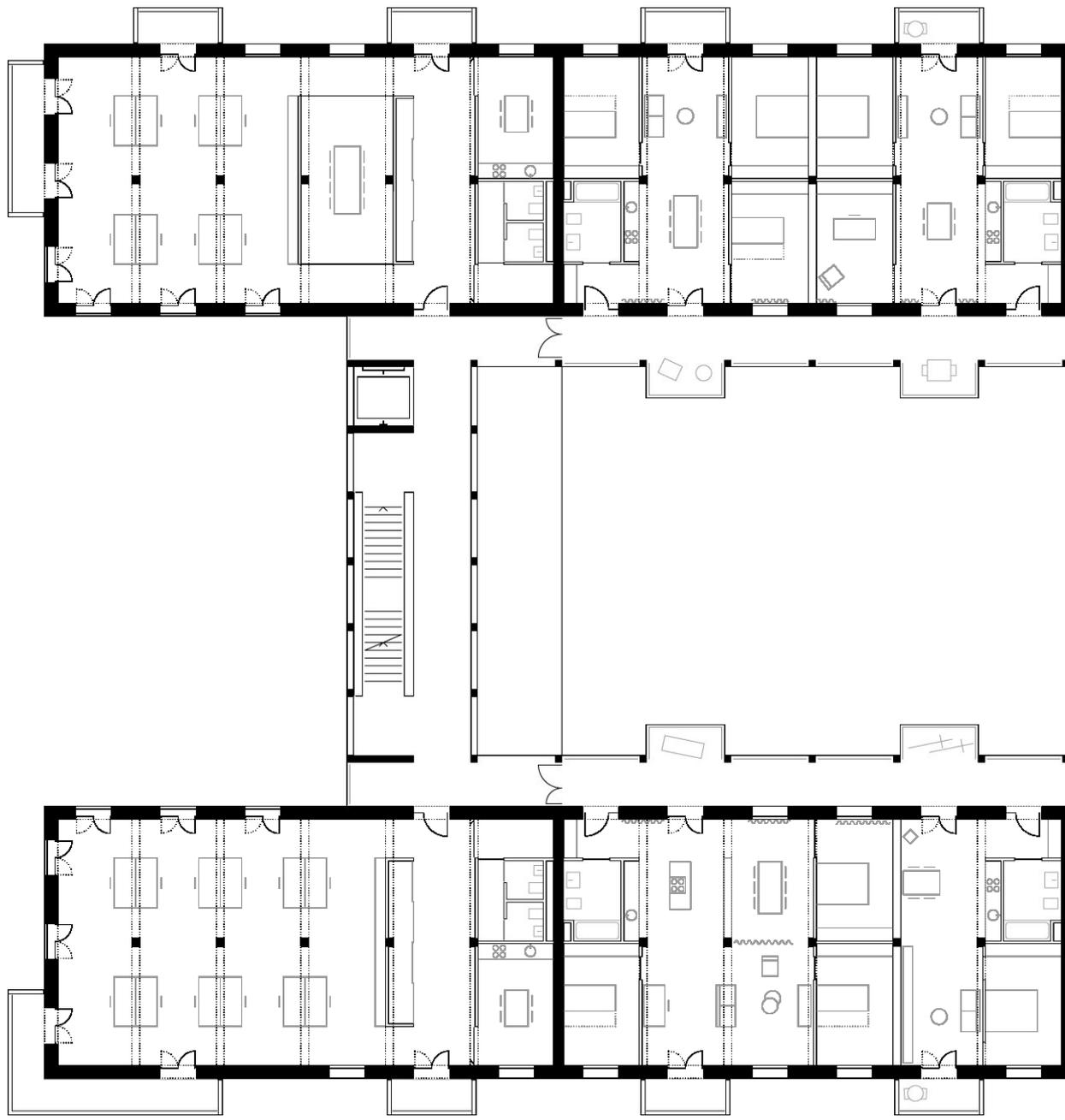


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.









