



Sanela Franjić, BSc

BiH | Brčko | Bahnhof Neugestaltung des Bahnhofgebietes in Brčko Distrikt

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Cand. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institutsname

Institut für Städtebau

Graz, Oktober 2016

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

Eidesstattliche Erklärung	2
Abstract	5
Vorwort	7
Historischer Überblick	11
Bosnien und Herzegowina	13
Brčko Distrikt	16
Der Distrikt und seine Siedlungen	18
Ravne-Brčko	18
Der Dayton Vertrag	19
Die Verfassung von Brčko Distrikt	20
Historische Entwicklung der Stadt Brčko	23
Die Lage von Brčko	24
Die Größe der Stadt	24
Die Entwicklung der Stadt bis 1945	25
Die Entwicklung des Einfamilienhauses	27
Die Entwicklung der Stadt von 1945-1995	30
Die Entwicklung der Stadt von 1995-2015	30
Klimatische Einflüsse auf die Entwicklung der Stadt	31
Typologie des städtebaulichen Konzepts	32
Urbane Form und Entwicklung der Stadt Brčko	34
Verkehrsbedingungen und Auswirkungen	35
Das Stadtbild	35
Die Stadtplanung vor 1992	36
Raumschaffungsbedingungen	37
Kommunale Infrastruktur	38
Aktivitäten der Stadt Brčko	39
Monumente der Stadt Brčko	40
Das Rathaus	41
Das Hotel Posavina	41
Die Brücken	42
Savski most - Save Brücke	42
Die alte Bahnstation von Brčko	43
Muški most - Männerbrücke	44
Ženski most - Frauenbrücke	44
Der Stadtstrand Ficibajer	44
SWOT-Analyse der Stadt Brčko	45
Große Eisenbahnbauprogramme	48
Ćiro - die bosnische Schmalspurbahn	51
Der Bahnhof von Brčko Distrikt	52
Die Zahlen der 1. Jugendbrigade	54
Die Bauarbeiten	54
Der Bahnhof Brčko-Banovići	55
Das Bahnhofsgebäude von Brčko	57
Das Planungsgebiet	58
Referenzbeispiele	67
Gare de Rennes - Bretagne, Frankreich	68
Los Angeles Union Station - Kalifornien, USA	69
Intention und Idee	70
Der Entwurf	72
Schwarzplan	73
Nolliplan	74
Verkehrsnetz	75
Grünraumanalyse	76
Nutzungsplan	77
Analyse der Funktionen im Bahnhofsgebiet	78
Lageplan	79
Bestandsgebäude mit Neubau	80
Grundriss	81
Grundriss mit Bemaßung	82
Raumprogramm	83
Verkehrskonzept des Bahnhofgebietes	84
Schnitte	85
Ansichten	86
Schaubilder	87
Materialien	92
Résumé	94
Danksagung	96
Quellenverzeichnis	98
Abbildungsverzeichnis	99

für meine Heimat

für Herrn O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt Jean Marie Corneille Meuwissen †

Abstract

Diese Masterarbeit beschäftigt sich mit dem Thema der Neugestaltung des Bahnhofs in Brčko Distrikt. Ein Bahnhof schafft einen wichtigen Knotenpunkt in der Stadt, sowohl für den lokalen Verkehr als auch für die dort lebenden Menschen. Die Verbindung zu den bestehenden Gebäuden im Umfeld des Bahnhofs, aber auch die Verbindung zur Stadt selbst waren wichtige Einflussfaktoren. Die Intention und Idee meines Projektes widmet sich der Bewältigung der vorhandenen ethnischen Grenzen im Land. Der Stadtteil „Novo Brčko“, was übersetzt „Neu Brčko“ bedeutet, bildet den Anfang dieses neuen Weges. Der Zusammenhalt, der während des Baus des neuen Bahnhofs noch vor dem Balkankrieg, von der damaligen Gesellschaft erreicht wurde, soll sich erneut wiederfinden. Ziel ist es, bestehende Vorurteile zu vergessen, Konflikte zu lösen und Gemeinsamkeiten zu finden. Das Miteinander-Arbeiten soll die Menschen von dem Gegeneinander-Handeln überzeugen und dadurch sollen sich neue Geschäftsbeziehungen aber auch Freundschaften entwickeln. Jeder einzelne von uns kann seinen Beitrag zu einem besseren Umgang mit unseren Mitmenschen leisten und somit zu einer besseren Zukunft.

This master thesis deals with the topic of redesigning the railway station in Brčko District. A railway station sets an important nodal point in the city, as well for the local traffic as for the people who live there. The connection to the existing buildings in the surrounding of the railway station, but also the connections to the city itself were important factors of influence. The intention and idea of my project dedicates to dealing with the existing ethnic borders in the country. The part of the town „Novo Brčko“, meaning „New Brčko“, forms the beginning of this new way. The coherency which was achieved of the former society, during the construction of the new railway station before the Balkan war, should be recovered again. The aim is to forget prejudices, to solve conflicts and to find similarities. The work-together should convince the people of against each other-action, and thereby to develop new businesses and friendships. Each one of us can contribute to a better dealing with our fellow humans and thus to a better future.

Vorwort

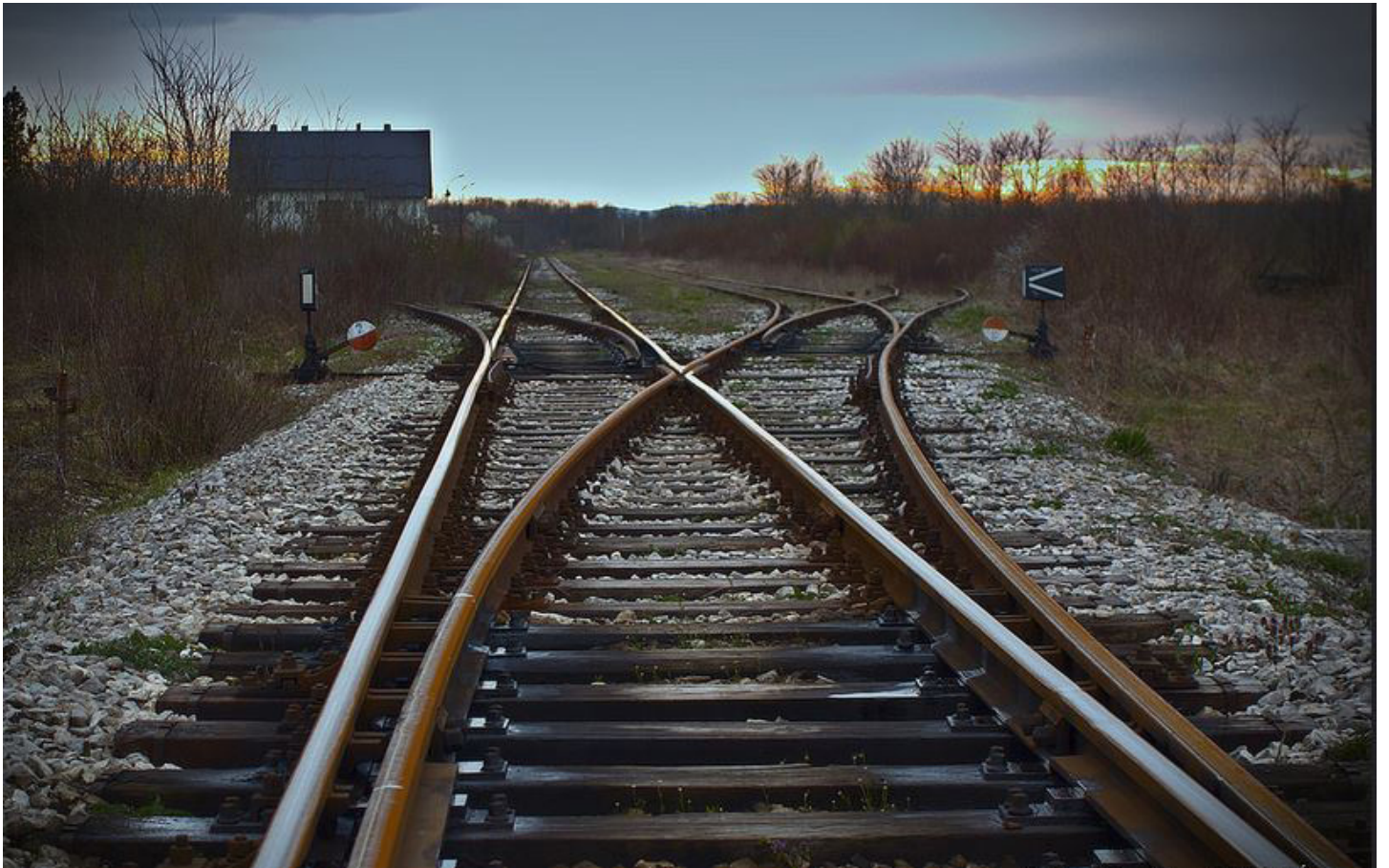
Das gewählte Thema meiner Diplomarbeit, verbindet mich persönlich in erster Hinsicht mit meinem Herkunftsland Bosnien und Herzegowina, aber es bringt mich zugleich ein Stück näher zu meinen Wurzeln zurück. Der Krieg der neunziger Jahre in Bosnien und Herzegowina hinterließ ein verarmtes Land, das beinahe vollkommen zerstört wurde und von neuem wieder aufgebaut werden musste. Dennoch, bis zum heutigen Tag sehnt sich das Land nach positiven Entwicklungen, was mich selbst seit jeher mit meiner eigenen Lebensgeschichte verbindet.

Ich wurde 1990 in Brčko geboren. Mit meinen Eltern wohnte ich bis zu meinem vollendeten ersten Lebensjahr in Gornja Skakava, einem ländlichen Vorort von Brčko. Die Arbeitssituation war bereits angespannt und der Krieg war im Kommen, deshalb beschlossen meine Eltern nach Österreich auszuwandern, wo bereits viele unserer Verwandten auf uns warteten. Meine gesamte Kindheit und Schulzeit verbrachte ich im Bezirk Vöcklabruck in Oberösterreich. Trotzdem war die Verbundenheit zur ursprünglichen Heimat immer präsent und wurde mit den Jahren viel stärker, was sicherlich auch an den zahlreichen Besuchen der Großeltern, zu diversen Feiertagen in der alten Heimat zurückzuführen ist.

In meinem Architekturstudium beschäftigte ich mich vorwiegend mit Entwürfen im Inland. Folglich kam mir bei der Suche nach einem Thema immer wieder in den Sinn, eine Arbeit über Bosnien und Herzegowina zu schreiben. Im Zuge meiner ersten Recherchen über das Land und den Bauplatz, entwickelte sich eine besondere Leidenschaft und ein großes Interesse, die tragische und gleichzeitig faszinierende Geschichte meines Herkunftslandes erkunden zu wollen.

„Alles im Leben ist eine Brücke – ein Wort, ein Lächeln, das wir den anderen schenken.
Ich wäre glücklich, könnte ich durch meine Arbeit ein Brückenbauer zwischen Ost und West sein.“

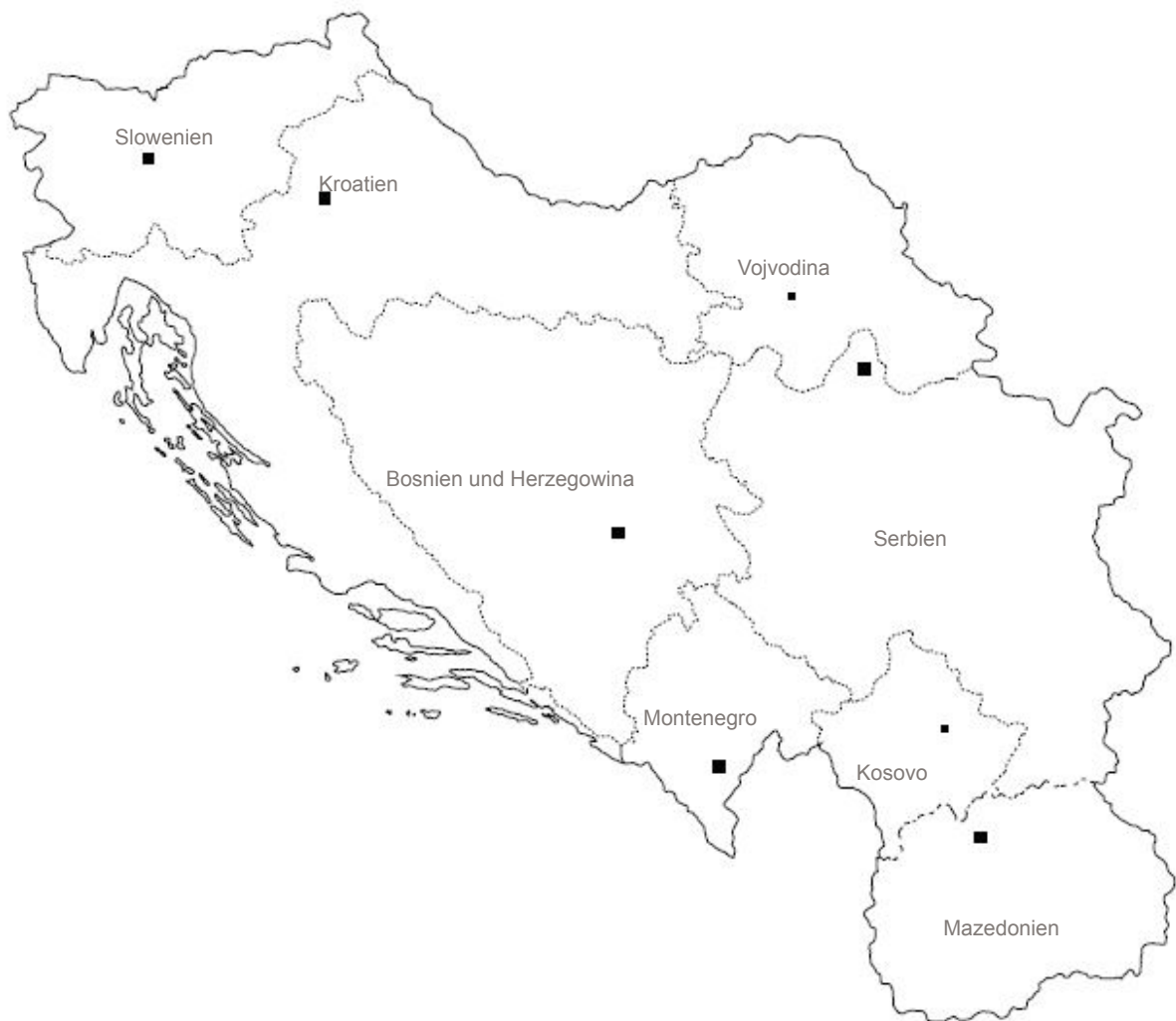
Ivo Andrić



„Der Weg ist das Ziel.“
Konfuzius

Historischer Überblick

Die südslawische Bevölkerung siedelte sich im 6. und 7. Jahrhundert im südöstlichen Teil Europas an. Heute bildet sie die überwiegende Bevölkerung der Staaten Sloweniens, Kroatiens, Bosnien und Herzegowinas, Serbiens, Montenegros, Bulgariens und Mazedoniens. Den Ursprung der Slawen ist indoeuropäisch. Der Balkan war im Laufe seiner Geschichte immer wieder von Bevölkerungsumschichtungen betroffen.¹



Die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien von 1945-1992

Bosnien und Herzegowina

¹ Vgl. Kaser 2011, 76.

Wenn man vom Land Bosnien und Herzegowina hört, denken die meisten vor allem an den Balkankrieg. Ebenso auch an die sehr komplizierte gesellschaftspolitische Lage, die seit dem Krieg noch immer besteht. Die Eigenstaatlichkeit von Bosnien und Herzegowina wurde am 6. April 1992 in den Grenzen der ehemals gleichberechtigten Teilrepublik der Sozialistischen Föderation Republik Jugoslawien anerkannt. Durch den Vertrag von Dayton (Ohio, USA) vom 21. November 1995, der dann im so genannten „Frieden von Paris“ vom 14. Dezember 1995 seine endgültige Bestätigung fand und der auch das Ende der kriegerischen Auseinandersetzungen bedeutete, wurde das Land in zwei territoriale Teilgebiete getrennt. Diese Trennung der drei Konfliktparteien, bzw. die Teilung in zwei Staaten, war als eine vorübergehende Lösung gedacht, um endlich die kriegerischen Handlungen zu beenden. Obwohl in Bosnien und Herzegowina heutzutage nach diesem Vertrag verfahren wird, konnte er eigentlich kein dauerhaftes Modell darstellen.

Schon aus dem Wortlaut des vollen Namens des internationalen Friedensvertrages ist herauszulesen: „Der prinzipielle Rahmenentwurf für den Frieden in Bosnien und Herzegowina.“ Der Friedensvertrag trennt das Land in die so genannte Föderation der muslimischen und kroatischen Bevölkerung und sieht diese als eine Entität (die Föderation „Bosnien und Herzegowina“, die selbst in mehrere Kantone unterteilt ist). Mit den jeweiligen Hauptstädten Sarajewo (Bosniaken) und Mostar (Kroaten). Die zweite Entität bildet die Republika Srpska mit der Hauptstadt Banja Luka, in der überwiegend bosnische Serben leben.

Diese Teilstaaten wurden somit als eigener Staat organisiert mit entsprechenden politischen Institutionen, einer eigenen und unabhängigen Verwaltung, einer eigenen Regierung, einem eigenen Parlament und einem Präsidenten. Das Präsidium von Bosnien und Herzegowina bildet auch noch eine oberste staatliche Instanz, dass als gemeinsames übergeordnetes Organ gedacht ist. Jeweils ein Mitglied der drei Nationen vertritt seine Volksgruppe (ein Bosniake, ein Kroat und ein Serbe). Alle relevanten Entscheidungen fallen in die jeweiligen Parlamente der Teilstaaten, dadurch ist dieses Präsidium eine mehr oder weniger pro forma bestehende politische Institution.²



2 Vgl. Krivdić 2010, 9-10.

Dennoch, nach all den Grausamkeiten des Krieges die sich diese drei Nationen geliefert haben, ist das Vertrauen zum Land selbst noch nicht ganz wieder hergestellt. Die vollkommene Identifizierung der Bevölkerung mit dem neu entstandenen Staat und den neuen ethnischen Gruppen ist bis heute nicht gegeben. Jede Nation blieb ihrem eigenen ethnischen Territorium und ihrer „ethnischen“ Führung treu. Diese wird noch heute durch die national gefärbten politischen Parteien von Bosnien und Herzegowina unterstützt. Das gegenseitige Vertrauen, das noch vor dem Ausbruch des Konfliktes ein Zeichen des Vielvölkerstaates Jugoslawiens war, ist heute kaum mehr vorhanden.

Im Laufe des Krieges hat ein Großteil der städtischen Bevölkerungsschicht das Land für immer verlassen. Es gibt nur wenige, die in ihre Heimat zurückgekehrt sind. Einen Status quo, weist auch der Konflikt zwischen Stadt und Land in Bosnien und Herzegowina auf. Dieser Konflikt ist, trotz der veränderten Voraussetzungen, eine kaum veränderte Situation seit der Beendigung des Balkankrieges.

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte im bisher landwirtschaftlich betriebenen Land (mit über 60% Landbevölkerung) eine schnelle Industrialisierung ein. Die Agrarpolitik besaß in der Politik des damaligen Jugoslawiens keine Priorität, somit war damals das Land mit seiner extensiven Landwirtschaft sich selbst überlassen worden. Dadurch wurden die urbanen Zentren, die existenzbietende Alternative für diesen Teil der Bevölkerung. Im Laufe der Jahrzehnte nahmen die Städte, in denen ein multikulturelles Leben selbstverständlich war, die aus den verschiedenen Gegenden ankommende Landbevölkerung auf und schmolzen sie in sich ein. Diese Landbevölkerung in Bosnien und Herzegowina, wanderte nicht nur in die urbanen Zentren des eigenen Landes, sondern auch in die westeuropäischen Länder aus. Die Verbliebenen wohnten weiterhin in ihren Dörfern, die in der Regel aus nur einer Nation der dortigen Einwohner bestanden. Sie lebten in ihren gewohnten, traditionellen und national geprägten spezifischen Vorstellungen und Gewohnheiten. Das Zusammentreffen mit der städtischen Bevölkerung fand hauptsächlich nur dann statt, wenn ein gegenseitiges Interesse bestand. Für die städtische Bevölkerung war und blieb die Landesbevölkerung rückständig und primitiv. Dieser Zustand zog sich über Jahrzehnte hindurch und führte zu einer immer größer werdenden Frustration der ländlichen Bevölkerung.

Ein wesentlicher Teil der Stadtbevölkerung verließ dennoch die Städte. Vorwiegend, war das die junge und mittlere Generation mit einer besseren Ausbildung. Nach den inoffiziellen Schätzungen (die offiziellen fehlen) verließen im Laufe des Krieges, allein mehr als 150.000 Einwohner die Stadt Sarajewo. Die ethnischen Säuberungen spielten bei der Auswanderung der Bevölkerung eine wichtige Rolle. In jeder Stadt übernahm diejenige Nation die Überhand, die sich gerade im jeweiligen Teil des Landes oder der Stadt kriegerisch durchsetzen konnte. Dadurch war es in diesen Städten besonderes einfach die jeweiligen politischen Administrationen durchzusetzen. Gegen die Angehörigen der jeweils anderen Gruppen ergriff man Maßnahmen wie Pflichtarbeit, Entlassungen aus den Firmen und Drohungen. Dies löste bei den Betroffenen ein Gefühl der Unsicherheit und Unerwünschtheit aus. Somit fühlten sie sich gezwungen, ihre Wohnsitze zu verlassen.

