

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



Urbanisierung Gredelj

Revitalisierung des verlassenen Industriegebiets Gredelj,
Zagreb



Ikić Ivana



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.



Master-/Diplomarbeit

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades eines
Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von

Markus Tomaselli

Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn.

E260

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Ivana Ikić

01300569

Wien am, 30.05.2022

Urbanisierung Gredelj

**Revitalisierung des verlassenen Industriegebiets Gredelj,
Zagreb**

Revitalization of the abandoned industrial Area Gredelj, Zagreb

Abstrakt

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Revitalisierung des verlassenen Industriegebietes Gredelj in Zagreb. Dabei stellt die optimale Integration des neu geschaffenen Viertels in die bestehende Stadt, einen zentralen Schwerpunkt dieser Ausarbeitung dar.

Das Gebiet Gredelj zählt zu einem von vielen Brownfield-Arealen entlang der Bahngleise, welche die Stadt zweiteilen. Zum einen erwachte die Idee der Urbanisierung des, zuvor in der Stadtplanung übersprungenen Areals durch den Beitritt Kroatiens in die EU und die damit verbundene Migration nach Zagreb. Zum anderen waren auch die Folgen des Erdbeben vom 22. März 2020 ausschlaggebend für diesen Gedanken.

Im Rahmen der Arbeit wird die Stadt Zagreb zunächst nach historischen und städtebaulichen Aspekten untersucht. In weiterer Folge wird das Industriegebiet nach seiner Entwicklung und dessen Zustand analysiert. Weiters werden Lösungen für die Entfernung von Barrieren gesucht, und der neue Stadtteil wird sanft in den Bestand integriert. Die erhaltenswerten Industriehallen bleiben erhalten und werden mit neuen Funktionen belebt. Die Bahngleise weichen, der neue Ort behält seine Identität, wird urbanisiert und entwickelt sich zu einem neuen belebten Zentrum.

Abstract

This thesis deals with the revitalization of the abandoned industrial area Gredelj in Zagreb. The optimal integration of the newly created district into the existing city is a central focus of this development.

The Gredelj area is one of many brownfield areas along the railway tracks that bisect the city. On the one hand, the idea of urbanization of the area, which had previously been skipped in urban planning, awoke through Croatia's accession to the EU and the associated migration to Zagreb. On the other hand, the consequences of the earthquake on March 22, 2020 were also decisive for this thought.

As part of the work, the city of Zagreb is first examined according to historical and urban planning aspects. Subsequently, the industrial area is analyzed according to its development and its condition. Furthermore, solutions for removing barriers are being sought, and the new district will be gently integrated into the existing building. The industrial halls, which are worth preserving, will be preserved and brought to life with new functions. The railway tracks disappear, the new place retains its identity, is urbanized and develops into a new lively center.

Abstrakt

Ovaj rad se bavi revitalizacijom napuštenog industrijskog područja Gredelj u Zagrebu. Optimalna integracija novonastale četvrti u postojeći grad središnji je fokus ovog rada.

Područje Gredelja jedno je od mnogih brownfield područja uz željezničku prugu koja dijeli grad na dva dijela. Ideja urbanizacije ovog prostora, koja je prije bila izostavljena u urabnističkom razvoju, probudila se ulaskom Hrvatske u EU i s tim povezanom migracijom u Zagreb. S druge strane, za ovu ideju presudne su bile i posljedice potresa 22. ožujka 2020. godine.

U sklopu rada najprije se grad Zagreb ispituje prema povijesnom i urbanističkom aspektu. Potom se industrijsko područje analizira prema njegovom razvoju i stanju. Nadalje, traže se rješenja za uklanjanje barijera, a nova četvrt će se nježno integrirati u postojeći grad. Industrijske zgrade, koje su vrijedne očuvanja, bit će oživljene s novim funkcijama. Željezničke pruge nestaju, novo mjesto zadržava svoj identitet, urbanizira se i razvija se u novo živo središte.

Einleitung	8	III Barrieren entfernen	63
I Kontext	11	die Idee	65
Zagreb	13	Ausgangslage	66
Morphologie	16	Ausführung	70
Geschichte	19	IV Integration	73
Städtebau	27	Prinzipien	77
II Analyse	33	Zonierung	81
Verortung	34	Höhenentwicklung	82
Umgebung	36	Funktionen	83
Entstehung	38	Konzept	84
Nutzungen & Grundeigentümer	40	Freiraum	88
Verkehr	42	Erdgeschossnutzungen	94
Masterplan	44	öffentlicher Verkehr	96
Bestandsanalyse	46	Aktivitäten	98
hinter der Fassade	52	Schaubilder	99
Projekte	56	V Quellen	101
Masterpläne und Studien	57	Bildverzeichnis	101
Cocnclusio	60	Literaturverzeichnis	103

Einleitung

„Što se tiče Gredelja (...) Gredelja nema“

„Was Gredelj angeht (...) Gredelj gibt es nicht.“¹

Früher war sie der Antrieb der Wirtschaft der Stadt, heute steht die verlassene und vergessene Eisenbahnfabrik „Janko Gredelj“ – als ein Zeichen von verlorenem Potenzial – Zentrum der europäischen Hauptstadt Zagreb. Sie veranschaulicht einen Fehler in der Stadtplanung. Es ist Eine von Vielen dieser Art. Einige stehen leer aufgrund von bürokratischen oder politischen Problemen, andere aufgrund von Finanzproblemen oder Korruption.

Gredelj und der ebenfalls verlassene Nachbar Paromlin – die Dampfmühle bilden das größte Brownfield-Areal der Stadt und zugleich das, historisch gesehen, Wichtigste der industriellen Architektur Zagrebs. Während Paromlin schon in den 1980er Jahren nach einem Feuer verlassen und der Devastation überlassen wurde, funktionierte Gredelj noch bis 2011 als Produktionsstätte.

Einige der Hallen, sowie Paromlin stehen unter Denkmalschutz. Dieser Bedarf jedoch einer neuen Evaluierung, da nach dem Erdbeben im Jahr 2020 die Konstruktion einiger Hallen beschädigt wurde. Dem Denkmalschutz ist es teilweise auch geschuldet, dass der Komplex nach so vielen Jahren leer steht. Das Vorgehen der Stadt bei solchen Fällen ist – so scheint es – etwas verfallen zu lassen, dann aufgrund der Einsturzgefahr einzäunen oder abreißen und hier und dort einen großen mit Asphalt belegten kostenpflichtigen Parkplätzen schaffen.

Nach dem Erdbeben wurde die Revitalisierung dieser verlassenen Orte wieder ein Thema. Dennoch, steht zwei Jahre danach, alles immer noch leer und verlassen.

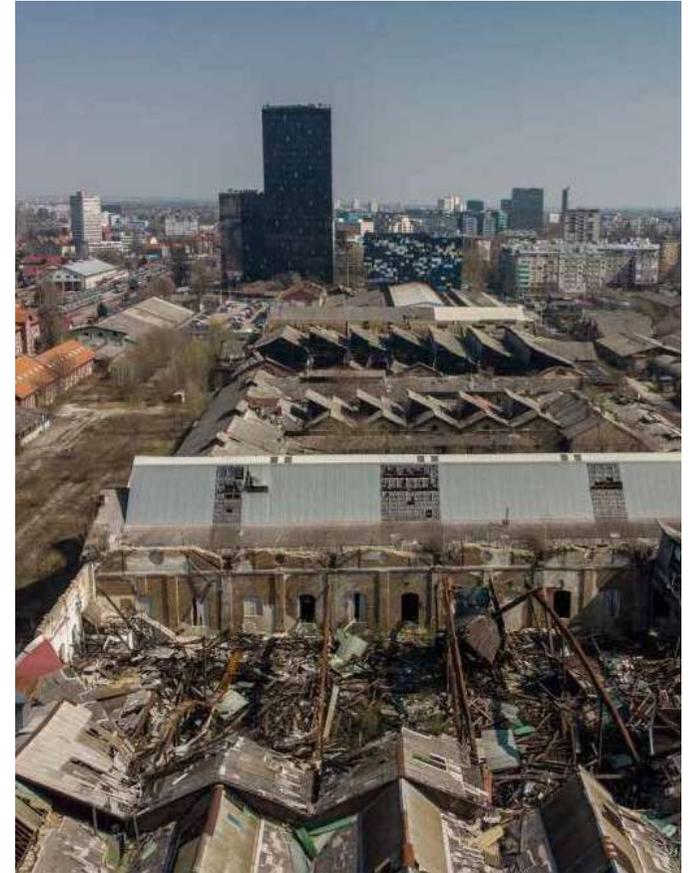


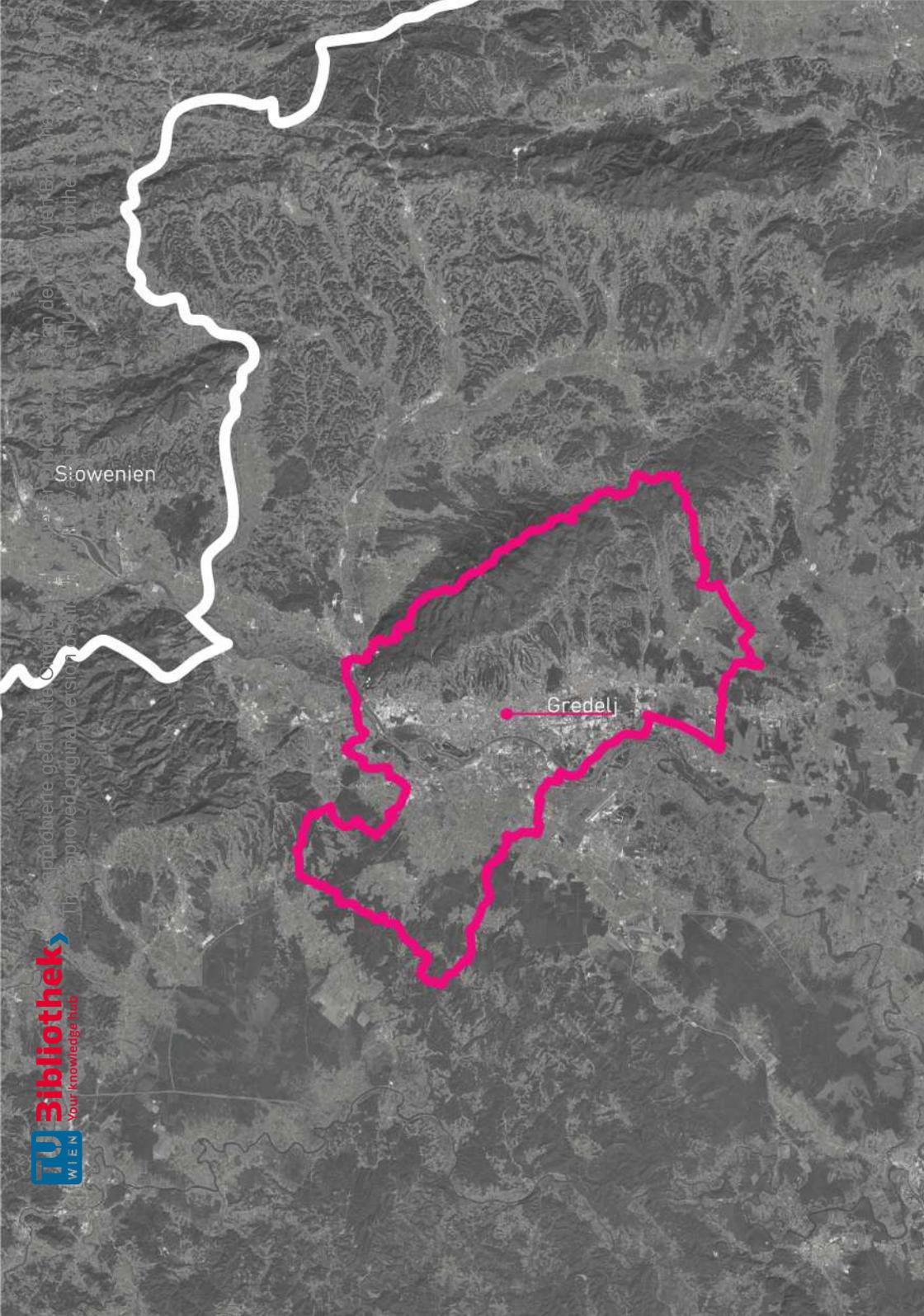
Abb.1- Zustand 2021





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.

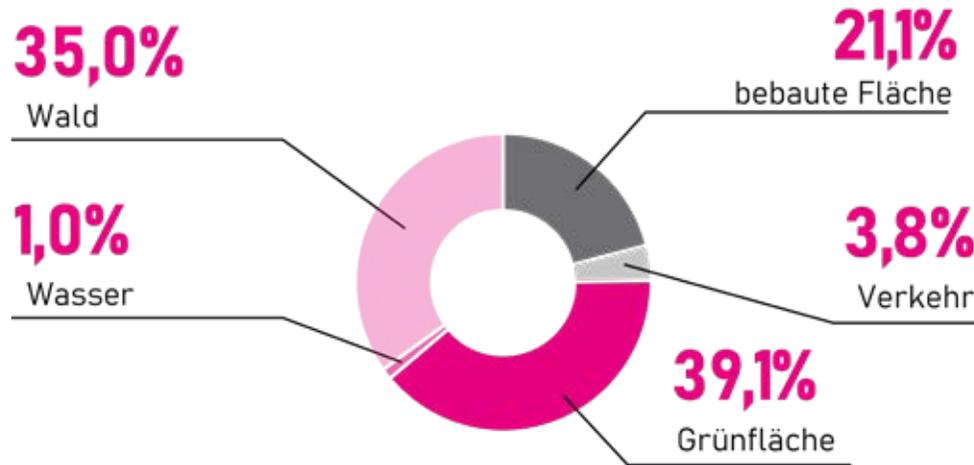
I Kontext



Um den Stadteil zur Gänze ausnutzen zu können, ist es notwendig, seine Lage, seine Umgebung und seine Geschichte zu erforschen. Nicht zu vergessen sind die Menschen die hier wohnen und wohnen werden. Ihre Bedürfnisse müssen beachtet werden um einen neuen Stadteil wachsen zu lassen.

Abb.3





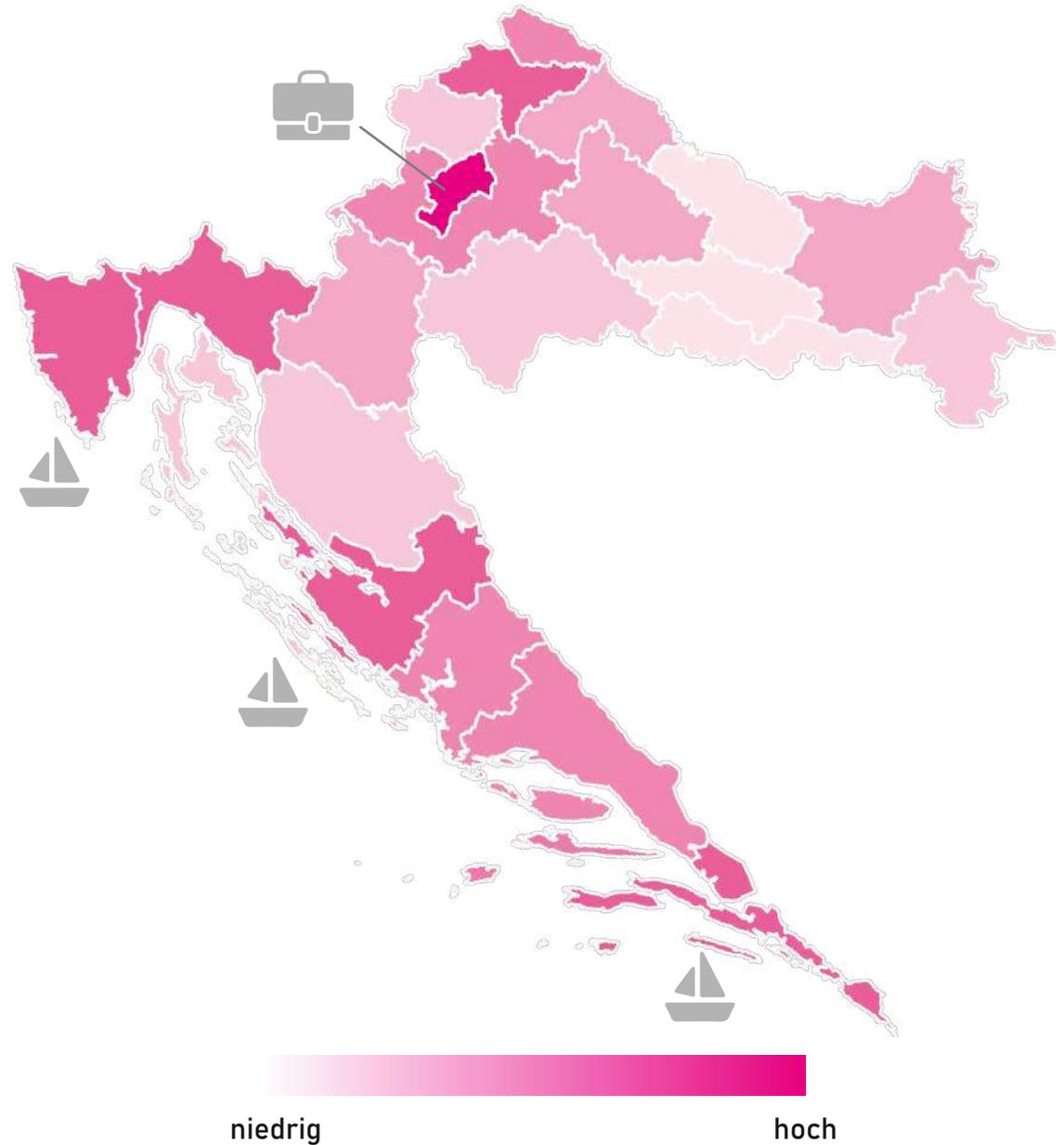
Zagreb

Zagreb ist die Hauptstadt Kroatiens und ist im nordwestlichen Teil des Landes situiert. Die Stadt befindet sich unter dem Medvednica Gebirgszug.

Mit 769 944 Einwohnern und einer Fläche von 641,24km² ist Zagreb mit großem Abstand die größte Stadt Kroatiens. Durch die weiten Grenzen der Stadt liegt der Anteil an Grün- und Waldflächen bei über 70%.

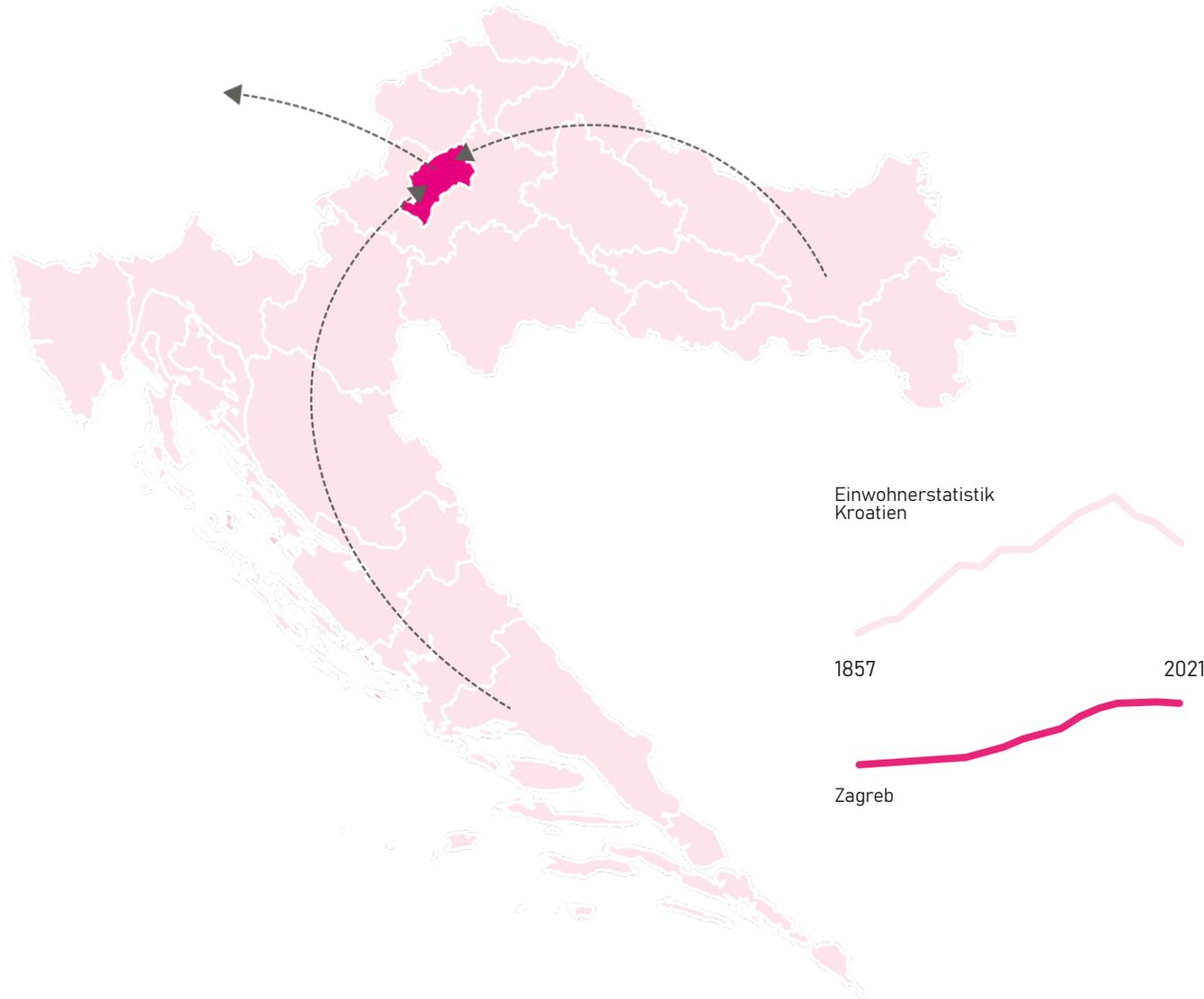
Bruttoinlandsprodukt

Zagreb erwirtschaftet das höchste Bruttoinlandsprodukt Kroatiens und macht über ein Drittel des gesamten BIP aus. Dahinter liegen die Küstengebiete, welche durch den Tourismus besonders im Sommer viel beitragen. Zagreb hat den Vorteil, gegenüber diesen, ganzjährig mehr Arbeitsplätze, anbieten zu können.