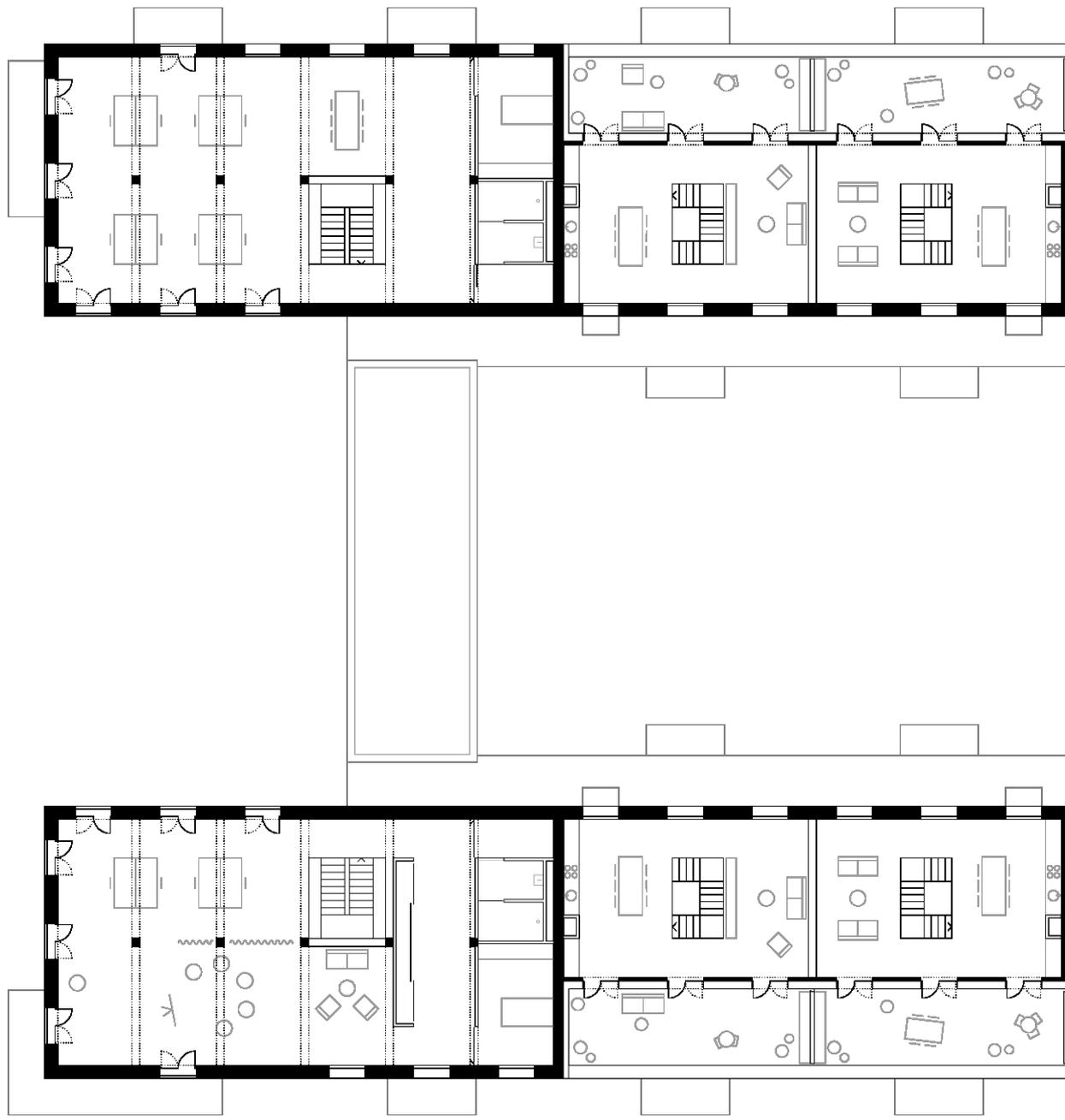
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