Nach dem Krieg füllten sich die größeren Städte wieder. Vor allem Sarajewo, Banja Luka und Mostar besiedelten jetzt die Menschen aus den ländlichen Gegenden, die sich als Sieger fühlten. Die Mentalität die sie mit sich brachten, durchdrang alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens. Seit dem Dayton Vertrag, beherrscht sie bis heute den Großteil des Landes. Unter denjenigen, die innerhalb der Grenzen Bosnien und Herzegowinas und sogar in einem gemeinsamen Staat lebten, war ein kultureller und jeder andere Diskurs dadurch kaum mehr möglich. Der Handel war jedoch der einzige Bereich, in dem es noch zu einer Zusammenarbeit und zu Kontakten kam.³

3 Vgl. Krivdić 2010, 10-12.



Abb. 01: Die Stadt Brčko an der Save

Brčko Distrikt

Fläche:	493 km ²	Koordinaten:	44° 53' N, 18° 49' O
Einwohner:	93.028 ⁽²⁰¹³⁾	Höhe:	92 m ü.d.M.
Dichte:	189 EW/km ²	Zeitzone:	UTC+1 MEZ
Währung:	konvertible Mark (KM)	Sprachen:	Bosnisch, Kroatisch, Serbisch ⁴

Brčko Distrikt ist eine Stadt im Norden von Bosnien und Herzegowina. Die erste Erwähnung von Brčko stammt aus dem Jahr 1548 aus den türkischen Aufzeichnungen. Während des Bosnienkrieges war die Stadt ein schmaler Korridor und sehr umkämpft. Denn die Stadt ermöglichte die einzige Verbindung des westlichen und östlichen Teils der Republika Srpska. Heute gehört die Stadt weder zur Föderation Bosnien und Herzegowina noch zur Republika Srpska, sondern bildet das Sonderverwaltungsgebiet Brčko Distrikt. Der Grund dafür war, dass sich die beiden Entitäten nicht darüber einigen konnten zu wem die multiethnische Stadt zugewiesen werden sollte. Die Stadt bildet ein Kondominium zweier Entitäten mit eigener Regierung, Verwaltung, Strafsystem, Polizeiwesen und Finanzwesen. Als eigenständiger Staat ist Brčko somit unabhängig von Sarajewo und Banja Luka, dies ist einmalig in Bosnien und Herzegowina. Es begann als Experiment der Vereinten Nationen und bis heute ist dieses System erhalten geblieben.⁵



Abb. 02: Die Lage der Stadt Brčko in Bosnien und Herzegowina

4 Milojević 2015, 90-91.
5 Vgl. Đorđić 2007, 183-184.

Der Distrikt und seine Siedlungen

Neben der Stadt Brčko bilden noch 60 weitere Siedlungen den Distrikt. Diese sind wie folgt: Vučilovac, Gorice, Grbavica, Krepšić, Ulice, Ulović, Gredice, Marković Polje, Brezovo Polje, Brezovo Polje Selo, Ražljevo, Krbeta, Popovo polje, Trnjaci, Slijepčevići, Sandići, Stanovi, Brezik, Gornja Dubravica, Potočani, Donja Dubravica, Šatorovići, Dubravice Gornje, Dubravice Donje, Repino Brdo, Čađavica, Boderište, Vitanovići, Islamovac, Štrepci, Buzekara, Omerbegovača, Brka, Palanka, Gornji Rahić, Donji Rahić, Maoča, Rašljani, Lukavac, Gornji Bukvik, Donji Bukvik, Gajevi, Vujčići, Čoseta, Seonjaci, Dubrave, Cerik, Bosanska Bijela, Donji Vukšić, Gornji Vukšić, Laništa, Jagodnjak, Poljaci, Donja Skakava, Gornja Skakava, Rašljani, Donji Zovik, Gornji Zovik, Boće und Prijedor.⁶

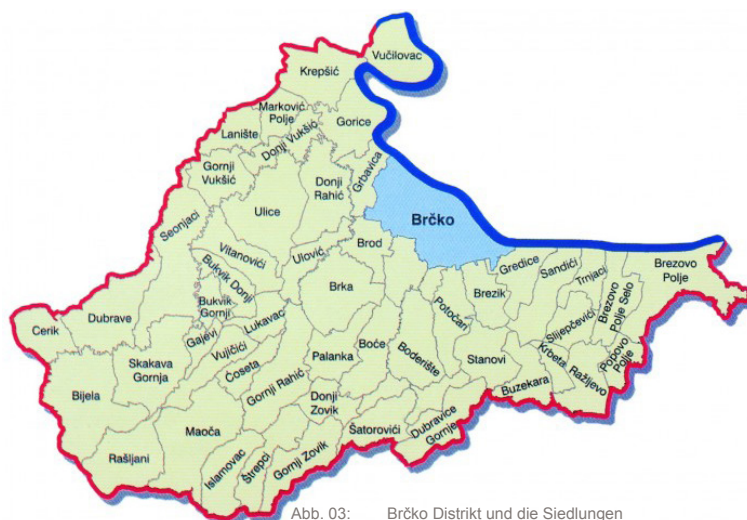


Abb. 03: Brčko Distrikt und die Siedlungen

Ravne-Brčko

Vom Jahr 1992 bis zum Jahr 2000 hatten die kroatisch bevölkerten Siedlungen im Umland der Stadt den Namen Ravne-Brčko. Die Siedlungen Štrepci, Gornji Zovik, Donji Zovik, Boće, Boderište, Omerbegovača, Donji Rahić, Ulice, Ulović, Donji Vukšić, Gornji Vukšić, Laništa, Donja Skakava, Gornja Skakava, Prijedor, Maoča, Bosanska Bijela, Dubrave und Donji Hrgovi bildeten die Gemeinde Ravne-Brčko. Alle genannten Siedlungen waren von Kroaten besiedelt, mit der Ausnahme von Omerbegovača und Maoča die von Bosniaken besiedelt waren. Der Name hat seinen Ursprung von der früheren historischen Pfarrgemeinde Ravne, die alle Siedlungen umfasste. Mit der Einführung von Brčko Distrikt im Jahr 2000 besteht die Gemeinde Ravne-Brčko nicht mehr. Dennoch identifizieren sich heute noch viele Kroaten mit der Gemeinde Ravne-Brčko. Die kroatischen Siedlungen sind demnach demografisch, geografisch, historisch und ökonomisch ein Teil der kroatischen Bevölkerung.⁷

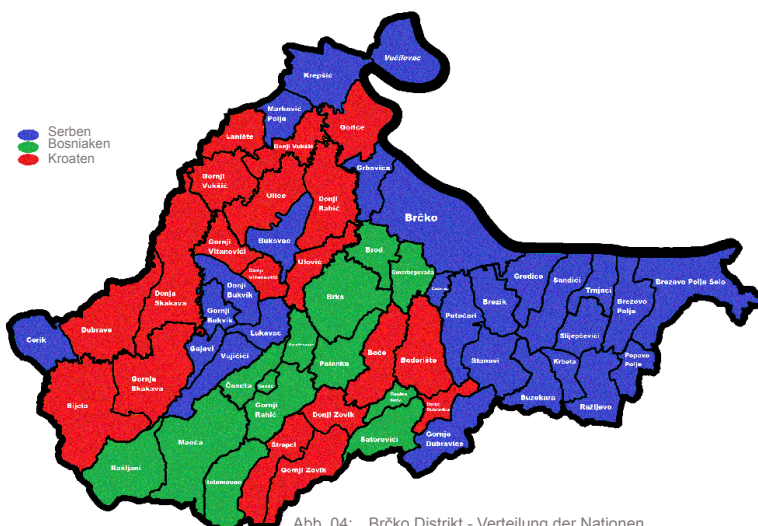


Abb. 04: Brčko Distrikt - Verteilung der Nationen

6 Vgl. Đorđić 2007, 183-184.

7 Vgl. Marčetić/Katić 2014, 12-13.

Der Dayton Vertrag

Am 14. Dezember 1995 wurde in Paris von den damaligen Präsidenten Bosniens und Herzegowinas, Kroatiens und Serbiens das Friedensabkommen unterzeichnet. Dieses Abkommen, auch Dayton Vertrag genannt, beendete das mehr als drei Jahre andauernde Kriegsgeschehen in Bosnien und Herzegowina.

Durch die Vermittlung der USA und der Beteiligung der Europäischen Union wurde der Friedensvertrag in Dayton, Ohio aufgestellt. Das Abkommen sah die Erhaltung von Bosnien und Herzegowina als Gesamtstaat vor, teilte das Land aber in zwei Entitäten, die Föderation Bosnien und Herzegowina (Bosniaken, Kroaten) mit 51 % des Gebietes und die Republika Srpska (Serben) mit 49 % des Gebietes. Im Dayton Vertrag wurde eine Vielzahl von gemeinsamen politischen Institutionen und Organen vereinbart, wie ein Parlament, ein Staatspräsidium (bestehend aus je einem Bosniaken, Kroaten und Serben), sowie einen Ministerrat, der gemeinsam mit dem Staatspräsidium für die Bereiche Wirtschafts-, Geld- und Außenpolitik zuständig ist. Heute werden die meisten staatlichen Funktionen von beiden Entitäten ausgeführt.⁸

Das Friedensabkommen von Dayton besteht aus dem „General Framework Agreement for Peace in Bosnia and Herzegowina“ (GFAP), elf Annexen und einer Reihe von Statements und Briefen. Im GFAP verpflichteten sich alle drei Vertragsparteien (Republik Bosnien und Herzegowina, die Republik Kroatien und die Republika Srpska) zu einer friedlichen Beilegung ihrer Konflikte, die Zusammenarbeit bei der Verfolgung von Kriegsverbrechern und die gegenseitige Anerkennung der Republik Bosnien und Herzegowina und der Föderalen Republik Jugoslawien. Die elf Annexen beinhalten die Grundelemente der Friedensordnung für das Land, diese sind unter anderem: der Rückzug ausländischer militärischer Verbände, Maßnahmen zur Förderung von Stabilität und Sicherheit in der gesamten Region, der Grenzverlauf zwischen der Föderation von Bosnien und Herzegowina und der Republika Srpska und die Durchführung von freien Wahlen. Ebenso wird ein Schiedsgericht im Streitfall über die Region Brčko eingesetzt, welches dann innerhalb eines Jahres über den endgültigen Status dieses Gebietes entscheiden soll. Die Verfassung der Republik Bosnien und Herzegowina sieht das Land als einen souveränen, unabhängigen und demokratischen Staat, der aus zwei Entitäten (Föderation von Bosnien und Herzegowina und Republika Srpska) und aus drei konstitutiven Staatsvölkern (Bosniaken, Kroaten und Serben), besteht.⁹

Durch das Friedensabkommen wurde der Waffenstillstand im Land sichergestellt, ebenso wie eine weitgehende Demobilisierung und Entwaffnung der Kriegskämpfer. Dies wurde durch den Internationalen Versöhnungsbund (IFOR) mit einer 60.000 Mann starken Friedenstruppe erreicht. Nach der Bereitstellung eines sicheren Umfelds konnte im Land der Wiederaufbau beginnen. Während des dreieinhalb jährigen Krieges hatten 150.000 Menschen ihr Leben verloren, 174.000 waren verwundet. 1,2 Millionen Menschen flüchteten in diesem Zeitraum ins Ausland, während 900.000 zu Flüchtlingen im eigenen Land wurden. 18% der Häuser im Land wurden komplett zerstört, 60% wiesen Beschädigungen auf. Die Wirtschaft des Landes war Ende des Jahres 1995 am Boden, das jährliche Pro-Kopf-Einkommen sank von 1.900 USD auf 500 USD.

Um den Menschen in Bosnien und Herzegowina eine Zukunftsperspektive zu geben, waren eine Wiederherstellung der zerstörten Infrastruktur des Landes und eine Wiederbelebung der Wirtschaft nötig. Die Wirtschaft musste jedoch von einer stark kriminalisierten Kriegsökonomie, zu einer regulären Ökonomie umgewandelt werden. Die Wiederherstellung der Gesundheitsversorgung und des Bildungswesens waren ein wichtiger Faktor in dieser Zeit.¹⁰

8 Vgl. Jureković 2006.

9 Vgl. Toth 2011, 101-102.

10 Vgl. ebda., 113-114.

Die Verfassung von Brčko Distrikt

- Bosniaken, Kroaten und Serben sind konstituierende Völker im Distrikt Brčko.
- Alle Bewohner des Distrikts, die Bürger von Bosnien und Herzegowina sind, haben das Recht die Staatsangehörigkeit einer einzigen Entität zu wählen, unabhängig davon in welchem Teil des Distrikts sie wohnen.
- Die Bewohner des Distrikts müssen dem Militär nicht dienen und keine Steuern zahlen, im Rahmen ihrer Entitätszugehörigkeit. In Bezug auf die Gesetzgebungszuständigkeit, gehören sie der Bezirksversammlung des Distrikts, außer, dass die Mitgliedschaft, die Zusammensetzung und die Art der Wahlbeauftragten vom Supervisor mit dem Statut des Distrikts bestimmt wird. Seine Aufgabe ist - wenn nötig - die Schaffung der „ethnischen Formel“, was bedeutet, dass es zu keiner Änderung in der Regierung kommt, wenn eine ethnische Gruppe sich dazu entscheidet durch die Erhöhung der Bevölkerungszahl die politische Kontrolle zu erzielen. Durch diese spezielle Gesetzgebung wird es im Distrikt Brčko zu Änderungen der bestehenden Gesetze kommen, das ein einziges Rechtssystem für den Distrikt schaffen wird. Für die Änderungen an den bestehenden Gesetzen wird eine dreiköpfige Kommission tätig sein, die sich aus einem internationalen Anwalt, einem Anwalt der Föderation und einem Anwalt der Republika Srpska, zusammensetzen. Alle Barrieren dieser Kommission muss die Bezirksversammlung des Distrikts genehmigen und wenn dies in einer angemessenen Zeit nicht durchgeführt wird, kann dies der Supervisor vornehmen.
- Der Distrikt Brčko wird seinen eigenen Zolldienst haben, deren Umsatz in das Budget des Distrikts fließt, und die Differenz zwischen den erwarteten Einnahmen und dem Budget wird von den Entitäten finanziert werden, zwei Drittel von der Föderation und ein Drittel von der Republika Srpska.
- Jeder Bewohner des Distrikts Brčko kann seine Stimme der Bezirksversammlung des Distrikts geben. Die Präsidentschaft von BiH und das Abgeordnetenhaus von BiH und das in derjenigen Entität dessen Staatsangehörigkeit ausgewählt wurde, können nach ihrer eigenen Wahl an den Entitäts-Wahlen teilnehmen.
- Die kyrillische und die lateinische Schrift sind im Distrikt Brčko gleichwertig und alle amtlichen Dokumente werden in einer der drei amtlich anerkannten Sprachen ausgestellt. Der Personalausweis wird den Bewohnern von der Regierung des Distrikts oder vom Supervisor ausgestellt und alle Symbole im politischen und ethnischen Sinn, werden neutral charakterisiert werden. Die Flagge kann hervorgehoben werden nur und ausschließlich von den beiden Entitäten zusammen und der Distrikt hat keine andere Flagge als die Flagge von BiH.
- Der Distrikt Brčko wird seine eigenen Gefängnisse haben. Nach den Annexen zur endgültigen Entscheidung von Brčko, eine Person die zu einer Haftstrafe verurteilt wurde, kann die Haft nicht in einer ethnischen Haftanstalt antreten. Deshalb, wird als erstes der Supervisor, und anschließend der Vorstand, dafür verantwortlich sein - mittels Ankauf und Anmietung - Haftanstalten für die Gefangenen aus dem Distrikt sicherzustellen. In die ethnischen Haftanstalten können die Strafgefangenen nur unter der Genehmigung des Supervisors gelangen.¹¹



Abb. 05: Das Stadtzentrum von Brčko Distrikt



Abb. 06: Die Brücken von Brčko Distrikt

Historische Entwicklung der Stadt Brčko

Brčko entstand im Posavina Tal, an der Mündung des Flusses Brka in die Save. An der Stelle der heutigen Stadt befinden sich noch Spuren der Besiedelung aus der Zeit der Urgeschichte. Zur Römerzeit war dieses Gebiet ein Knotenpunkt des Wegenetzes von Süden in Richtung der Save, bezugnehmend auf den Transport und die Bereitstellung von Waren, die Überquerung der Save, als Rastplatz, zur Erbringung von Dienstleistungen und als fester Wohnsitz, der sich nach und nach entwickelte. Es gibt Anzeichen dafür, dass noch in der Antike eine Trockenlegung des Geländes in und um Brčko durchgeführt wurde, da die Gebiete äußerst sumpfig waren. Mit der Ankunft der Slawen beginnt eine neue Periode mit der Entwicklung von Siedlungen. Nach einigen Quellen zufolge, war Brčko vom 10. bis zum 13. Jahrhundert ein Teil des serbischen Staates. Nach dem Tod des serbischen Königs Dragutin im Jahr 1316, herrschten in der Posavina die Ungarn, die in ständigen Konflikt mit den bosnischen Herrschern standen. Im Jahr 1463 kam es zum Fall von Bosnien und damit begann die türkische Herrschaft. Die Ungarn erobern den Gürtel um die Posavina und bilden die so genannte Srebrenička Banovina, mit Brčko bilden sie eine Verteidigungszone gegen die Türken. Im Jahr 1512 gehört die Srebrenička Banovina zum Osmanischen Reich.

Brčko als Name taucht das erste Mal in der Geschichte im Jahr 1548 auf. Die Besiedelung begann an der Stelle der Überquerung der Save, mit der Position einer Fähre und gleichzeitiger Grenze. Während der osmanischen Periode wurde das Volk mit der Erlassung der Abgaben ermutigt, so einen Warenaustausch mit dem angrenzenden Land Österreich durchzuführen. In dieser Zeit formierten sich die Siedlungen am linken Ufer der Brka bis zur Mündung in die Save. Dies belegen heutzutage die Überreste der Mahalas mit unregelmäßigen Straßenregulierungen und Objektstrukturen. In der Mitte der Siedlung befindet sich die Čaršija. Die Stadt entwickelte sich nicht als eine Art Festung, sondern folgte den natürlichen Gegebenheiten und dem Flusslauf der Brka. An deren Mündung und Umgebung entwickelte sich das Zentrum. Es breitete sich radial südwärts der Save aus.



Abb. 07: Brücke an der Mündung Brka



Abb. 08: Alte Čaršija

Die Stadt hatte, wie die meisten Städte in Bosnien und Herzegowina, eine turbulente Vergangenheit. Während der Osmanischen Herrschaft kam sie zweimal unter die Herrschaft von Österreich. Brčko verzeichnete Anfang des 19. Jahrhunderts eine bedeutende wirtschaftliche Entwicklung, aufgrund dessen stieg die Einwohnerzahl konstant (im Jahr 1879 lebten in der Stadt bereits 3.000 Menschen). Ab dem Jahr 1851 wird die Stadt zum Sitz des orthodoxen Priesters und im Jahr 1862 bekommt sie einen katholischen Pfarrer. 1865 zieht der Vizekonsul der österreichischen Regierung nach Tuzla. Die Stadtentwicklung verstärkt sich seit der österreichisch-ungarischen Okkupation 1878. Das serbische Volk spielt eine wichtige Rolle in der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung der Stadt, denn diese hatten rege Verbindungen zu den europäischen Wirtschaftszentren, vorwiegend im Handelsbereich. Für die Stadt selbst war es ein Schritt zur Europäisierung und zum modernen Zeitgeist.

Schon 1869 war Brčko durch einen Telegraphen mit Sarajewo verbunden und im Jahr darauf eröffnete die erste Postfiliale. 1886 wurde das städtische Krankenhaus, das Rathaus und das Hotel Posavina gegründet.

Die österreichisch-ungarische Herrschaft, hatte dank der wirtschaftlichen Macht der Bürger, einen großen Einfluss auf die Entwicklung des Stadtkerns. Der Fokus der Bauten übertrug sich nun auf das rechte Ufer der Brka, wo die bislang bedeutendsten Bauwerke entstanden. Ein wichtiger Aspekt der Stadtgestaltung bezog sich auf die Wohnbauten und Bürogebäude. Deren Besitzer drückten ihren gehobenen Status mit Prunkbauten im Stil der Neoromantik, Neorenaissance und anderen aus.¹²

12 Vgl. Milojević 2015, 79-80.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann der Bau von Bildungseinrichtungen. Die Stadt wurde im Zuge dessen, zu einem wichtigen Bildungszentrum.

Nach dem Ende der österreichisch-ungarischen Okkupation entwickelte sich Brčko zwischen den beiden Weltkriegen kontinuierlich im Geiste des städtischen Raumes weiter. Jedoch nicht mit der Stärke wie zu der Zeit der österreichisch-ungarischen Herrschaft.¹³

Die Lage von Brčko

Das Gebiet von Brčko Distrikt wird in drei Teile gegliedert: flache Gebiete entlang der Flüsse, hügelige Landschaften und bergiges Terrain an den Hängen des Majevisa Gebirges.¹⁴

Die Stadt befindet sich am rechten Ufer des Flusses Save, an der nordöstlichen Grenze von Brčko Distrikt und Bosnien und Herzegowina. Das Stadtgebiet hat eine Fläche von 5.836 Hektar und vertritt somit 11,8% der Gesamtfläche des Distrikts. Brčko hat eine bedeutende geostrategische Position zwischen dem Gebiet der Republika Srpska in Osten und Westen, der Föderation BiH im Süden und der Republik Kroatien im Norden. Im breiteren Kontext erfolgt durch dieses Gebiet über Kroatien die zentral-europäische Beziehung im Norden und den Euroregionen Donau-Drau-Save in Richtung West-Ost. Die Stadt ist in insgesamt sechzehn kleinere Stadtteile unterteilt. Diese sind Mujkići, Ivići, Meraje, Rosulje, Kolobara, Islahajet, Burića Brdo, Srpska Varoš, „Š“ Naselje, Ilička, Grčica, 4. Juli, Rijeke, Novo Brčko, Klanac und Brod.