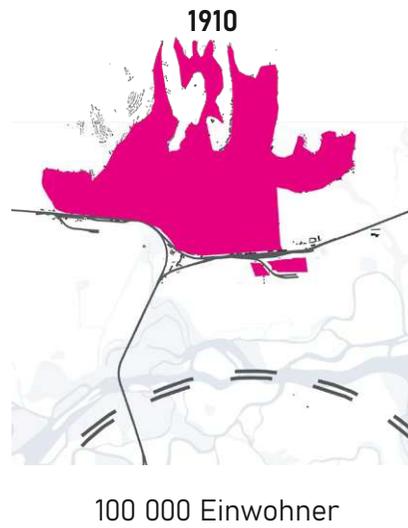
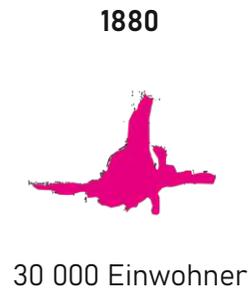
Statistik: <https://web.dzs.hr/>

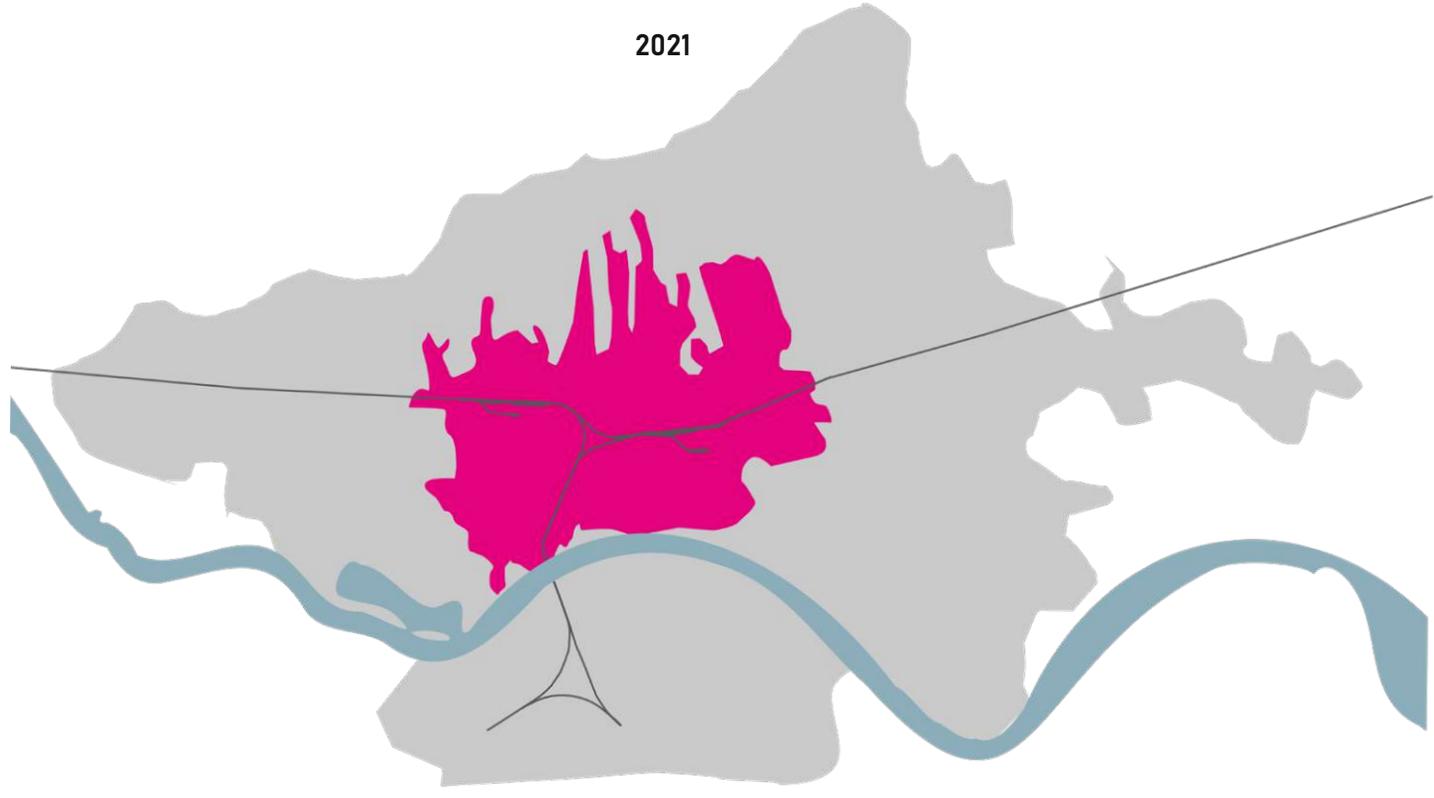
Migration



Die Migration nach Zagreb vom landwirtschaftlich geprägten Slawonien und dem vom Tourismus abhängigen Dalmatien steigt seit Jahrzehnten. Jedoch ist die Auswanderungsrate auch aus Zagreb in andere Länder seit dem EU-Beitritt Kroatiens angestiegen. So stagnieren die Einwohnerzahlen der Hauptstadt.

Morphologie





2021

769 944 Einwohner



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.



Als ein Teil der der österreichisch Ungarischen Monarchie, sowie der Republik Jugoslawien hatte Kroatien nie die Möglichkeit selber über sein Territorium zu herrschen. Wien, Budapest und Belgrad regierten und entschieden stets über ganz Kroatien.²

Abb.5 - Lokomotive am Hauptbahnhof -1934

Nach der Revolution im Jahr 1848 befindet sich die Monarchie Österreich - Ungarn in einem Umbruch. Während in den westlichen und nördlichen Ländern der Monarchie schon die Industrialisierung eingesetzt und der Kapitalismus sich entfaltet hat, sind die östlichen und südlichen Länder noch weit davon entfernt. Statt einem radikalen Umschwung verschmilzt in Kroatien das Traditionelle mit dem Modernen.³

Die Industrialisierung setzt in Kroatien erst ab ca. 1860 ein. Bis zu diesem Zeitpunkt wird in Kroatien zwar investiert, aber nur um den Boden und die Arbeitskraft auszunutzen, der Gewinn fließt in die anderen Länder. Zur Folge hatte dies, dass Kroatien keine Voraussetzungen für die Industrie hatte. Sowohl Slawonien als auch Kroatien hatten nur eine schwache Infrastruktur, der Feudalismus war noch immer vorhanden und es fehlte an Geldern und Subventionen. Außerdem war der Anteil der Ungebildeten (80%) sehr hoch.





Abb.6- Entwicklung des Bahnnetzes von 1862-1897

1850

Um die Güter schneller aus Kroatien in die anderen Länder zu transportieren, fing man im Jahr 1850 mit der Ausarbeitung eines Plans für den Schienenverkehr an. Hierbei kam es zu Interessenkonflikten zwischen Wien und Budapest. Während man in Wien für die Verbindung der Zugstrecke Wien-Triest mit Zagreb war, wollten die Ungarn eine Strecke von Budapest über Zagreb nach Rijeka. Am Ende der Verhandlungen stand fest, dass zunächst Wien mit Zagreb verbunden werden soll und später in der anderen Richtung über Slowenien mit Budapest. Im Jahr 1862 kam es zur Fertigstellung der Bahnlinie Wien-Zagreb. Als Hauptbahnhof diente der heutige Westbahnhof.

Seit dem 17. Jahrhundert siedelten sich die Manufakturen am Bach Medvescak an. Der Bahnverkehr hatte besonders großen Einfluss auf die Industrie.

1862



Abb.7- Paromlin 1914

Nach dem Ende des Feudalismus öffneten die ersten großen Fabriken in Zagreb, zum Beispiel eine Ziegelfabrik, Paromlin (1862) oder die Tabakfabrik (1869). Die meisten dieser Objekte wurden an der Eisenbahnstrecke gebaut.

1865

Da die Stadt immer mehr an Bedeutung, nicht nur für die kroatischen Länder gewann, wurde im Jahr 1865 der erste Regulierungsplan erlassen. Dieser sah den Bahn- und Flussverkehr als den Antrieb für den Handel und die ganze Wirtschaft. Dies wiederum war von wichtiger Bedeutung für die Entwicklung der Hauptstadt. In dem Plan waren keine gestalterischen Vorgaben vorhanden, vielmehr ging es hier darum, die Stadt zu regulieren und zu erweitern. Im Plan wurde unter anderem die Position des neuen Hauptbahnhofs festgelegt. Dieser sollte sich südlich vom Zentrum befinden und sich von der Petrinjska Ulica bis Savska Cesta, auf der Höhe der heutigen Gunduličeva Ulica, erstrecken. Ein Grüngürtel sollte die Stadt von dem industriellen Zentrum trennen. Hinter dem neuen Hauptbahnhof sollte sich die Industriezone und ein Flusshafen, welcher mit der Save verbunden werden sollte, befinden. Die Industriezone hätte aber so angelegt werden sollen, dass sie der weiteren Entwicklung der Stadt nicht schadet.

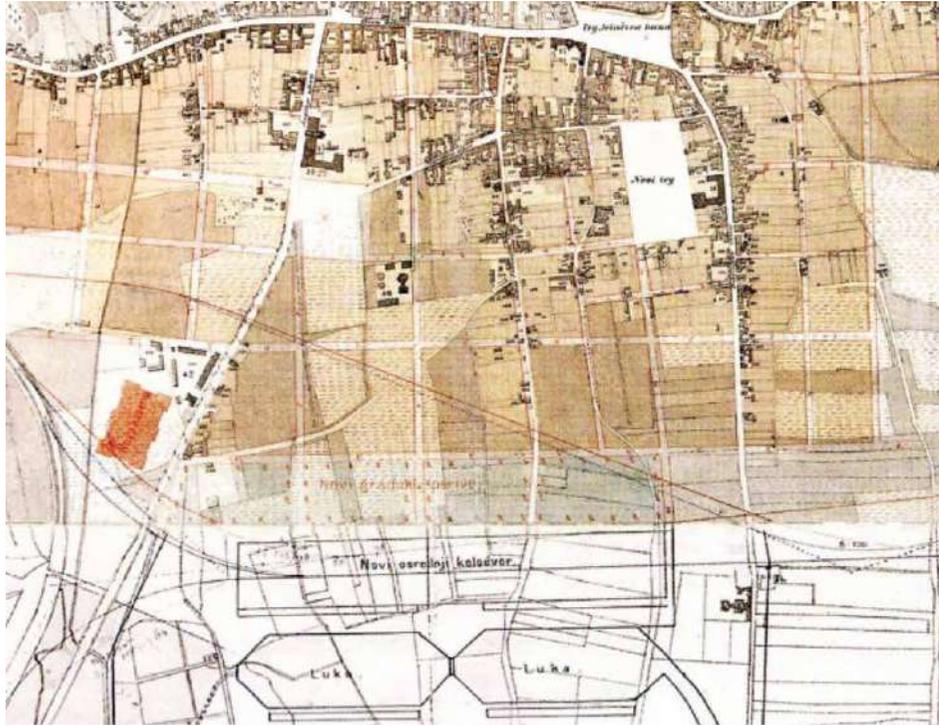


Abb.8 - Regulierungsplan von 1865



Abb.9 - Regulierungsplan von 1898

Die Stadterweiterung wurde mit einem Straßenraster geplant, welcher mit den vorhandenen Straßen verschmilzt.

Da die Stadt im Norden von Bergen beschränkt ist, sollte die weitere Entwicklung nach Osten und Westen erweitert werden. Zu der Zeit wurde dies schon stark kritisiert, da sich die Stadt somit nach Süden hin abgrenzt.

Um die Kommunikation zwischen der inneren Stadt und der Peripherie, welche sich doch auch schon in einen Vorort entwickelt hatte, jedoch durch die schon gebaute Eisenbahnstrecke von der Stadt getrennt war, zu gewährleisten, wurde ein neuer Stadtbebauungsplan in Auftrag gestellt.

1887-89

Anders als bei der ersten Stadtregulierung, wurde hier auch der Teil südlich der Schienen geplant. Diese waren zu diesem Zeitpunkt schon im Betrieb.

Die Stadt wurde in drei Teile geteilt: der erste Teil ist die innere Stadt (Kaptol, Gradec, Donji Grad), der zweite Teil ist das industrielle Zentrum und der dritte Teil ist auf den Bergen.

Der "neue Bahnhof der ungarischen Bahn" wurde zwischen der Preradoviceva Ulica und dem Bach Medvescak geplant, wobei das Empfangsgebäude zwischen der Preradoviceva und Petrinjska Ulica stehen sollte. Die Position wurde bewusst so gewählt, dass der Bahnhof als repräsentatives Gebäude die Front für die drei Plätze Zrinjevac-, Strossmayer- und Tomislavplatz bildet. Der Bahnhof wird im Jahr 1892 fertiggestellt.³

1890/91

Die Idee des Grüngürtels als Pufferzone wurde verworfen. Stattdessen wurde 1891 ein botanischer Garten errichtet, dessen Fläche ungefähr ein Drittel des angedachten Grüngürtels beträgt.

Schon im Jahr 1890 warnte der Stadtrat, dass man durch diesen Plan den Stadtregulierungsplan von 1865 ignoriert und dies zur stärkeren Abgrenzung und Teilung der Stadt führt.⁴



Abb.10 - Fußgängerbrücke über die Gleise - Trnjanska Cesta

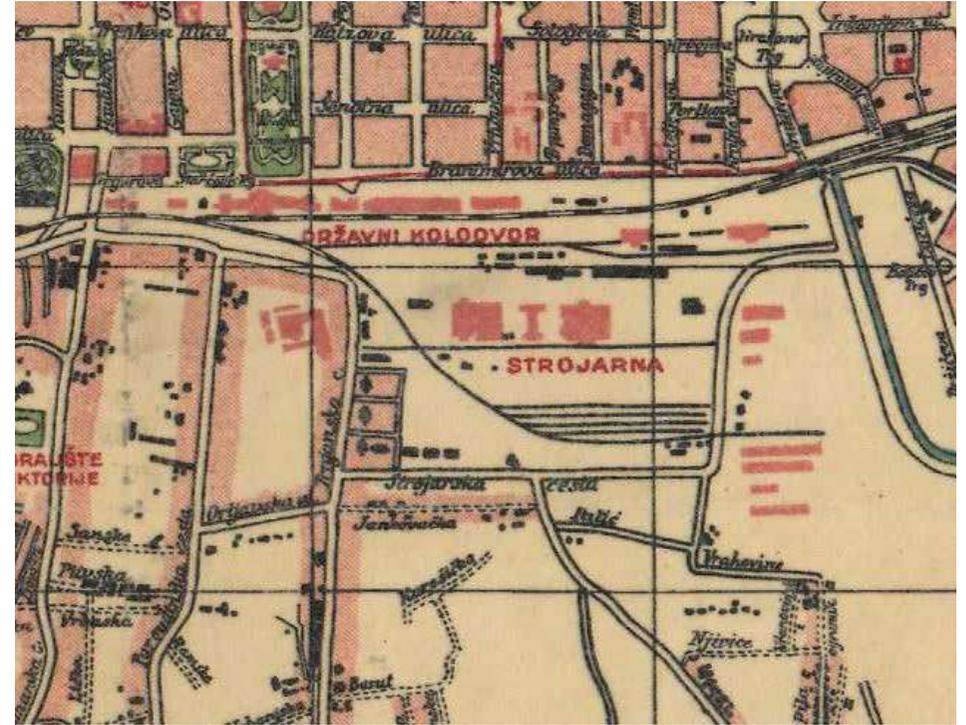


Abb.11 - Stadtplan 1935 - Strojarna = Gredelj

1907

Nachdem der Hauptbahnhof im Jahr 1892 feierlich eröffnet wurde und 1894 die Werkstätte der ungarischen Bahn den Betrieb aufnahm, wollten die Bürger eine Brücke in der Preradoviceva Ulica, da diese für mehrere Stunden am Tag durch Rampen geschlossen war. Dieser Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt, da er ästhetisch nicht ausführbar wäre. Stattdessen schlug Milan Lenuci vor, die Eisenbahn aus dem Zentrum zu verbannen. Es sollte südlich der Save ein Rangier- und Güterbahnhof, sowie eine neue Industriezone im Osten der Stadt errichtet werden sollen.

Dieser Plan wurde von Budapest und Wien verworfen. Um das Problem der Eisenbahn zu beheben, wurde ein Rangierbahnhof gebaut, der Hauptbahnhof erweitert, die Unterführungen gebaut und Schienen erhöht.

1936

Im Jahr 1936 wurde der General-Regulierungsplan der Stadt Zagreb veröffentlicht. Hierbei wurde Trnje als neues Zentrum gesehen, wobei die industriellen Funktionen in öffentliche Plätze und Grünflächen umgenutzt werden sollen. Die Kommunikation der zwei getrennten Stadteile sollte durch die Erhöhung der Schienen, Unterführungen und Brücken erfolgen. Der Gütertransport sollte zur Gänze aus der Stadt verbannt werden und auf die südöstliche Eisenbahnstrecke verlegt werden.

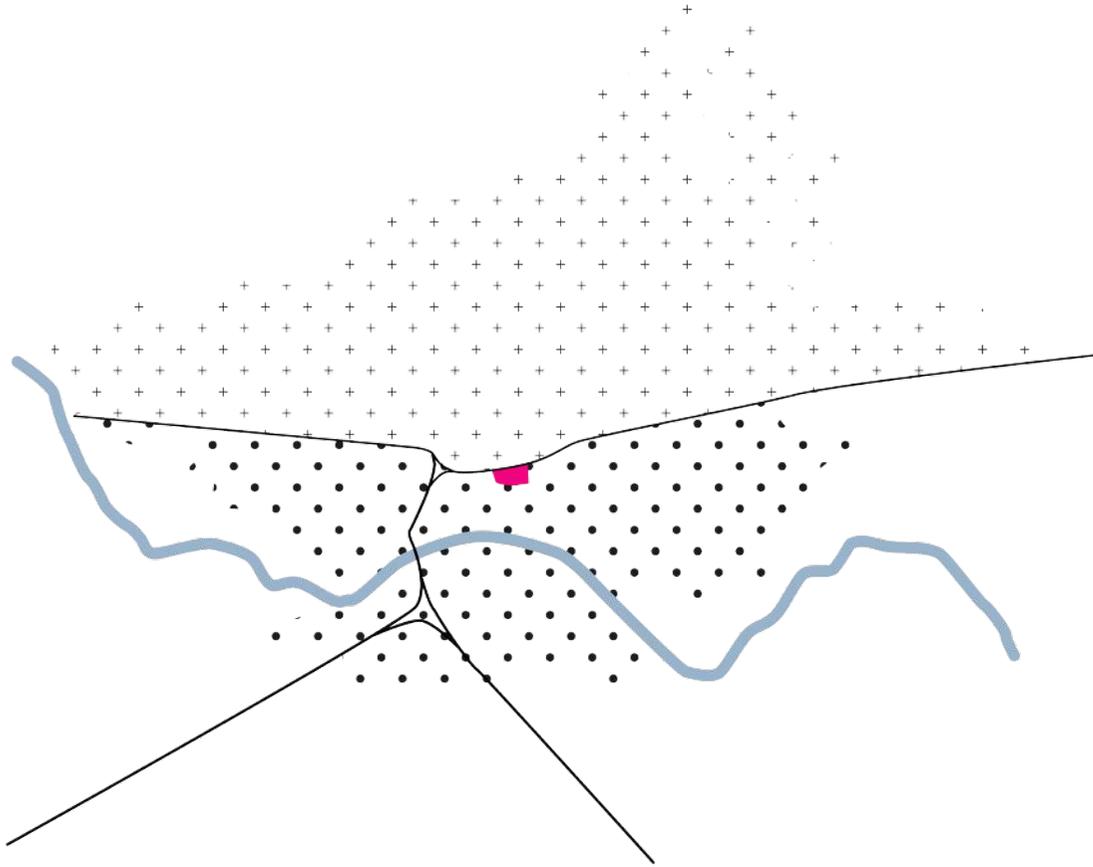
In den nächsten Jahren wurden Brücken und Unterführungen gebaut.

In diesem Plan wurde die Werkstatt der ungarischen Bahnen begrenzt. Sie durfte sich nicht ausweiten und sollte sich in den nächsten zehn Jahren in den Süden der Stadt absetzen.⁵

Die Verlagerung der Werkstätte wurde bedingt durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges nicht umgesetzt. Erst im Jahr 2011 siedelte die Werkstatt, zu dieser Zeit die Firma Gredelj, nach Vukomerc.



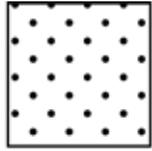
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



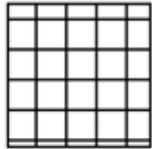
Städtebau

Durch die geschichtliche Entwicklung der Stadt und der Bahnstrecke wird die Stadt in zwei Teile geteilt. Der nördliche Teil besteht aus dem mittelalterlichen Stadtkern und der Blockrandbebauung. Diese entstanden bis in die 1930er Jahre. Während und nach den Kriegsjahren entwickelte sich der südliche Teil bis zur Save. Modernistische Gebäude und Gebäudekomplexe stehen hier neben Einfamilienhäusern. Die Stadt hat eine dominante Nord-Süd-Achse, welche sich vom Park Zrinjevac bis Novi Zagreb erstreckt. Diese wird im Bereich des verlassenen Industriegebiets Gredelj unterbrochen.





Podsljeme
Gegend unter Sljeme
verschmolzene Dörfer
wilde Bebauung



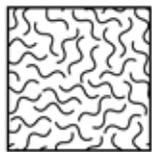
Zentrum/Donji Grad
Blockrandbebauung
große Parkanlagen



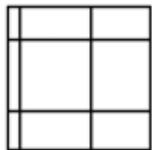
Industriezone um die Gleise
viele inaktive Industriezonen - Brownfields



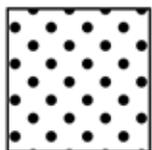
Sprung in der Stadtplanung
vereinzelte Projekte ohne übergeordnete
Planung neben Einfamilienhäusern



Grünzug um den Fluss Sava
Platz für Rekreation
Brownfields



Novi Zagreb
viele große Wohnbauprojekte mit überge-
ordneter Planung
wenige öffentliche Freizeitangebote



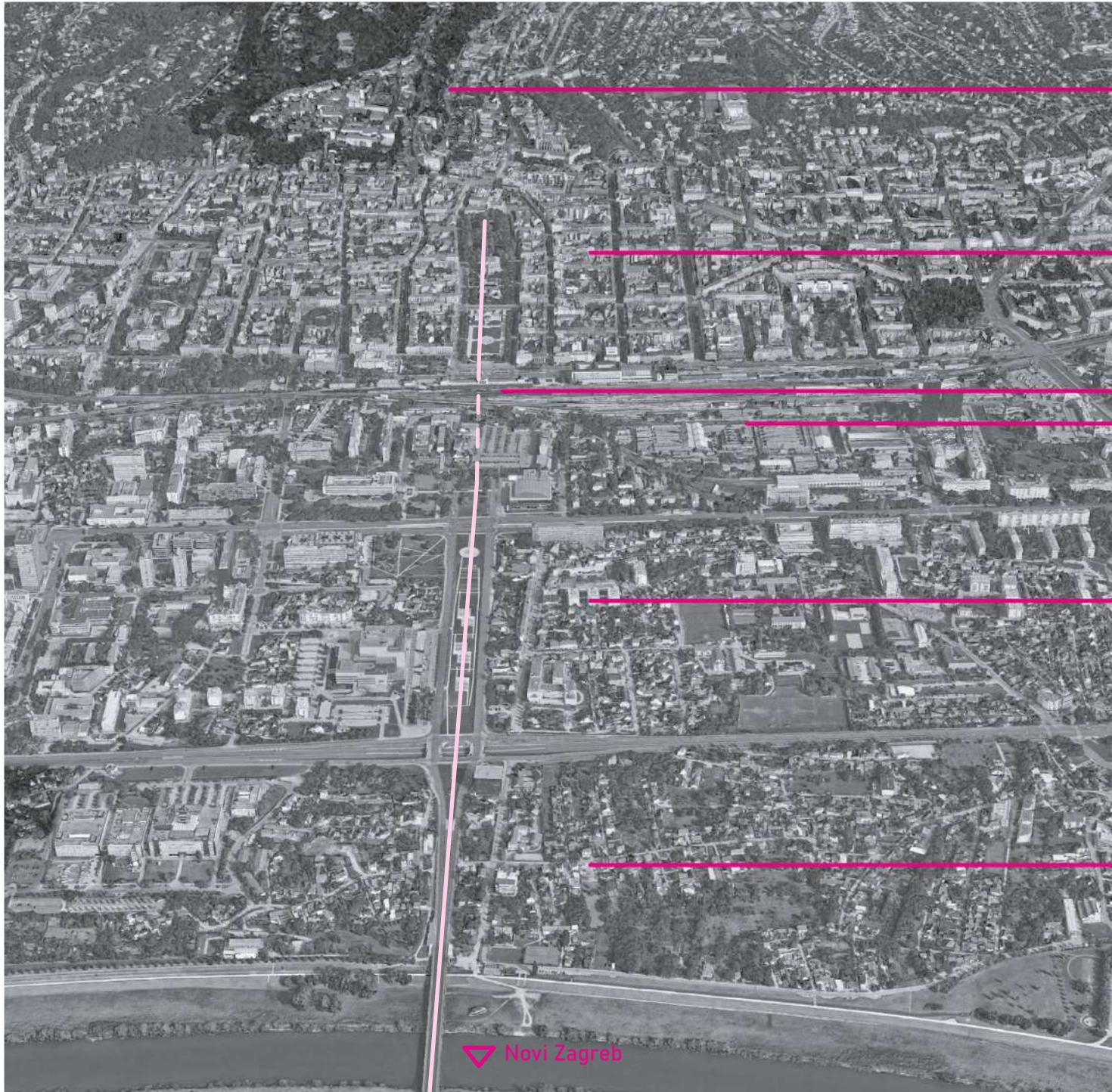
Peripherie
Dörfer wurden der Stadt zugeschrieben

- — — — Hauptverkehrsadern
- — — — Anfang der Süd-Nord-Achse
- Bahngleise

In den 1950er Jahren passiert einer der größten Fehler des Städtebaus in Zagreb. Die Messe wird südlich der Save verlegt. Dadurch entsteht ein großer Sprung in der Stadtplanung. Diese Fläche wird nach und nach mit wilder Bebauung befüllt. Zudem siedeln sich um die Gleise viele Industriegebiete an, welche nun leer stehen. Dieses ganze Gebiet ist die größte Problemzone Zagrebs.