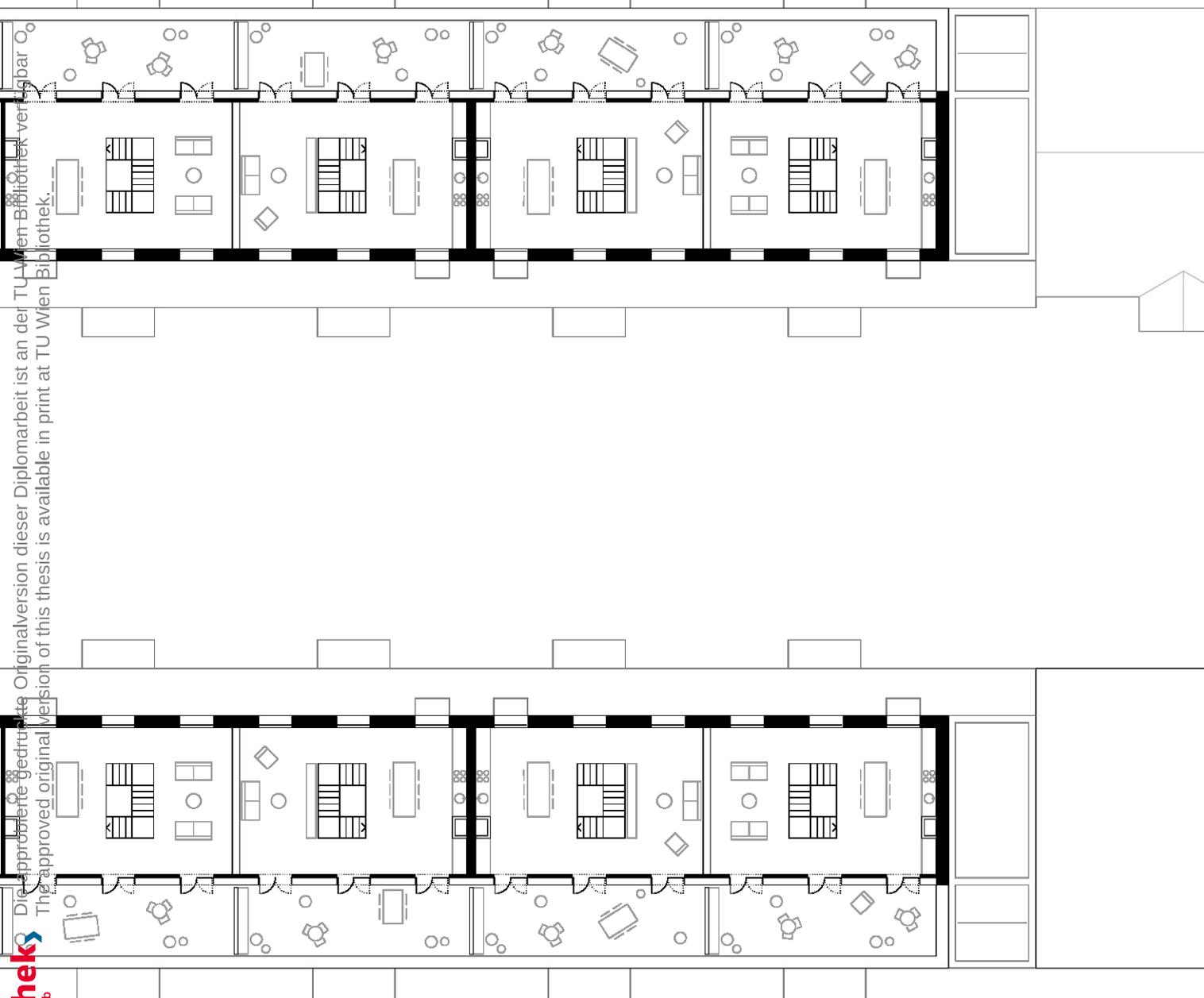


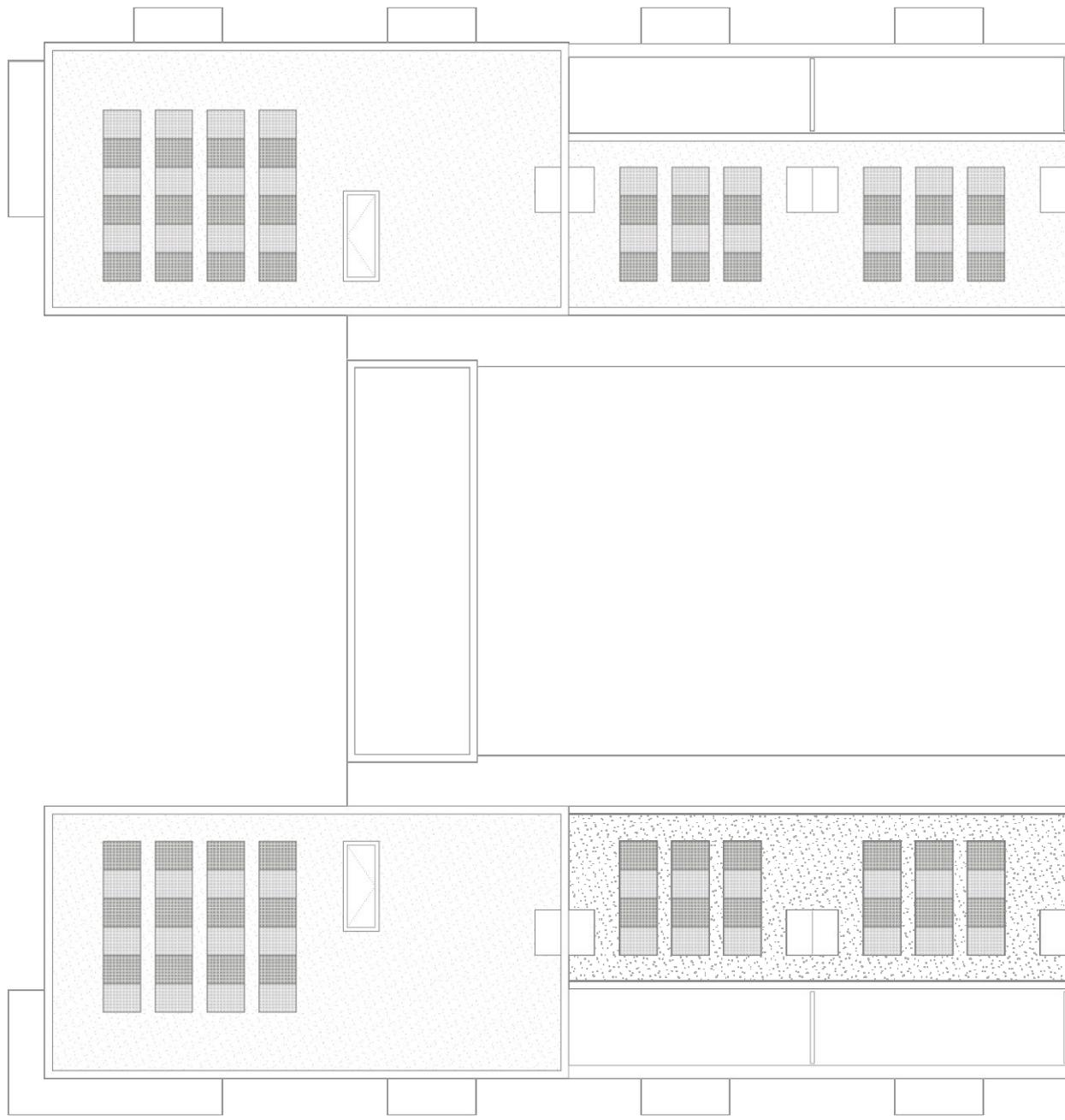


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.









Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved, original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