Mit dem Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr besitzt Brčko einen multimodalen Verkehrsknoten. Die Bedeutung des Distrikts und der Stadt selbst wird bestimmt durch die zentrale Lage im Bezug auf die regionalen und staatspolitischen Zentren wie Belgrad, Zagreb, Sarajewo und Banja Luka.

Der südliche Teil des Distrikts zeichnet sich durch eine hügelige Landschaft aus, mit Höhen von 300-640 Metern ü. d. M. Das Gelände hat in Richtung Norden eine leichte Neigung von 150-300 Metern ü. d. M. Die Flüsse Tinja, Brka und Zovičica durchqueren das Gebiet und die Flusstäler werden zur Mündung der Save immer breiter in ihrer Tiefebene (80-90 Metern ü. d. M.). An der Mündung der Brka in die Save entstand die erste Siedlung und auch heute ist es ein Teil der Innenstadt. Die Stadt entwickelte sich um einen zentralen Kern und breitete sich in Richtung Süden aus. Entlang der Straßen und Flussläufe formierten sich Wohngebiete in einer fragmentierten Bebauungsstruktur. Die Ausdehnung der Stadt wurde durch die natürlichen Gegebenheiten des Geländes bestimmt (Grenze durch die Save) und durch die günstig gelegenen Flussterrassen, durchschnitten von Flussläufen (Brka, Lukavac,...). Die historische Kontinuität der Stadt ergibt sich durch die natürlichen Gegebenheiten, Verkehrsströme und die politischen Verbindungen mit der Umgebung.¹⁵

Die Größe der Stadt

Brčko Distrikt mit einer Fläche von 493 km², entwickelte sich von 1879 bis 1910 demografisch sehr intensiv, durch die kommerziell orientierten Einwohner der Stadt. Die steigende Konjunktur und die laufenden Beziehungen zu europäischen Städten verbesserten die Stadtaktivitäten und lockten somit neue Bewohner in das Gebiet. Nach der Volkszählung von 1948, wurde zwischen den beiden Weltkriegen ebenfalls ein Bevölkerungswachstum verzeichnet. Die Entwicklung des Industriesektors hatte einen großen Einfluss darauf, bedingt durch die starke Einwanderung. Von 1948 bis 1991 stieg die Einwohnerzahl um 347,7%. Der Balkankrieg führte dazu, dass viele Menschen die Stadt verließen, jedoch verzogen viele Schutzsuchende vom Zentrum in die umliegende ländliche Peripherie. In der Stadt leben heute 47% der Einwohner von Brčko Distrikt, der Rest ist auf die insgesamt 58 Siedlungen verteilt. Auf dem gesamten Territorium von Brčko Distrikt leben 93.028 Einwohner in 27.341 Haushalten. Verfasst sind 37.683 Wohneinheiten, was ein Defizit an Wohnungen im Bezug auf die Zahl der Haushalte aufweist. Nach 1995 stieg die Anzahl der ländlichen Bevölkerung, Grund dafür war die Belebung der peripheren Zonen des städtischen Gebiets durch wiederkehrende Kriegsflüchtlinge.¹⁶

13 Vgl. Milojević 2015, 80.

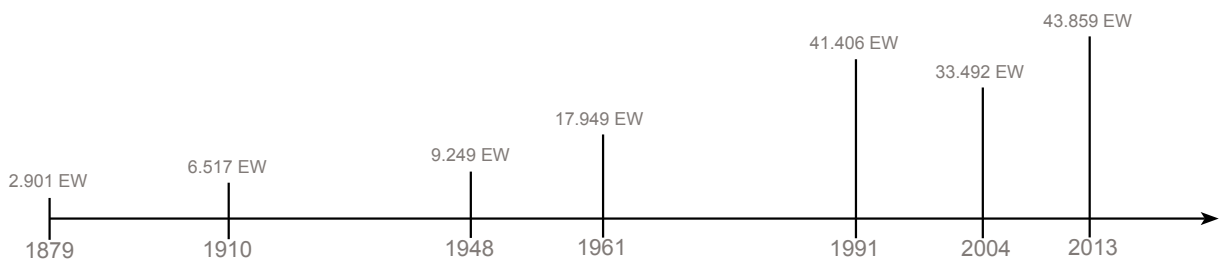
14 Vgl. Maletić 1961, 81.

15 Vgl. Milojević 2015, 90-91.

16 Vgl. ebda., 99-100.

Die Entwicklung der Stadt bis 1945

Die Stadt entwickelte sich in der Vergangenheit mit der Fährverbindung am rechten Ufer der Save. Die ersten Strukturen resultierten aus den funktionalen Bedürfnissen: Überquerung des Flusses, Transport, Schutz der Reisenden und Waren. Die hauptsächlichsten Tätigkeiten der Menschen die ihren Wohnsitz entlang des Flusses hatten, waren die Flößerei, der Brückenbau und der Schutz der Menschen und der Waren. Damals hatte diese Berufsgruppe einen eigenen Namen, sie hießen „Derbedžije“. Während der Osmanischen Herrschaft grenzte die Stadt Brčko an Österreich. Nach den Schriften von Marijan Maravić (er war 1685 der bosnische Bischof), gab es in der Stadt 150 Wohnhäuser und drei Moscheen. Zwei öffentliche Bäder, genauer gesagt türkische Hamams, wurden während dieser Zeit errichtet. Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts herrschten Kriege zwischen dem österreichisch-ungarischen und dem osmanischen Imperium, in der beinahe die gesamte Stadtstruktur zerstört wurde. Nach dem Krieg wurden die Ruinen der Stadt durch die Türken wieder aufgebaut. Eine Festung wurde entlang der Save in der Siedlung Palanka aufgebaut. Zu dieser Zeit bestimmte die Abwehrfunktion stark den Siedlungsbau.¹⁷



1739 wurde eine Militärfestung in Brčko errichtet. Die Siedlung stand unter der Einheit von Tuzla. Nach der österreichisch-ungarischen Karte von 1882 ist erkennbar, dass Brčko schon damals städtisch bestimmt war im Bezug auf die Bestimmung der Hauptverkehrsrichtungen, die Entwicklung der städtischen Strukturen und den Grundfunktionen der Stadt. In der Stadt sind die Mahala Wohnviertel von der restlichen Bebauung differenziert. Sie entstanden erstmals am westlichen, später auch am östlichen Ufer des Flusses Brka. Brčko entwickelt sich auch als Industriestandort und die wirtschaftliche Entwicklung fördert die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahr 1830.



Abb. 09: Stadtstrand von Brčko



Abb. 10: Blick auf die Stadt vom linken Ufer der Save (osmanische Herrschaft)

17 Vgl. Milojević 2015, 154.

Brčko wurde nicht innerhalb der Mauern der Festung geschaffen. Die Stadt entwickelte sich frei zwischen den beiden Flüssen Save und Brka und den fehlerhaften Straßenzügen, welche zur Mündung führten. Vor der österreichisch-ungarischen Besetzung war das linke Flussufer der Brka viel weiter ausgebaut als das rechte. Dies beweisen die Überreste der Mahala's mit unregelmäßigen Strukturen der Gebäude und Straßen, die bis heute noch existieren. Die Mahala's folgten nicht dem Flusslauf oder den Straßen, sondern entstanden trichterförmig von der Mündung im Norden weg in Richtung Süden und folgten der Beschaffenheit des Geländes.

Nach der österreichisch-ungarischen Besetzung entwickelt sich die Stadt dynamisch weiter, als ein wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des gesamten Gebietes der Posavina. Die Veränderungen werden, wie in so vielen Städten, bemerkbar durch die ordnungsgemäße Parzelleneinteilung, massivere Bauten dicht an den Straßenfronten (im Gegensatz zur orientalischen Bauweise, mit dem Rücksprung in die Grundstückstiefe). Schon damals wurde der Fachwerksbau aufgegeben und es wurde vermehrt in Massivbauweise gegründet.

Die neuen Bauten dominieren mit ihrer Größe und mit ihren neuen europäischen Stilmerkmalen. Der Pseudo-maurische Stil taucht als erste Stilrichtung in der Stadt auf, in diesem Stil sind das Rathaus und das Hotel Posavina ausgearbeitet. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts tauchen auch andere europäische Stile auf wie die Neorenaissance, Neoklassizismus und Jugendstil. Typisch sind die Ausbildung der Eckgebäude an Straßenkreuzungen mit Erkern und zylindrischen Formen.

Im Jahr 1880 wurde eine Synagoge errichtet, 1881 folgte die weiße Džedid Moschee und 1883 begann der Bau der katholischen Kirche. In der Stadt befinden sich insgesamt vier Mahala's: die Alte (Atik), die Neue (Džedid), Srpska Varoš und Karanfil. Die Handelsaktivitäten zeichnen sich aus, durch die Lage der Stadt mit den angrenzenden Staaten und den bestehenden Transitverkehr.

Die Zeit zwischen 1918 und 1945 hatte keinen authentischen Einfluss auf die urbane Struktur, denn die Zeit davor war wesentlich für die Stadtgestaltung. Vorbild für die neuen Bauten waren aktuelle europäische Stile wie der Bauhaus, die Moderne und der Funktionalismus. Das Stadtzentrum wird ergänzt, durch die Ausbildung eines neuen Eckgebäudes am heutigen Stadtplatz der sich „Trg mladih“ nennt.¹⁸ Insgesamt gibt es damals in der Stadt selbst fünf Volksschulen und acht Hauptschulen in der ländlichen Region. Ein Gymnasium wird 1922 gegründet, das 1929 zu einer allgemeinbildenden Schule umfunktioniert wird. 1923 eröffnet die erste Handelsakademie in der Stadt. Diese wurde 1974 zur Wirtschaftsuniversität der Stadt.¹⁹



Abb. 11: Stadtplatz „Trg mladih“ heute



Abb. 12: Gymnasium und Handelsakademie 1923

18 Vgl. Milojević 2015, 154-156.
19 Vgl. Đorđić 2007, 184.

Die Entwicklung des Einfamilienhauses

In den ländlichen Siedlungen, im Umland der Stadt, findet man noch immer gut erhaltene Bauwerke die älter als 150 Jahre sind. Bedingt durch Kriegsschäden werden sie immer seltener, aber die traditionelle Architektur der damaligen Zeit ist noch immer vorhanden, wie zum Beispiel im Dorf Štrepci.

Seit dem letzten Jahrhundert sahen sich die Dörfer einander sehr ähnlich, einzig die Materialien mit denen die Häuser gebaut wurden variierten. Grund dafür waren die natürlichen Rohstoffvorkommen in den Gebieten wie die Nähe eines Waldes oder eines Flusses.

Die ersten wesentlichen Veränderungen kamen im Jahr 1968, als die damals sozialistische Republik Deutschland den Menschen in Brčko den Zugang zum Arbeitsmarkt im Ausland ermöglichte. Die ökonomische Lage am Land war sehr schlecht, denn die Menschen lebten nur von der Landwirtschaft. In dieser Zeit immigrierte nur das Familienoberhaupt ins Ausland, mit der Hoffnung in ein paar Jahren genügend Geld für den Bau eines Hauses oder für landwirtschaftliche Geräte zu verdienen. Jedoch kehrte der Großteil von ihnen nicht wieder in die Heimat zurück, stattdessen nahmen sie ihre Familien mit. Somit begann für die Menschen ein neues Leben im Ausland, neue Generationen absolvierten ihre Ausbildung in der neuen Heimat und gründeten ihre eigenen Familien. Daraus resultiert eine geringe Rückkehr der Bevölkerung nach Bosnien und Herzegowina. Die Menschen sind jedoch weiterhin stark mit ihrem Geburtsort verbunden. Dadurch bauen auch die neuen Generationen, die im Ausland geboren wurden, eigene Einfamilienhäuser in ihrem Herkunftsort. Jedoch stehen diese Häuser die meiste Zeit leer, denn die sogenannten „Gastarbeiter“ kommen nur zweimal jährlich in die Heimat und bleiben meist nur ein paar Wochen. Jedes Jahr um den 15. August, genauer zu dem Feiertag Maria Himmelfahrt, sind die Dörfer wieder belebt, danach stehen sie wieder leer. Die meisten neuen Häuser werden somit im Durchschnitt, nur einen Monat im Jahr bewohnt.

Dies waren die ersten Migrationen die eine große Veränderung für das Land mit sich brachten. Die zweite Migration ereignete sich in den neunziger Jahren während des Balkankrieges. Viele Menschen mussten ihre Häuser verlassen und viele Dörfer sind komplett zerstört worden. Deswegen ist der Prozess des Wiederaufbaus der Häuser heutzutage noch aktuell. Beide Migrationen hatten in der vergangenen Zeit einen erheblichen Einfluss auf den Alltag der Menschen und die Bauweise ihrer Häuser, sowie auf die eigene Wohnkultur. All diese Faktoren führten zur einer massiven Rekonstruktion der Bauwerke im ganzen Land.

Denn nicht nur das Haus änderte sich als Objekt, es änderte sich auch als Gemeinschaft. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bestanden die Familien aus bis zu fünfzig Familienmitgliedern, die nicht selten in kleinen, bescheidenen Häusern wohnten. Wobei heute im Durchschnitt die Familie aus vier bis sechs Mitgliedern besteht.



Abb. 13: Traditionelle Bauten in Brčko

Die Form eines Hauses in jedem Dorf wird durch das dortige Klima bestimmt. Die Häuser im Flachland und mit hoher Forstfläche wurden meistens in Holzbauweise ausgeführt, wobei die Häuser im hügeligen Gebiet aus Stein und mit Lehmziegel gebaut wurden. Im Holzbau besteht das Fundament mit einer Höhe von 70 cm aus Stein. Die Steine wurden aus den Flüssen entnommen und das Holz aus den Wäldern. Wer keinen Wald hatte baute sein Haus aus Lehmziegeln. Die Häuser waren Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts eher klein dimensioniert, meistens betrug sie nur 5 x 5 Meter im Grundriss und waren hauptsächlich mit weißer Farbe angestrichen.²⁰

Das erste Haus war immer klein und unscheinbar, als die Zahl der Familienmitglieder wuchs, wurde ein neues Haus errichtet. Dieses neue Haus war dann ca. 12 Meter lang und 6 Meter breit, ost-westlich orientiert und südlich mit einer erweiterten Terrasse (2,5 Meter breit und 6 Meter lang) ausgestattet. Die Terrasse mit dem Haupteingang wurde durch die Verlängerung des Daches abgedeckt und das Fundament mit ansteigenden Steintreppen ausgeführt. Meistens waren in so einem Haus zwei bis drei Räume. Die Schlafräume waren strikt getrennt von den restlichen Räumen. In der Mitte des Hauses befand sich eine Feuerstelle, an der sich die ganze Familie versammelte. Der Bereich über der Feuerstelle war nicht mit einer Decke versehen, so konnte der Rauch auf den Dachboden entweichen und das dort vorhandene Fleisch räuchern. Der Boden bestand hauptsächlich aus Brettern, außer der Bereich um die Feuerstelle, der erdig war. Erst ab den siebziger Jahren wurden Wasserleitungen in die Wohnhäuser eingebaut, denn Sanitärräume waren in solchen Häusern bislang nicht vorhanden. Die Toiletten waren hinter den Viehställen und das Wasser wurde aus dem hauseigenen Brunnen bezogen. Die elektrische Energie wurde erst in den sechziger Jahren in die Häuser eingeführt, bis dahin wurden Petroleumlampen und Kerzen als Lichtquelle eingesetzt. Das wichtigste Bauwerk auf einem Anwesen war der Lagerraum, der „Magaza“ genannt wurde. Die Dimensionen entsprachen fast dem eigentlichen Wohnhaus, denn dort wurden die Lebensmittel für Mensch und Tier aufbewahrt. Oft wurde ein Teil auch als Wohngebäude genutzt, wobei es nur einen Wohnraum gab. Die „Magaza“ bestand meist aus drei Räumen und wurde aus Ziegelsteinen gefertigt. Neben der „Magaza“ gab es noch die „Udžera“, dieses Häuschen in Holzbau diente zur Aufbewahrung von Wertsachen und Möbeln. Später wurde es dann von dem erstgeborenen Sohn mit seiner Ehefrau bewohnt.



Abb. 14: Typisches Wohnhaus



Abb. 15: Traditionelle „Udžera“



Abb. 16: Traditionelle „Magaza“

Als die ersten Migranten in den siebziger Jahren wieder in die alte Heimat zurückkehrten, brachten sie auch neue Ideen für den Bau von Wohnhäusern mit. Die gegenwärtigen Häuser unterscheiden sich stark von den traditionellen Bauten in Dimension, Raumordnung, Anzahl und Aussehen. Die Dimensionen erhöhten sich merklich, die meisten Objekte wurden mit Blockziegel angefertigt und zweigeschossig ausgeführt. Garagen, Wintergärten, schmiedeeiserne Zäune und Schwimmbekken zieren das Anwesen heute. Die traditionellen Bauten „Magaza und Udžera“ werden jedoch erhalten und dienen als Außenküchen und Garagen. Die Fassadengestaltung der neuen Wohnhäuser ist kaum mehr weiß, es dominieren nun die verschiedensten Farben. Der Brunnenplatz war immer ein wichtiger Treffpunkt der Familie, auch heute wird er noch restauriert und zur Wasserversorgung genutzt. Eine Toilette außerhalb des Hauses ist noch immer eine alte Tradition die beibehalten wird, obwohl jedes neue Wohnhaus über Sanitärräume verfügt.²¹



Abb. 17: Einfamilienhaus heute



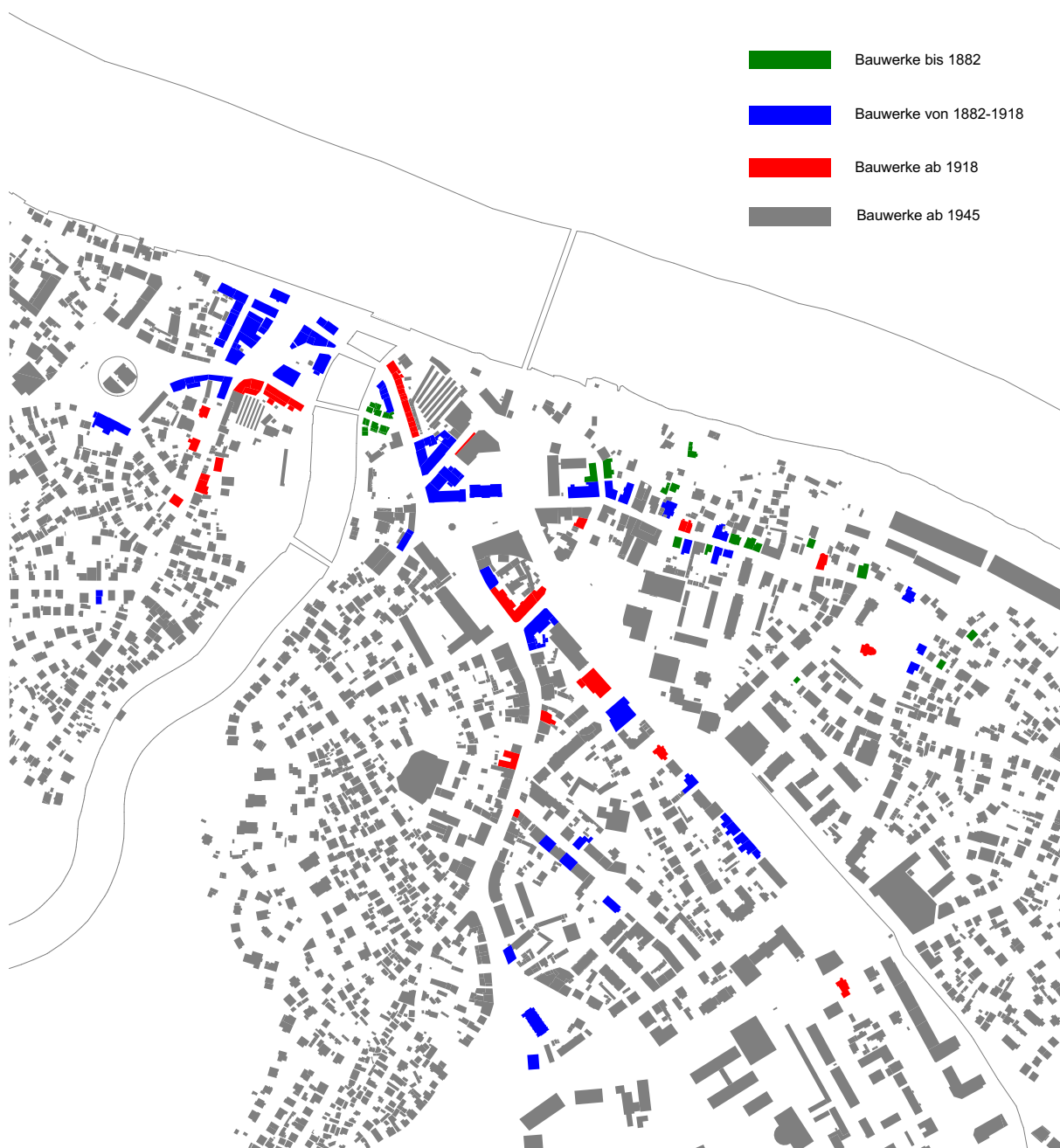
Abb. 18: Haus mit Wintergarten



Abb. 19: Traditionelle und moderne Bauweise

21 Vgl. Marčetić/Katić 2014, 152-169.

In der Karte ist ersichtlich, dass durch die chronologische Entstehung der Stadt, deutlich wenig bestehende Bauwerke aus der früheren Zeit vorhanden sind. Aus der Zeit bis 1882, als die erste österreichische Landkarte aufgezeichnet wurde, sind einige Gebäude noch erhalten geblieben. Diese befinden sich an der Mündung der Brka und östlich unmittelbar am Gürtel des Ufers der Save. Aus der Zeit von 1882-1914 ist der Großteil der Bauwerke erhalten geblieben. Dessen Position beweist, dass der Ausbau des Stadtzentrums an der Mündung der Brka und am Ufer der Save geplant war. Die Straßen die sich trichterförmig auf das südliche Gebiet ausbreiteten, bildeten den heutigen Verlauf der Gebäude an den Straßenfronten.²²



Chronologische Bebauungsweise der Stadt Brčko

22 Vgl. Milojević 2015, 157-158.

Die Entwicklung der Stadt von 1945-1995

In der Zeit von 1945 bis 1995 entwickelte sich Brčko als Industriestadt. Die neu errichtete Textilfabrik, die Kühlhalle, der Schlachthof, die Silos, die Öl-Fabrik, die Mühlen und die zahlreichen Bauten in der Holzindustrie erschaffen ein ganz neues Stadtbild. Die Industriezonen befinden sich hauptsächlich im östlichen und südlichen Stadtgebiet, wobei das Wohngebiet länglich des Stadtzentrums, an der Peripherie angesiedelt ist.