Jede ökonomische, soziale oder auch politische Veränderung in Zagreb hat ihre Spuren hinterlassen. Die Stadt wird von einem Patchwork mit widersprüchlichen Typologien gekennzeichnet, da jede Idee zur Stadterweiterung nach Süden eine unterschiedliche politische und wirtschaftliche Motivation hatte.



○ mittelalterlicher Kern

○ Blockrandbebauung

○ Hauptbahnhof

○ Gredelj

○ Modernismus
Sozialismus

○ informelle und
postsozialistische
Siedlungen

▽ Novi Zagreb

Abb.12



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.

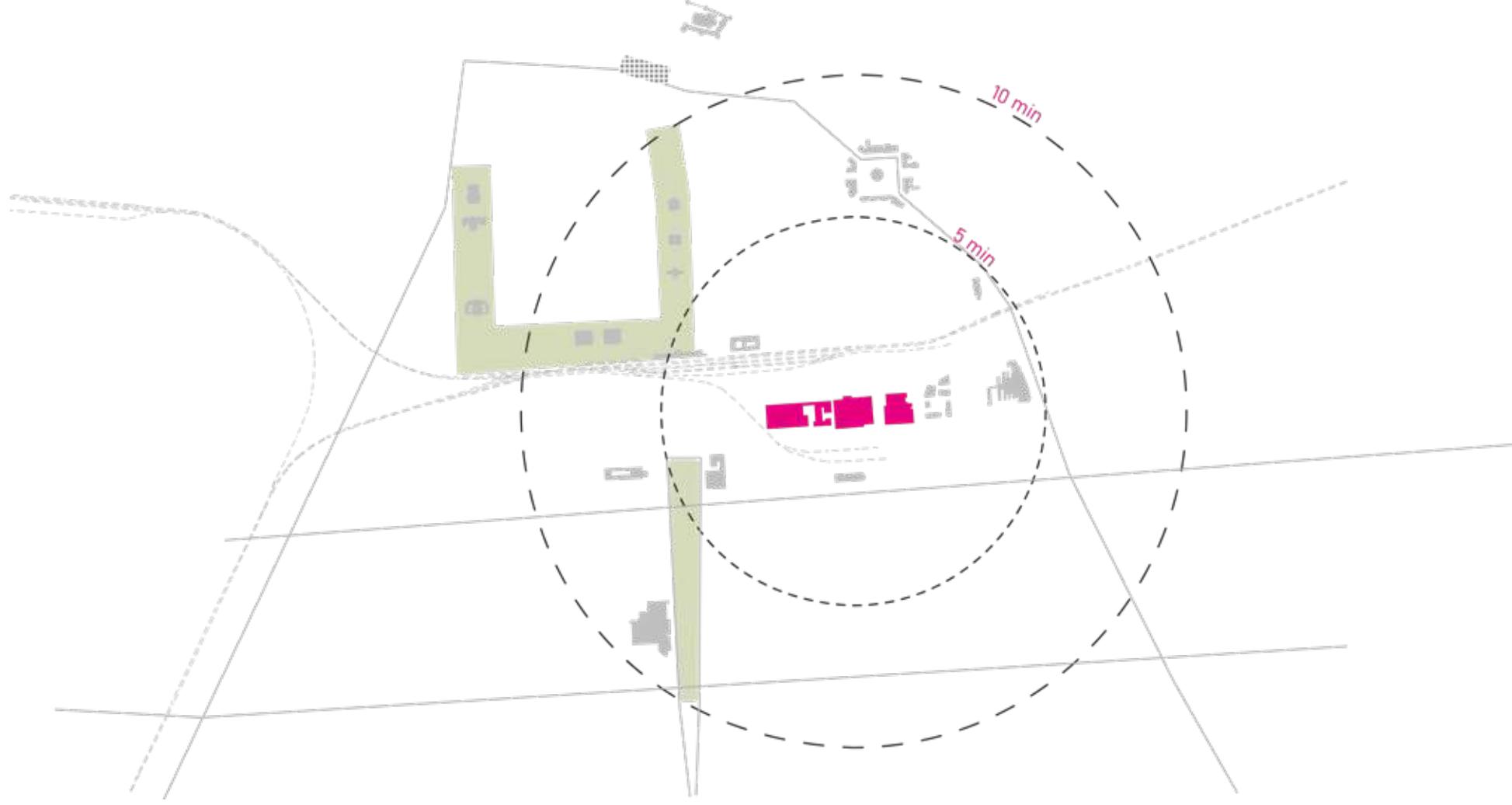


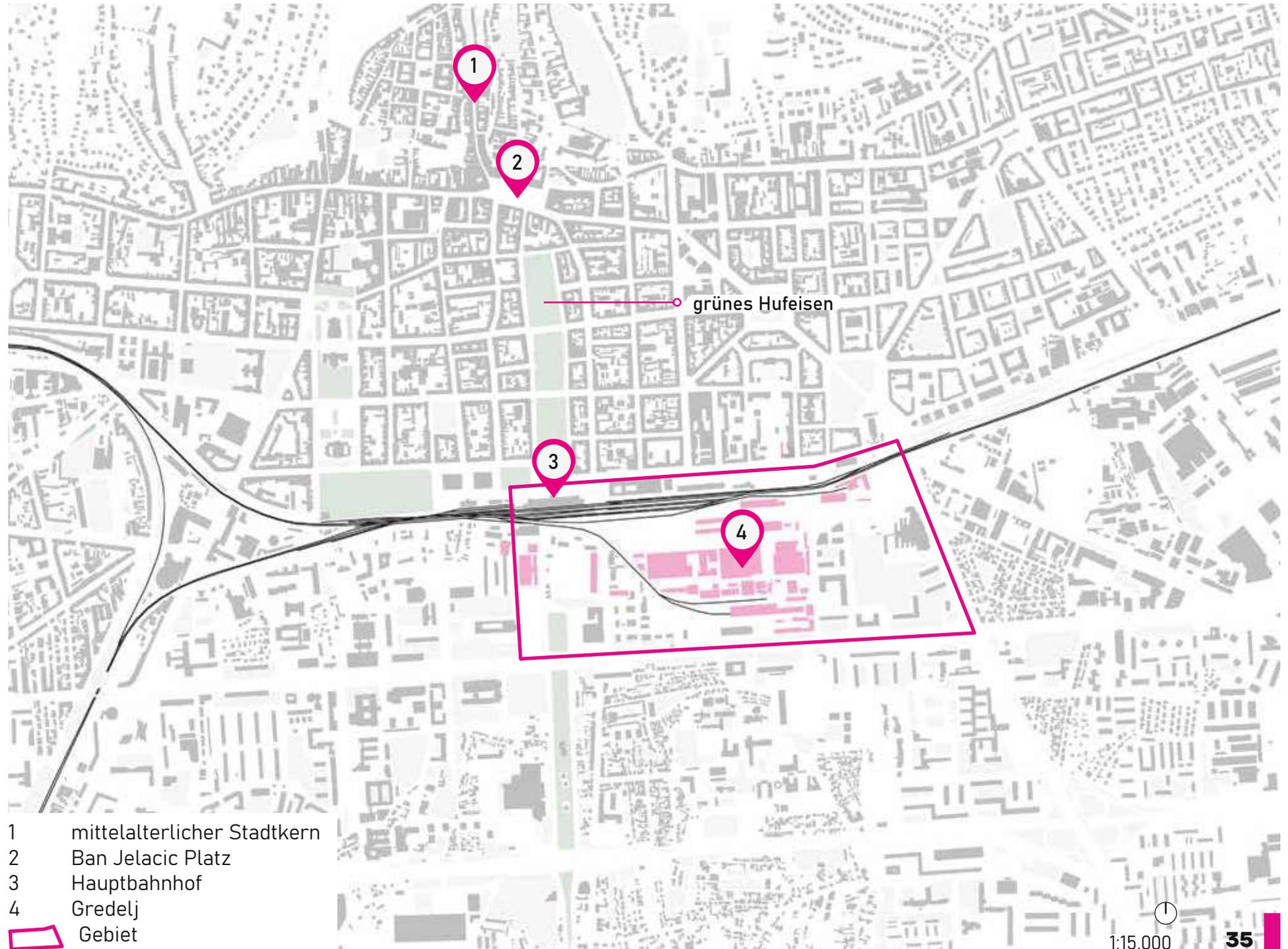
II Analyse

Die Ruine steht seit dem Umzug der Firma Gredelj 2011 leer. Nach den Erdbeben im Jahr 2020 und 2021 sind einige Hallen in einem schlechten Zustand. Vor dem Eingang auf das Areal sitzt ein Wachmann, der einem nur das Parken des Autos auf dem neuen Parkplatz erlaubt. Das Betreten ist strengstens verboten.

Abb.13 - Collage eingestürztes Dach

Verortung





Umgebung

Die Grenzen der Analyse und Ausarbeitung gehen über die Grenzen der Werkstätte hinaus und wurden so gewählt, dass sich das Gebiet vollständig mit seiner Umgebung verbinden kann.

Die Grenzen reichen von Westen nach Osten, von der Paromlinska bis zur Avenija Marina Drzica und vom Norden nach Süden, von der Branimirova bis zur Vukovarska. Das Gebiet hat eine Fläche von rund 70 Hektar.



Gredelj

- 1 Hauptbahnhof
- 2 Post
- 3 Busbahnhof
- 4 Justizministerium
- 5 Arbeitersiedlung
- 6 Konzerthalle Lisinski
- 7 Rathaus
- 8 Zagrebacka Banka
- 9 Diskontni Trg
- 10 Paromlin
- 11 Parkplatz





Abb.14

Entstehung

Nach dem Bau des Hauptbahnhofs wird hinter ihm 1894 die Hauptwerkstätte eröffnet. In den Anfängen besteht sie aus drei größeren Hallen (Werkstätten für Lokomotiven- und Waggonausstattung und Schmiedewerkstatt), sowie kleineren Servicehallen, Wegen und Schienen. Es wird auch eine Fußgängerbrücke gebaut. Im Westen sieht man den Beginn der Arbeitersiedlung.

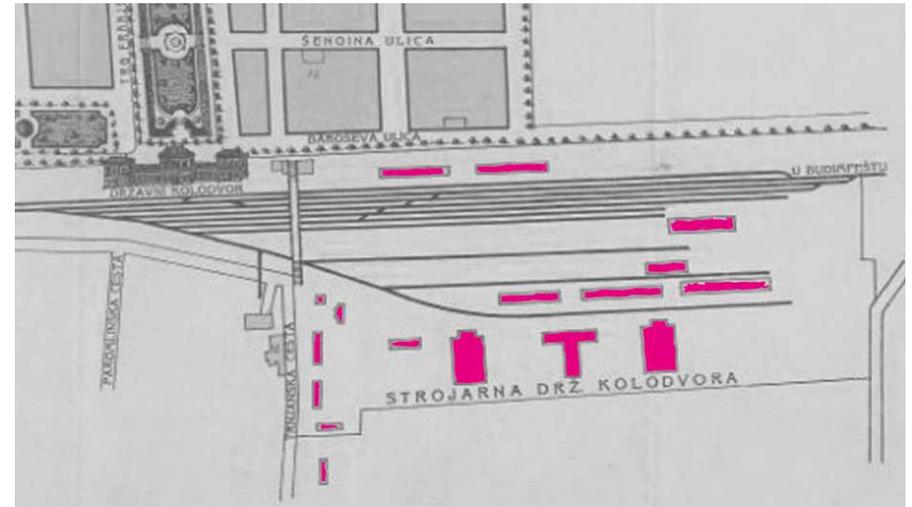


Abb.15 - 1911

In den nächsten Jahren kommt es zur Erweiterung der Werkstätte und des Schienennetzes. Die Arbeitersiedlung bekommt eine Ambulanz, Kindergärten und Kiosks. Besonders die Nebengebäude der Werkstätte werden ohne Berücksichtigung des Regulationsplans oder den Straßenachsen des Donji Grad gebaut.



Abb.16 - 1921



Abb.17 - 1995



Abb.18 - 2022

Ab den 1920er Jahre wird im Komplex ohne jegliche Beachtung der Regulations- und Generalplänen gebaut und abgerissen. In diesen Jahren wächst der Komplex noch nah an die umgebenden Straßen. Die Areale daneben, werden jedoch nach Plan bebaut. In den 1970er Jahren werden Teile der Fabrik umgesiedelt und die Devastation beginnt. ⁶

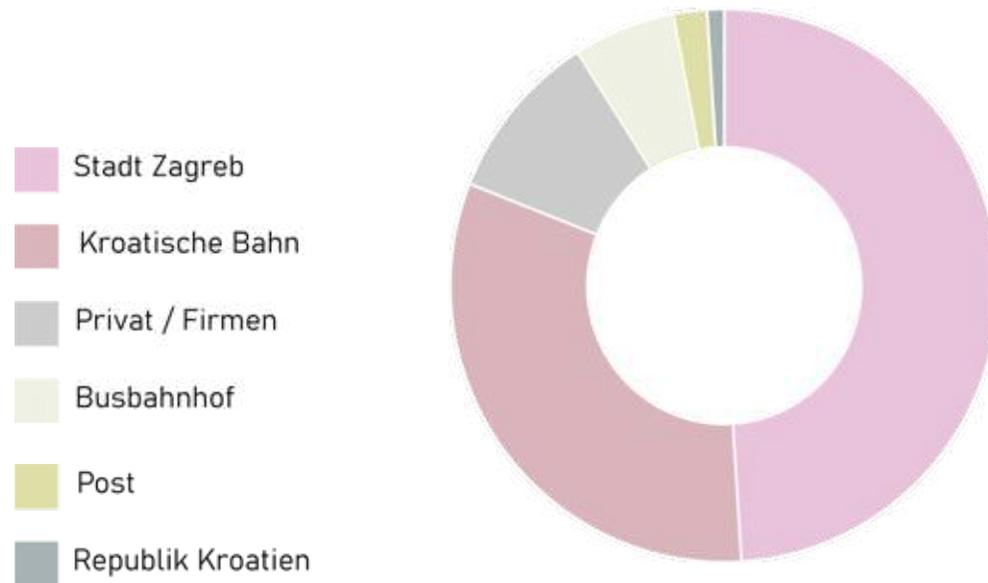
2011 kommt es zur kompletten Übersiedlung der Fabrik. Es werden keine Hallen mehr gebaut, aber auch nicht abgerissen. Die Fabrik verteilt sich auf dem 15 Hektar großen Areal. In der Mitte stehen die historischen großen Hallen mit dazugebauten Nebengebäuden. Während im Norden lange Strukturen entlang der Gleise überwiegen, sind im Süden kleinere nicht zusammenhängende Gebäude sichtbar.

Nutzungen und Grundstückseigentümer



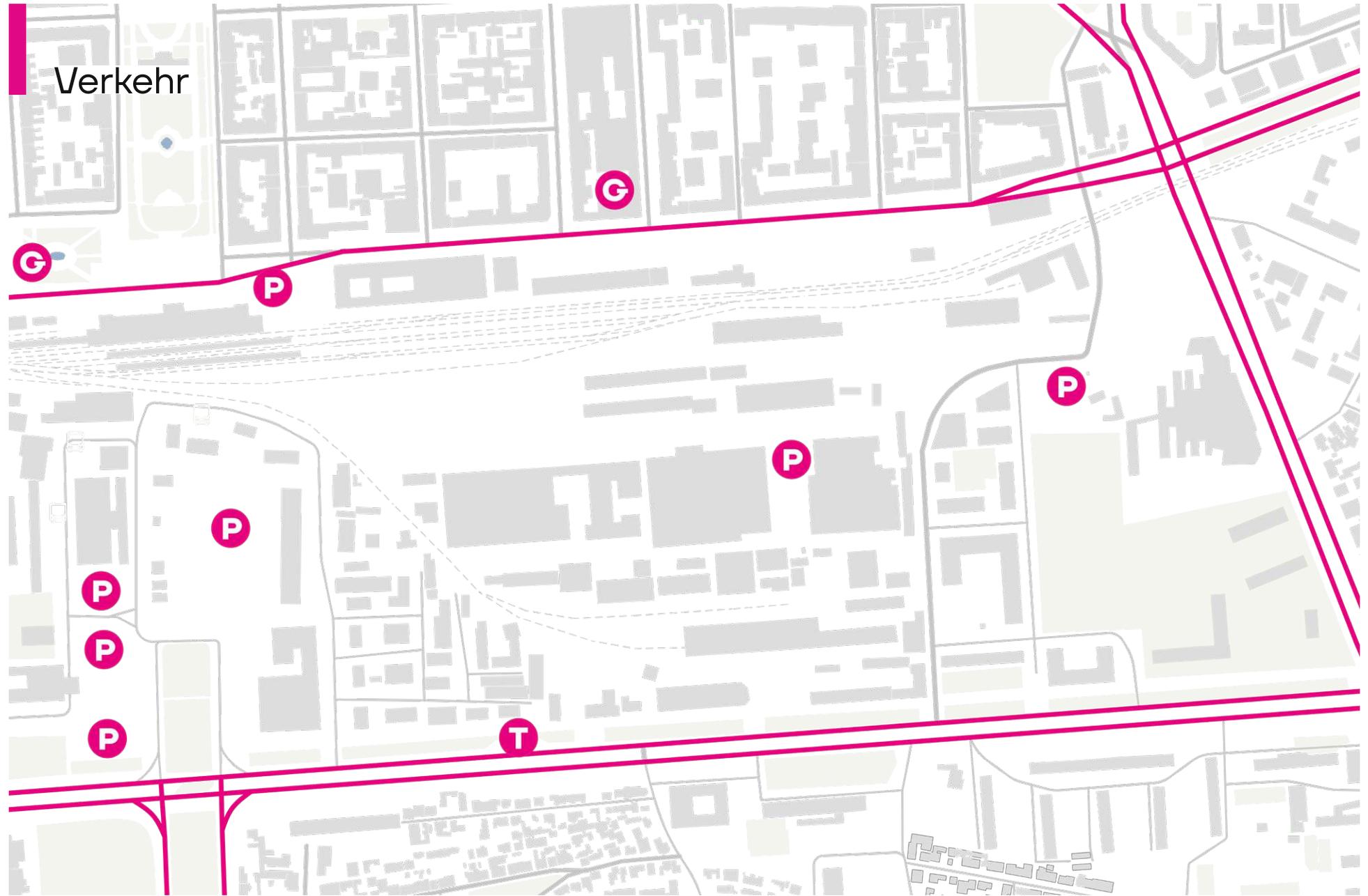
40

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  kroatische Bahn |  öffentliche Gebäude/Freizeit |  ungenutzt |  int. Busbahnhof |
|  Mischnutzung/Wohnen |  Handel/Büro/Gewerbe |  Parkplatz |  Grünflächen |

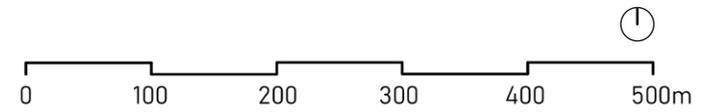


Ein Vorteil des Gebiets liegt darin, dass ein großer Teil im städtischen Besitz ist. Rund 50% gehört der Stadt Zagreb und 32% ist im Besitz der Kroatischen Bahn. Nur rund 1% ist im Privatbesitz.

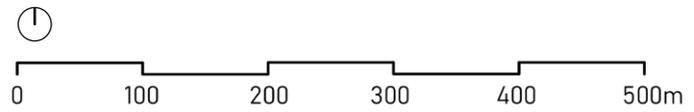
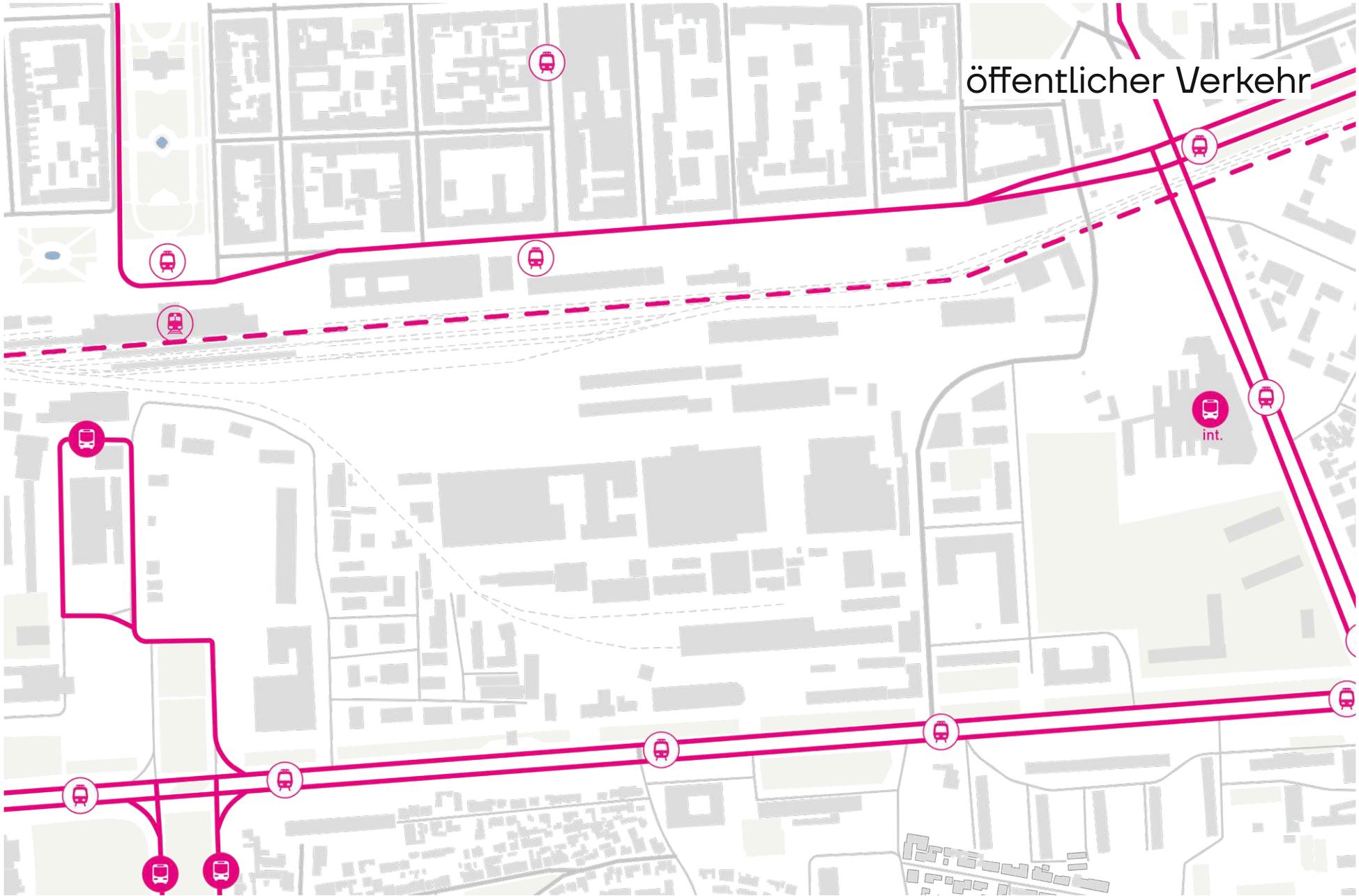
Verkehr



- P** Parkplatz
- G** Garage
- T** Tankstelle



öffentlicher Verkehr



- Hauptbahnhof 
- Straßenbahnstation 
- Busstation 
- internationaler Busterminal 

Masterplan

Im Masterplan von Zagreb werden die städtischen Regeln beschrieben. Die Zonen Gredelj und Paromlin, sowie die Bahntrasse sind als städtisches Projekt gekennzeichnet. Sie haben die Kategorie M2 - Mischnutzung - überwiegend geschäftlich. Gredelj und Paromlin haben zusätzlich die Kennzeichnung 2.9 und die Bahntrasse 2.10.