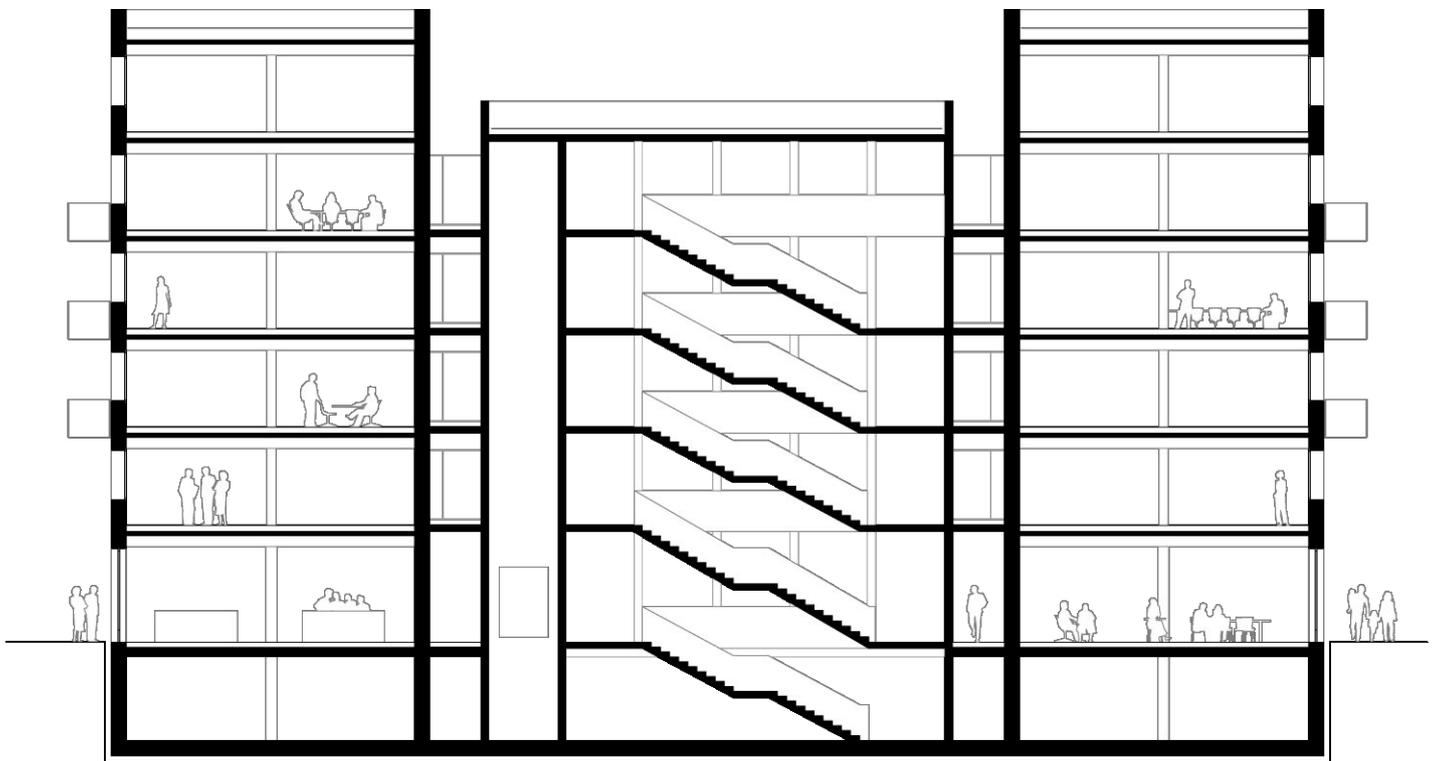


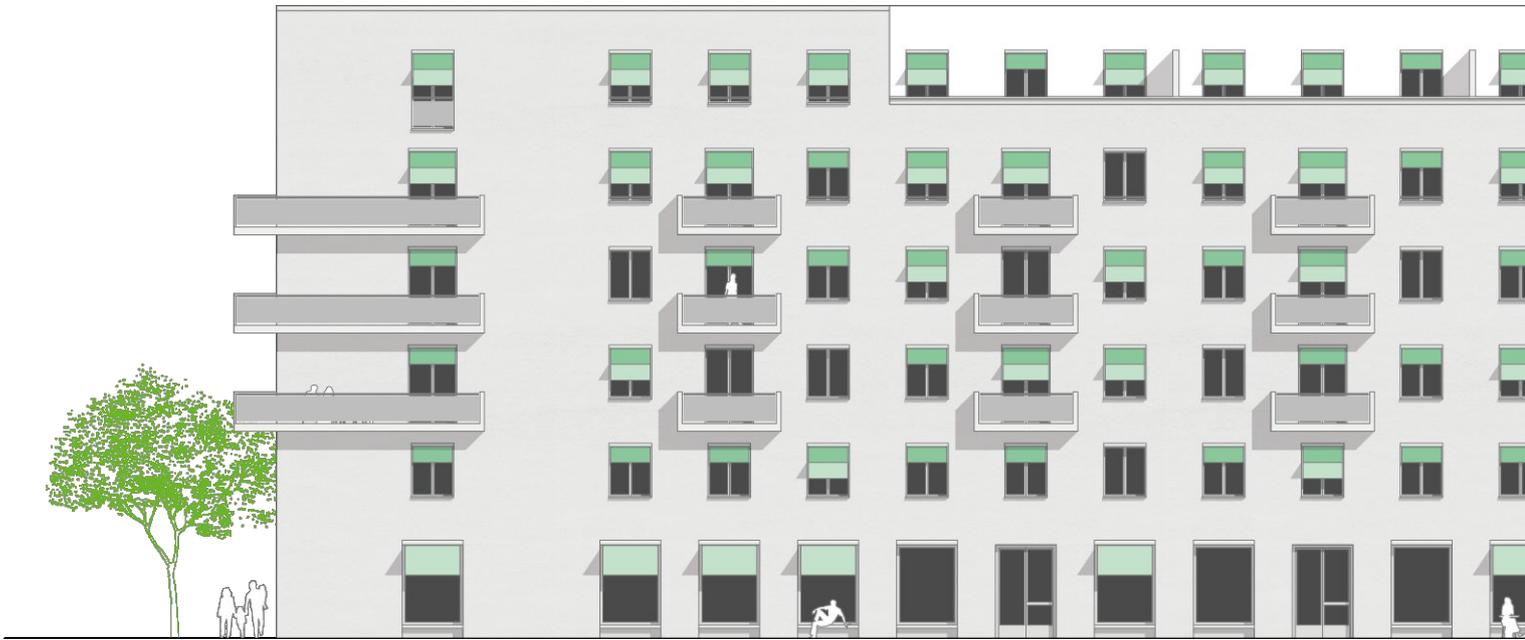
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.