Durch diese Periode wurde die Stadt mit einer neuen urbanen Struktur aufgewertet. Neben den industriellen Bauten, gefolgt von einer steigenden Einwohnerzahl, stieg auch der Bedarf am Wohnbau. Wie in den meisten Städten in Bosnien und Herzegowina zu dieser Zeit, wurden zahlreiche Wohnhäuser bis zu maximal fünf Geschossen errichtet, mithilfe der Montage-Systembauweise. Ein breiter Boulevard wurde aufgebaut, mit ihm entstanden auch neue Bauten wie Hotels, Kaufhäuser und Möbelhäuser. Das Flussbett der Brka wurde reguliert und es entstand ein Handwerkszentrum an der Mündung, nach dem Vorbild der Bauweise der Mahala's.

Die Entwicklung der Stadt von 1995-2015

Ab dem Jahr 1995, nach dem Ende des Krieges, ist die historische Entwicklung der Stadt sehr bedeutsam. Nach dem Austritt aus der sozialistischen föderativen Republik Jugoslawien, war die Stadt ein Mittelpunkt für militärische Operationen zwischen den kriegsführenden Parteien in Bosnien und Herzegowina. Während der Kriegszeit, war das gesamte Stadtgebiet ein Korridor zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Republika Srpska.

Von 1995 bis 1997 hatte Brčko, während des Zusammenschlusses der Republika Srpska, eine wichtige strategische Bedeutung aus der Sicht des territorialen Zusammenhaltes des westlichen und östlichen Teils der Republika Srpska. Neben den Verkehrsverbindungen, wie Autobahn und Bahnstrecke, wurde durch den Korridor die benötigte strategische Infrastruktur geplant, für die eigenständige Funktion der Republika Srpska. Ab dieser Zeit wurden auch die neuen Wohnsiedlungen entlang des Stadtgebiets gebaut. Die Lebensbedürfnisse der neuen Bewohner haben den öffentlichen Behörden dringende Lösungen auferlegt, um sich um deren Wohlbefinden zu kümmern.

So hat sich auch in dieser Stadt die These bestätigt, dass bei spezifischen historischen Ereignissen die Bevölkerungsmigration, einen starken Faktor in der urbanen Entwicklung der Stadt spielt. Veränderungen treten spontan auf und eine langfristige Lösung ist notwendig, um sich der geplanten Entwicklung der Stadt anzupassen.

Ab 1995 wurden für die Flüchtlingsbevölkerung neue Bau- und Entwicklungspläne für neue Siedlungen erstellt. Insbesondere in den Stadtteilen Grbavica, Ivici, Klanac, Rijeke, Dizdaruša, Bosnaplod, Gredice und Gorice, mit einer Gesamtfläche von 243 Hektar wurden Unterkünfte für 8.100 Bewohner geplant. Die große Bevölkerungszahl führte zur extensiven Ausbreitung des städtischen Territoriums auf das gesamte Stadtgebiet und zur Ausweitung der Verkehrsverbindungen der neuen Wohngebiete.

Nach dem Jahr 1997, der Gründung von Brčko Distrikt, gab es neue Änderungen im politischen, administrativen und geostrategischen Bereich zur Lage der Stadt. Brčko führt seine Weiterentwicklung fort als eine unabhängige Einheit auf dem Gebiet von Bosnien und Herzegowina, was einen Präzedenzfall in der bisherigen historischen Entwicklung des Landes darstellt.

Die Siedlungen wurden wiederaufgebaut und die Rekonstruktion des Stadtkerns war ein sehr wichtiger Teil für die Bevölkerung. Am Stadtplatz „Trg mladih“ wurde ein modernes Bürogebäude namens „Delta“ errichtet. Der Stadtplatz wurde neu gestaltet und eine Reihe an Sanierungen im Stadtzentrum durchgeführt.

Die Stadtverwaltung wurde rekonstruiert und erweitert und gegenüber ein neues Bürogebäude errichtet. Der politische Faktor hat einen wesentlichen Einfluss auf die städtebauliche Transformation, die die Stadtverwaltung verkörpert. Brčko hat sich in der letzten Periode intensiv entwickelt, dass dem Budget aus den Entscheidungen und der Organisation der Stadtverwaltung zu verdanken ist.²³

23 Vgl. Milojević 2015, 160-161.

Der Prozess der Privatisierung von sozialen Einrichtungen resultierte aus der intensiven Nutzung, der Sanierung und aus der ästhetischen Verbesserung, diese sind die städtischen Hotels, das Kaufhaus, die Banken, das Möbelhaus und viele mehr. Das gewerbliche Megacentre „Intereks“ und „Mercator“ zeigen die Auswirkungen der Globalisierung. Die kulturellen Einrichtungen, sind in den meisten Städten in Bosnien und Herzegowina, wie auch in Brčko nicht weitergenutzt und entwickelt worden. Das Kulturzentrum beispielsweise, wurde im Sozialismus gegründet. Heute dienen die Räumlichkeiten für Versammlungen der Stadt.

Anfang des 21. Jahrhunderts mit der Gründung von Brčko Distrikt wurden die öffentlichen Funktionen, wie Polizei, Schulwesen, Gesundheitswesen und Justiz ausgebaut. Evident ist auch der Ausbau der Sporteinrichtungen in vielen Siedlungen, wie Fußballstadion und Sporthallen. Am großen Stadion in der Nähe des Ufers der Save, wird weiterhin noch gebaut.²⁴

Klimatische Einflüsse auf die Entwicklung der Stadt

Die Stadt Brčko besitzt ein gemäßigtes Kontinentalklima. Das Klima zeichnet sich durch sehr heiße Sommer und sehr kalte Winter aus. Die durchschnittliche Lufttemperatur des heißesten Monats Juli liegt zwischen 21 bis 22°C und die durchschnittliche Lufttemperatur des kühlestes Monats Jänner beträgt 0° bis -2°C. Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei 11°C. Die Maximaltemperatur im Sommer beträgt bis zu 40°C, die Minimaltemperatur im Winter kann bis zu -30°C sinken. Starke Winde treten hauptsächlich im Winter auf, wobei die nördlichen und nord-westlichen Winde dominieren. Diese haben einen eigenen Namen und lauten „Sjeverac“. Die Niederschläge sind über das Jahr verteilt und betragen 800 bis 900 Millimeter pro Jahr, wobei es im Frühling und zu Sommerbeginn am häufigsten regnet. Die häufigen Niederschläge und die sommerliche Hitze machen dieses Gebiet sehr günstig für die Landwirtschaft. Die Luftfeuchtigkeit liegt in der Posavina zwischen 75 bis 85%.²⁵

Die Waldfläche in Brčko Distrikt beträgt 11.247 Hektar, dies macht 32,6% der gesamten Landesfläche aus. Der Großteil des Waldbestandes, 8.275 Hektar (73,6%) befindet sich in Privatbesitz und die restlichen 2.972 Hektar (26,4%) in Staatsbesitz. Eichenwälder (in Niederungen und Flusstälern), Buchenwälder (in unteren Berggebieten) und Tannen- und Fichtenwälder (auf den Majevisa Berggipfeln) sind die verschiedenen Holzvorkommen im Gebiet.²⁶

Die Daten über die Klimafaktoren, die ein Resultat von jährlichen Messungen sind, änderten sich in den letzten Jahren stark. Überschwemmungen auf dem gesamten Gebiet der Posavina werden immer häufiger, die Niederschlagsmengen und der Wasserstand der Flüsse Save und Brka steigen von Jahr zu Jahr.

Die Verbundenheit von Mensch und Natur bekommt immer mehr einen höheren Stellenwert. Deshalb braucht es ein strategisches Handeln der Gesellschaft in diesem Bereich und neue Ansätze in der Raum- und Stadtplanung.

Das Klima bildete somit mit seinen speziellen Merkmalen das Kennzeichen einer Stadt im Landesinneren. Die klimatischen Faktoren hatten einen großen Einfluss auf die Errichtung von Wassertürmen in Brčko, als eine Lösung der städtischen Wasserversorgung.

Die klimatischen Veränderungen erfordern eine permanente Aktualisierung der vorhandenen Daten, mit dem Ziel, ein entsprechendes Schutzkonzept gegen Naturkatastrophen zu entwickeln.²⁷

24 Vgl. Milojević 2015, 165.

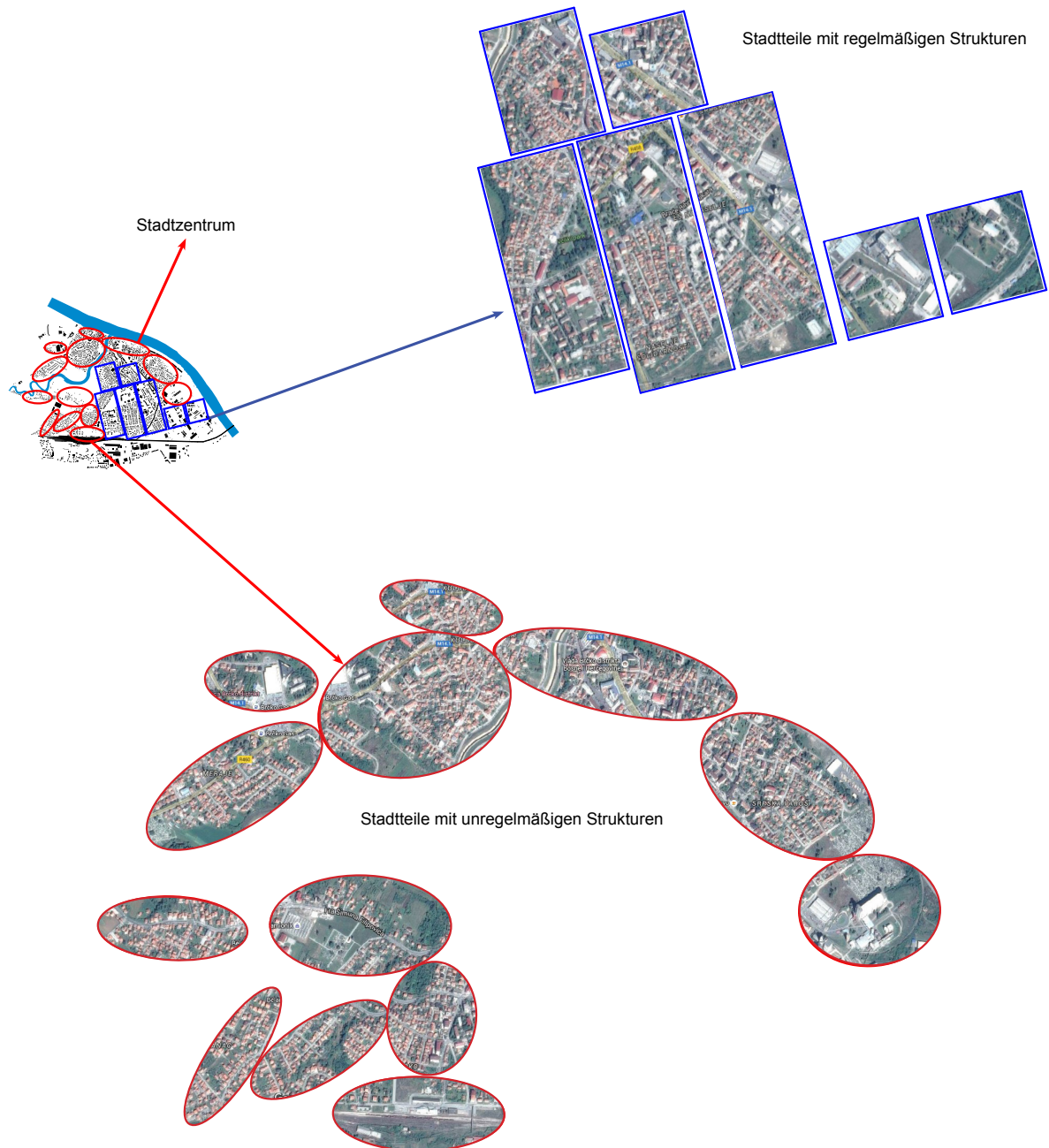
25 Vgl. Đorđić 2007, 16.

26 Vgl. Kisić 2007, 21.

27 Vgl. Milojević 2015, 256-257.

Typologie des städtebaulichen Konzepts

Die Stadtstruktur von Brčko entwickelte sich anhand der unregelmäßigen Formen der vorhandenen Straßenstrukturen und der Flussläufe der Save und des Zuflusses Brka. Die Stadt ist aus einer Kombination der einfachen Grundformen entstanden. Das kreisförmige Stadtzentrum entwickelte sich aus den Mündungen der beiden Flüsse Save und Brka. Die weitere Entwicklung der Stadt erfolgte radial durch unregelmäßige Strukturen und die regelmäßigen südöstlich gelegenen Stadtstrukturen entstanden erst danach.²⁸



Stadtstrukturdiagramm

Urbane Form und Entwicklung der Stadt Brčko

Mahala's wurden die damaligen Wohngebiete genannt, die während der osmanischen Besetzung des Landes entstanden. Die Mahala's vertraten die Typologie der unregelmäßigen Strukturen in den unregelmäßigen Formen. Bis heute sind sie im Stadtkern erhalten geblieben. Hauptsächlich an der Mündung der Brka in die Save, wo sich auch die beiden Moscheen befinden.



Abb. 20: Mahala Ćerpić früher



Abb. 21: Mahala Ćerpić heute

Östlich der Brka wurde der Stadtteil Srpska Varoš erbaut, der schon vor der österreichisch-ungarischen Periode eine regelmäßige Straßenstruktur aufwies. Die Innenstadt mit den kompakten Straßenfronten weist regelmäßige Strukturen auf, die aber nur stellenweise im Stadtgefüge vorhanden sind. Nach dem Planbau in der sozialistischen Zeit wurde in den neuen Siedlungen vermehrt mit regelmäßigen Strukturen gebaut. Somit sind die neuen Pläne der Stadtteile vorwiegend mit regelmäßigen Elementen und Strukturen ausgestattet.²⁹



Abb. 22: Postkarte Srpska Varoš früher



Abb. 23: Innenstadt Gründerzeit

Eine der ersten Funktionen die auf dem heutigen Gebiet der Stadt Brčko etabliert wurden, war das Verkehrskonzept. Die Straßen bildeten die Grundstruktur der neuen Siedlungen. Noch nach der römischen Herrschaft wurde von der Hauptverkehrsrichtung Nord-Süd immer wieder gesprochen, die sich in den nächsten Entwicklungsphasen mit den Funktionen der verschiedenen staatlichen und kulturellen Gebieten verbindet. Während der osmanischen Herrschaft bildete erstmals der Fluss Save die Grenze zu der gegenüberliegenden Monarchie. Das Verkehrsnetz durch Brčko wurde erstmals während der österreichisch-ungarischen Herrschaft gebietsübergreifend unter eine Verwaltung gestellt.

Die Stadt entwickelte sich während des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen und Herrschaft der sozialistischen föderativen Republik Jugoslawien im Rahmen der jeweiligen Staatsmächte und nicht darüber hinaus. Dennoch war die nördliche Grenze durch die Save, weiterhin ein Ort der Trennung der Verwaltungsgebiete. Der Hauptverkehrsweg Nord-Süd wurde durch die Position der Brücke über die Save bestimmt. Dieser befindet sich im Stadtzentrum und nach ihm richtet sich auch das lokale Verkehrsnetz.³⁰

29 Vgl. Milojević 2015, 237-239

30 Vgl. ebda., 276-277.

Verkehrsbedingungen und Auswirkungen

Nach dem Zerfall Jugoslawiens von 1992 bis 1997, gewinnt Brčko und Umgebung immer mehr an Bedeutung, weil sie den einzigen Korridor zwischen östlichen und westlichen Territorien der Republika Srpska bildet. Die Bundesstraße Bijeljina - Novi Grad, die durch das Stadtzentrum von 1992 bis 1997 führte, wurde zur Schlagader der Republika Srpska. Während dieser Zeit wurde der komplette Transit- und Personenverkehr zwischen Ost-West abgewickelt. Dies führte zu einer regen Dynamik im städtischen Alltagsleben. Neben den positiven Effekten auf die Stadt (wie die Entwicklung des Dienstleistungssektors, Transit-Tourismus, u.a.) waren die negativen Effekte eine starke Luftverschmutzung des Zentrums, Beschädigung des Straßennetzes und die Sicherheit im Stadtraum.

Die Brücke wurde 1992 durch Sprengungen während des Balkankrieges vollkommen zerstört. 1997 wurde dann die Überquerung der Save durch eine neue Brücke verwirklicht. Der nordsüdliche Verkehrsfluss dominierte wieder stark, insbesondere die Benutzung der Autobahn durch die Republik Kroatien, als eine schnellere alternative Verbindung von Bosnien und Herzegowina mit Kroatien und Serbien. Neben den primären Hauptverkehrsströmen, ist das bedeutendste Segment der Infrastruktur das städtische Straßennetz. Die mindere Entwicklung und Ausführung sind die Haupteigenschaften der Straßen. Die städtischen Straßen sind in keinem guten Zustand, deshalb wäre der Bau einer Umfahrungsstraße für die Stadt sehr von Vorteil, da diese somit den gesamten Transitverkehr umleiten würde. Im Verkehrsnetz der Stadt wurde keine Eisenbahnstrecke von Osten nach Westen realisiert, die Verbindung Bijeljina-Brčko-Šamac wurde jedoch im städtebaulichen Plan von 1997-2007 geplant. Die nördliche Eisenbahnstrecke Vinkovci - Brčko - Banovići wurde realisiert, aber eine Rekonstruktion und Modernisierung ist noch immer erforderlich. In der Stadt ist auch die Erweiterung und Modernisierung des Hafens von Brčko geplant, dieser bildet einen wichtigen Aspekt für den Güterverkehr am Wasser.³¹ Das Verkehrsnetz von Brčko Distrikt umfasst 237 Kilometer kategorisierte Straßen und 224 Kilometer nicht kategorisierte Straßen. Die wichtigsten Straßenverbindungen sind, die M 14.1. in Richtung West-Ost mit einer Länge von 30,4 Kilometer und die M 1.8. von Tuzla nach Županja (Kroatien) mit einer Länge von 5,3 Kilometer, die durch den Distrikt verläuft. Die Bundesstraßen sind die R.460 von Süd-Westen ins Zentrum mit 24,2 Kilometer und die R.458 von Süd-Osten ins Zentrum mit 14,2 Kilometer. Die lokalen Straßen, die meist die Verbindung von ländlichen Gebiet zum Stadtzentrum schaffen, betragen 69,2 Kilometer. Die Straßen der Stadt selbst bilden zusammen eine Länge von 93,4 Kilometer. Durch den Bau der Schnellstraße Tuzla - Brčko - Orašje entsteht die Verbindung von Tuzla mit der Republik Kroatien. Die Route verläuft von Tuzla - Čanići - Jasenica - Maoča - Gornji Rahić - Ulice - Laništa - Loncari - Orašje. Dies bedeutet für den Distrikt eine schnelle Straßenverbindung zum naheliegenden Flughafen in Tuzla. Der Verkehrskorridor „Vc“ von Budapest in Richtung adriatisches Meer, westlich von Brčko Distrikt, befindet sich noch in der Planungsphase.³²

Das Stadtbild

Brčko ist eine Stadt in der Region Posavina mit einer spezifischen Landschaft, die von Anfang an einen großen Einfluss auf die urbane Form hatte. Die Umwandlung von ländlichen Naturräumen zum Stadtgefüge geschah nur kaum oder unvollständig, mit Elementen die kaum einen großen Eindruck auf die urbane Identität hinterließen.