Der Plan umfasst in diesem Gebiet eine Stadterneuerung und Fertigstellung durch Rekonstruktion und Neubau mit folgenden Anforderungen:

- Ersatz von baufälligen Gebäuden
- Möglichkeit mehr als neun Stockwerke zu bauen, mit der Bedingung die Identität zu bewahren.
- maximale Höhe von 100 Metern
- Fußgängerwege, Sehenswürdigkeiten, Freiraumaktivitäten müssen geplant werden.
- Bau in offener, halboffener und geschlossener Bauweise.
- Ausbau der einzelnen Baufelder von 50% - bei städtischen Projekten bis 90%.

Kategorie M2 -Mischnutzung:

geschäftliche Nutzung: 51-54%

- Büros, Verwaltung, Geschäfte, Restaurants
- akzentuale höhere Bauten möglich

Kultur und Freiraum 15%

- Grünstreifen mit öffentlichen und kulturellen Funktionen
- Im Grünstreifen integrierte Parks, Spielplätze, Plätze, Fußgängerwege
- Kultur- und Bildungseinrichtungen.
- Multifunktionaler Platz

Wohnen 30-34%

- neue Wohnbauten
- Renovierung der Arbeitersiedlung

Kategorie K1 - geschäftliche Nutzung

- Erhaltung des Justizministeriums an der Ulica grada Vukovara
- Büros, Verwaltung, Geschäfte, Restaurants
-

Kategorie Z4 - öffentlicher Grünraum - „Themenpark“

Kategorie IS - Infrastruktur

Kategorie D7 - Kultur ⁷

Bestandsanalyse



Abb. 20 - Satellitenbild





Abb. 21 - 1 Hauptbahnhof



Abb. 22 - 2 Post & Holocaust Denkmal



Abb. 23 - 4 Nebengebäude



Abb. 24 - 5 Halle



Abb. 25 - 3 VMD Gebäude & Wasserturm



Abb. 26 - 6 Zugang



Abb. 27 - 7 Fassade



Abb. 28 - 10 Paromlin Parkplatz



Abb. 29 - 8 Zugang



Abb. 30 - 9 Paromlin & Eventhalle



Abb. 31 - 11 Diskontni Trg



Abb. 32 - 12 Bank



Abb. 33 - 13 Konzerthalle Lisinski



Abb. 34 - 14 Arbeitersiedlung



Abb. 35 - 15 Justizministerium



Abb. 36 - 16 Grafitti Wand



Abb. 37 - 17 internationaler Busterminal



Abb. 38 - A Collage eingestürztes Dach



Abb. 39 - 18 Denkmal auf der Nord-Süd-Achse



Abb. 40 - 19 Hauptbahnhof innen

hinter der Fassade

Exkurs - Literatur

„O malograđanskoj ljubavi spram hrvatstva“ - Miroslav Krleza, 1926

Uputite se, molim vas, budite ljubazni, sa mnom na terasu zagrebačkog Esplanade-hotela(...) Tamo perspektiva na grad Agram, parkovi, asfalt, policija s engleskim kacigama, psi sa brnjicom! Dobro! (...) uz skupe engleske i talijanske marke automobila, čovjek bi mislio da je doista u "Evropi". To je ta Evropa, o kojoj piše malograđanska štampa da je velegradska i zapadnjačka, zagrebačka Evropa. **Međutim, sve to samo je esplanadska kulisa.** Dođite, molim vas, sa mnom prijeko na drugu stranu kolodvora, iza Podvošnjaka, ni dvjesto metara od gradskog centra, slika je zakulisno kobna, kao što je sve fatalno što je zakulisno: trnjanske petrolejke, blato do gležnja, prizemnice s trulim tarabama, seoske bašte (...) kudravi psi bez marke, krave na melankoličnom povratku iz Vrbika, u predvečerje, selendra bez građevnoga reda, bez plana, sve gnjile kolibe s vlažnom horizontalom vodene razine od posljednje katastrofalne poplave koja se tu javlja s matematskom neizbježnošću; sezonski pravilno dvaput, svakoga proljeća i svake jeseni, već kako padaju kiše oko Rjavine i Mezaklje na Feldesu. Patke po barama, otvorene toalete, malarija, tifus i sedam hiljada drugih bolesti, kao sudbina felaha u nilskoj Delti, **sve sivo, sve bolesno, sve beznadno, sve antipatično, sve balkanska tužna provincija, gdje ljudi stanuju na smeću, gdje ljudi krepavaju kao pacovi, gdje slabokrvna djeca crkavaju od gladi i gdje se uopće krepava više nego živi u ljudskom smislu.**⁸

„von der kleinbürgerlichen Liebe zum Kroatentum“ - Miroslav Krleza, 1926

Miroslav Krleza beschreibt in seinem Text den Unterschied zwischen dem „europäischen Zagreb“ und dem Zagreb hinter dieser Kulisse.

Er beschreibt den Blick auf Zagreb von einer Terasse vom Hotel Esplanade auf die Parkanlagen, Arkaden, Eis essende, spazierende Menschen, Asphalt, italienische und englische Automobile und meint: **„Doch das ist alles nur die esplanadische Kulisse“**

Er bittet die Leser, sich auf eine Reise hinter den Bahnhof mit ihm zu begeben. Dort erwarten einen, „Petroleumlampen, Schlamm bis zu den Knöcheln, Häuschen mit morschen Zäunen, dorfähnliche Gärten,...“ Er erwähnt auch Hütten, welche wegen den alljährlichen Überschwemmungen schon morsch sind. „Enten in den Pfützen, offene Toaletten, Malaria, Tifus und siebentausend andere Krankheiten...“

„alles grau, alles krank, alles hoffnungslos, alles antipatisch, alles traurige balkanische Provinz, wo Menschen auf dem Müll wohnen, wo Menschen wie Ratten sterben, wo anämische Kinder hungern und wo man eigentlich mehr am sterben ist, als man lebt - im menschlichen Sinne.“⁹

Heute ist die Situation nicht viel anders. Auf der einen Seite sieht man große Parkanlagen, prachtvolle Gebäude, Spaziergänger, Touristen. Es werden verschiedene saisonabhängige Veranstaltungen großräumig in Donji und Gornji Grad verteilt. Der Stopp - der Bahnhof und die Schienen. Dahinter - verlassene Hallen und Gebäude, Gestank, Nadeln.

Noch immer kommt man durch eine Unterführung auf die andere, die graue Seite. Hier möchte man sich nicht lange aufhalten. Aber dennoch leben Menschen hier. Teilweise in maroden Häusern, teilweise in den Gebäuden der früheren Arbeitersiedlung, teilweise in Wohnungen mit Toiletten am Gang und einem Kamin. Das Holz dafür wird ungeschützt vor den Gebäuden gelagert. Wäscheleinen voller Wäsche, gewaschene Teppiche, alte Geräte, Autos auf den Rasenflächen, erinnern eher an Favelas als an eine europäische Hauptstadt. Eine große Fläche, die damalige Werkstätte, wird durch hohe Zäune abgegrenzt, man kann nur vermuten wie es aussieht, denn das Betreten ist verboten.

„alles grau, (..) alles antipatisch, alles traurige balkanische Provinz“¹⁰

Dennoch sieht man in der früheren Arbeitersiedlung fröhliche Menschen, Kinder die auf ihren Fahrrädern durch die Gegend fahren, Pensionisten mit Hunden, besetzte Sitzmöglichkeiten aller Art und sehr viel Natur. Die Bewohner hier haben sich an die Realität gewöhnt.



Abb. 41 - Hauptbahnhof



Abb. 42 - Zagrebacka Banka



Abb. 43 - Esplanade Hotel



Abb. 44 - Paromlinska Cesta

Projekte

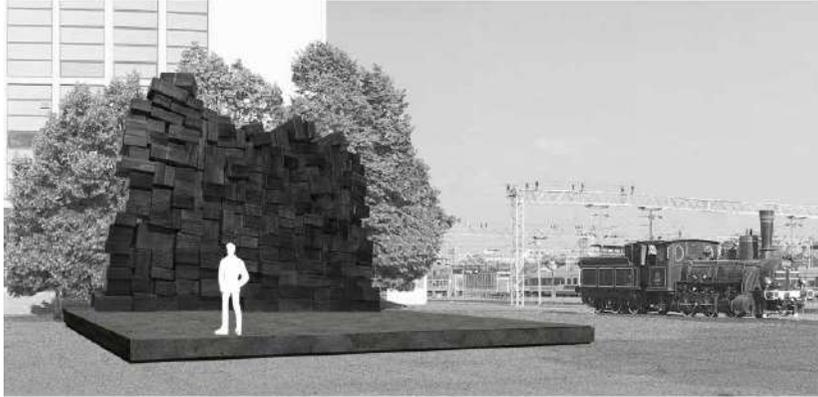


Abb. 45 - 2 Post
Denkmal für Opfer des Holocausts - Dalibor Stosic
2021 fertiggestellt



Abb. 46 - 10 Paromlin
städtische Bücherei - UPI-2M Architekten - nicht begonnen

In dem gewählten Gebiet wurden drei neue Projekte geplant und zwei davon verwirklicht. Vor der Post wurde das Denkmal für Opfer des Holocausts gebaut.¹¹

Die Halle wurde von einem Unternehmer zu einer Eventhalle beziehungsweise einem Club umgebaut. (Abb. 22)¹²

Die Dampfmaschine „Paromlin“ hat seit 2019 ein neues Projekt und soll zu einer Bibliothek umgebaut werden.¹³



Abb. 47- 9 Eventhalle
Eventhalle / Club - 2022 eröffnet

Masterpläne und Studien

Das Gebiet ist Teil von vielen Studien und Regulierungsplänen, welche die Herausforderungen der Stadt thematisieren.

Alle Studien behandeln die Nord-Süd-Achse als Hauptachse der Stadt. Diese wird in den meisten Fällen seitlich vom Hauptbahnhof unter- oder oberirdisch in das Zentrum weitergeführt.

Für Gredelj wurden verschiedene Ideen präsentiert, wie zum Beispiel ein kreativer Cluster, ein HUB mit verschiedenen Transportmitteln oder ein Freizeitzentrum.¹⁴



Abb. 48 – Regulierungsplan 1936

Die 2021 neu veröffentlichte Studie von 3LHD architects sieht die Hochlegung der Schienen, einen unterirdischen Busbahnhof, neue Gebäudeblöcke und einen Grünzug vor. Hallen, die zur Zeit des Entwurfs noch in gutem Zustand waren, werden teilweise erhalten und mit neuen Funktionen bespielt, wie zum Beispiel ein Markt oder Museen. In der Studie werden hier zusätzlich zu Wohngebäuden auch Schulen, Fakultäten sowie Verwaltungsgebäude angesiedelt.¹⁵

Die Stadtteile werden in mehreren Punkten verbunden. Jedoch bleiben viele Probleme offen - der Lärmpegel bleibt hoch, viel Fläche bleibt wegen den Bahngleisen ungenutzt und die Fläche unter den Gleisen wird erfahrungsgemäß nicht effizient genutzt.

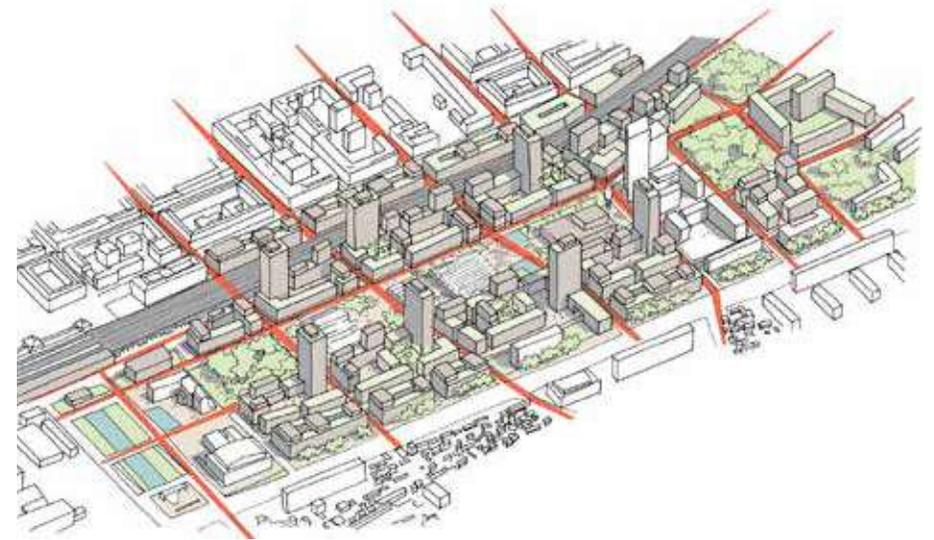


Abb. 49 - Illustration 3LHD Architekten - The study of the urban revitalization of the Gredelj Zone



Abb. 50 - Illustration Nenad Fabijanic - integrirani Grad

Die Studie des Architekten Nenad Fabijanic aus dem Jahr 2013 wird im Jahr 2022 neu veröffentlicht. Der Architekt hat die ganzheitliche Verbindung der Stadtteile geplant. Die Industriegebäude sollen aufgrund der Devastation weichen. Die Bahngleise, samt Bahnhof sollen unter die Erde verlegt werden. Der botanische Garten soll erweitert werden. Alle Ministerien sollen hier angesiedelt werden.

Während man hier durch die Tieflegung die Stadt vereint, fehlt der Zugang aus der denkmalpflegerischen Sicht. Dem Gebiet wird die Identität weggenommen und es wird ein fremder Platz generiert, welcher sich nicht mit der Stadt verflechten kann.¹⁶

Conclusio



Stärken

große Fläche im städtischen Besitz
zentrale Position
Flexibilität in der Planung
gut an den öffentlichen Verkehr angebunden



Herausforderungen

schlechter Zustand von bestehenden Bauten
viel Leerstand
keine adäquate direkte Verbindung zum Stadtkern
veraltete Infrastruktur



Potentiale

direkte Verbindungsmöglichkeiten mit dem Zentrum
neue effizientere Bauweise
viel Freiraummöglichkeiten
historische Bedeutung
viele Nutzungsmöglichkeiten
Vielfalt der Gebäude durch verschiedene Bauträger



Risiken

Einwohnerückgang
hohe Kosten
lange Bauzeit



Die Bestandsanalyse ergab, dass die meisten Hallen nicht mehr zu erhalten waren, da die Struktur nicht mehr erneuert werden kann.

Insgesamt bleiben fünf Hallen stehen und ihnen werden neue Funktionen zugeschrieben.

Der Busbahnhof entspricht nicht dem heutigen Standard und wird modernisiert.



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.



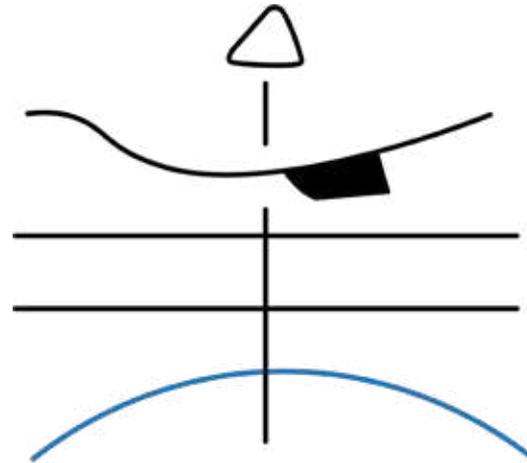
III Barrieren entfernen

Das Konzept sieht nach Überwindung der Barriere eine Integration des Stadteils Trnje und den verlassenen Industriegebieten Gredelj und Paromlin mit dem Rest der Stadt vor. Es sollen großzügige und flexible Freiräume geschaffen werden. Die Identität des Gebietes bleibt bestehen. Der öffentliche Verkehr wird an die Bestehende angeknüpft.

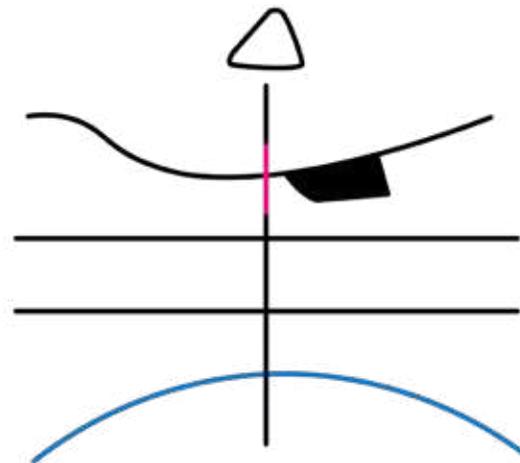
Abb.51 - Barriere hinter dem Bahnhof



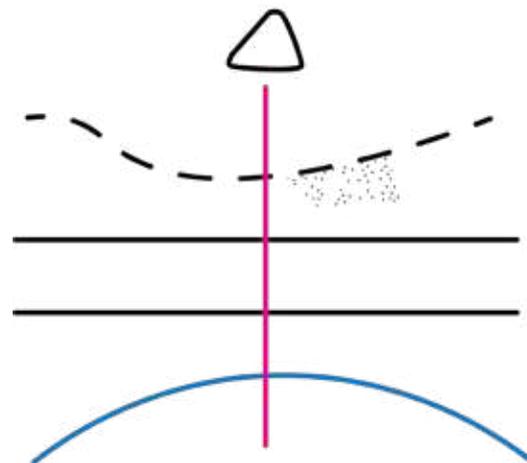
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



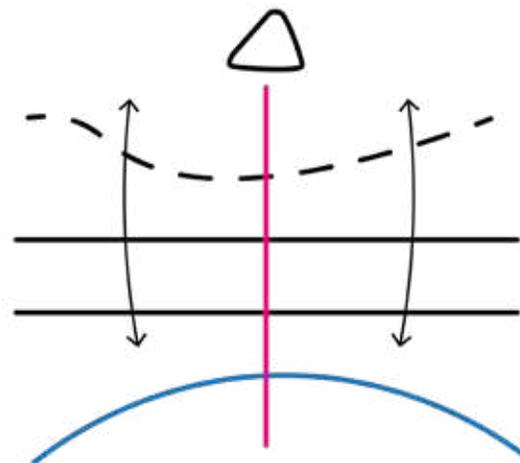
heutige Situation



Idee



Entfernung der Barrieren



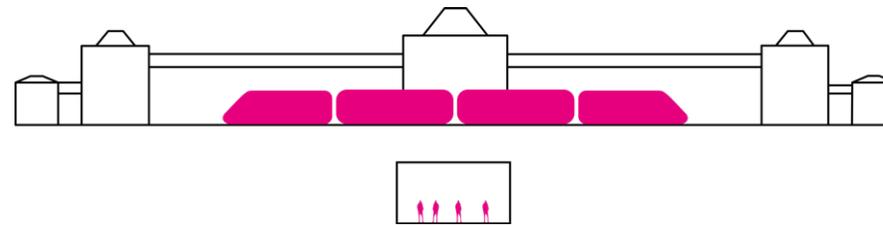
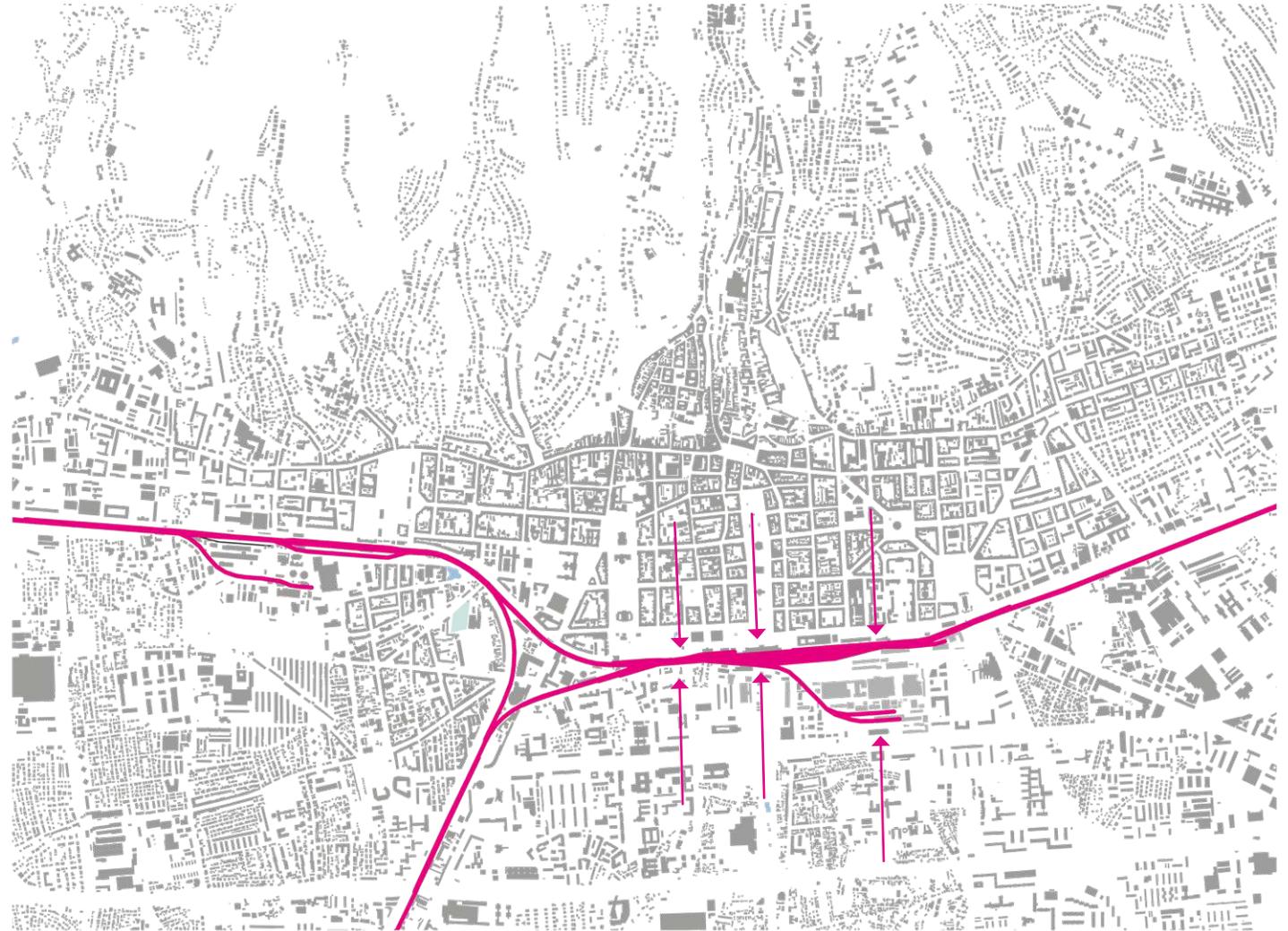
Integration des Stadteils

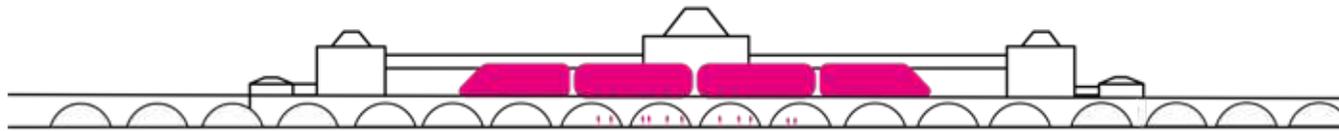
die Idee

Zur Zeit wird die Stadt und die Nord-Süd-Achse von der Bahnstrecke, dem Hauptbahnhof und dem verlassenen Areal in zwei Teile geteilt. Das Konzept sieht vor, die Achse und somit die Stadt zu verbinden.

Ausgangslage

Bei der heutigen Situation steht die Bahn im Vordergrund und bewegt sich auf der Oberfläche, während die Menschen durch dunkle Untergänge oder lange Umwege gehen müssen. Diese Barriere wird in diesem Konzept überwunden. Um die Idee zu verwirklichen wurden zwei Varianten betrachtet und die Vor- und Nachteile dargelegt.