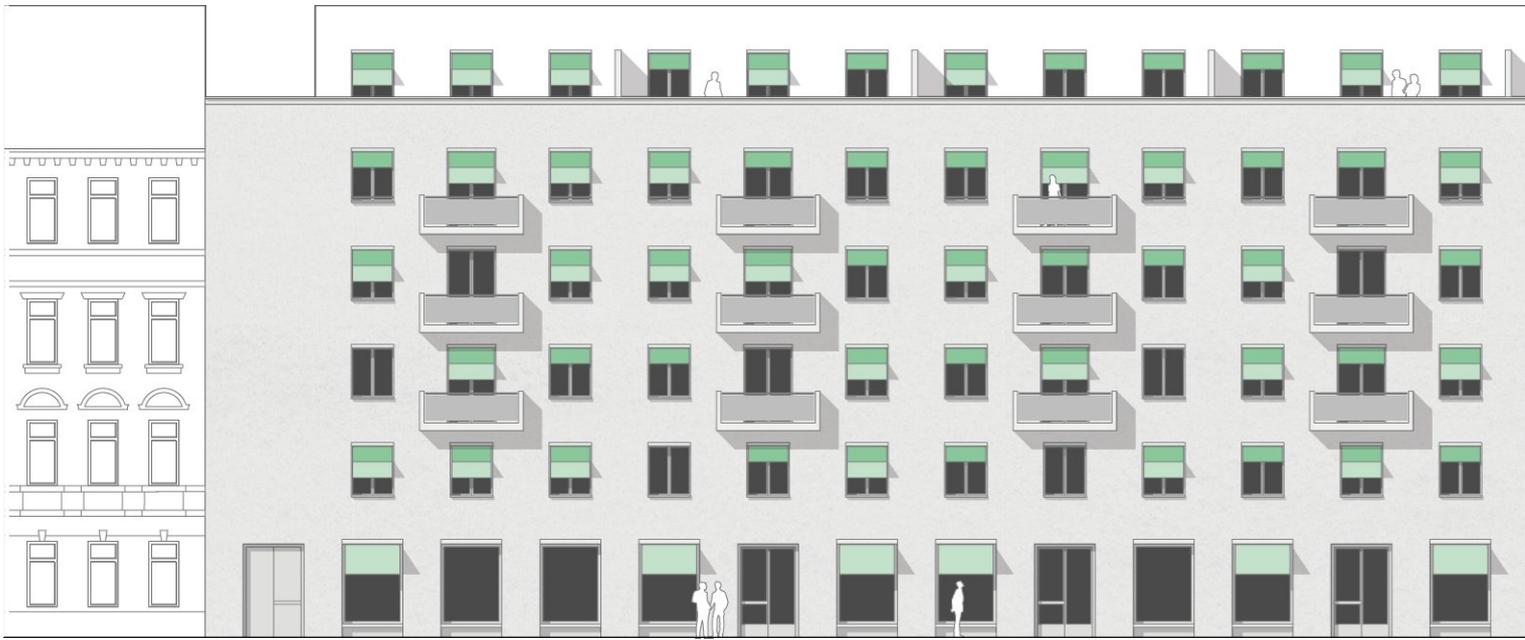


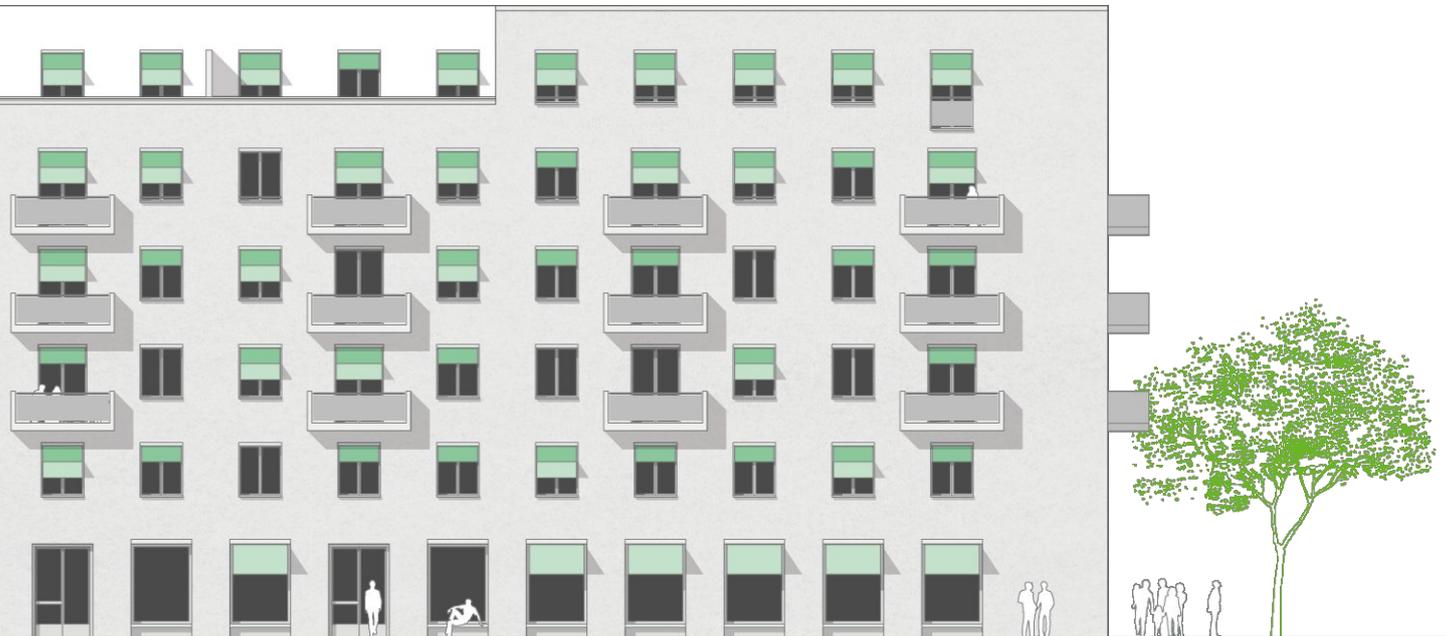
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