Der Bau einer Allee ist ein typisches Merkmal der Stadt. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde eine der ältesten Alleen der Stadt in der Straße „Ulica Janka Maričića“ erbaut. Die Allee am städtischen Boulevard stammt noch aus den achtziger Jahren. Die Verbundenheit der Stadt zu linearen Elementen und Grünflächen ist noch immer stark erkennbar und ist somit ein Leitfaden für die zukünftige Entwicklungsplanung der Stadt. Dennoch sind öffentliche Grünflächen und Parks im Stadtraum eher weniger vorhanden. Der Park beim Krankenhaus-Komplex des Hl. Vasilije Ostroški, ist einer der wenigen Parks der noch aus der österreichisch-ungarischen Periode stammt. Während bei den neuen Rekonstruktionen der Grünflächen im Stadtzentrum die Gartenkunst als Vorbild diente. Brčko ist eine Stadt, deren natürliche Potenziale nicht vollständig ausgenutzt wurden, um ein qualitativ hochwertiges Stadtbild zu erzeugen. Beispielsweise, wurde die Save nicht aktiv in das Stadtbild integriert. Höchstwahrscheinlich aufgrund des unzulänglichen Küstenhinterlandes, des vorhandenen Hafens und der Lagerzonen die den Zugang zur Küste blockieren.³³

31 Vgl. Milojević 2015, 277-278.

32 Vgl. Kršić 2007, 42-43.

33 Vgl. Milojević 2015, 296.

Der mäanderförmige Fluss Brka, der das Stadtzentrum splittet, ist ein weiteres natürliches Potenzial. Die Neugestaltung des Grünraumes der Promenade, mit Sportaktivitäten, Erholungsbereichen, Kultur- einrichtungen und Gastgewerbe, würde eine ganz neue Identität der Stadt hervorbringen. Die Grünzonen in den Wohnblöcken sind auch ein typisches Merkmal der Stadt. Diese Flächen wer- ten nicht nur ästhetisch das Stadtbild auf, sondern auch klimatisch und ökologisch. Beim Neubau und bei der Sanierung der bereits vorhandenen Wohngebäude, ist der Grünraum ein wesentlicher Faktor und Planungseinfluss. Für das Alltags- und Arbeitsleben der Bewohner von Brčko, sind die geschütz- ten Grünflächen um die Industriezonen ebenfalls von großer Bedeutung. Sie schaffen eine bessere ökologische Umwelt und mindern zugleich die Luftverschmutzung in den Gebieten. Eine Aufstellung von Planungsrichtlinien und eine Grünraumanalyse wurden im städtebaulichen Plan von 1997-2007 durchgeführt. Ein Hauptaugenmerk wurde auf den süd-westlichen Stadtgürtel gelegt. Ziel war es eine Verbindung zu den natürlichen Strukturen mit neuen Elementen (Sport, Erholung,...) zu schaffen.³⁴

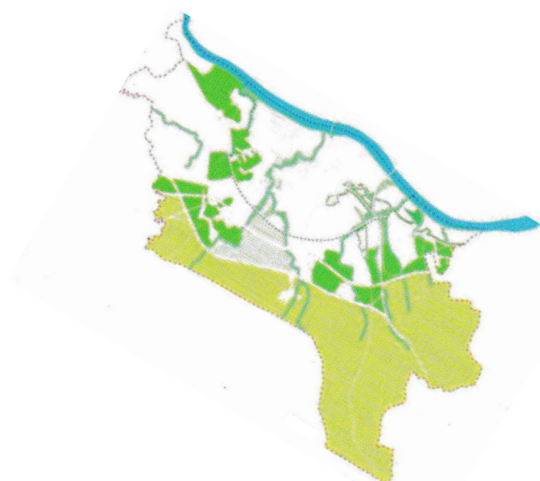


Abb. 24: Auszug aus dem städtebaulichen Plan 1997-2007: Grünraumanalyse



Abb. 25: Allee am städtischen Boulevard mit dem Café an der alten Station

Die Stadtplanung vor 1992

Die ersten städtebaulichen Pläne der Stadt Brčko stammen noch aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, als die ersten Teile der Srpska Varoš mit ihren regelmäßigen Strukturen entstanden. Während der öster- reichischen Herrschaft entstanden mehrere Kapitalbauten, unter ihnen das Rathaus und das Hotel Posavina, die sich beide direkt im Zentrum befinden. Diese Bauten wurden nach den Plänen der Konstruktionsabteilung der Landesregierung in Sarajewo gestaltet. Die sozial-orientierte Stadtplanung begann erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (wie in den vielen anderen Städten in Bosnien und Herzegowina).

Der Stadtplan aus den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts setzte die Richtlinien des Straßennetzes und der Infrastruktur im Stadtgebiet Brčko fest. In diesem Plan waren die Grundsätze der Stadtplanung definiert, angelehnt an die Charta von Athen. Darin wurden die Industriezonen, Wohngebiete, Erholungs- und Freizeitzentren und die zentralen Einrichtungen der Stadt stark voneinander getrennt. Nachdem wurde in Brčko, wie in anderen Städten in Bosnien und Herzegowina (Banja Luka, Sarajewo, Trebinje, Višegrad), vorrangig die Industriezonen realisiert. Die vielen weiteren Planungselemente im Bereich Kultur, Sport und öffentlichen Aktivitäten wurden nicht beachtet und auch nicht realisiert. Somit begegnen die neuen Entwürfe der Stadtplaner immer wieder denselben Problemen. Die Stadt hat sich an dem gegenüberliegenden Ufer der Save nie erweitert oder entwickelt (seitens der Stadtplaner wurde auch nie etwas geplant), weil seit jeher immer administrative oder ländliche Grenzen auf dem Fluss herrschten.³⁵

34 Vgl. Milojević 2015, 296-297.

35 Vgl. ebda., 328.

Raumschaffungsbedingungen

Der typische Aufbau von Brčko, ist wie bei den meisten Städten aus dem Resultat sozialer und demografischer Entwicklungen entstanden. Das Stadtzentrum entstand um den Hauptverkehrspunkt und an der Mündung der Brka in die Save. Die Entwicklung des Stadtkerns passte sich durch Verdichtung und Erweiterung an das umliegende Gebiet an.

Die Grenzen der Stadt waren deutlich vorgegeben durch den Wasserkorridor der Save im Norden, die Richtung der Ausbreitung radial nach Süden und entlang der Straßen und der Flussläufe die in die Save mündeten. In der Zeit von 1879 bis 1910, als Brčko eine stark kommerzielle Entwicklung aufwies und einen Zuwachs der Bevölkerung um 125%, kam es zur Erweiterung des inneren Stadtkerns. Von 1945 bis 1991 erlebte die Stadt ein Bevölkerungswachstum von 347,7%, zuvor noch mit 9.249 Einwohnern, entwickelte sie sich zu einer Stadt mit 41.406 Einwohnern. Dies war das Resultat der damaligen Industrialisierung mit dem Neubau von Fabriken und der Schaffung von vielen neuen Arbeitsplätzen. Die demografischen und wirtschaftlichen Faktoren hatten einen erheblichen Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Neben dem Aufbau der Industriezone im östlichen Stadtgebiet mit stark dominierenden Baustrukturen, kam es zur radialen Ausbreitung des Stadtzentrums in Richtung Süden mit Wohn- und Bürogebäuden, die regelmäßige Elemente in der Stadtstruktur schafften. Hingegen im weiteren Stadtgebiet überwogen Agrar- und Freiflächen.

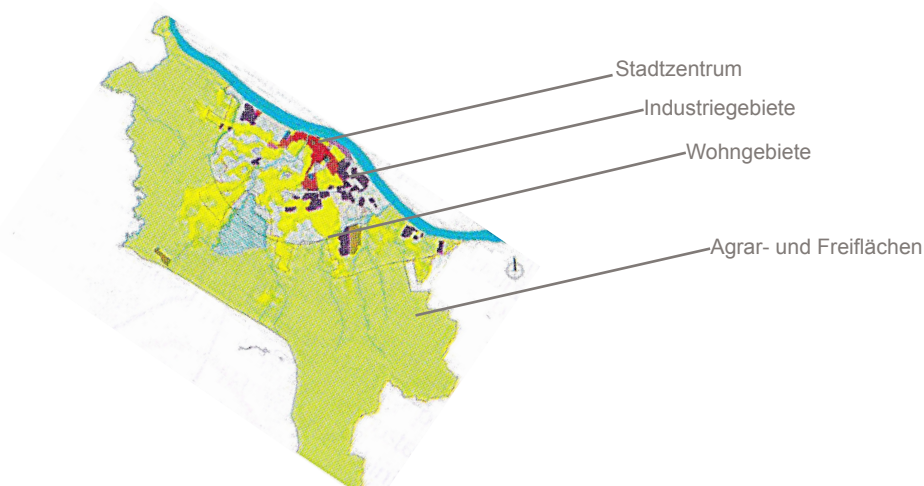


Abb. 26: Auszug aus dem städtebaulichen Plan 1997-2007: Flächenanalyse

Nach dem Jahr 1995 kam es zu drastischen demografischen Veränderungen, bedingt durch Kriegereignisse, Politik- und Verwaltungswechsel auf dem gesamten Gebiet. Eine beträchtliche Anzahl an Einwohnern verließ Brčko während des Krieges (später kam es zur Rückwanderung), dennoch kam es durch Migration zur Neubesiedlung im größeren städtischen Gebiet. Im Jahr 2004 wurde ein Rückgang der Bevölkerung um 6.187 Einwohner erfasst, im Vergleich zum Jahr 1991. Evident war der Rückgang in der Innenstadt, während am Stadtrand ein hoher Bedarf am Wohnungsbau für die neue Bevölkerung zum Ausdruck kam.

Diese Situation hatte ein weiteres Mal großen Einfluss auf den städtischen Ausbau. Während das Stadtzentrum in seiner Entwicklung stockte, wurden an der Peripherie die bestehenden Stadtteile erweitert und neue entstanden, vorwiegend mit Einfamilienhäusern. Somit führte die Erweiterung des Stadtgebiets zu einer Minderung der umliegenden Agrarflächen. Während Brčko früher keine Stadt mit einem bedeutendem Agrarteil war und dies nie einen wesentlichen Einfluss auf die Stadtstruktur hatte, kam es dennoch zu einer Gebietserweiterung. Diese Stadtteile verfügen aber weiterhin über eine mindere urbane Ausstattung (Infrastruktur, Verkehr, Landschaftsgestaltung, Form), diese würde das Niveau der Stadt selbst beträchtlich anheben.³⁶

36 Vgl. Milojević 2015, 272-273.

Kommunale Infrastruktur

Brčko bekam seine erste funktionierende Wasserversorgung Anfang des 20. Jahrhunderts. Bis heute ist aber nicht für alle Bewohner der Stadt eine hohe Qualität des Trinkwassers sichergestellt. Im städtebaulichen Plan von 1997, gab es neben dem Brauchwasser, das in der Stadt verteilt in Wassertürmen gespeichert wird, eine regionale Variante, die aus den Quellen von Trbić aus der Gemeinde Bijeljina zur Verfügung stand (für den Wasserbedarf der Nachbargemeinden von Bijeljina, Brčko und Ugljevik). Aufgrund von politischen und geostrategischen Einflüssen wurde diese Variante jedoch aufgegeben.



Abb. 27: Wasserturm Innenstadt



Abb. 28: Wasserturm am Bahnhofsgelände



Abb. 29: Grafik vom Wasser- und Abwasserkanalsystem

Die heutige Wasserversorgung stammt größtenteils aus unterirdischen Wasserpumpstationen, die sich vor dem Ufer der Save befinden. Im ländlichen nordwestlichen Stadtteil Plazulje liegt die Größte von ihnen. Die städtischen Behörden verhindern so weit wie möglich die Grundwasserverschmutzung in den Schutzgebieten, verursacht durch illegale Aktivitäten und Bauvorhaben. Ein Regulierungsplan wurde zur Überwachung der Gebiete eingeleitet mit der Festlegung von Schutzmaßnahmen der betroffenen Zonen. Dadurch soll diese Art der Wasserversorgung die Qualität des Wassers verbessern.³⁷



Abb. 30: Regulierungsplan von Plazulje

Unterirdische Wasserpumpstationen

37 Vgl. Milojević 2015, 281.

Die Wassergewinnung durch Brunnen, meist in Gebieten mit Einfamilienhäusern, ist eine vererbte Form der Wasserversorgung. Die Qualität des Wassers aus Brunnen ist jedoch nicht ganz zufriedenstellend. Das benötigte Wasser für die Lebensmittelindustrie, wird in den Wassertürmen nahe dem Industriegebiet gelagert.

Die Abwasserentsorgung wurde etwas später in Brčko eingeführt, jedoch nur an bestimmten Stellen der Stadt. Diese Art der hydrotechnischen Infrastruktur, ist wie in den meisten Städten in Bosnien und Herzegowina, nicht gut entwickelt und deckt nicht den Wasserbedarf aller Einwohner. Zum Ausdruck kam auch eine technische Veralterung des Kanalsystems, wo in bestimmten Stadtzonen das Abwasser in die Flüsse gelangt und somit ein weiterer Grund für die vielen Überschwemmungen ist.

Nach dem städtebaulichen Plan ist der Bau einer großen Kläranlage auf der Save geplant, sie soll die größte natürliche Abwasserreinigungsanlage stromab der Stadt werden. Alle natürlichen Wasserläufe im Plan sind dazu da, um das Regenwasser aufzunehmen.

Das Energieversorgungssystem auf dem Gebiet Brčko beruht noch aus dem vorkrieglichen Stromnetz der Stadt. Damals wie heute waren die Randzonen und die Stadt selbst Verbraucher aber keine Erzeuger elektrischer Energie. Die Rekonstruktion des Energieversorgungsnetzes ist notwendig und der Übergang zu einer effektiven Verbraucherversorgung.

Ein Heizwerk ist eine der bedeutendsten Energieanlagen die der Stadt fehlt. Im städtebaulichen Plan von 1997-2007 wäre ein Bau geplant gewesen, damit wäre die Versorgung der gesamten Stadt mit thermischer Energie sichergestellt. Die meisten Heizanlagen in der Stadt werden durch Heizkessel betrieben.³⁸

Aktivitäten der Stadt Brčko

Die Aktivitäten einer Stadt sind das Grundgerüst der Stadtentwicklung. Die ersten Aktivitäten, die gleichzeitig auch Funktionen und Räume schafften, waren das Resultat der Entwicklung des inneren Stadtkerns. Der Fokus lag dabei an der Mündung der Brka mit der Fährenüberfahrt über die Save. Die Formbildung der Stadt entstand durch die Verstärkung der städtischen Aktivitäten und deren Vergrößerung im qualitativen und quantitativen Sinne.

Bis zum Jahr 1945 entwickelte sich Brčko zu einer Handelsstadt, das sich stark auf die städtischen Aktivitäten ausprägte, diese befinden sich hauptsächlich in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums. Die Stadtverwaltung (Rathaus), Gastronomie (Hotel Posavina), Geschäfte, religiöse Bauwerke, Schulen, Krankenhäuser, Kultur (Leseräume, Bibliotheken und Kulturvereine,...), Sporteinrichtungen (Fußballstadion und Erholungsräume) befinden sich alle in der heutigen Innenstadt.

Nach dem Jahr 1945, als die Stadt anfang sich zum Industriezentrum der Posavina zu entwickeln, kam es zu einer intensiven Entwicklung des städtischen Gebietes, wobei bestimmte Funktionen entfernt vom Stadtzentrum platziert wurden. Zu den dominierenden zählte die Fertigungsindustrie, die eine hohe Bedeutung in den städtischen Aktivitäten und in den neu errichteten Industriezonen erlangt. Sie setzt auf das Straßennetz und das Hafenhinterland, die eine gute Verbindung und ein optimales Verhältnis zu den Rohstoff- und Energieträgern ermöglichen. In den Fertigungszonen entlang der Eisenbahnstrecke, entwickelte sich der Dienstleistungs- und Gewerbesektor als begleitende Aktivitäten, die sich bedeutend in der Nutzung des städtischen Raumes beteiligen.

Brčko wurde langsam zum Zentrum des Distrikts, nachdem mussten die Verwaltungstätigkeiten ausgebaut werden. Sie wurden erneut in die Innenstadt positioniert (die Stadtverwaltung und die Verwaltung des Distrikts befinden sich im selben Gebäude). Dies zeigt an, dass sich die städtischen Aktivitäten im Stadtzentrum entwickelten, als die Stadt noch bis 1945 eine Handelsstadt war und ab 1997 ein Verwaltungszentrum.

Nach dem Jahr 1997, mit der Ausdehnung der administrativen und rechtlichen Tätigkeiten, kam es zu Problemen im räumlichen, sozialen und organisatorischem Sinn. Gleichzeitig bietet die neue politische Position der Stadt die Chance, sich in ihrer urbanen Form funktional weiterzuentwickeln.³⁹

38 Vgl. Milojević 2015, 282.

39 Vgl. ebda., 286.

Monumente der Stadt Brčko

Das Rathaus

Während der österreichisch-ungarischen Besetzung von Bosnien und Herzegowina entstand am 18. August 1892 das heutige Rathaus in Brčko. Im pseudo-maurischen Stil wurde es nach der Entwurfsplanung des Wiener Architekten Alexander Vitek und den Ausführungsplänen des Architekten Ćiril Iveković der bosnischen Landesregierung gebaut. Die Außenansicht des Rathauses ist mit reich verzierter Ornamentik ausgestattet, die sich dementsprechend der restlichen Fassadengestaltung anpasst. Diese spiegelt wiederum, mit ihrer Ornamentik die verschiedenen Nationen der bosnischen Bevölkerung wieder. Die Frontseite weist die Ornamentik der islamischen, orthodoxen, katholischen und jüdischen Religionen des Landes auf, diese werden durch pflanzenartige Verzierungen symbolisch miteinander verbunden. An der Eingangsseite des Gebäudes befinden sich insgesamt drei Eingangstüren, die aus Eichenholz angefertigt wurden.⁴⁰

Zu Beginn waren im Rathaus die städtische Postfiliale, der städtische Telegraph, der Gemeinderat und das Hafenamts der Save. Nach dem ersten Weltkrieg war im Rathaus wieder die Gemeindeverwaltung tätig. Nach dem zweiten Weltkrieg war neben der Gemeinde auch die Abteilung für die Bezirksverwaltung der Stadt im Rathaus angesiedelt. Später wurde auch die städtische Bibliothek dorthin verlegt. 1973 wurden dann all diese Organe in neu errichtete Gebäude umgesiedelt. Heute ist es der Sitz des Bürgermeisters und die einzige Stadtgalerie der Stadt befindet sich im Rathaus.⁴¹

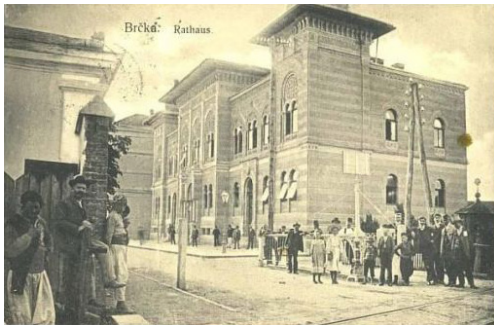


Abb. 31: Brčko Rathaus damals



Abb. 32: Brčko Rathaus heute

Das Hotel Posavina

Im Jahr 1891 eröffnete das neue Hotel Posavina. Das Hotel wurde von dem bekanntesten Händler der Stadt, Alija Kučukalić, gebaut. Die österreichische Besatzung nannte das Hotel auch „Grand Hotel Posavina“. Im Erdgeschoss des Hotels befanden sich zwei Restaurants und einige kleinere Geschäfte. In den späteren Jahrzehnten kamen noch die weiteren Hotels: Bosna, Central, k Caru Austrijanskom, Majevisa und Galeb hinzu.

Das Hotel wurde damals im Pseudo-maurischen Stil errichtet. Während des Balkankrieges wurde die gesamte Anlage vollkommen zerstört, jedoch im Jahr 2001 wieder neu aufgebaut. Heute befinden sich im Erdgeschoss des Hotels ein Restaurant, ein Friseursalon und ein kleines Drogeriengeschäft.⁴²



Abb. 33: Grand Hotel Posavina 1935



Abb. 34: Hotel Posavina heute

40 Vgl. Čiveženk 2012, 2.

41 Vgl. Jahić 2000.

42 Vgl. ebda.

Die Brücken

Insgesamt gibt es in der Stadt Brčko sieben Brücken. Die zwei Größten befinden sich auf der Save, die Save Brücke (Savski most) und die Eisenbahnbrücke (Željeznički most). Die fünf Kleineren auf dem Fluss Brka, wie die Ali-agina-ćuprija-Brücke neben der Moschee, die Männerbrücke (Muški most), die Frauenbrücke (Ženski most) und die zwei weiteren Brücken, die die nördlichen und südlichen Stadtteile miteinander verbinden. Die Brücken sind ein Wahrzeichen der Stadt und wurden in den Kriegen immer wieder zerstört und neu aufgebaut.⁴³

Savski most - Save Brücke

Der Bau der größten und wichtigsten Brücke der Stadt begann schon im Jahr 1892. Damals wurden schon Eichenhölzer aus den Posavina-Wäldern in die Stadt befördert. An dem Aufbau der Brücke waren Ingenieure der österreichisch-ungarischen Armee beteiligt. Am 13. September 1894 wurde die Save Brücke mit 755 Metern für den Verkehr freigegeben. Zur selben Zeit wurde an dem ersten Bahnhof in der Stadt gebaut, dieser befand sich am heutigen Standort des Kaufhauses „Interex“. So war Brčko ab dem 13. September 1894 durch eine Eisenbahnnormalspur, mit der Länge von 52 Kilometern, mit Vinkovci (Kroatien) und somit mit ganz Europa verbunden. Von der alten Bahnstation sind nur noch ein alter Kastanienbaum und ein Gedenkstein im Zentrum der Stadt geblieben.

Im April 1941 wurde die Brücke das erste Mal durch die jugoslawische Armee gesprengt.

Mit dem Einzug der deutschen Streitkräfte wird die Brücke von 1941 bis 1942 wiederaufgebaut, währenddessen wurde zur Überquerung eine vorübergehend errichtete Pontonbrücke benutzt. Noch während der Sanierung der Brücke gelingt es der SKOJ (Verein der kommunistischen Jugend Jugoslawiens) einen Teil der Pläne, die für den Aufbau der Eisbrecher an den Stützpfeilern waren, zu vernichten. Daraus folgt, dass die Deutschen die Stützpfeiler einen Meter niedriger ansetzen als geplant. Der Winter war in diesem Jahr sehr kalt und die Wasserstände sehr hoch, dadurch kam es zum Gefrieren der Save und einige der tragenden Stützpfeiler gaben nach. Die Brücke kommt ein zweites Mal zum Einsturz.