Hochlegung



Durchgänge werden geschaffen
Sicherheit
Menschen haben Vorrang



Barriere ist trotzdem vorhanden
Hauptbahnhof wird teilweise nicht denkmalgeschützt behandelt
Hoher Geräuschpegel
Staub

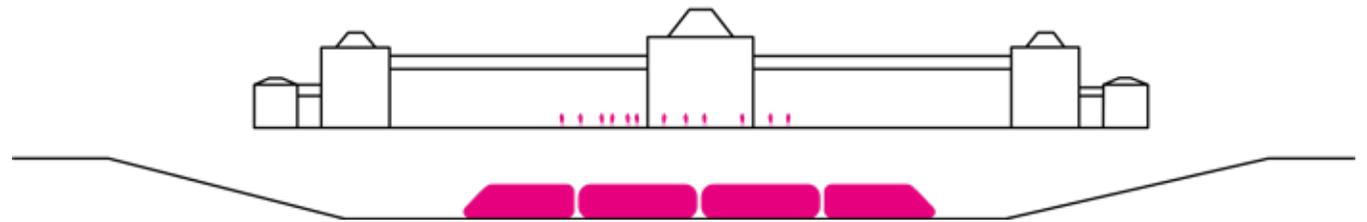
Tieflegung

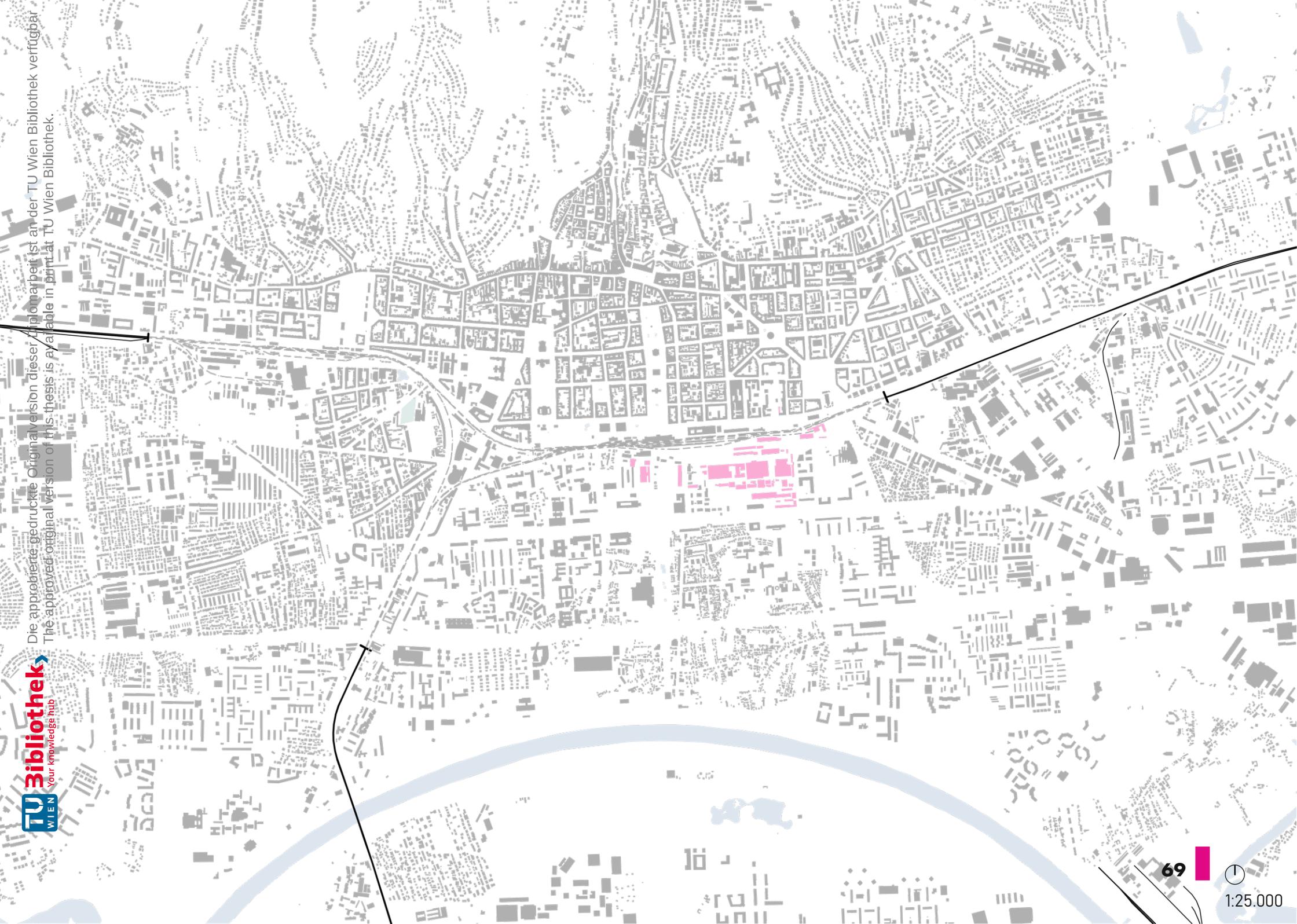


Barriere ist nicht mehr vorhanden
Hauptbahnhof wird denkmalgeschützt und
revitalisiert
kein Staub
niedriger Geräuschpegel
Sicherheit
Menschen haben Vorrang



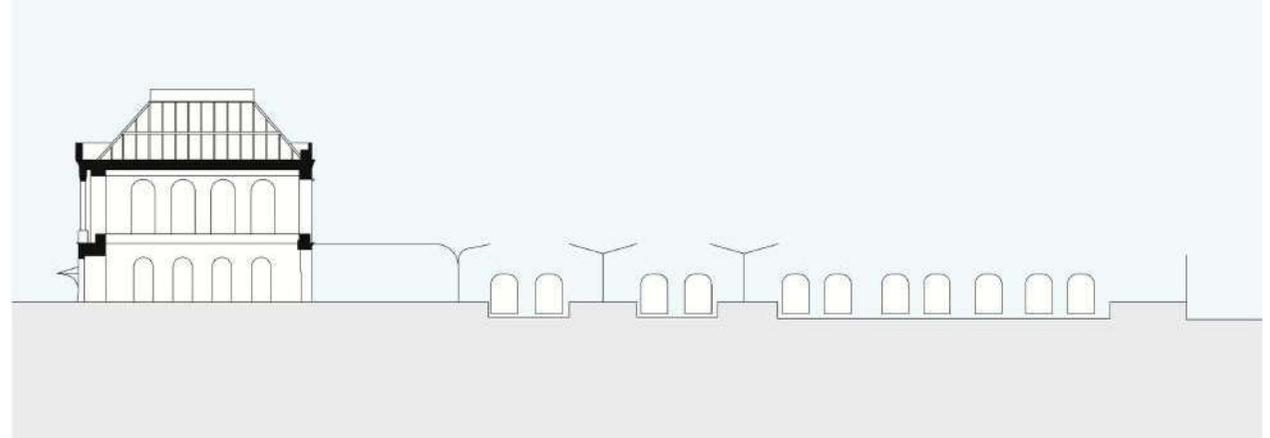
kostenintensiv
mehr Aufwand



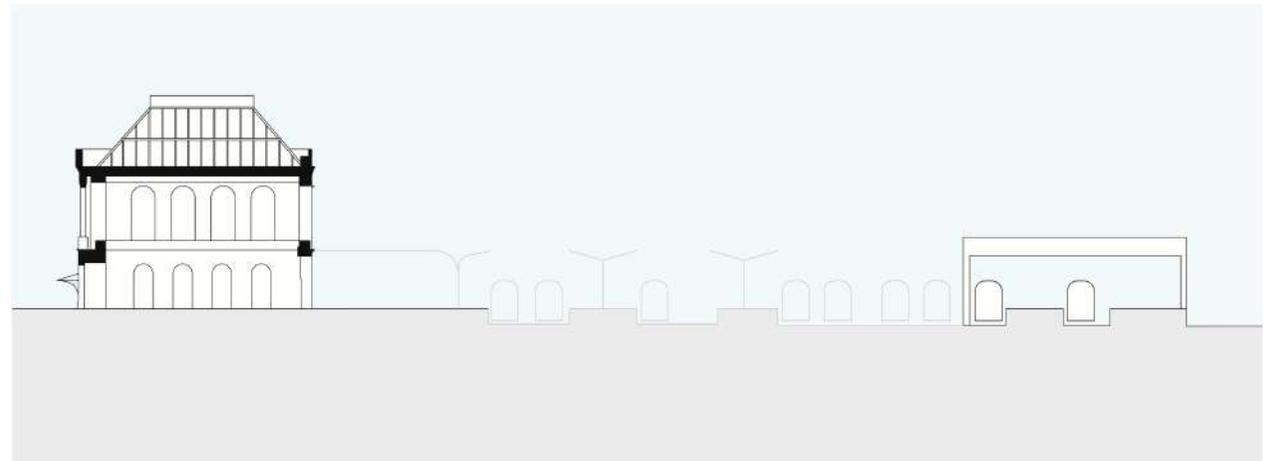


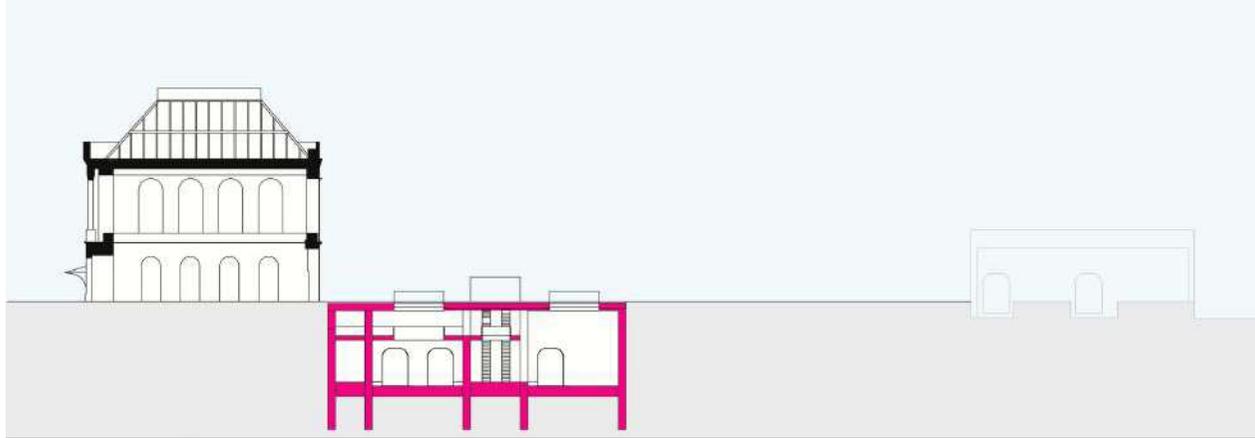
Ausführung

Der Bahnhof besteht aus dem Empfangsgebäude, sieben Bahnsteiggleisen und Durchfahrtsgleisen.

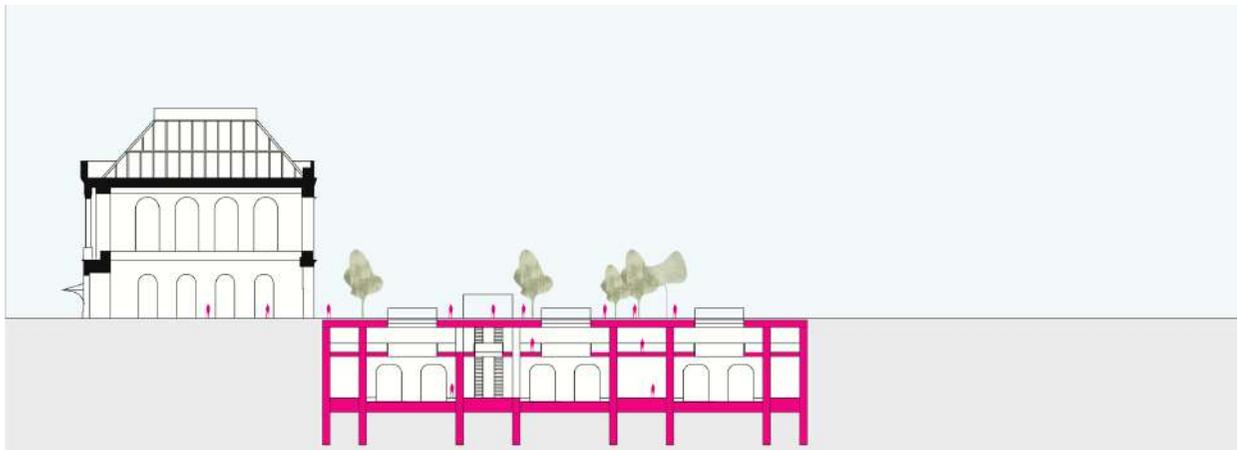


Zunächst werden die Bahnsteiggleise 1-5 und die Durchfahrtsgleise entfernt. Es erfolgt eine Umleitung einiger Züge über den Westbahnhof und Novi Zagreb. Zwei provisorische Bahnsteiggleise werden im Süden eingerichtet.



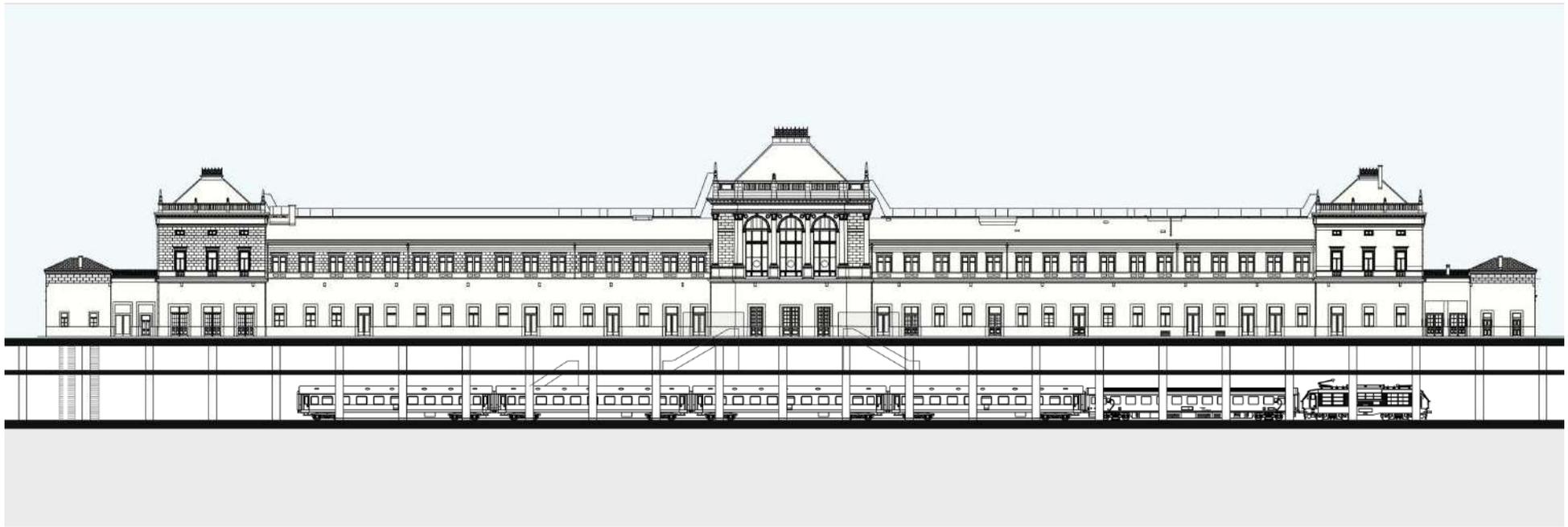


Das historische Gebäude des alten Bahnhofs wird als großer Durchgang mit Ticketautomaten, Kiosks und Cafés genutzt. Die Distributionsebene wird als eine Art Brücke über den Gleisen gebaut.



Um Licht in den unterirdischen Bahnhof zu bringen, werden Oberlichter integriert. Die Fläche darüber wird als Platz gestaltet.

Ein neues Gebäude beherbergt einen neuen modernen Bahnhof mit konsumfreien Wartehallen, Bäckereien, Ticketautomaten und sonstiges.



1:750

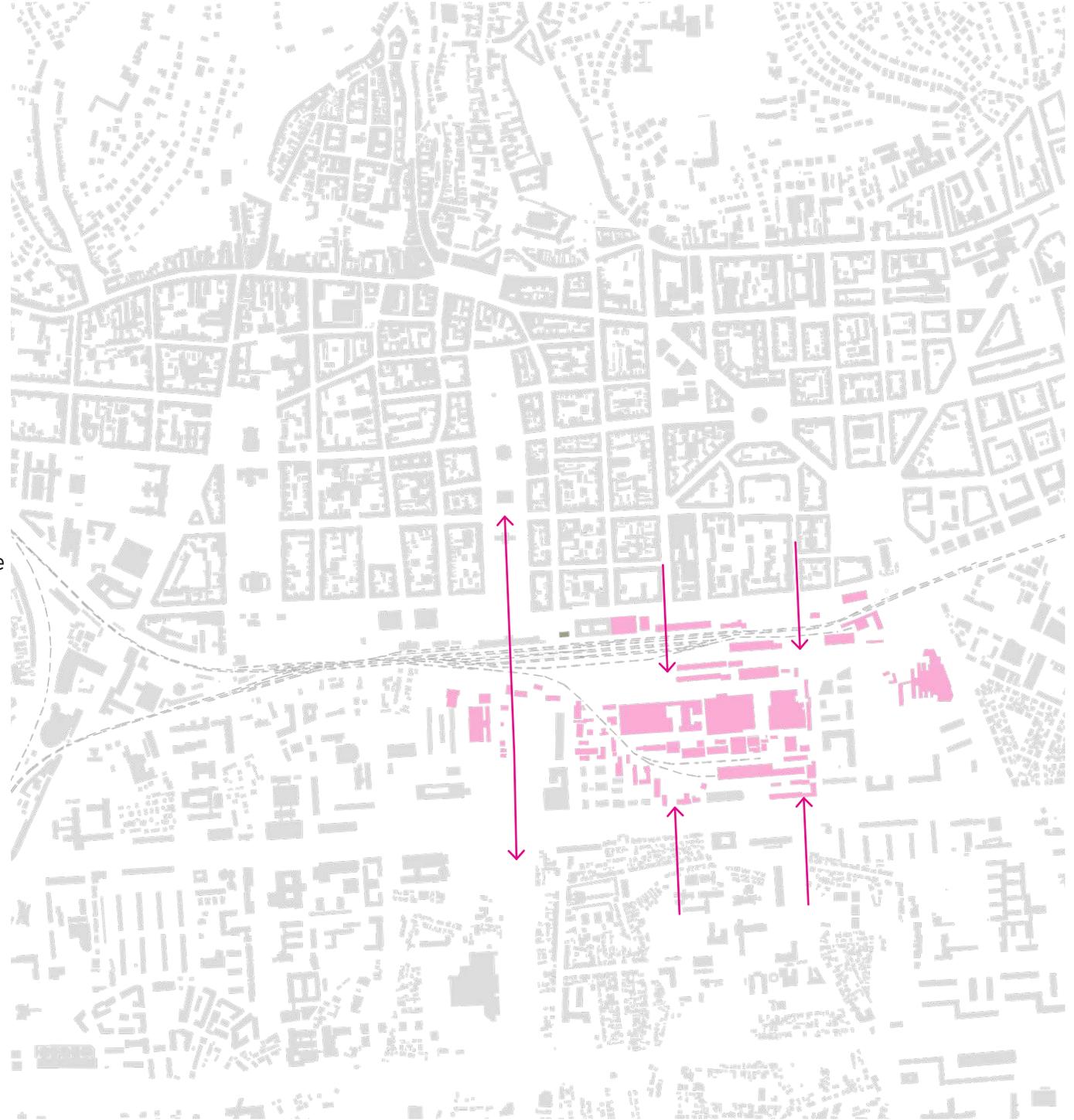
IV Integration

Durch die Tieflegung der Gleise werden neue Möglichkeiten offen gelegt. Die bestehenden Straßen werden durch das Gebiet hindurchgezogen. Neue Gebäude werden platziert und die bestehenden Hallen werden mit neuen Funktionen versehen. Freiräume entstehen und das Gebiet entwickelt sich zu einem neuen Treffpunkt und Zentrum.

Abb.52 - Barriere hinter dem Bahnhof



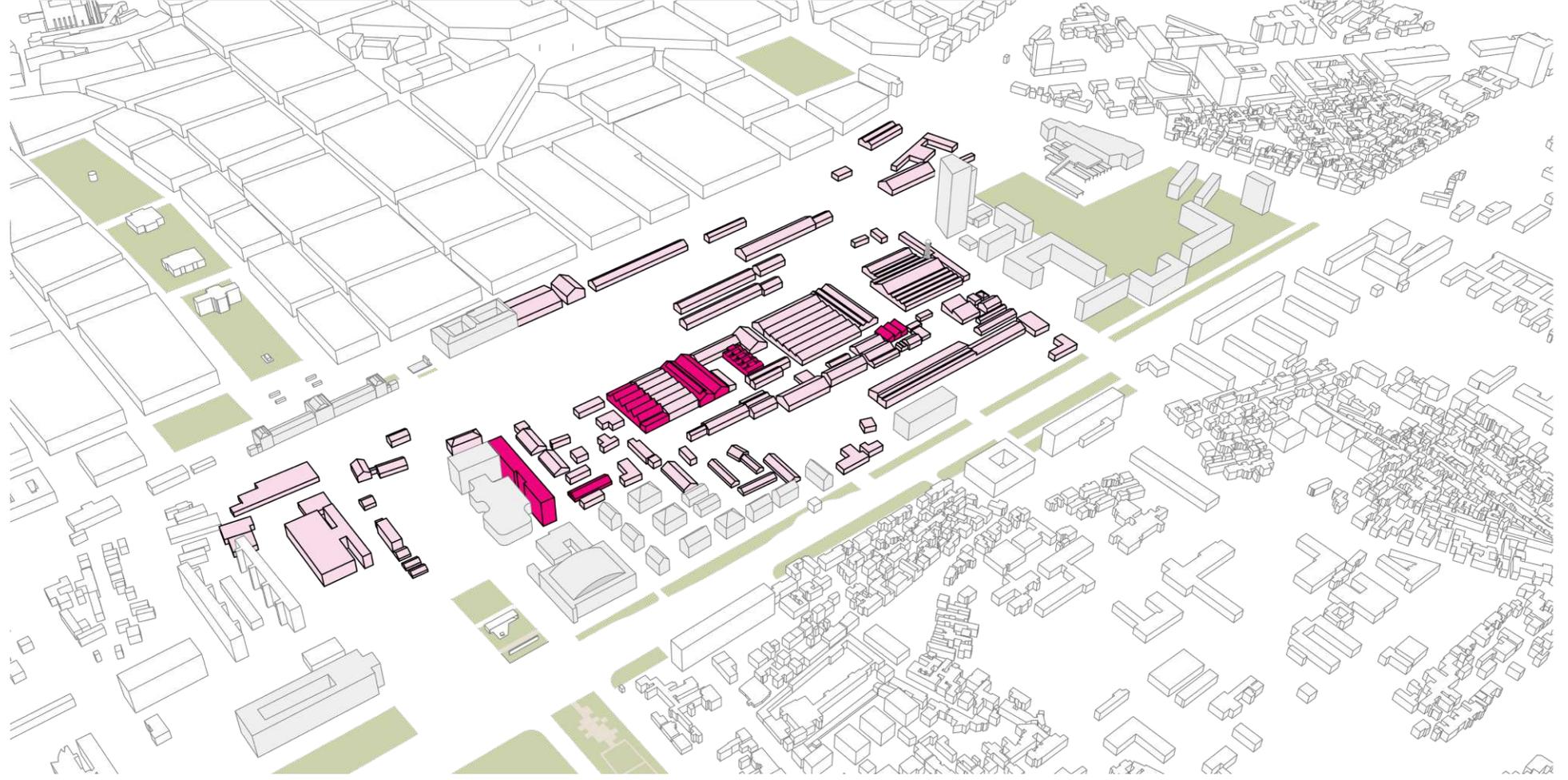
Durch das Verschwinden der Gleise von der Oberfläche ist die erste Barriere überwunden. Dahinter liegt das 70 Hektar große verlassene Gebiet, welches die zweite Barriere bildet.



1:15.000



Nach der Bestandsanalyse werden die nicht zu erhaltenen Hallen abgetragen. Somit entsteht ein großes leeres Areal, welches mit dem Zentrum, ohne Barrieren verbunden wird.



Die Identität des Ortes wird bewahrt. Neue Gebäude haben eine akzeptable Höhe. Die historischen Industriegebäude bekommen neue Funktionen und werden (wieder) belebt.



Das Gebiet wird verschiedene Nutzungen haben. Die Vielfalt ist auf das ganze Gebiet, sowie auf die einzelnen Gebäude angewendet.