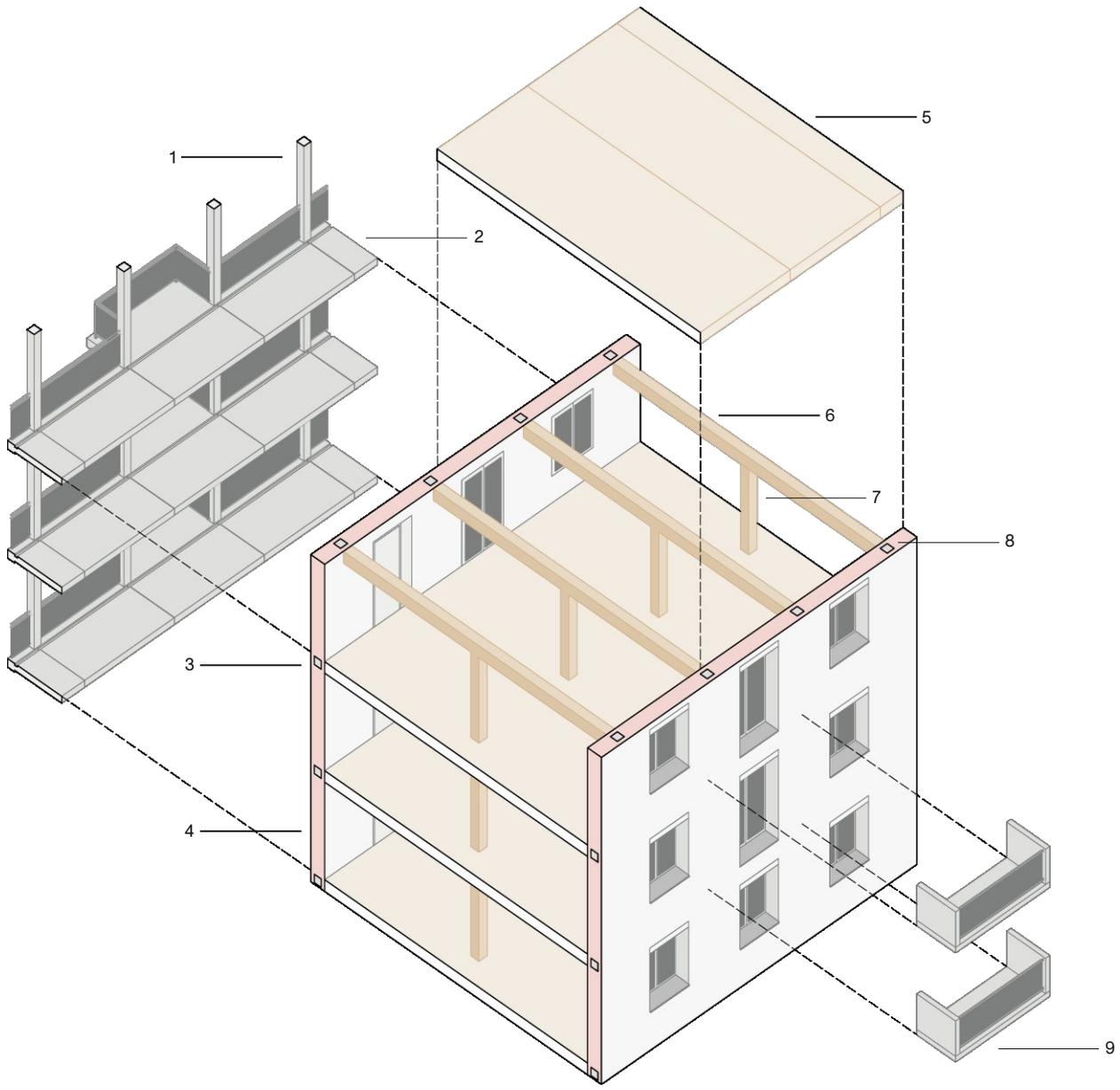


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.





- 1 – Stütze, Stahlbetonfertigteil 25×25 cm
- 2 – Laubengänge - Stahlbetonfertigteil 14 cm
- 3 – Ringanker
- 4 – Hochlochziegel gedämmt
- 5 – Geschossdecke, Brettschichtholz 14 cm
- 6 – Träger, Brettschichtholz 32×36 cm
- 7 – Stütze, Brettschichtholz 32×32 cm
- 8 – Stahlbetonstütze zur Verankerung der Balkone 25×25 cm
- 9 – Balkone, Stahlbetonfertigteile



F

Dachaufbau
8 cm Extensivsubstrat
Filtervlies
5 cm Dränschicht,
2 cm Speicherschutzmatte
Dachabdichtungsbahn, durchwurzlungsfest
20 cm Holzfaserdämmplatte
Bitumendichtungsbahn
14 cm Brettsperholz

E

Terrassenaufbau
4 cm Plattenbelag
8 cm Kiesbett
Schutzvlies
Dachabdichtungsbahn
8 cm Holzfaserdämmplatte mit Gefälle von
mind. 2%
15 cm Holzfaserdämmplatte
Bitumendichtungsbahn
14 cm Brettsperholz
17 cm Luftschicht
2 cm Sperrholzplatte