Im Jahr 1943 wurde ein Teil der Brücke erneut von den Partisaneneinheiten, während eines erfolglosen Angriffs auf Brčko, im Rückzug gesprengt.

Das vierte Mal wurde die Brücke am 06. April 1945 um 10:30 Uhr gesprengt. Es gab einen großen Kampf um die Befreiung von Brčko. Der Rückzug der deutschen Streitkräfte auf die kroatische Seite wurde durch die Partisanen erzielt. In der Stadt bleibt nur noch die deutsche Ingenieureinheit, die die Aufgabe hatte das Elektrizitätswerk von Brčko und die Save Brücke zu minieren. Im Elektrizitätswerk konnten die Sprengstoffe entfernt werden, sodass die Brücke in drei Teile gesprengt wurde.



Abb. 35: Aufbau der Save Brücke im Jahr 1893



Abb. 36: Die zerstörte Save Brücke im April 1941

Als der Wiederaufbau der Brücke im Jahr 1946 abgeschlossen war, begann in der Stadt der Bau der Eisenbahnverbindung Brčko-Banovići. Brčko verbindet sich dadurch mit dem Bergbau in Tuzla und somit mit ganz Europa. Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke wird die Brücke, die durch das Stadtzentrum verlief, vollkommen abgeschafft. Im Jahr 1974 wird die alte Bahnstation der Stadt endgültig stillgelegt. Nach dem Balkankrieg erneuert die NATO-Schutztruppe (SFOR) mit Eisenkonstruktionen die beschädigte Brücke. Eine komplette Sanierung der Brücke erfolgt erst im Jahr 2000.⁴⁴

43 Vgl. o. A., o. J.

44 Vgl. Mahić 2008.

Die alte Bahnstation von Brčko

Das Areal der alten Bahnstation im Zentrum von Brčko wurde zum Café „Stara stanica“, was übersetzt „die alte Bahnstation“ bedeutet, umgebaut. Ein ehemaliger Personenwagen wurde zu einem Lokal umfunktioniert, wobei die alten Gleise und der Prellbock dabei erhalten geblieben sind.



Abb. 37: Der Blick vom Boulevard auf das Café



Abb. 38: Der Eingangsbereich der „Stara stanica“



Abb. 39: Die ehemaligen Gleisspuren



Abb. 40: Der Prellbock



Abb. 41: Der Personenwagen als Café



Abb. 42: Der Eingang in die „Stara stanica“

Muški most - Männerbrücke

Die Trennung der Männer- und Frauenbrücken stammt noch aus der osmanischen Herrschaft in Bosnien und Herzegowina. Nach gewissen Erzählungen, kam ein Sultan im Jahr 1821 nach Brčko und errichtete die erste Brücke über der Brka. Anfangs war die Brücke in Holzbauweise ausgeführt und trug den Namen „Muška ćuprija“, später wurde sie durch eine Eisenbrücke ausgetauscht. Heute ist die Brücke ein wichtiger Teil der Stadt, denn sie ermöglicht die autofreie Erreichbarkeit vom Stadtzentrum zum Stadtmarkt.⁴⁵

Ženski most - Frauenbrücke

Vor und auch während der österreichisch-ungarischen Herrschaft in Brčko, überquerten verschleierte Frauen die berühmte Frauenbrücke. Sie waren auf dem Weg in die Gornja Mahala und die Männer durften nicht mit ihnen dieselbe Brücke passieren. Sie hatten aber einen großen Vorteil gegenüber der männlichen Bevölkerung, sie mussten keine Gebühr für die Überquerung der Brücke zahlen. Die Männer mussten auf der 200 Meter entfernten Männerbrücke (Muški most) Gebühren zahlen. Heute werden auf keiner Brücke in der Stadt Gebühren eingehoben. Dennoch ist die Tradition noch erhalten geblieben, dass hauptsächlich Frauen die Brücke passieren.⁴⁶



Abb. 43: Die alte Frauenbrücke



Abb. 44: Die Brücken auf dem Fluss Brka

Der Stadtstrand Ficibajer

Ende des 17. Jahrhunderts befanden sich am linken Ufer des Flusses Brka zwei öffentliche Bäder. Direkt neben den Bädern befand sich ein Holzturm und eine Moschee. Beide Ufer des Flusses waren mit einer Holzbrücke verbunden, die Ali-agina-ćuprija-Brücke. Das Wasser für die Bäder wurden aus dem Fluss Brka entnommen und diese waren bis 1716 in Verwendung.

Nach dem zweiten Weltkrieg im Jahr 1928, gab es ein neues Bad in Brčko. Es bestand aus einem Teil des Ufers des Flusses Save und einem Schwimmbad. Der ländliche Teil des Bades war in Holz gebaut worden. Im Laufe des zweiten Weltkriegs wurde das Bad in Brand gesetzt und komplett zerstört. In den Nachkriegsjahren wurde das Bad wiederaufgebaut und war wieder ein beliebter Treffpunkt der Bewohner. Bis zum Jahr 1965 war das Wasser der Save sehr sauber. In den späten sechziger Jahren wurde in Brčko ein neues Bad errichtet. An der Promenade Ficibajer, wurde am rechten Ufer der Save das Bad mit einer Treppe zum Fluss verbunden. Ein Fußball-, Basketball- und Volleyballplatz wurden ebenfalls gebaut. Am Fluss Save wurden ein Becken in Holzbauweise montiert. Heute befinden sich keine Becken mehr an der Save und der Ficibajer ist zu einer Parkanlage geworden.⁴⁷



Abb. 45: Stadtstrand der 60er Jahre



Abb. 46: Ficibajer heute



Abb. 47: Treppe zur Save

45 Vgl. o. A. 2012.

46 Vgl. Milić 2014.

47 Vgl. Jahić 2000.

SWOT-Analyse der Stadt Brčko

Das Potential der Stadt und die Entwicklungsmöglichkeiten, hängen von einer Reihe interner und externer Faktoren ab. Interne Faktoren sind die Verfügbarkeit von Ressourcen (natürliche Ressourcen, menschliches Potenzial und die Kompetenz der Arbeitnehmer, Ausstattung, Technologie und Immobilien), die Finanzen, das Geschäftsumfeld, der Zustand des urbanen Umfelds der Stadt, die Infrastruktur und die Anlagenfonds. Zu den externen Faktoren gehören die geografische und geoökologische Lage, die gesamtwirtschaftliche Situation in Bosnien und Herzegowina und die Entwicklung der Binnenwirtschaft. Zur Erhebung der SWOT-Analyse (S-Strengths, W-Weakness, O-Opportunities, T-Threats) wurden die internen und externen Faktoren herangezogen.

Stärken (Strengths)

- Strategisch-geografische Lage
- Hafen am Fluss der Save
- Nähe zu den Konsum- und Industriezentren (Zagreb, Sarajewo, Belgrad, Budapest)
- Ausgebildete Arbeitskräfte (für bestimmte Branchen)
- Nähe von internationalen Flughäfen (Zagreb, Sarajewo, Belgrad)
- Unterstützung der internationalen Gemeinschaft
- Ethnische Vielfalt
- Großes Interesse an der Entwicklung von Klein- und Mittelbetrieben
- Schaffung einer multiethnischen Regierung
- Großes landwirtschaftliches Potenzial
- Relativ niedrige Lebenshaltungskosten
- Relativ niedrige Arbeitskosten

Schwächen (Weakness)

- Niedrige Anzahl an Hochschulabschlüssen
- Hohe Arbeitslosigkeit
- Rückgang der industriellen Produktion
- Schlechte technologische Qualifikationen
- Niedriges Niveau an Computerkenntnissen
- Hafen der nicht richtig funktioniert
- Erschwerte Befahrbarkeit des Flusses
- Politische Hindernisse bei der Verwendung des Hafens für den Handel mit Belgrad
- Mindere Wasserqualität
- Schlechte Energieversorgung
- Ungelöstes Problem des Abwassers
- Schlechte Organisation der Abfallentsorgung
- Veralteter Bebauungsplan
- Schlechte Instandhaltung der Straßen
- Schlechte Ausstattung der Schulen
- Das Fehlen einer zwischenstaatlichen Autobahn, die den Verkehr im Distrikt entlasten würde
- Hohe Steuern
- Hoher Beitragssatz für Arbeitnehmer
- Unzureichende finanzielle Möglichkeiten
- Beschränkte Bankdienstleistungen
- Mangel an Wohnraum
- Alte Industriebauten, die renoviert werden sollten
- Umweltschutzprobleme
- Begrenzte Rohstoffvorräte
- Schlechter Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Unregelmäßiger Personen- und Güterverkehr⁴⁸

Möglichkeiten (Opportunities)

- Brčko Distrikt als eines der größten industriellen Zentren des ehemaligen Jugoslawien
- Privatisierung staatlicher Unternehmen
- Möglichkeit ein Gesetz zu schaffen, dass die Möglichkeiten des Distrikts für die wirtschaftliche Entwicklung verbessert
- Restaurierung des Hafens
- Verbesserung des Schienenverkehrs
- Förderung der bereits bestehenden internationalen Interessen für die Entwicklung
- Möglichkeit der Entwicklung des Distrikts als Transportzentrum (Eisenbahn, Hafen, Autobahn)
- Aufstellung eines neuen Bebauungsplans
- Potential für das Handels- und Distributionszentrum
- Entwicklung von Klein- und Mittelbetrieben durch Schulungen und Fortbildungen
- Distrikt als landwirtschaftliches Zentrum
- Distrikt als Agrar-Zentrum
- Potenzial für die Schaffung freier Handelszonen
- Schaffung eines Zentrums für die Ausbildung der staatlichen Verwaltung
- Entwicklung der demokratischen Regierung, als ein Vorzeigemodell für ganz BiH
- Zentrum für regionale Entwicklungen

Bedrohungen (Threats)

- Langsame Entwicklung der lokalen Wirtschaft
- Probleme im Schulwesen im Zusammenhang mit der multiethnischen Integration
- Politische Instabilität kann das erreichte Niveau des Fortschritts stören
- Erhöhte Kriminalität
- Große Anzahl an illegalen Arbeitnehmern, die keine Beiträge zahlen
- Arbeiten der minder ausgestatteten Gesundheitseinrichtungen
- Flüchtlinge und Vertriebene, die nicht in ihre Heimat zurückkehren können
- Unvollständig entwickelte Wasserversorgung
- Reduzierung der Hilfe von der internationalen Gemeinschaft
- Zurückhaltung von ausländischen Investoren zur Errichtung von Bauten
- Einnahmen gelangen nicht in das Stadtbudget, um die Bedürfnisse der Verwaltung zu erfüllen
- Regierungsbehörden geben nicht die finanzielle und politische Unterstützung
- Geringe Anzahl von Finanzinstituten
- Ethnische Unterschiede
- Initiativen zur Durchführung von Geschäftsaktivitäten, den Prozess der Erteilung von Lizenzen zur Straffung
- Veralteter und unvollständiger Nutzungsplan der städtischen Grundstücke⁴⁹

Große Eisenbahnbauprogramme

Der Generalstab entwarf nun im Jahr 1909 in großer Eile ein militärisches, großes Eisenbahnbauprogramm, welches vorerst zu längeren Verhandlungen mit der österreichischen, insbesondere aber mit der ungarischen Regierung führte und dem dann der neu eröffnete bosnische Landtag auch einiges anhängte.

Nach diesem Programm sollten vor allem zwei normalspurige Hauptbahnen tief in das Innere des Landes geführt werden. Eine von Šamac an der Save ausgehende im Bosnatale bis Sarajewo und eine Zweite als Verlängerung der Militärbahn Doberlin – Banja Luka, bis zum Anschluss in Rama an die Schmalspurlinie im mittleren Narentatal. Außerdem umfasste das Programm noch eine Reihe anderer Strecken.⁵⁰

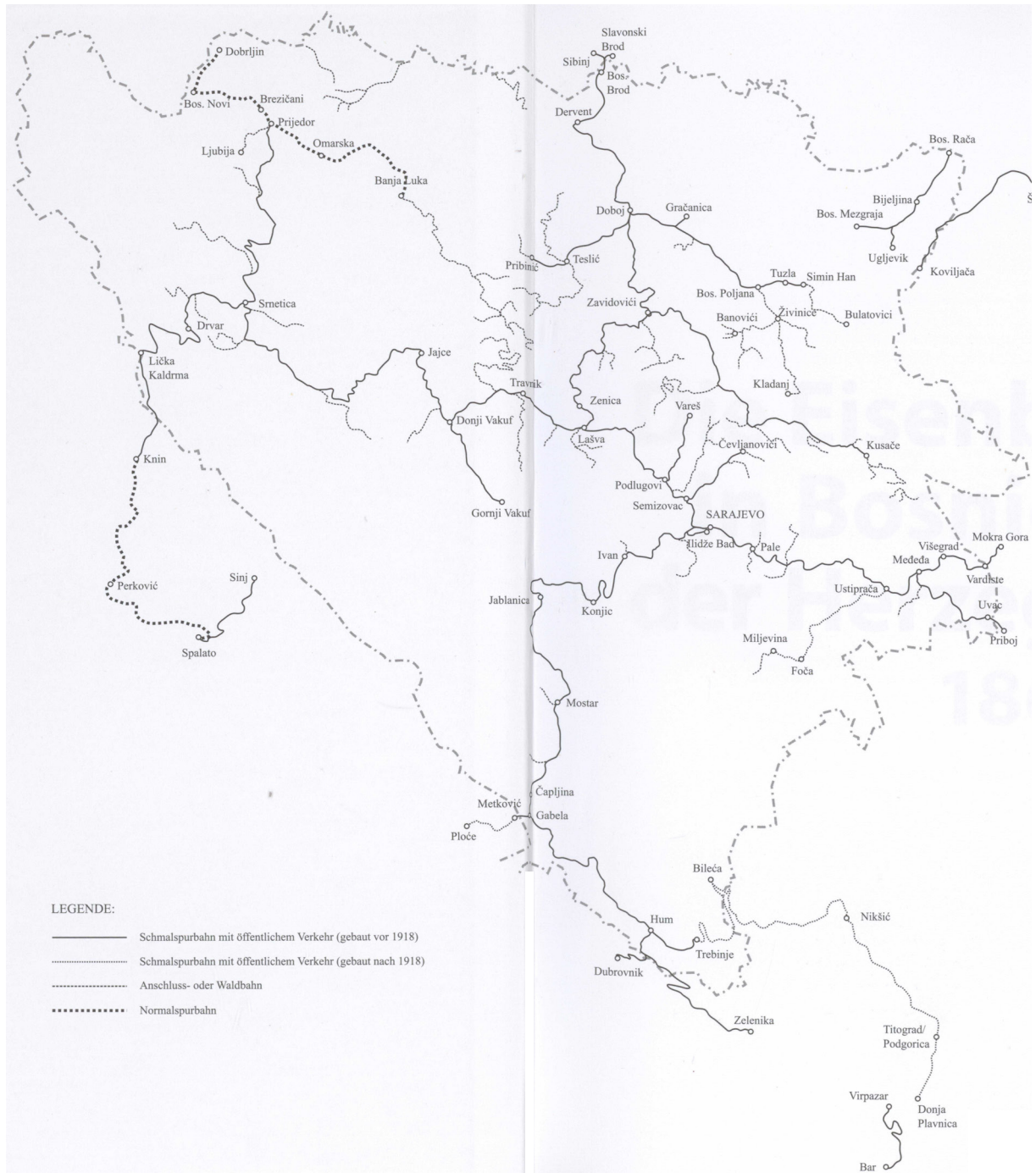


Abb. 48: Eisenbahnlinien in Bosnien und Herzegowina

Insgesamt betrug der Kostenaufwand am Neubau von normalspurigen und schmalspurigen Bahnlinien und der Umbau bestehender Schmalspurstrecken auf die Normalspur, 287 Millionen Goldkronen. Die nicht weniger als 819 Kilometer errichteten Strecken, wurden zum Teil von Österreich und von Ungarn übernommen.

Als das endgültig feststand, ist die Tracierung und die Verfassung der Detailprojekte von der Bauabteilung der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung, durch eine Brigade von 30 neu aufgenommenen Ingenieuren innerhalb eineinhalb Jahren durchgeführt worden.



Abb. 49: Kartenskizze über das projektierte große Eisenbahnprogramm 1911

Das große Eisenbahnprogramm für Bosnien 1911:

Das große Eisenbahnbauprogramm für Bosnien und die Herzegowina umfasste in der vom gemeinsamen Ministerrat beschlossenen endgültigen Version von 1911 folgenden Linien:

- a) eine normalspurige Verbindung von Banja Luka nach Jajce,
- b) eine normalspurige Verbindung von Šamac nach Doboj,
- c) eine schmalspurige Verbindung von Bugojno nach Aržano,
- d) der Umbau („Normalisierung“) der Strecke von Doboj nach Sarajewo,
- e) die Normalisierung der Strecke von Jajce nach Bugojno, eine normalspurige Bahnverbindung von Bugojno nach Rama und die Normalisierung der Strecke von Rama nach Mostar,
- f) eine normalspurige Verbindung Brčko nach Tuzla und eine Abzweigung nach Bijeljina und Rača (die Posavina-Lokalbahnen) und
- g) die Normalisierung der Linie von Doboj nach Tuzla.

In diesem Eisenbahnprojekt war also die Herstellung von zwei normalspurigen Hauptverbindungen enthalten, von Šamac durch das Bosnatal nach Sarajewo und von Banja Luka über Jajce, Bugojno und Rama nach Mostar. Das gesamte Bauvorhaben umfasste auch die Umstellung der Strecke Doboj – Tuzla auf Normalspur, den Neubau einer Normalspurstrecke Tuzla – Brčko mit einer Abzweigung nach Bijeljina und Rača und einer Schmalspurstrecke Bugojno – Aržano, der altbekannten Spalatobahn, als Anschluss an die Lokalbahn nach Spalato.

Nach der Überwindung der vielen Hürden, die dieses Gesetz sowohl in höchsten Gremien Österreich-Ungarns erfolgreich bestanden hatte, lag die Hoffnung nahe, dass nun endlich angesichts der wirtschaftlichen und militärischen Dringlichkeit – in unmittelbarer Nachbarschaft waren die Balkankriege im Gange – der beschlossene Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes zügig in Angriff genommen werden könne.⁵¹

51 Schiendl 2015, 392.

Ćiro - die bosnische Schmalspurbahn

Unter der bosnischen Spurweite, oder auch „Bosnaspur“, versteht man die Eisenbahn-Spurweiten mit einer Breite von 760 Millimeter bis 762 Millimeter. Die Bezeichnung „Ćiro“ wird im Land selbst umgangssprachlich verwendet.

In den Ländern des ehemaligen Jugoslawiens, wurde ein Großteil des Eisenbahnnetzes als Schmalspurbahn in 760 Millimeter Spurweite errichtet. Die meisten davon befanden sich in Bosnien und Herzegowina und entstanden während der österreichischen Herrschaft auf diesem Gebiet. Daher wird heute noch die Spurweite von 760 Millimeter als Bosnische Spurweite oder als „Bosnaspur“ bezeichnet.

Den Ursprung fand dieses umfangreiche Streckennetz, die auf der militärischen Feldbahn errichtete Strecke von Bosnisch Brod nach Zenica, der Bosnabahn. Die Strecke wurde mit zuvor gebrauchtem Material, welches beim Bau der Bahnlinie von Timișoara-Orșova an der Donau (Rumänien) verwendet wurde, errichtet. Die Bosnabahn war das erste, moderne Verkehrsmittel in der Region und wurde bald an die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs angepasst und erweitert. Die wichtigsten Strecken waren damals, die bosnische Ostbahn und die Narentabahn (die Verbindung Sarajewo - Mostar - Adriaküste).⁵² Später wurde dann, bei der Errichtung von Schmalspurbahnen, in der gesamten Donaumonarchie eine Spurweite von 760 Millimeter vorgeschrieben. Dadurch sollten im Kriegsfall, ausreichend passende Fahrzeuge für die k.u.k. Heeresfeldbahnen zur Verfügung stehen. Nach dem ersten Weltkrieg und mit der Gründung Jugoslawiens, wurden die bosnischen und serbischen Strecken, durch eine neue Strecke über das Šargan-Gebirge verbunden. Dadurch entstand ein zusammenhängendes Schmalspurnetz, welches wiederum weite Teile von Bosnien und Herzegowinas, Serbiens, Teile Montenegros und das dalmatinische Küstenland erschloss. Durchgehende Schnellzüge fuhren nun, auf schmaler Spur, von Belgrad über Sarajewo nach Dubrovnik.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden dann die Schmalspurbahnen durch Normalspurbahnen ersetzt, diese hatten eine Spurweite von 1435 Millimeter. Erhalten blieben nur einige kurze Industriebahnen im Bergbau in Bosnien und Herzegowina. Heute werden die Bahnstrecken in Bosnischer Spurweite häufig in Österreich (Mariazellerbahn), Ungarn, Tschechien und Bulgarien noch fahrplanmäßig betrieben.⁵³



Abb. 50: Schmalspureisenbahn in Bosnien und Herzegowina

52 Vgl. o. A. 2016.

53 Vgl. Plešnik 2010, 294.

Der Bahnhof von Brčko Distrikt

Brčko Distrikt ist geografisch mit der Europa-Region „Donau - Drau - Save“ verbunden. Diese sind zur Zeit: Baranya (Ungarn), Osiječko-Baranjska županija (Kroatien), Vukovarsko-Srijemska županija (Kroatien), der Kanton Tuzla (Bosnien und Herzegowina) und Brčko Distrikt. Die Stadt ist fast gleich weit von den drei großen industriellen, wirtschaftlichen und politischen Verbraucherzentren entfernt. Belgrad (200 Kilometer), Zagreb (270 Kilometer) und Sarajewo (210 Kilometer), all diese Zentren sind mit Brčko durch Straßen-, Schienen- und/oder Flussverkehr verbunden.