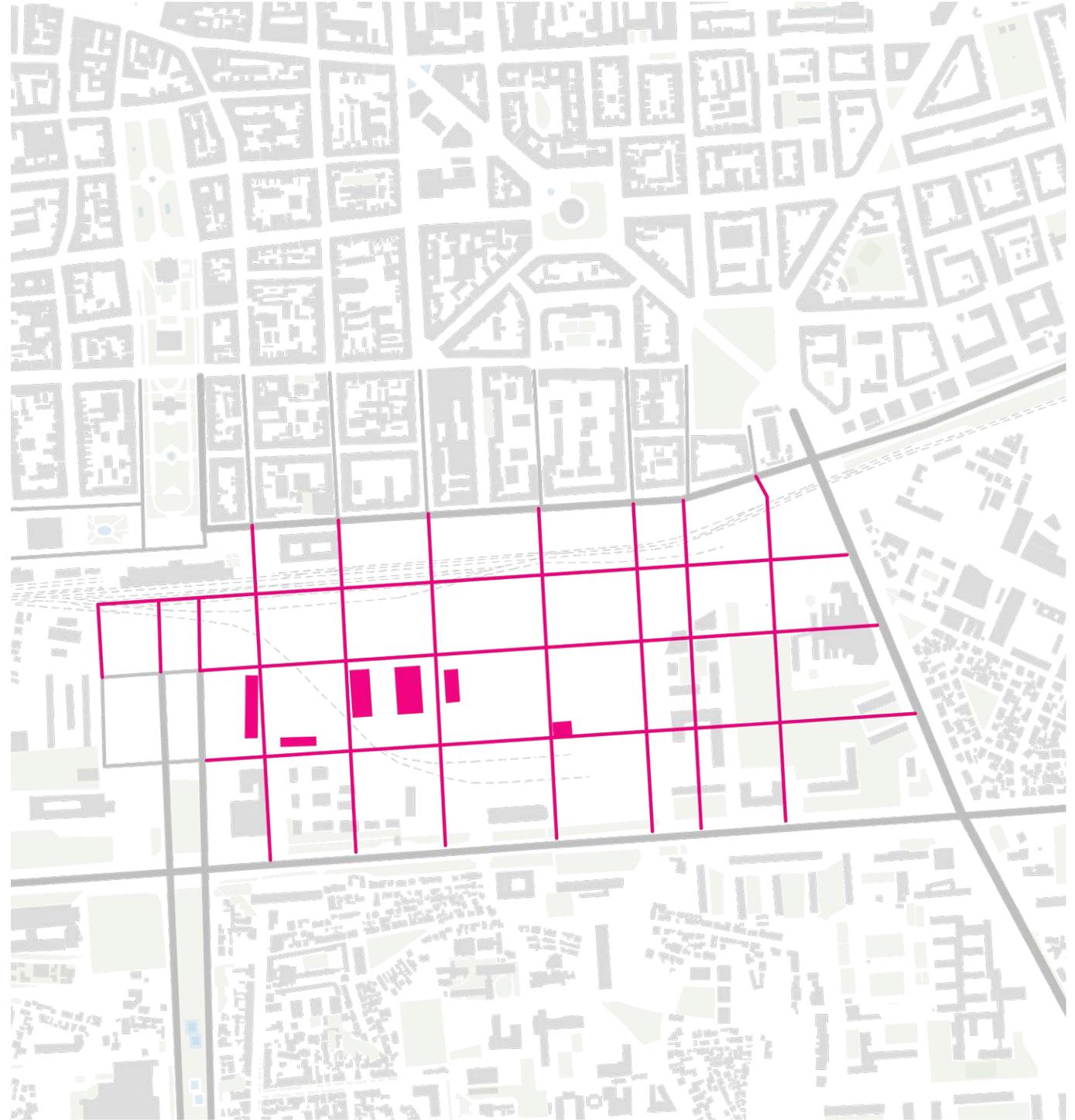


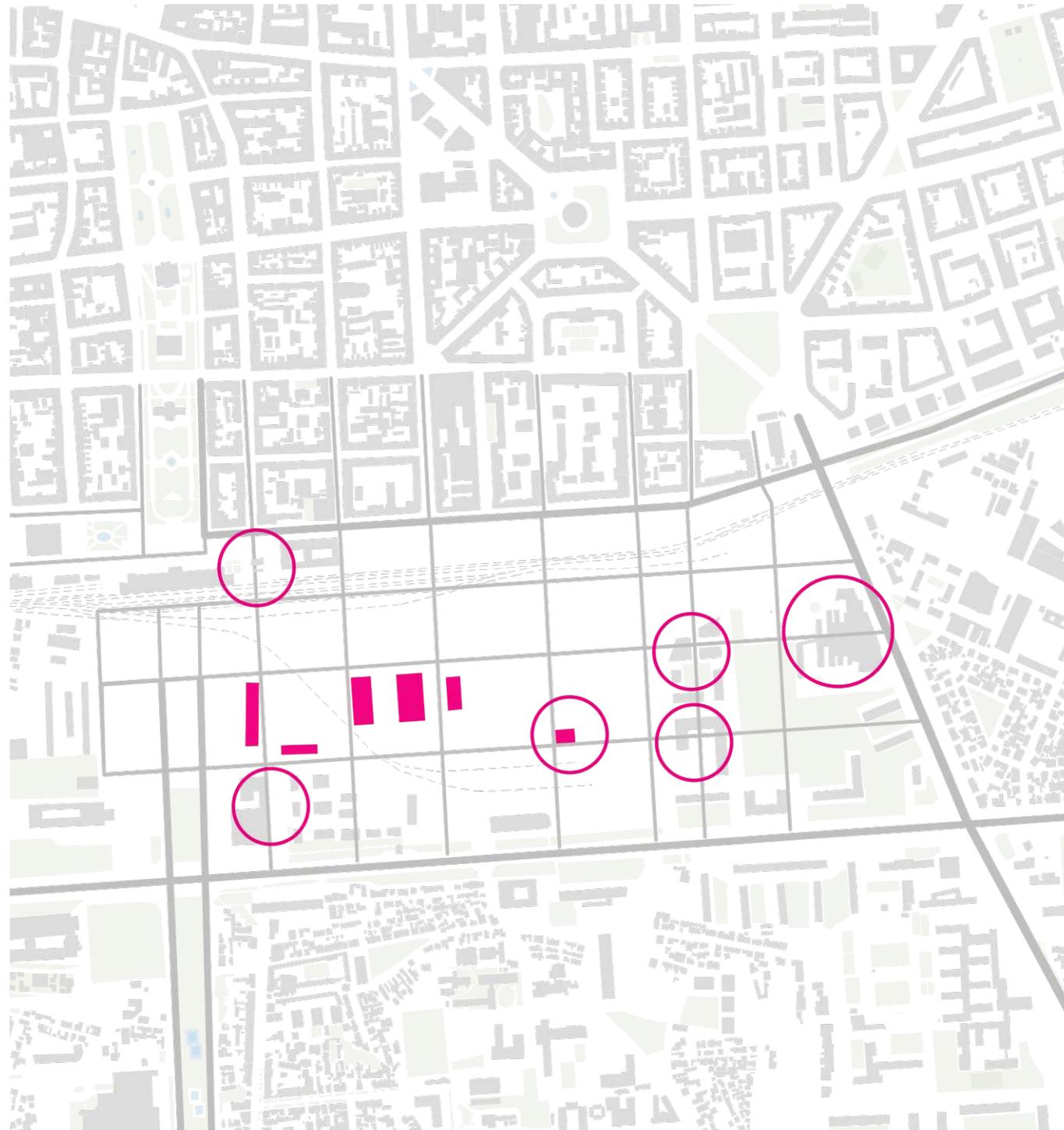
Es werden auto- und bahnfreie Zonen gebildet. Der Freiraum kann somit besser genutzt werden und wird zwischen die bestehenden Strukturen integriert.



Prinzipien

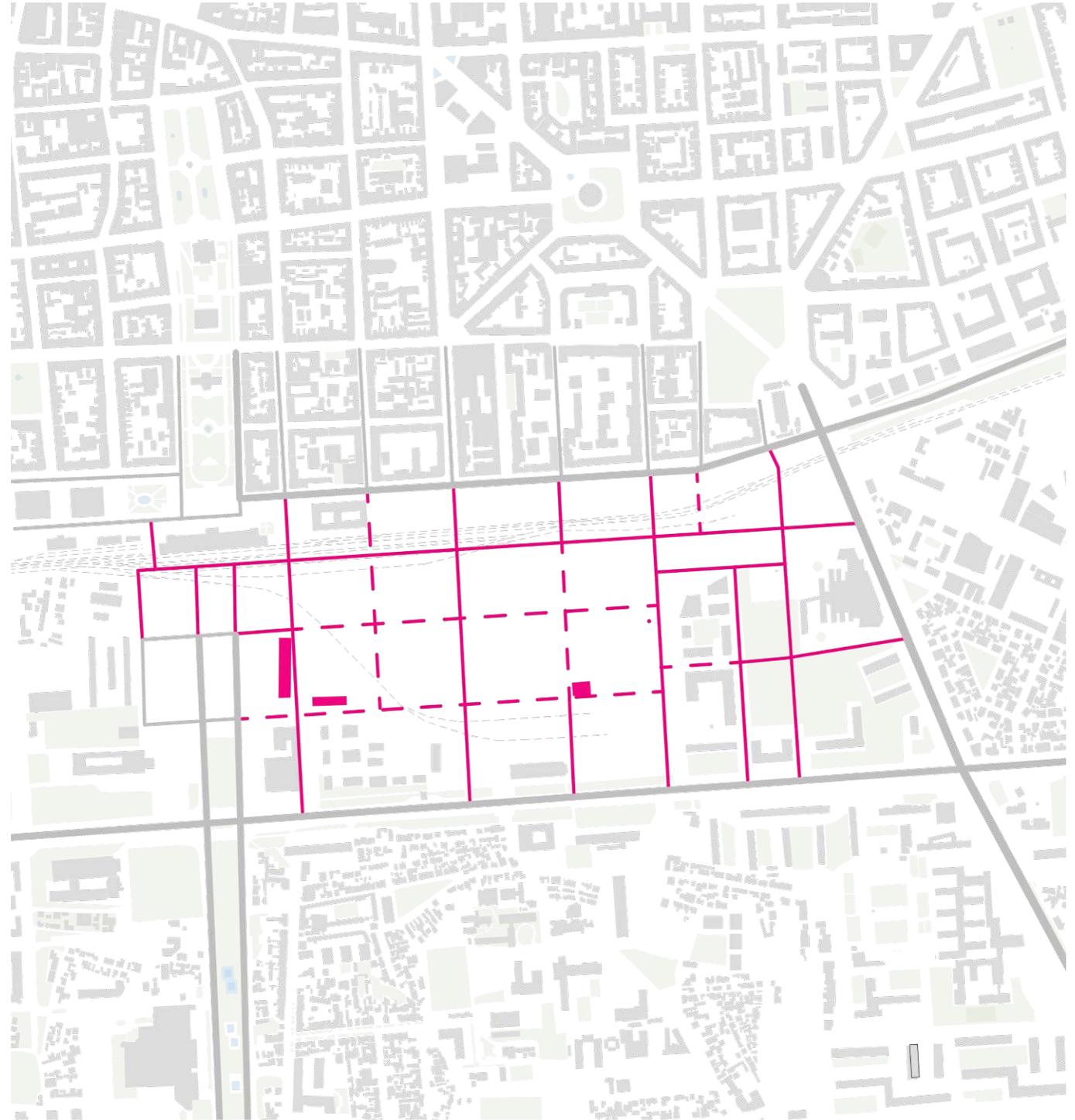
Um das Areal mit dem Rest der Stadt zu verbinden wird ein Raster angelegt. Dieses folgt den bestehenden Straßen des Donji Grad. Die bestehenden Hauptachsen werden aufgenommen.

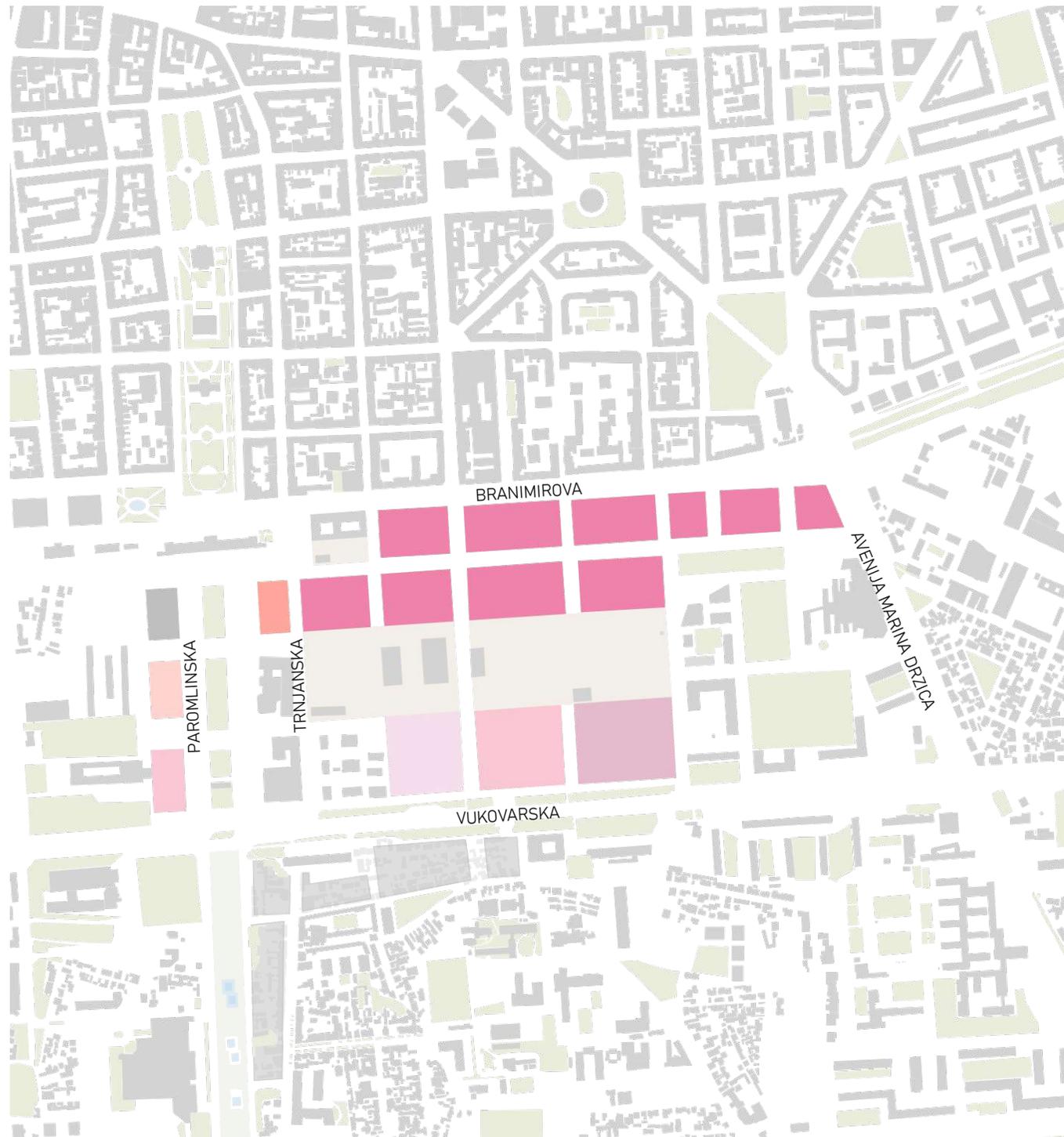




Das angelegte Raster stößt im Bestand auf Hinderdnisse: die Konzerthalle Lisinski, Paromlin, das neue Holocaust Denkmal, eine Halle von Gredelj, das VMD-Center und ein Wohnbaukomplex.

Bei diesen Hindernissen werden die Straßen geteilt und verschoben. So entsteht ein neues Straßenraster welches das neue Gebiet mit der Stadt verbindet und die Stadtteile verschmelzen miteinander. Das Holocaust-Denkmal wird auf den neuen Vorplatz der Post verlegt.





Zonierung

Das vorher entstandene Raster lässt Zonen entstehen. Diese werden mit verschiedenen Funktionen versehen. Im nördlichen Bereich sollen Gebäude mit Mischnutzungen - Wohnen/Arbeiten - entstehen. Entlang der Nord-Süd Achse siedeln sich neben der Erweiterung des Rathauses Kultur und Gewerbebezonen an. Im südlichen Bereich werden die bestehenden Wohnzonen erweitert, weiters entstehen ein Verwaltungskomplex und ein Bildungscampus.

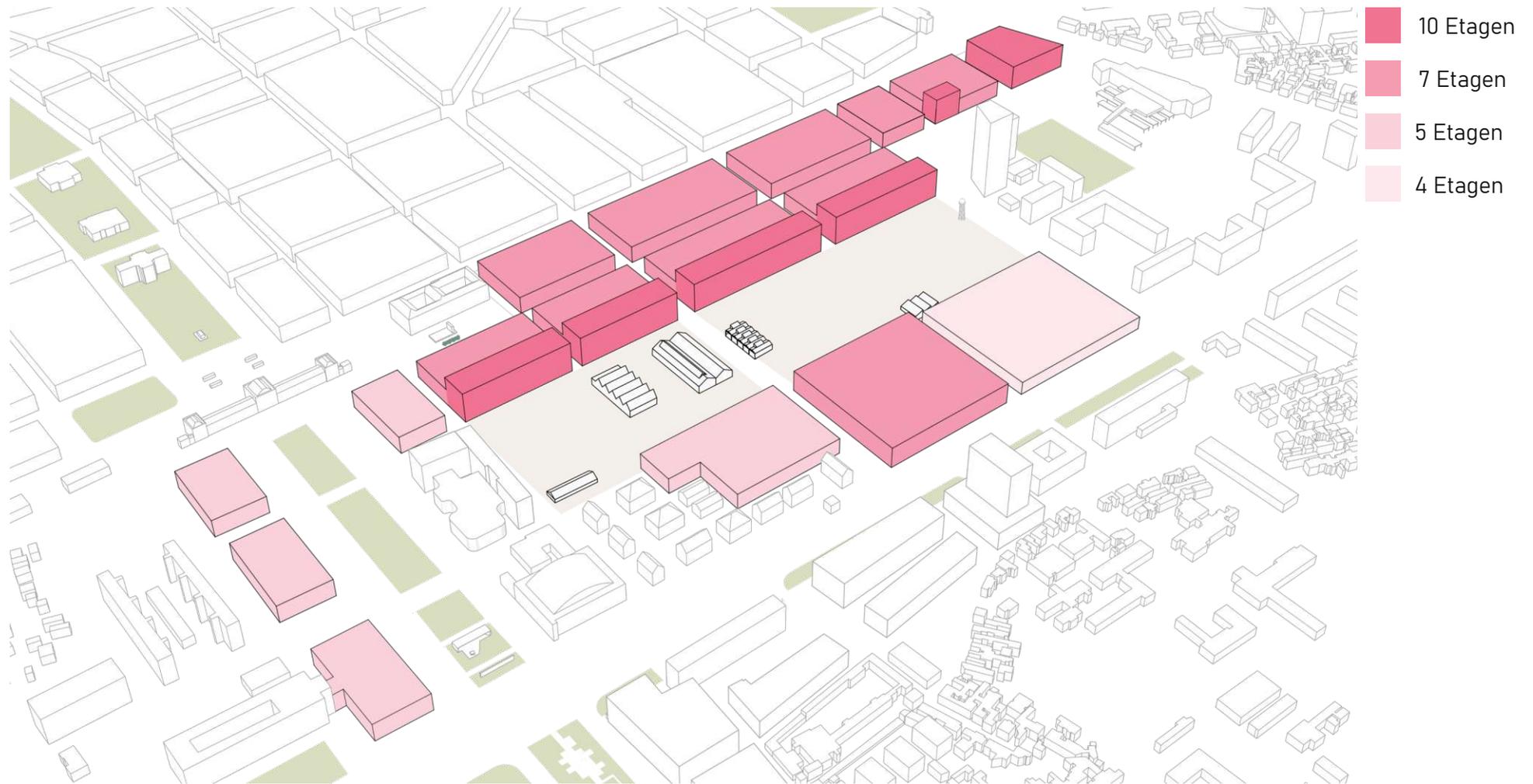
Die bestehenden Hallen und der Wasserturm erzeugen einen Streifen. Dieser wird als Freiraumzone mit verschiedenen Funktionen genutzt.

Die verschiedenen Zonen werden mit verschiedenen Dichten und Höhen bebaut.

- | | | | |
|---|--------------------|---|------------|
|  | Mischnutzung |  | Kultur |
|  | Wohnen |  | Handel |
|  | Bildung |  | Verwaltung |
|  | Transport & Handel | | |

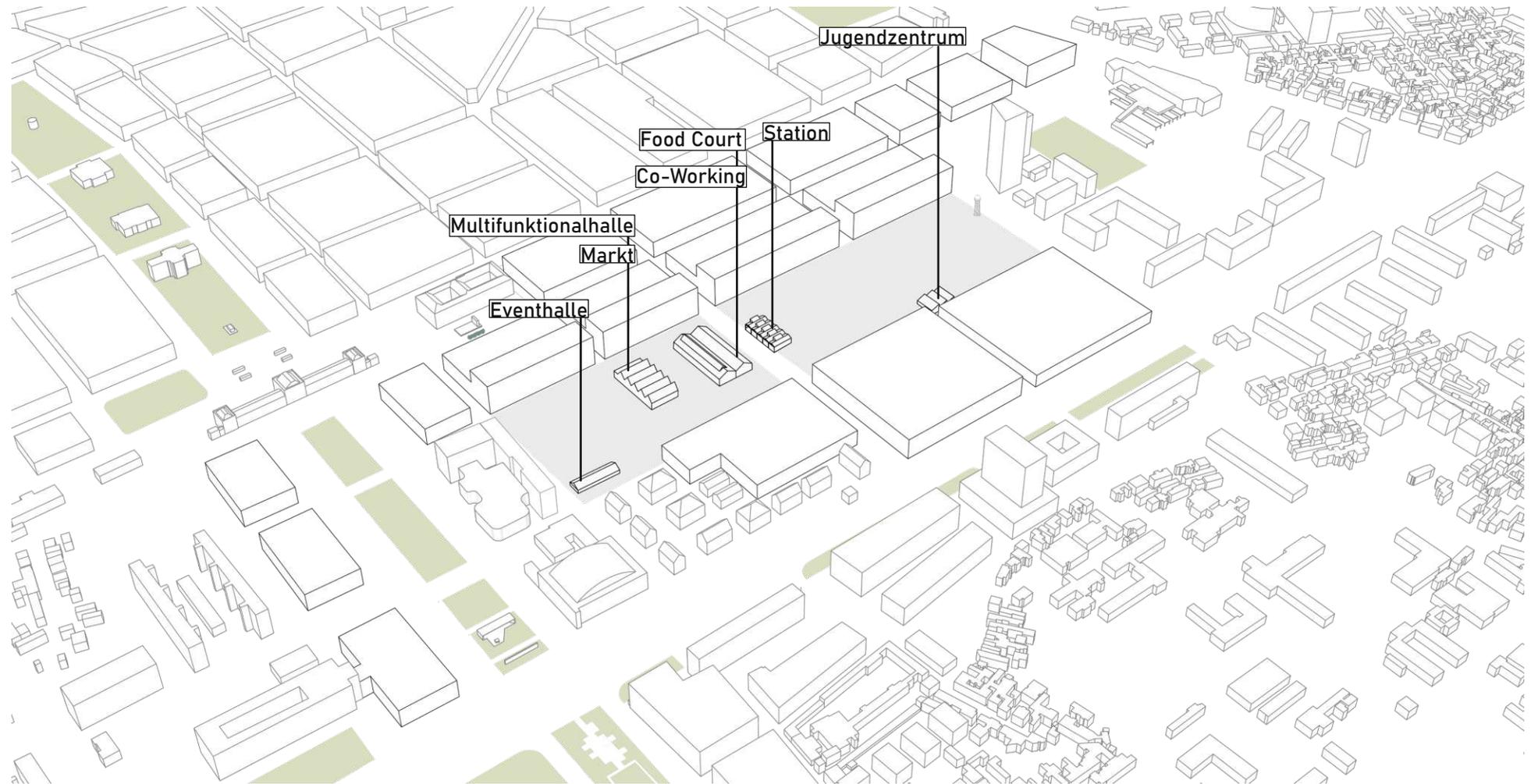
①
1:10.000

Höhenentwicklung



Auf der nördlichen Seite, an der Branimirova Cesta werden die Gebäude mit einer maximalen Höhe von 7 Etagen gebaut. Dies entspricht der Höhe der bestehenden Gebäude gegenüber. Zum Freiraumstreifen wird die Maximalhöhe auf 10 Etagen gesetzt. Südlich vom Freiraumstreifen werden verschiedene Höhen eingesetzt, welche sich an den bestehenden Gebäude orientieren. Entlang der Nord-Süd-Achse orientieren sich die Höhen an der Konzerthalle und dem Hauptbahnhof.