D

Laubengang und Balkon
Stahlbeton Fertigteile
Formrohr 5cm
Doppelmattengitterzaun

C

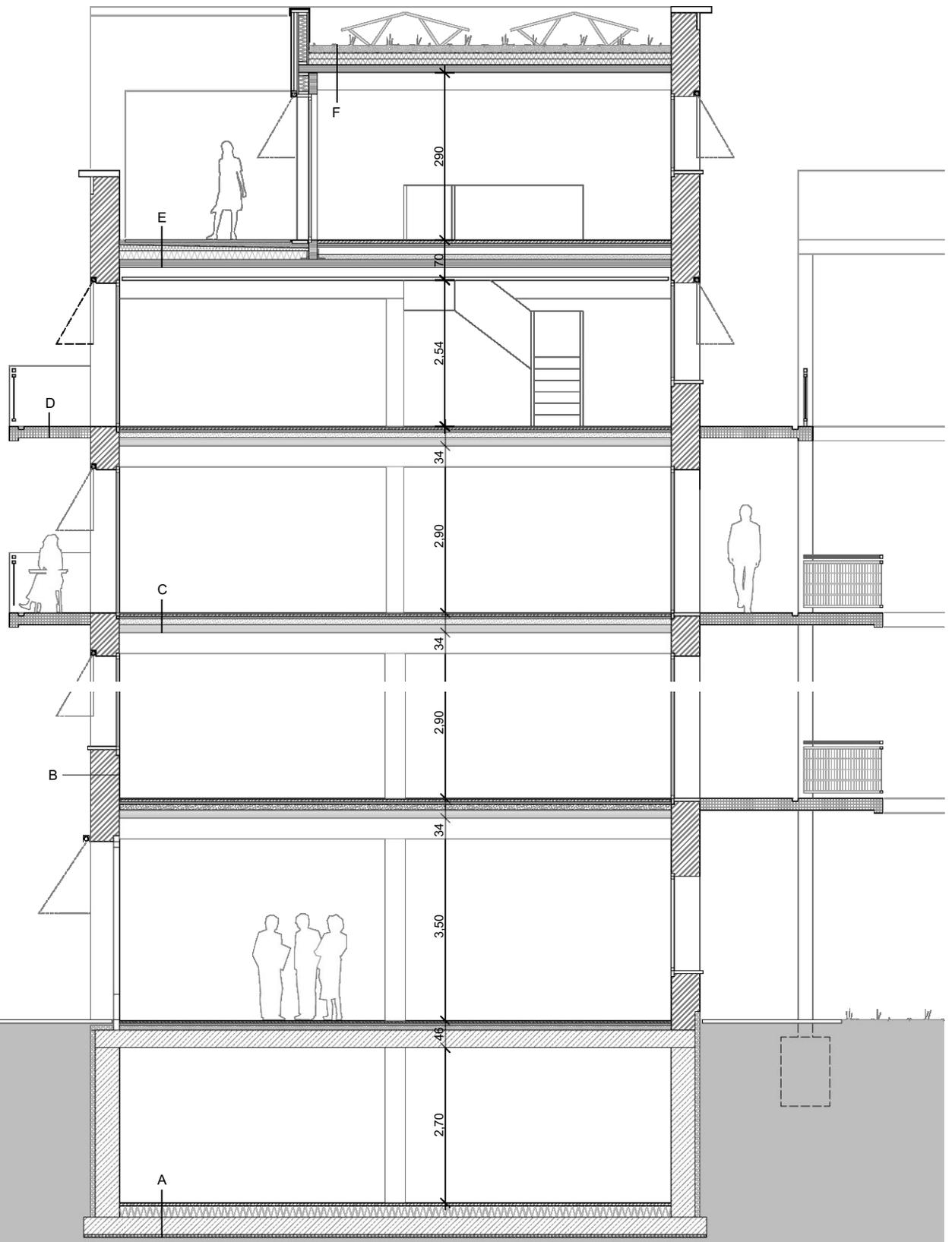
Geschossdecken
2 cm Stäbchenparkett
6 cm Trockenestrich, beheizt
Trennschicht Kunststoff
3 cm Trittschaldämmung
6 cm Splittschüttung
14 cm Brettsperholz

B

Außenwand
1 cm Außenputz
42,5 cm Hochlochziegel, gedämmt
1 cm Innenputz

A

Bodenaufbau
6 cm Estrich, geschliffen und beheizt
Trennschicht Kunststoff
20 cm Holzfaserdämmplatte
Abdichtungsbahn
30 cm Stahlbeton
5 cm Sauberkeitsschicht



ABBILDUNGEN

(Falls nachfolgend nicht anders angegeben, sind die Abbildungen eigene Darstellungen. Grundlagen für Pläne und dreidimensionale Darstellungen sind Geodaten der MA 41, Enreichpläne der MA 37, sowie Publikation der MA 21)

1. ZWISCHENBRÜCKEN

1_Johann Ziegler, Aulandschaft Zwischenbrücken, um 1785, Sammlung von Aussichten der Residenzstadt Wien von ihren Vorstädten und einigen umliegenden Oertern. Wien: Artaria 1779/98, Tafel 1 / Wienbibliothek im Rathaus (<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/zoom/2220254>) [Zugriff: 02.10.23]

2_Unbekannt, Plan von Zwischenbrücken, 1821 (<https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Karte-Zwischenbrücken.jpg>) [Zugriff: 02.10.23]