Die Stadt ist ein wichtiger Hauptverkehrsknotenpunkt des Landes in Richtung Ost-West und Nord-Süd. Somit verfügt sie über eine gute geografische Lage, die eine Verbindung zu Mittel- und Osteuropa schafft.

Für den Schienenverkehr in Brčko war der Bau der Eisenbahnlinie Brčko-Banovići von großer Bedeutung, somit verbindet sich die Stadt mit der gesamten Region Tuzla (Salzbergwerk) und den restlichen Teilen von Bosnien und Herzegowina. Mit dem Bau des neuen Bahnhofes wird die Eisenbahnlinie, die mitten durch das Stadtzentrum führt, zur Gänze stillgelegt.



Abb. 51: Bilder der Vergangenheit, im Hintergrund das Rathaus der Stadt



Abb. 52: Bahngleise mitten im Stadtzentrum

Der Bahnhof von Brčko, hat für die Bevölkerung einen großen historischen Stellenwert, die Gleisarbeiten wurden von der damaligen 1. Jugendbrigade durchgeführt. Die Bahnstrecke Brčko-Banovići hat eine Länge von 92 Kilometer und wurde in Normalspurweite mit 1435 Millimeter erbaut. Während des Baus der Bahngleise wurden von der Brigade 1.361.680 km^2 Erde und 134.460 km^2 Stein ausgehoben. Zwei Tunnel mit einer Länge von 667 Meter und 22 Brücken mit einer Gesamtlänge von 455 Meter, wurden ebenfalls gebaut. Hauptsächlich diente damals die Eisenbahnstrecke der Versorgung der Städte mit Kohle (aus der Stadt Banovići) und der Versorgung der Menschen mit Lebensmitteln im Nord-Osten des Landes. Der erste Zug fuhr am 07. November 1946 über die Bahnlinie Brčko-Banovići.⁵⁴

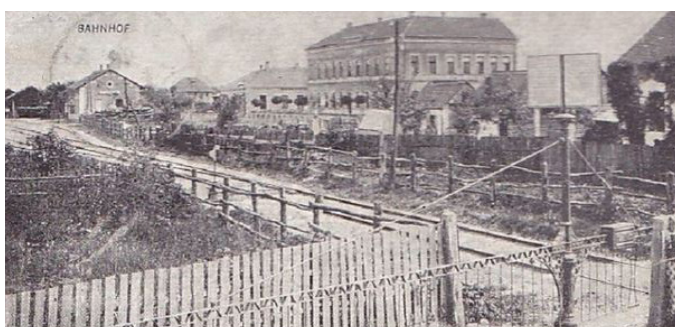


Abb. 53: Postkarte vom Bahnhof in Brčko



Abb. 54: Der alte Bahnhof von Brčko

54 Vgl. Mate 2012, 2-4.

Die Zahlen der 1. Jugendbrigade

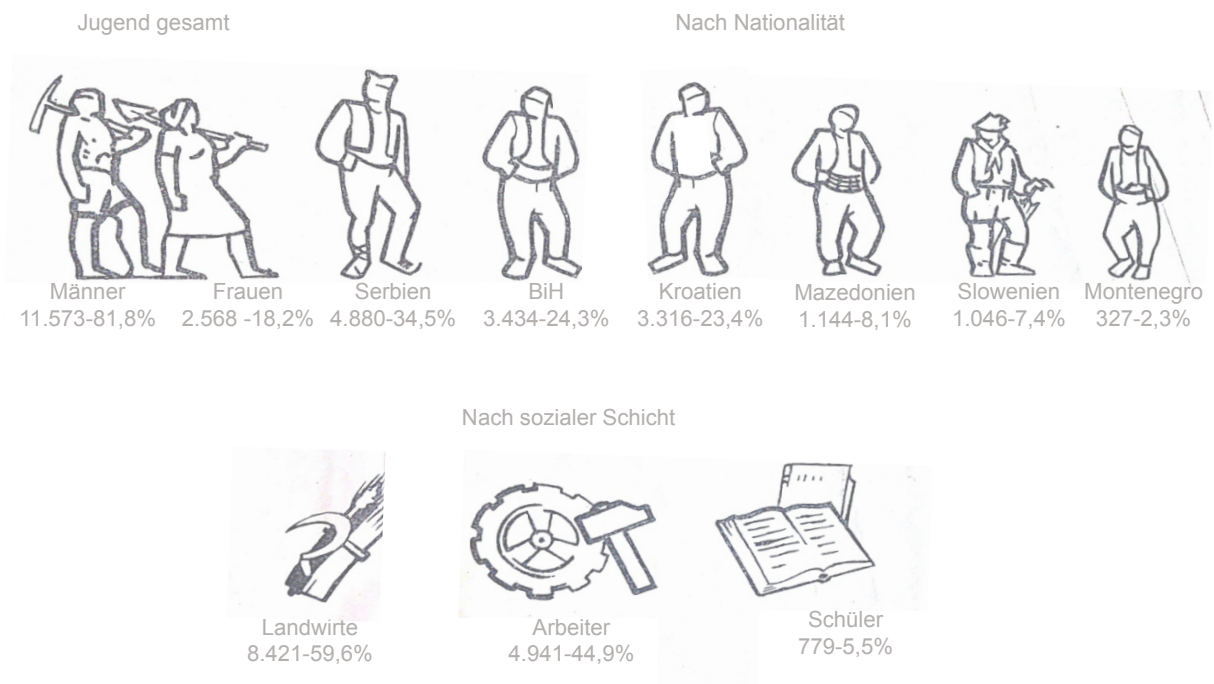


Abb. 55: Aus dem Tagebuch der Brigade, Die Zahlen der 1. Jugendbrigade

Die Bauarbeiten

Das Ziel war es, die Bahnstrecke in sieben Monaten zu bauen, jedoch wurde sie in einer Rekordzeit von 190 Tagen fertiggestellt. Am 01. April 1946 begannen die Vorbereitungen für den Bahnbau und am 01. Mai 1946 begannen dann die tatsächlichen Arbeiten an der Bahnstrecke Brčko-Banovići. Wegen der enormen Eile, wurden einige Teile der Bahnstrecke nicht qualitativ ausgebaut und brachen ein. Diese wurden dann nach der Eröffnung wiederhergestellt. In den Baracken der Jugendbrigade brach eine Typhus-Epidemie aus.⁵⁵

Der berühmte jugoslawische Schriftsteller Miroslav Krleža äußerte sich zum Bahnbau wie folgt:

„Dies ist sicher nicht die erste Eisenbahnstrecke auf der Welt, aber die erste, die von Kindern gebaut wurde.“⁵⁶



Abb. 56: Die 1. Jugendbrigade



Abb. 57: Der Bau der Bahnstrecke Brčko-Banovići

55 Vgl. Mate 2012, 7.

56 Mate 2012, 7.

Der Bahnhof Brčko-Banovići

Die Idee über den Bau der Bahnstrecke Brčko-Banovići bestand schon vor dem zweiten Weltkrieg. Der Bau war einer der größten Investitionsprojekte des Landes.

Am 27. September 1946 besuchte der damalige Präsident von Jugoslawien, Josip Broz Tito, die Erbauer der neuen Eisenbahnstrecke und hielt eine Rede:

„Freunde und Freundinnen,

junge Männer und Frauen,

Heute habe ich den Wunsch in euch gesehen, euch etwas zu sagen. Aber ich muss euch sagen, dass ich nicht gekommen bin, um euch mit meinen Worten neue Kraft zu geben und Begeisterung für die Arbeit. [...] Hierher kamen Arbeits-Brigaden aus anderen Ländern. Hierher kamen die demokratisch gesinnten Elemente vieler Länder. [...] Sie hörten von vielen Projekten in den letzten Arbeiten und sie hören auch jetzt von vielen Meisterwerken während der Errichtung unseres Landes.,⁵⁷

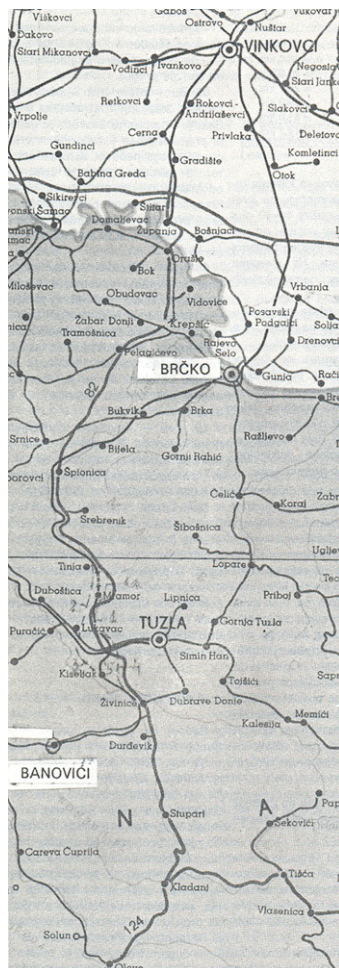


Abb. 58: Bahnstrecke -Brčko-Banovići



Abb. 59: Ausfuhr von Zwetschgen



Abb. 60: Der erste Zug auf der Bahnstrecke Brčko-Banovići



Abb. 61: Der Bahnhof und Busbahnhof Brčko-Banovići

Das Bahnhofsgebäude von Brčko

Das Bahnhofsgebäude befindet sich auf der Bahnstrecke Brčko-Banovići. Es hat nur ein Geschoss und ist freistehend. Der Zugang ist von drei Seiten möglich, somit wird das Löschen von Bränden aus Feuerwehrfahrzeugen erleichtert. Den Bahnhof Brčko, bilden die Räumlichkeiten des Bahnhofsgebäudes und ein Lager, das sich in 20 Metern Entfernung auf der Westseite des Objektes befindet.

Das Bauwerk umfasst folgende Räumlichkeiten: einen Warteraum, Büro des Vorstandes, Personenkassen, Gang, Garderobe und ein Büro für den Bahnwärter. In der Station befinden sich auch die Einrichtungen der Feuerwehr, des Zolls, ein Reisebüro und ein Café. Der Heizraum und kleinere Lagerräume befinden sich im Kellergeschoss des Gebäudes. Das Lager wurde als separate freistehende Anlage errichtet. Der Großteil des Bahnhofsgebäudes ist zur Vermietung freigegeben. Eine Halle für die tägliche Überprüfung der Lokomotiven befindet sich auch am Bahnhofsareal. Das Bahnhofsgebäude selbst, wurde im Jahr 1998 vollständig renoviert, wobei die Architektur nicht verändert wurde.

Derzeit wird der Schienenverkehr in Bosnien und Herzegowina von zwei Eisenbahngesellschaften betrieben. Diese sind die Gesellschaft der Föderation Bosnien und Herzegowina, Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (ŽFBH) und die Gesellschaft der Republika Srpska, Željeznice Republike Srpske (ŽRS). Die Koordination zwischen den beiden Gesellschaften erfolgt durch eine Dachgesellschaft, diese ist die Bosanskohercegovačka željeznička javna korporacija (BHŽJK). Der Bahnhof von Brčko gehört zur Gesellschaft der Republika Srpska (ŽRS).



Abb. 62: Der Bahnhof in Brčko Distrikt



Abb. 63: Das Bahnhofsgebäude von Brčko

Die Bahnstrecke mit Übergängen, Brücken und Bahnunterführungen

- Auf 51.305 m befindet sich eine Brücke mit einer Länge von 190 m
- Auf 52.119 m befindet sich eine Bahnunterführung mit einer Länge von 31,31 m
- Auf 52.884 m befindet sich eine Bahnunterführung mit einer Länge von 30,10 m
- Auf 54.692,5 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 55.139,35 m befindet sich eine Brücke mit einer Länge von 34,70 m
- Auf 55.453 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 56.810 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 58.161 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 58.353,06 m befindet sich eine Brücke mit einer Länge von 13,30 m
- Auf 58.452 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 58.700 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Auf 58.913 m befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Im Industriegebiet Tovarište-Brčko befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Im Industriegebiet der Straße „Bijeljinska cesta-Brčko“ befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Im Industriegebiet „Š naselje-Brčko“ befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang
- Im Industriegebiet „Tuš-Brčko“ befindet sich ein nicht-technisch gesicherter Bahnübergang⁵⁸

Das Planungsgebiet



Abb. 64: Das Bahnhofsgebäude mit Busbahnhof und Parkflächen



Abb. 65: Die Lagerhalle mit dem Bahnhofsgebäude im Hintergrund



Abb. 66: Die Süd-östlich vom Bahnhof gelegene Holzfabrik



Abb. 67: Der Bahnhof mit den Gleisspuren



Abb. 68: Die Lagerhalle des Bahnhofs



Abb. 69: Durchgang zwischen Bahnhof und Café



Abb. 70: Blick auf den Bahnhof von der Brücke



Abb. 71: Eingangsseite des Bahnhof und Busbahnhof



Abb. 72: Zugangsseite zu den Gleisen



Abb. 73: überdachter Wartebereich



Abb. 74: Wartebereich des Bahnhofs



Abb. 75: Bahnhofszugang im Hintergrund die Brücke



Abb. 76: Der Busbahnhof von Brčko



Abb. 77: Ticketschalter und Wartebereich des Busbahnhofs



Abb. 78: Der Busbahnhof mit Blick auf den Bahnhof



Abb. 79: Die Haltestellen der Busse

Referenzbeispiele

Gare de Rennes - Bretagne, Frankreich

Der „Gare de Rennes“ ist der größte Bahnhof der staatlichen Eisenbahngesellschaft Frankreichs, kurz SNCF genannt, er befindet sich in der französischen Stadt Rennes. Der Reiterbahnhof mit acht Gleisen an vier Bahnsteigen wird von 25.000 Fahrgästen täglich benutzt. Der Bahnhof wurde im Jahr 1857, nach den Plänen des französischen Architekten Thierry Le Berre, eröffnet. Eine neue Bahnstrecke von Paris nach Brest wurde gebaut, jedoch lag der Bahnhof damals relativ weit entfernt vom heutigen Stadtzentrum. Bis heute aber, vergrößerte sich die Stadt Rennes sehr stark, wodurch der Bahnhof nun im Zentrum von Rennes liegt.

Der Bahnhof verfügt über einen guten Anschluss an das Hochgeschwindigkeitszugnetz nach Paris, kurz TGV-Verbindungen (train à grande vitesse) genannt. Zahlreiche Regionalverbindungen bestehen in den naheliegenden bretonischen Städten wie Brest, Lannion, Nantes, Quimper und Saint-Malo. Die schnellen TGV-Verbindungen bestehen nach Lyon, Montpellier, Marseille, Lille, Aix-en-Provence und Straßburg. Der Bahnhof Rennes bietet Umsteigemöglichkeiten an das städtische Busnetz sowie zur U-Bahn der Stadt Rennes.⁵⁹

Ein Reiterbahnhof oder auch Durchgangsbahnhof genannt, befindet sich in Gleistieflage. Meist liegt bei dieser Art von Bahnhof, das Empfangsgebäude gleich einer Brücke quer über den Gleisanlagen. Dabei steht es sozusagen über den Gleisen und somit wird eine Eingangshalle überflüssig. Zu den Bahnsteigen herab, führen dann vom Bahnhofsgebäude Treppen, Rampen oder Aufzüge.⁶⁰

Der Gare de Rennes bietet verschiedene Einschnitte im Gebäude, die als Durchgang dienen und zu einer gewissen Leichtigkeit des Bauwerks beitragen. Der Bahnhof in Brčko wird mit einer Brücke über den Gleisen zu einem Reiterbahnhof, dies ermöglicht das Betreten des Bauwerks von zwei Seiten.



Abb. 80: Der Bahnhof von Rennes



Abb. 81: Haupteingang des Bahnhofs



Abb. 82: Die Gleise mit einem TGV



Abb. 83: Der Überbau am Bahnhof in Rennes

59 Vgl. o. A. 2016.

60 Vgl. o. A. 2016.

Los Angeles Union Station - Kalifornien, USA

Die Union Station ist der wichtigste Bahnhof von Los Angeles, sie zählt zu den letzten großen Bahnhöfen, die in den Vereinigten Staaten erbaut wurden. Der Kopfbahnhof wurde von den Architekten John und Donald Parkinson geplant und im Mai 1939 eröffnet. Der Baustil setzt sich aus dem spanischen Kolonialstil, dem Mission Revival und Art Déco zusammen, mit maurischen Architekturdetails wie den Sternen mit acht Spitzen. Innenhofgärten befinden sich auf beiden Seiten des Warteraums, somit verlassen die Reisenden den Bahnhof durch den südlichen Garten.

Seit der Eröffnung der U-Bahn Station im Jahr 1993 ist die Union Station wieder gut frequentiert. Die Union Station besitzt derzeit zehn Gleise und es werden durchschnittlich 80 Abfahrten an Wochentagen verbucht.⁶¹

Ein Kopfbahnhof ist ein Bahnhof, bei dem die Gleise im Bahnhof selbst enden. Dadurch können alle Züge nur an einer Seite hinein- und herausfahren. Ein Kopf- oder Querbahnsteig ist ein bauliches Merkmal bei dieser Art des Bahnhofs, er verläuft quer hinter den Gleisenden und verbindet alle längs angeordneten Bahnsteige miteinander. Das Empfangsgebäude ist meist quer zu den Gleisenden positioniert oder die Gleise werden vom Gebäude U-förmig eingefasst.⁶²

Der Grünraum der Union Station war ein wichtiger Entwurfsmoment in meinem Projekt. Die umgebende Bepflanzung bildet eine Einheit mit dem Bauwerk. Durch das geringe Vorhandensein in der Stadt von öffentlichen Parks, bietet das Bahnhofsgebiet in Brčko einen guten Platz für eine neue städtische Grünfläche.



Abb. 84: Union Station damals



Abb. 85: Union Station Los Angeles heute

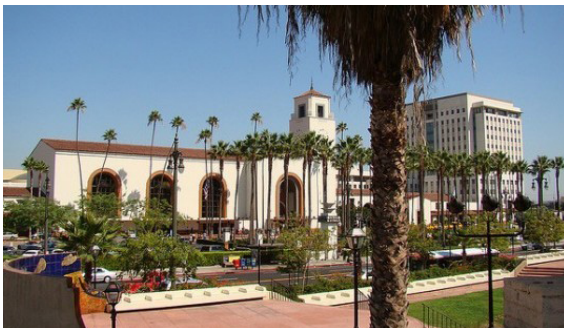


Abb. 86: Los Angeles Union Station in Kalifornien



Abb. 87: Der Zug in der Union Station

61 Vgl. o. A. 2016.

62 Vgl. Mühlhans/Speck 1987, 190.

Intention und Idee

Die Intention zu meinem Projekt, kam nach der langen Recherche zu der Stadt und dem Baugebiet selbst. Da die ursprüngliche Stadt sich an der Save entwickelte und radial ausbreitete, wurde die neue Bebauung immer mit regelmäßigen Strukturen geplant. Alle wichtigen und neuen Gebäude, wie zum Beispiel die Universität in Novo Brčko, die Schulen, aber auch die Einkaufszentren und das neue Industriegebiet verfolgen klare Formen in ihrer Bauweise. Die Idee meines Entwurfs richtet sich an diese neue Bebauungstypologie.

Zunächst führte ich eine Analyse der einzelnen Funktionen im Bahnhofsgelände und der gesamten Stadt mit einem Nutzungsplan durch. Der Schwarzplan, der Verkehrsplan und die Grünraumanalyse halfen mir bei der anfänglichen Formfindung zum Entwurf. Der Bestandsplan des Bahnhofgebäudes, beeinflusste die Gebäudekanten des endgültigen Entwurfs.

Der Bahnhofskomplex besteht aus vier einzelnen streifen-artigen einzelnen Gebäuden, die parallel zu den Schienen verlaufen. Ein L-förmiger Park, der durch das Areal verläuft, verbindet den Bahnhof mit der umliegenden Wohnbebauung. Bislang war der Bahnhof nur durch die Nebenstraße (Jusufa Čampare) mit dem Auto erreichbar. Durch die gepflasterten Geh- und Radwege im Park, bildet sich ein neues Wegenetz durch das Gebiet zum Bahnhofgebäude. Die dreieckige Bepflasterung zieht sich durch das gesamte Bahnhofsareal hindurch. Die Grünanlage ist somit für alle Bewohner zugänglich und verbindet die einzelnen Seitenstraßen mit den neuen Geh- und Radwegen. Die Flüsse und Brücken sind wichtige Merkmale von Brčko und sollen sich somit auch in der Peripherie der Stadt wiederfinden. Die Grünfläche soll den „grünen Fluss“ der Save widerspiegeln und die linearen Wege, an die Brücken im Stadtzentrum erinnern. Die einzelnen Bahnhofgebäude nehmen die Position der Bestandsgebäude auf, sodass die vielen einzelnen Bauwerke zu einer Einheit werden. Eine Brückenüberquerung, die eingeschnitten in die einzelnen Gebäude verläuft, verbindet den nördlich von Bahnhof gelegenen Stadtteil Novo Brčko mit dem südlichen Stadtteil 4. Juli. Dieser ist nur von Fußgängern und Radfahrern begehbar. Einzelne Fahrstühle am Dach befördern die Menschen in die jeweiligen Gebäude.