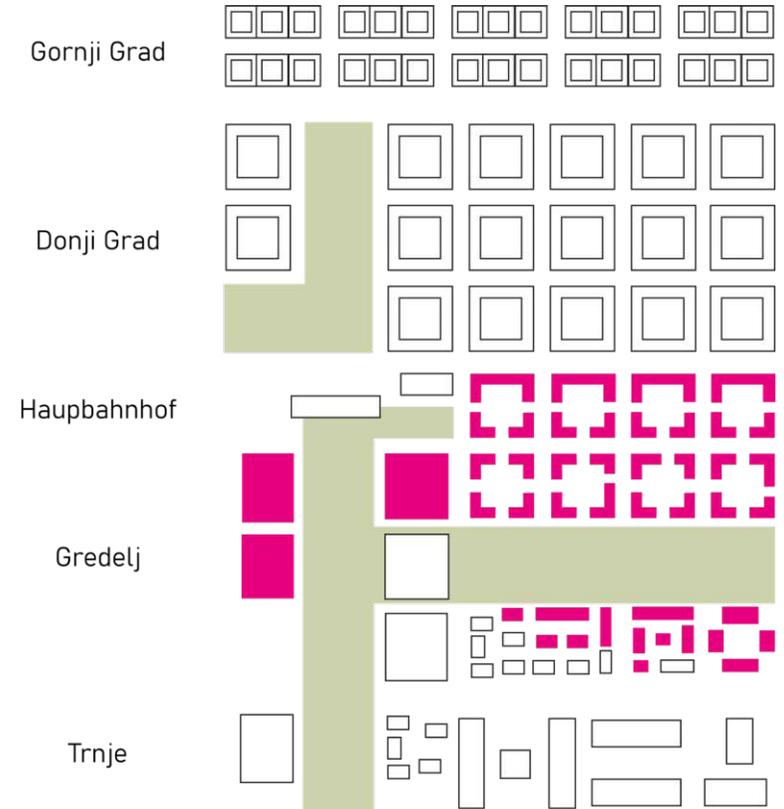
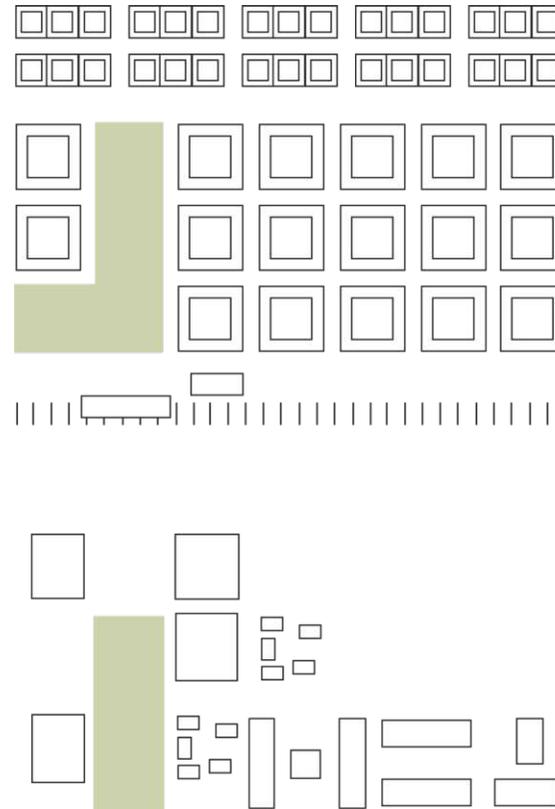
Funktionen

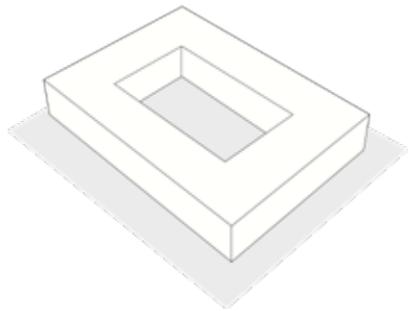


Die bestehenden Hallen kriegen neue Funktionen zugeschrieben. Die Eventhalle behält ihre jetzige Funktion. Es wird ein Markt mit einer Multifunktionshalle kombiniert. Ein Food Court und ein Co-Working-Space werden eingerichtet. Die Halle an der neuen Mittelachse des Gebiets wird als Station mit einem Kiosk und zusätzlichen Funktionen wie Toiletten, Coffee-To Go und einer Bäckerei ausgestattet. Die an den Schulcampus grenzende Halle wird zu einem Jugendzentrum umgewandelt.

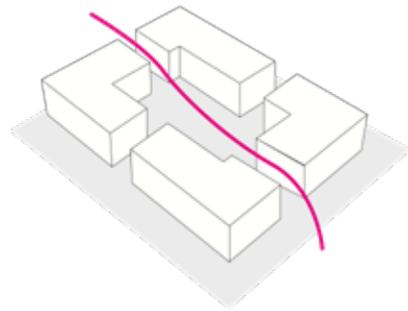
Konzept

Das bestehende gründerzeitliche Muster des Donji Grad wird im Bauplatz Schritt für Schritt aufgelöst und verschmilzt mit dem Stadtteil Trnje. Der Grünstreifen der Nord-Süd-Achse wird bis zum Hauptbahnhof weitergeführt. Gredelj wird zu einem Freiraumstreifen, der die blockartigen Bauplätze und die offenen Blöcke an der Seite zu Trnje teilt und gleichzeitig verbindet.

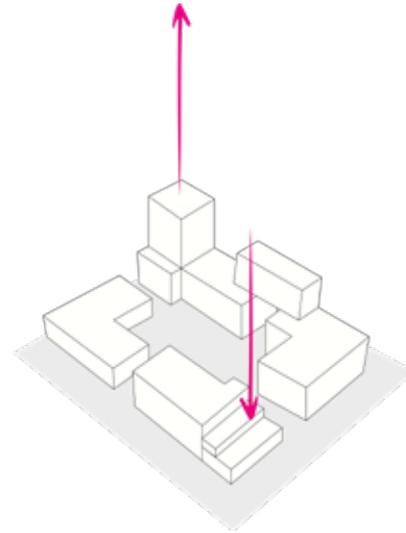




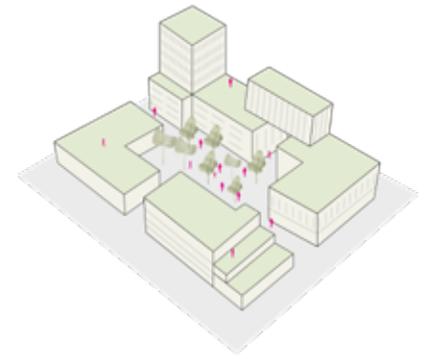
geschlossener Block
mit Innenhof



Durchgänge schaffen, um einen
offenen Block zu bekommen

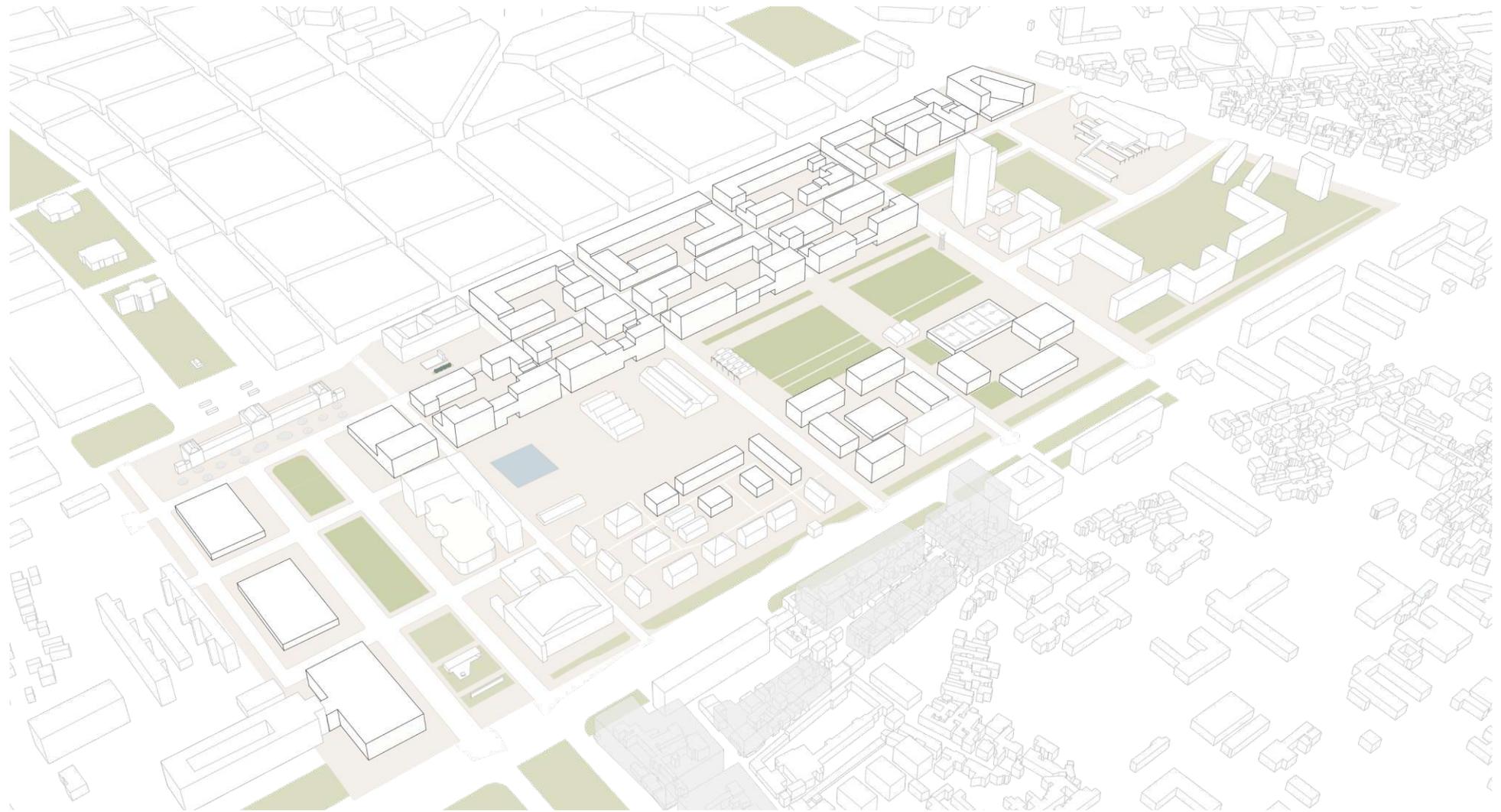


Je nach Bedarf und maximal er-
laubter Bauhöhe werden Terrassen
oder erhöhte Bauteile gebaut



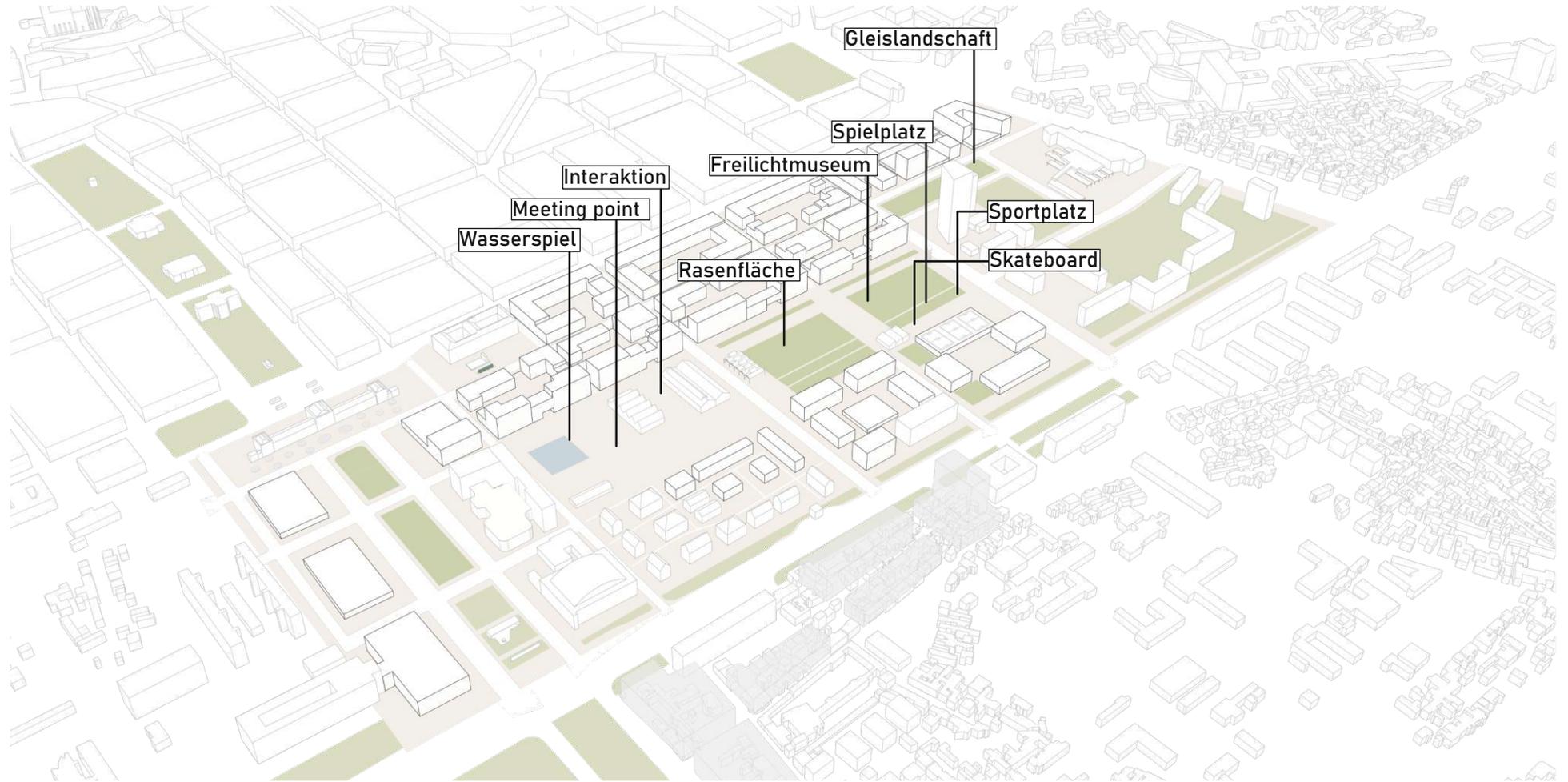
Das Ergebnis: ein großzügiger
Freiraum, gute Lebensqualität
und Vielfalt



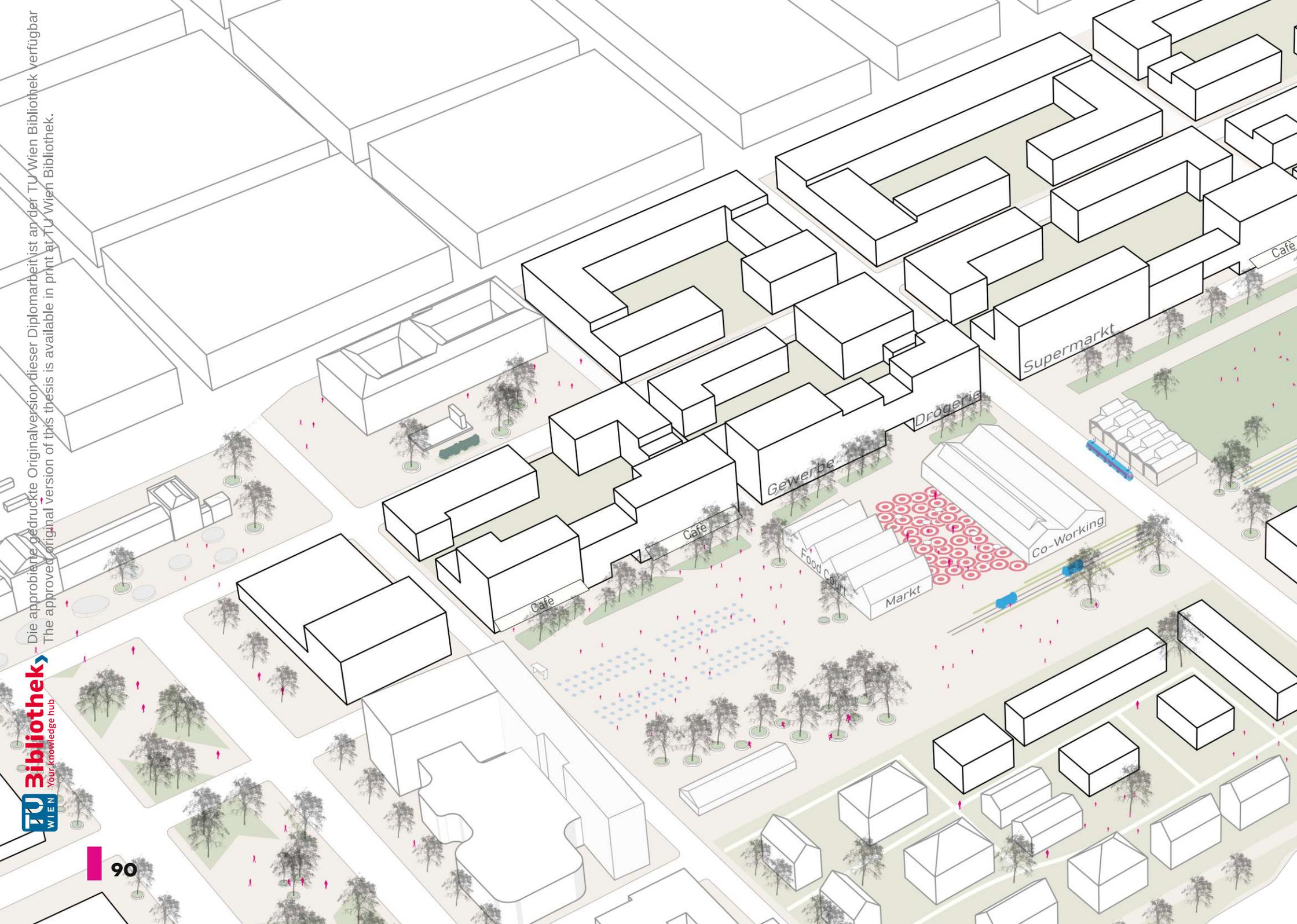


Es entsteht ein vielfältiger Stadtteil, der verbunden mit dem Rest der Stadt ist. Südlich des Gebiets sieht man den Vorschlag der Stadt Zagreb für den Ausbau des Gebiets.

Freiraum











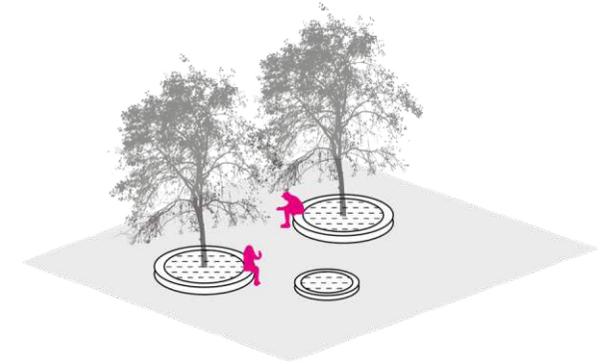
Bewegung

Im Freiraumstreifen werden verschiedene Sport- und Bewegungszonen integriert. Dazu werden Sportgeräte aufgestellt und Sportplätze gebaut.



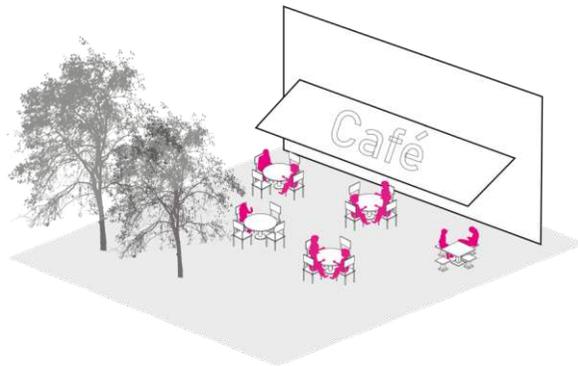
Spielplätze

Zonen mit Spielplatzgeräten und anderen für Kinder einladende Landschaften



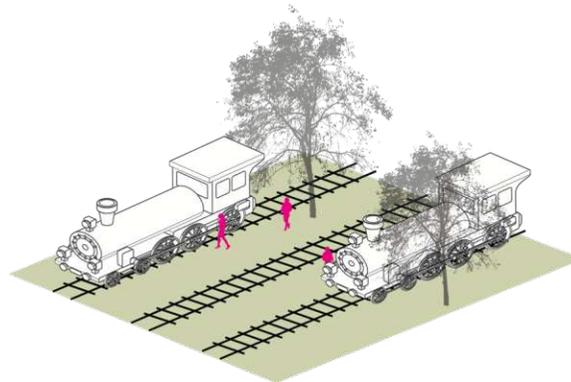
Sitzflächen

Verschiedene Sitzflächen werden auf schattigen Plätzen aufgestellt. Diese dienen zum Austausch aber auch zum Ausruhen.



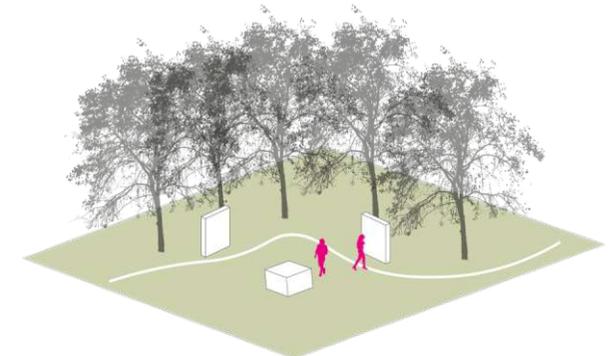
Ausgleich

In den Erdgeschosszonen werden Lokale und Cafés eingerichtet und öffnen sich nach außen hin. Sie werden von vornherein in den Außenraum integriert.



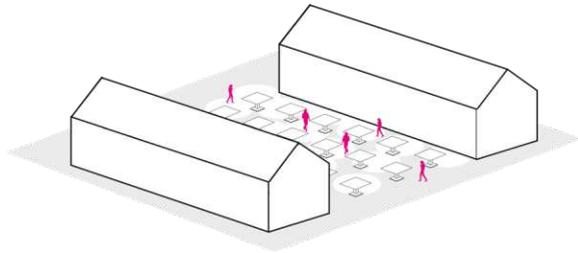
Gleislandschaft

Die Gleise bleiben als Erinnerung an die Werkstätte und werden in eine Gleislandschaft umgewandelt.



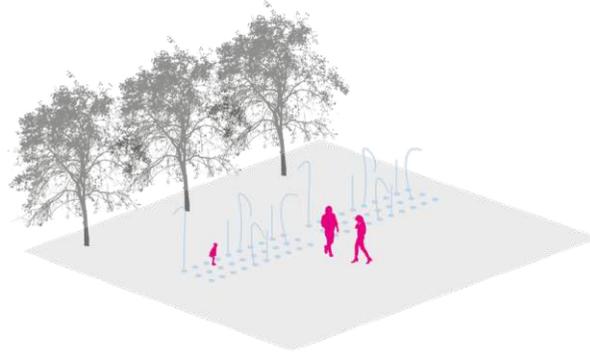
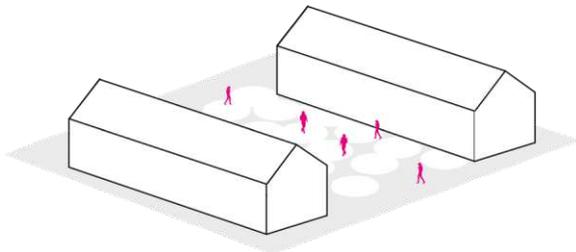
Freilichtmuseum

Auf der Rasenfläche neben dem Wasserturm wird ein Freilichtmuseum mit verschiedenen Resten der Werkstätte installiert.