3_Josephinische Landesaufnahme Wien (https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Josephinische_Landesaufnahme_Wien.jpeg) [Zugriff: 02.10.23]

4_Hermann Voigtländer, Baggermaschine (Excavateur) bei der Donauregulierung, 1870–1876 (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/474399/>) [Zugriff: 02.10.23]

5_k. k. Hof- und Staatsdruckerei Wien, Plan der Donau-Regulierung und des neuen Stadttheiles (Donaustadt), 1871 (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/426668/>) [Zugriff: 02.10.23]

6_Andreas Groll, 2., Nordbahnstraße 1 - Nordbahnhof - Außenansicht - Detail, 1866 (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/163841/>) [Zugriff: 24.10.23]

7_Stadt Wien, Stadtplan, 1887 (<https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>) [Zugriff: 25.10.23]

8-10_Stadt Wien, Orthofoto, 1986, 2014, 2022 (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>) [Zugriff: 25.10.23]

11_Markus Fattinger, Haupthof des ehemaligen Kulturzentrum Nordbahnhalle, 2017 (https://i2.wp.com/www.nordbahnhalle.org/wp-content/uploads/2017/12/NBH_Haupthof2_L94A0137B_markus_fattinger_architekturfotografie.jpg?ssl=1) [Zugriff: 26.10.23]

12_Martin Jordan, Nordbahnhofgelände, 2020 (https://www.meinbezirk.at/leopoldstadt/c-bauen/nordbahnhof-wien-ein-areal-im-wandel_a4043040#gallery=default&pid=23683644)

13_Karl Karger, Der Nordwestbahnhof in Wien, 1861 (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/485195/>) [Zugriff: 26.10.23]

14_Stadt Wien, Ausschnitt aus Stadtplan, 1887 (<https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>) [Zugriff: 26.10.23]

15-17_Stadt Wien, Orthofoto, 1986, 2014, 2022 (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>) [Zugriff: 26.10.23]

18_Wolfgang Thaler, Installation auf dem Nordwestbahnhofgelände, 2020 (<https://tracingspaces.net/aufundzu/ausstellung/>) [Zugriff: 26.10.23]

19_Franzi Kreis, Saisoneröffnung Brut Nordwest, 2021 (<https://brut-wien.at/de/Presse>) [Zugriff: 26.10.23]

20_Stadt Wien, Visualisierung Entwicklungsgebiet Nordbahnhof, 2015 (<https://socialhousing.wien.de/best-practice/stadtentwicklung-planen/projektentwicklungsgebiet-nordbahnhof#&gid=lightbox-group-955&pid=0>) [Zugriff: 26.10.23]

21_Stadt Wien, Visualisierung Entwicklungsgebiet Nordwestbahnhof, 2023 (<https://www.wien.gv.at/bilder/nordwestbahnhof2.jpg>) [Zugriff: 26.10.23]

(Falls nachfolgend nicht anders angegeben, sind die Abbildungen eigene Darstellungen. Grundlagen für Pläne und dreidimensionale Darstellungen sind Geodaten der MA 41, Einreichpläne der MA 37, sowie Publikation der MA 21)

2. FUHRPARK

1_ Stadt Wien, Grossgarage 20. Bezirk, Straßenreinigung, Kehrriechtabfuhr, Lastkraftwagen- und Sanitätsbetrieb der Gemeinde Wien, Direktion des Wiener städtischen Fuhrwerksbetriebs, Wien 1930, S. 13

2_Media Wien, Filmstill, Einst und jetzt: Müll, 1963 (<https://mediawien-film.at/film/260/>) [Zugriff: 14.11.23]

3 -8_ Stadt Wien, Bildcollage , Straßenreinigung, Kehrriechtabfuhr, Lastkraftwagen- und Sanitätsbetrieb der Gemeinde Wien, Direktion des Wiener städtischen Fuhrwerksbetriebs, Wien 1930

9-13_Media Wien, Filmstill, Einst und jetzt: Müll, 1963 (<https://mediawien-film.at/film/260/>) [Zugriff: 16.11.23]

15_Media Wien, Filmstill, Einst und jetzt: Müll, 1963 (<https://mediawien-film.at/film/260/>) [Zugriff: 16.11.23]

16-17_MA37, Planarchiv, Einreichpläne 1923, Überdachung Fuhrhof, Einreichpläne 1947, Garage Brigittenau

18-24_Media Wien ,Filmstills, Bau einer Garage in Wien 20. Bez., Landesbildstelle, (<https://mediawien-film.at/film/102/>) [Zugriff: 27.11.23]

25_ Stadt Wien, Orthofoto 1956, (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>) [Zugriff: 27.11.23]

26-30_MA 37, Planarchiv, Einreichpläne 1947, Garage Brigittenau, Grundstück LeystraÙe 87-93

31-Google Earth, 3D-Darstellung, Zwischenbrücken (<https://earth.google.com/web/@48.23420213,16.38467541,157.72301262a,1138.61115735d,35y,-8.24167613h,32.45884714t,0r>) [Zugriff: 07.12.23]

3. PROJEKT

Lukas Röthel, Pläne und Darstellungen

DANKE,

Gerhard Schnabl

Lothar Heinrich

David Wolfesberger

Michael Hochreiter

Matthias Holzner

Moritz Faustmann

Moritz Klein

Diana Latzko

Benjamin Softić

Ljuba Goger

Thomas Zaunfuchs

Marko Dumpelnik

Kurt Heidecker

Daniel Kientsch

Armin Steyrer

Florian Röthel

Bojan Ikić

meiner Großmutter Eleonore

meinem Vater Gernot

meiner Mutter Martina

meiner Luca