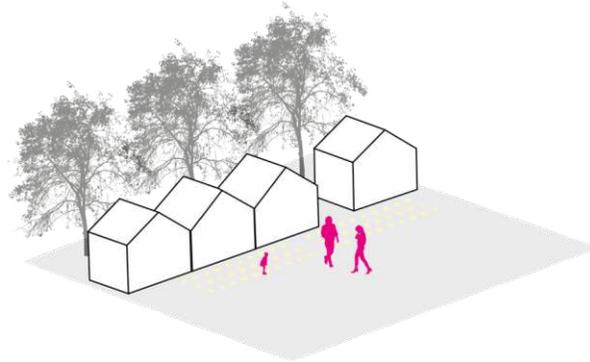
Interaktion

Zwischen dem Food Court und der Co-Working Halle entsteht eine Interaktionsfläche. Hier stehen verschiedene Sitzmöglichkeiten. Diese sind flexibel aufstellbar und können so bei Bedarf komplett entfernt werden und zum Beispiel der Markt erweitert werden.

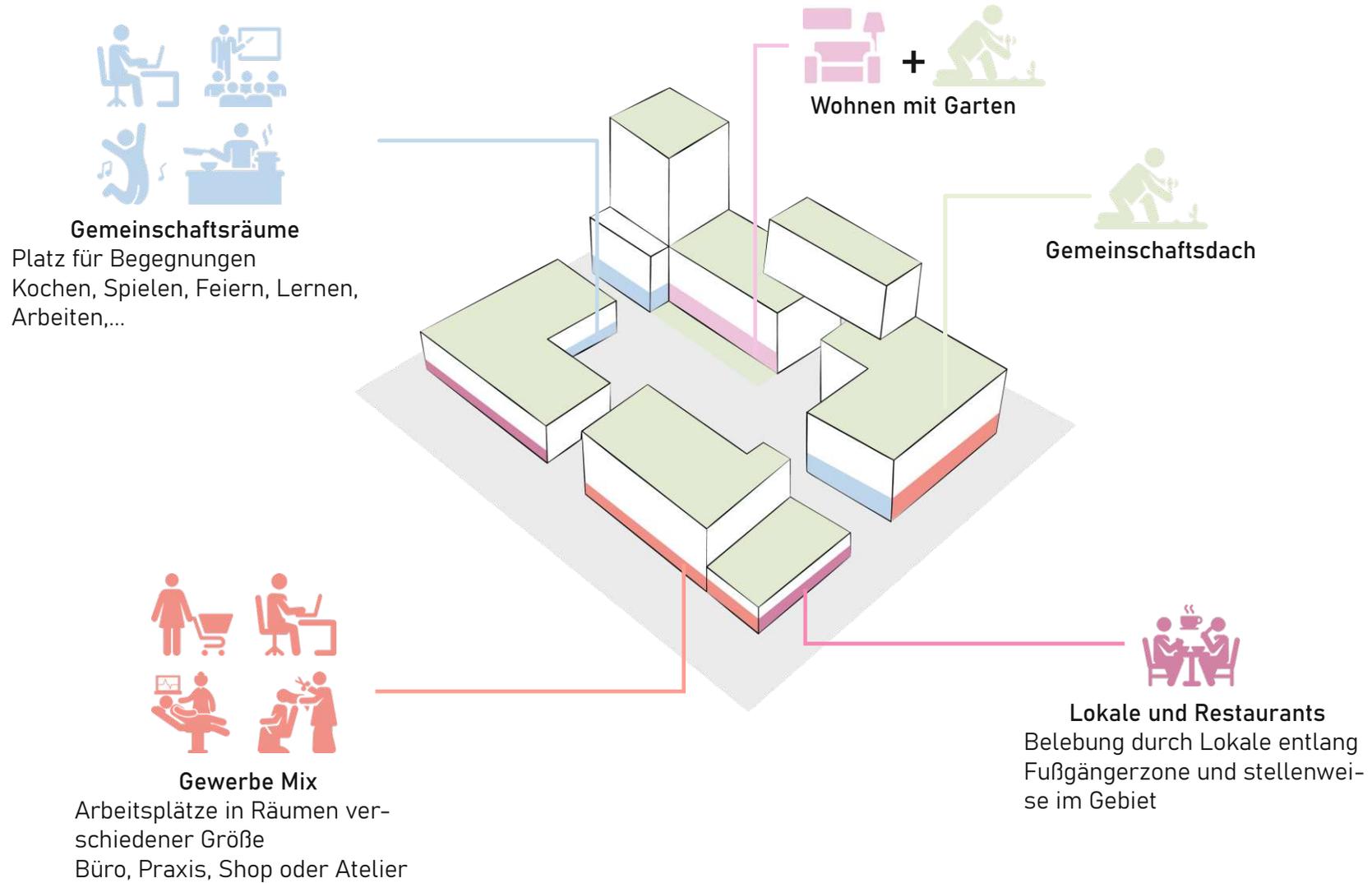


Wasserspiel

Das Wasserspiel bietet an heißen Tagen Erfrischung. Diese kann ausgeschaltet werden und der Platz wird multifunktional. So kann im Winter an dieser Stelle der Adventmarkt aufgebaut werden.



Erdgeschossnutzungen





Durch das Gebiet hindurch werden verschiedene Funktionen in das Erdgeschoss integriert um ein belebtes Stadtviertel zu schaffen. Entlang des Freiraumstreifens siedeln sich meistens Cafés an. Die Branimirova Cesta wird mit verschiedenen Gewerbetypen, Praxen und Büros versehen.

öffentlicher Verkehr

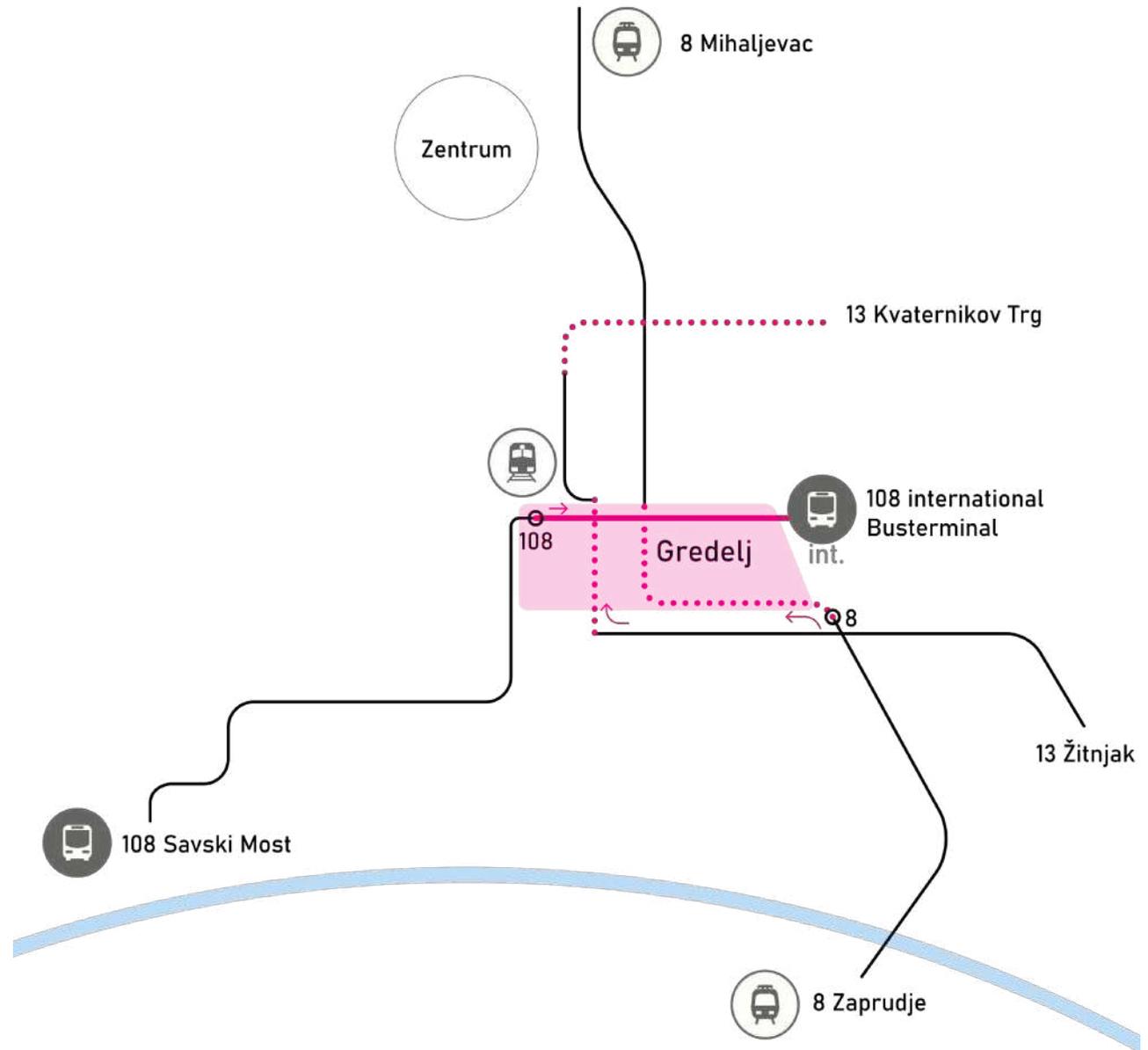
Durch Entfernen der Barrieren kann sich der öffentliche Verkehr weiter entwickeln.

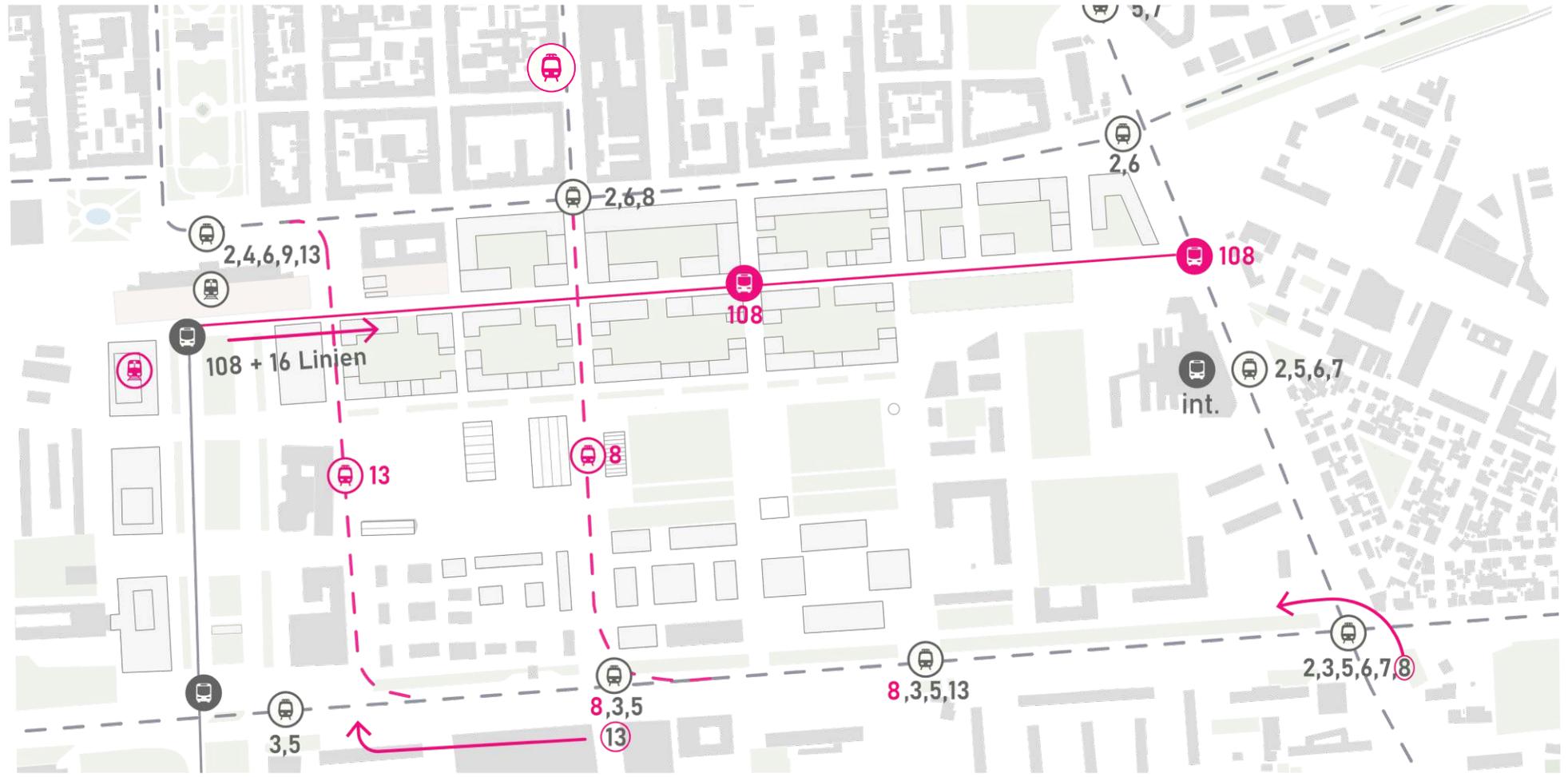
Die Straßenbahnlinie 8 wird über die mittlere Achse des Gebiets umgeleitet.
Die Linie 13 wird ebenfalls durch das Gebiet geführt.

Da das unterirdische Shoppingcenter aufgrund der Tieflegung der Schienen weichen muss, bekommt der Bahnhof ein zusätzliches Empfangsgebäude in Form einer Bahnhofsmall.

Es werden auch zwei neue Busstationen für die Erweiterung der Linie 108 eingerichtet.

-  Buslinie
-  internationaler Busterminal int.
-  Hauptbahnhof
-  Straßenbahnlinie
-  Erweiterung Buslinie 108
-  Umleitung Straßenbahnlinie 8&13



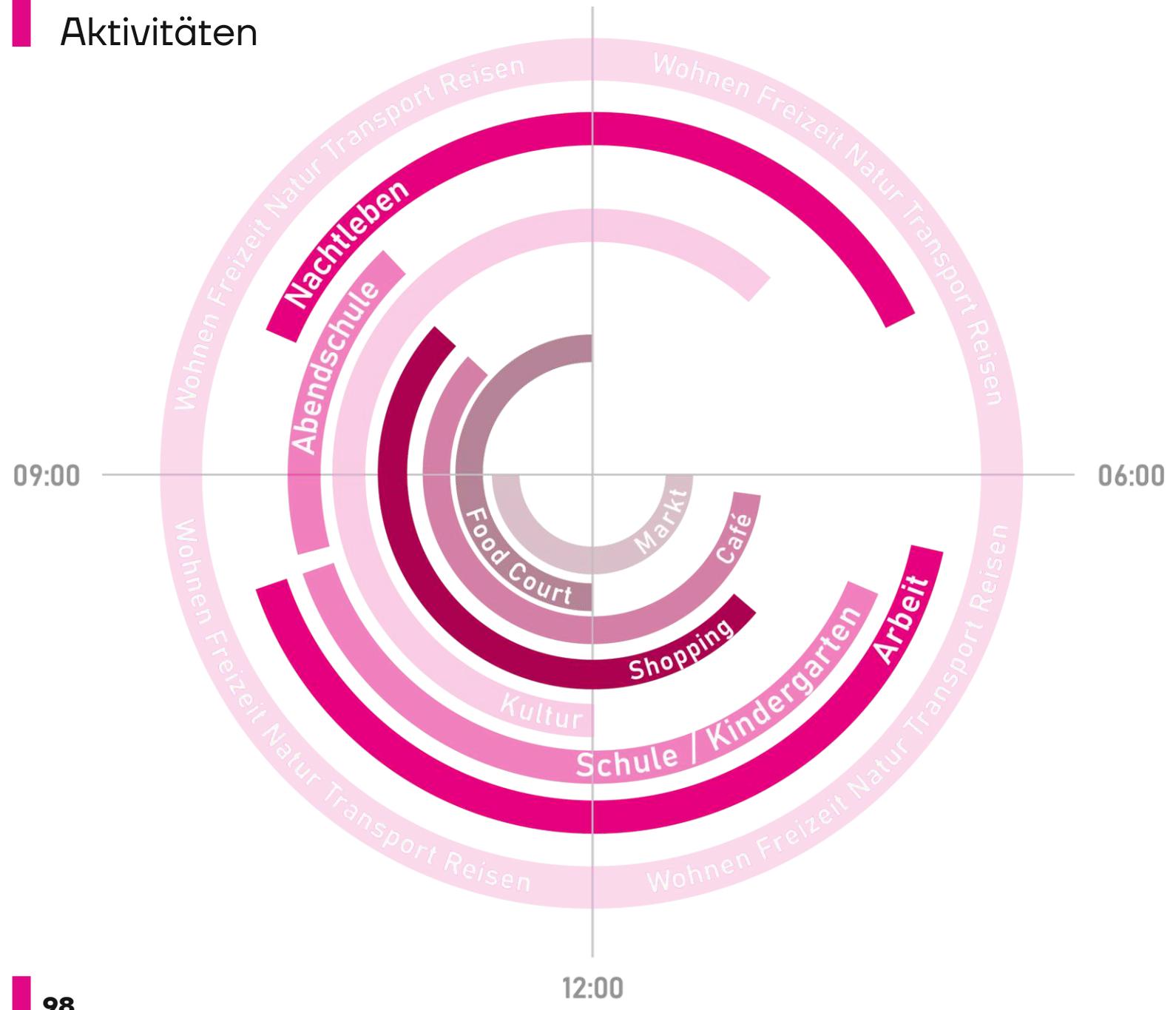


-  internationaler Busterminal
-  Busstation
-  neue Busstation
-  Straßenbahnstation
-  neue Straßenbahnstation
- 
-  Hauptbahnhof
-  Hauptbahnhof - Mall

1:5.000



Aktivitäten





Schaubilder





V Quellen

Abbildungsverzeichnis

1. Zustand 2021, <https://www.zagreb.info/aktualno/zg/gredelj-ipak-ne-stoji-uzalud-grad-ga-privremeno-iznajmljuje-a-evo-koliko-su-zasad-upri-hodili/366894/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
- 2.-4. Satellitenbild, Google Earth
5. Lokomotive am Hauptbahnhof - 1934, <https://www.hkv.hr/reportae/lj-krinjar/9420-parhet-koji-vlee-ormare-na-trgu-kralja-tomislava.html> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
6. <https://mapiranjetresnjevke.com/kvartovi/stara-tresnjevka/zeljeznicka-pruga/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
7. <http://pogledaj.to/drugestvari/nova-scena-hnk-u-gredelju-umjetnicki-ateljei-u-klaonici-antimuzej-u-paromlinu/attachment/6-paromlin/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
8. www.zagreb.hr - PROSTORNO PLANSKA DOKUMENTACIJA ZAGREBA I ZAGREBAČKOG PODRUČJA 20. STOLJEĆA I POČETKA 21. STOLJEĆA
9. <https://digitalna.nsk.hr/pb/?object=info&id=17060> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
10. <https://vizkultura.hr/intervju-zlatko-uzelac/6-pjesacki-nathodnik-posta-trnjanska-cesta/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
11. <https://digitalna.nsk.hr/pb/?object=info&id=17031> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
12. Satellitenbild, Google Earth
13. eigene Darstellung
14. <https://zagreb.gdi.net/zg3d/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
15. <https://digitalna.nsk.hr/pb/?object=info&id=16988> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
16. <https://digitalna.nsk.hr/pb/?object=info&id=16993> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
17. https://maps.lib.utexas.edu/maps/world_cities/txu-oclc-41946672-zagreb-1995.jpg [letzter Zugriff: 26.05.2022]
18. eigene Darstellung
19. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> Program gradskog projekta Gredelj, ožujak 2021. [letzter Zugriff: 26.05.2022]
20. Satellitenbild, Google Earth
21. - 22. eigene Fotos
23. - 24. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
25. eigenes Fotos
26. <https://www.vecernji.hr/zagreb/stanovnike-dim-digao-iz-sna-gorio-vagon-u-gredelju-962427> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
27. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
28. eigenes Foto
29. - 30. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
- 31.- 40. eigene Fotos

41. <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/kome-se-to-dize-spomenik-na-zagrebackom-kolodvoru-posvetom-se-sugerira-da-se-holokaust-dogodio-negdje-drugdje-a-ne-bas-tamo-gdje-se-spomenik-dize-8951546> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
42. <https://blagamisterije.com/ne-tako-davno-bila-je-velebno-sjediste-zagrebacke-banke-a-sad-je-skloniste-ulicara-i-utocise-nevoljnika/21988/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
- 43.-44. eigene Fotos
45. <https://autonomija.info/otimaci-izgubljenih-kovcega/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
46. <https://upi-2m.hr/gradska-knjiznica-paromlin/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
47. <https://www.gloria.hr/gl/zivot/kultura/novi-klub-za-sve-istancanog-ukusa-s-nestrpljenjem-se-ceka-otvorenje-petog-kupea-15172486> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
48. <http://pogledaj.to/prostor/ambiciozni-natjecaji-ostavili-nedorecen-prostor-sredisnje-gradske-osi/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
49. <https://www.3lhd.com/hr/projekt/urbana-revitalizacija-zone-gredelj> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
50. <https://www.telegram.hr/velike-price/snjeska-knezevic-hoce-li-zagreb-postati-gospodar-svojeg-razvoja/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
51. eigenes Foto
52. <https://www.poslovni.hr/hrvatska/na-europskom-skupu-arhitekata-velika-premijera-projekta-revitalizacije-zone-gredelj-u-srcu-zagreba-4283470>

Literaturverzeichnis

1. <https://www.nacional.hr/nenad-fabijanac-konzervatori-ne-smiju-procjenjivati-projekte-obnove-zato-i-postoji-animozitet-arhitekata-prema-njima/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
2. GROSS, M. (1981.), Društveni razvoj u Hrvatskoj: od 16. stoljeća do početka 20. stoljeća. Sveučilišna naklada Liber, Zagreb
3. GROSS, M. (1981.), Seite 353
4. Knežević S. (1994): Lenuci i Lenucijeva potkova; Zagreb: Sveuciliste u Zagrebu, Institut za povijest umjetnosti
5. Knežević S. (1994): Lenuci i Lenucijeva potkova; Zagreb: Sveuciliste u Zagrebu, Institut za povijest umjetnosti
6. <https://www.docdroid.net/lVSQg7M/tzv-gredelj-mapa-jednom-proizvodnih-jedinica-tisak-pdf>[letzter Zugriff: 26.05.2022]
7. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> Program gradskog projekta Gredelj, ožujak 2021. [letzter Zugriff: 26.05.2022]
8. <https://lupiga.com/vijesti/nasa-stvarnost-ili-krlezin-obracun-s-malogradjanstinom> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
9. <https://lupiga.com/vijesti/nasa-stvarnost-ili-krlezin-obracun-s-malogradjanstinom> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
10. <https://lupiga.com/vijesti/nasa-stvarnost-ili-krlezin-obracun-s-malogradjanstinom> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
11. <https://www.index.hr/vijesti/clanak/u-zagrebu-otkriven-spomenik-zrtvama-holokausta-i-ustaskog-rezima-pogledajte/2359778.aspx> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
12. <https://www.gloria.hr/gl/zivot/kultura/novi-klub-za-sve-istancanog-ukusa-s-nestrpljenjem-se-ceka-otvorenje-petog-kupea-15172486> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
13. <https://upi-2m.hr/gradska-knjiznica-paromlin/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
14. <https://www.zagreb.hr/gredelj/173576> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
15. <https://www.3lhd.com/hr/projekt/urbana-revitalizacija-zone-gredelj> [letzter Zugriff: 26.05.2022]
16. <https://www.telegram.hr/velike-price/snjeska-knezevic-hoce-li-zagreb-postati-gospodar-svojeg-razvoja/> [letzter Zugriff: 26.05.2022]

DANKE!

an alle, die mich bei meinem Studium und
dieser Diplomarbeit unterstützt haben.