Das oberste Gebäude bleibt, wie schon im Bestand, der Busbahnhof. Welcher jedoch mit einem Café, einem kleinen Restaurant, Sanitärräumen und einer separaten Personenkasse für den Fahrkartenverkauf, ausgestattet wird. Das Café und das Restaurant sind zur Parkanlage hin ausgerichtet, somit sind sie für alle Bewohner aber auch für die wartenden Fahrgäste der Stadt, zugänglich. Neben dem Busbahnhof befinden sich insgesamt 180 Fahrradabstellplätze.

Die Straße zwischen dem Hauptbahnhofgebäude und dem Busbahnhof wurde verbreitert und ermöglicht den Busfahrern ein erleichtertes Wenden der Fahrzeuge. Das Bahnhofgebäude selbst, verfügt über eine geschlossene Wartehalle, Restaurant und Café, einen Supermarkt, ein Reisebüro, Personenkassen für den Fahrkartenverkauf, Sanitärräumen und über 42 überdachte PKW-Abstellplätze. Daneben befinden sich noch 55 weitere, nicht überdachte PKW-Abstellplätze.

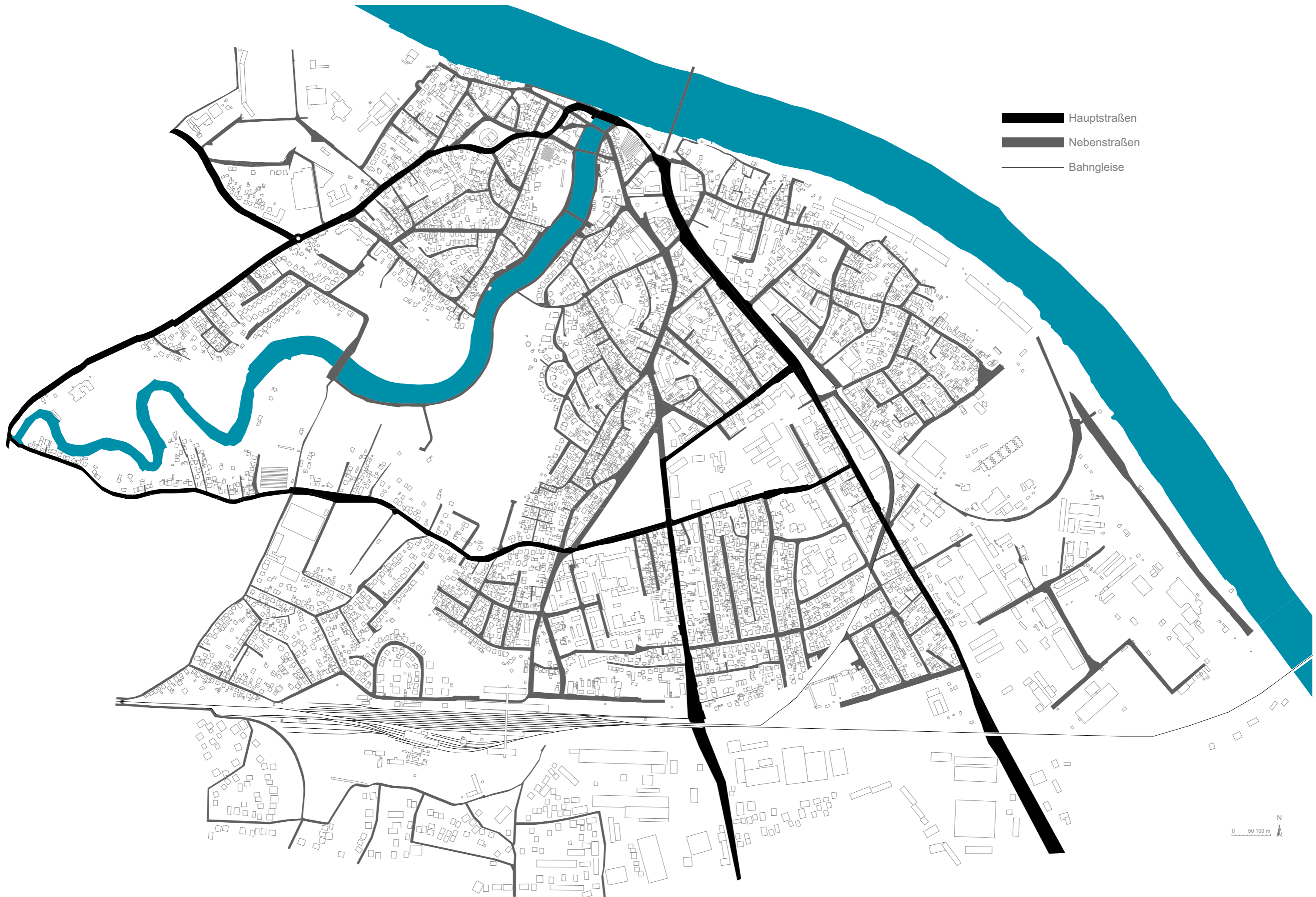
Das Bürogebäude, an der bereits gegenüberliegenden Seite der Schienen, beherbergt reine Räumlichkeiten für die Angestellten des Bahnhofs. Ein Einschnitt durch alle drei Gebäude, welcher als Durchgang für die Fahrgäste dient, schafft eine Art Durchlässigkeit und Transparenz zum gesamten Bauwerk und Gebiet.

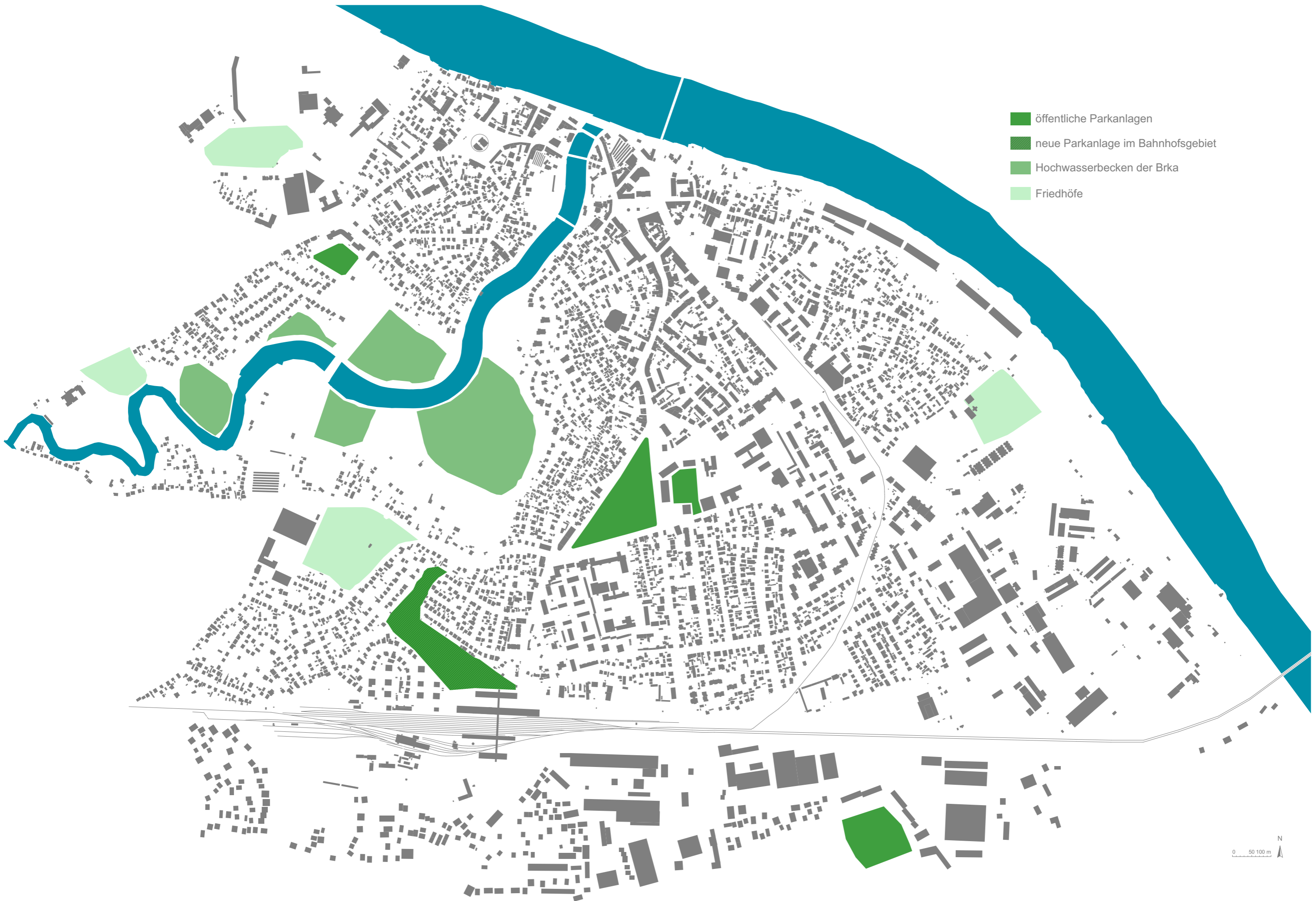
Das vierte Gebäude, beinhaltet eine weitere Werkstätte für die Züge und 44 überdachte PKW-Abstellplätze. Eine Straße mit Gehweg führt zu diesem Bau, der im Freien weitere 36 PKW-Abstellplätze und 31 Fahrradabstellplätze bietet. Das Bahnhofsgelände bietet den Reisenden, 180 Fahrradabstellplätze und 185 PKW-Abstellplätze.

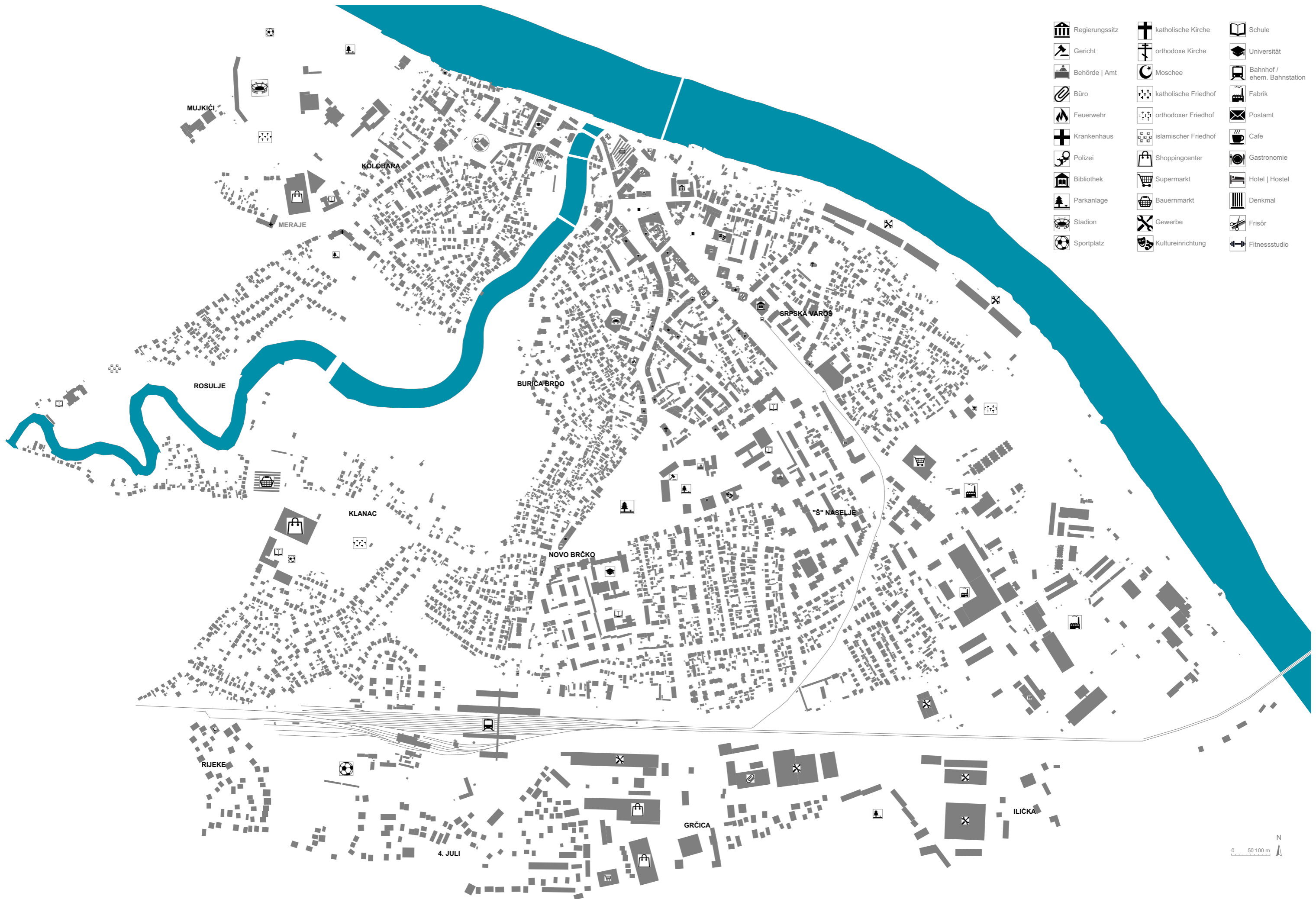
Der Entwurf









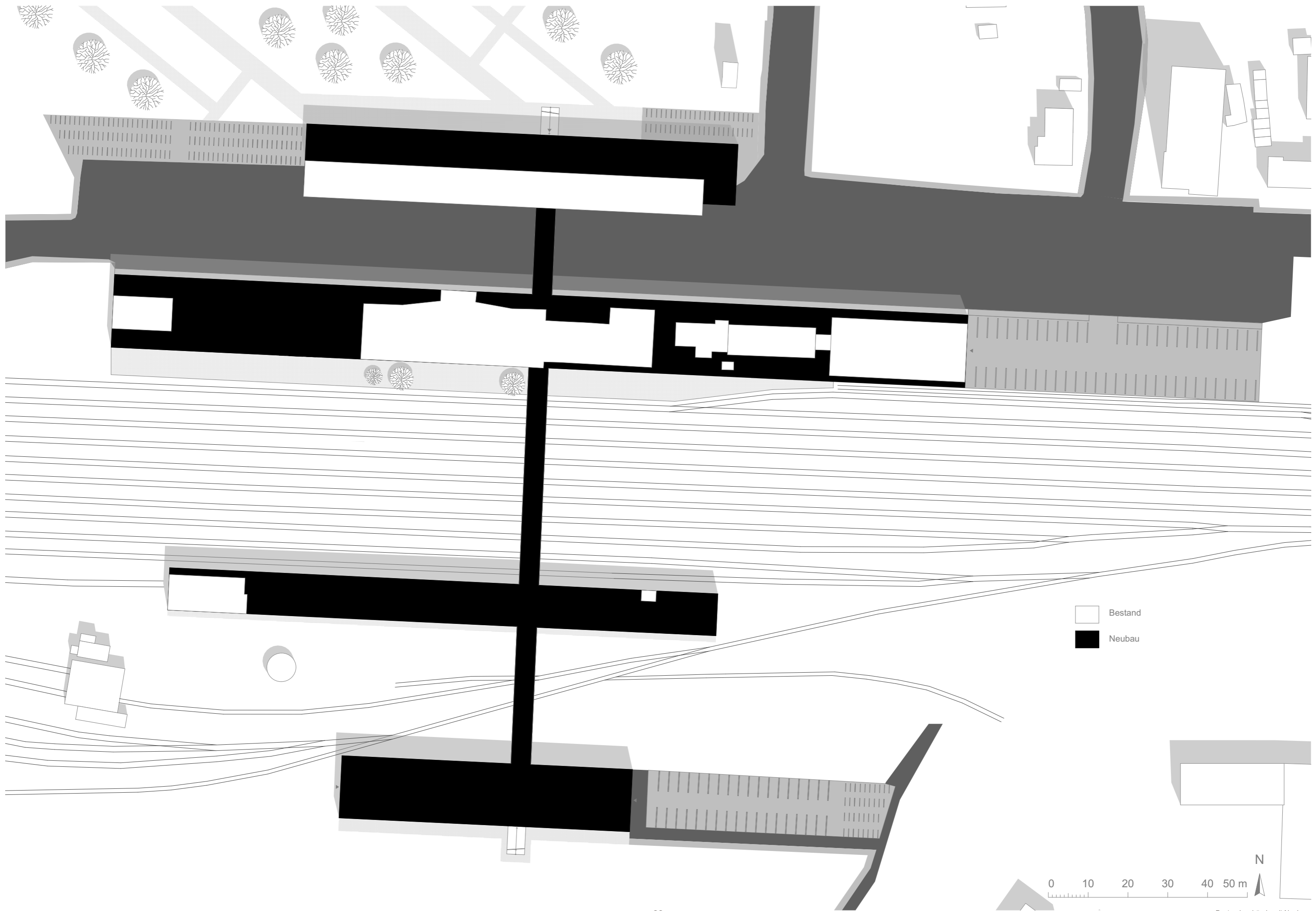


- | | | |
|----------------|----------------------|-----------------------------|
| Regierungssitz | katholische Kirche | Schule |
| Gericht | orthodoxe Kirche | Universität |
| Behörde Amt | Moschee | Bahnhof / ehem. Bahnstation |
| Büro | katholische Friedhof | Fabrik |
| Feuerwehr | orthodoxer Friedhof | Postamt |
| Krankenhaus | islamischer Friedhof | Cafe |
| Polizei | Shoppingcenter | Gastronomie |
| Bibliothek | Supermarkt | Hotel Hostel |
| Parkanlage | Bauernmarkt | Denkmal |
| Stadion | Gewerbe | Frisör |
| Sportplatz | Kultureinrichtung | Fitnessstudio |

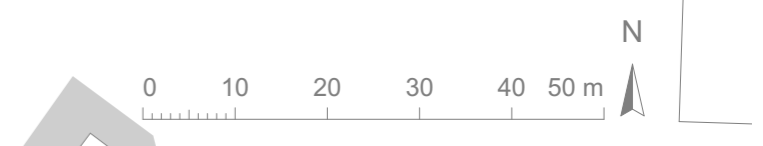


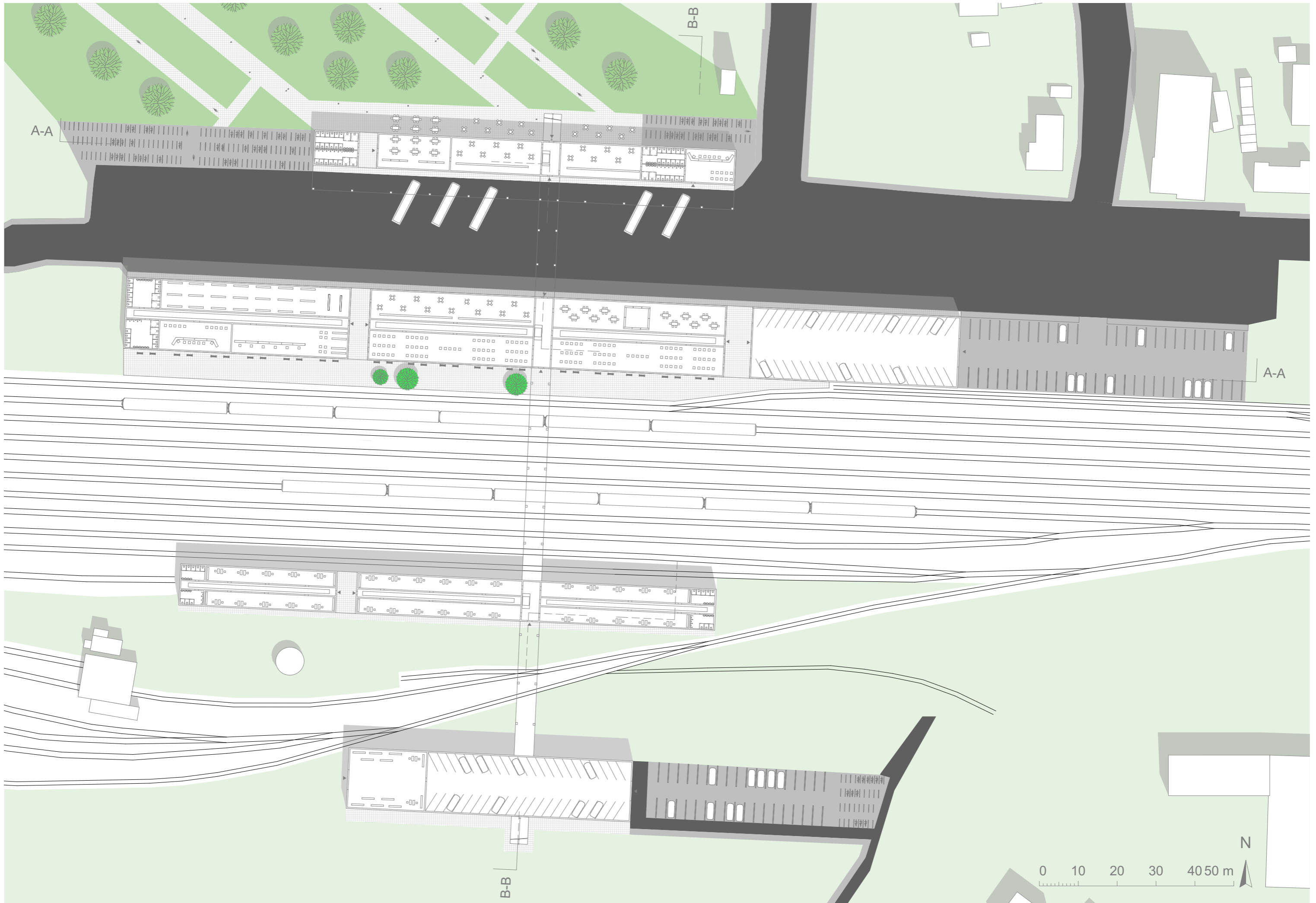


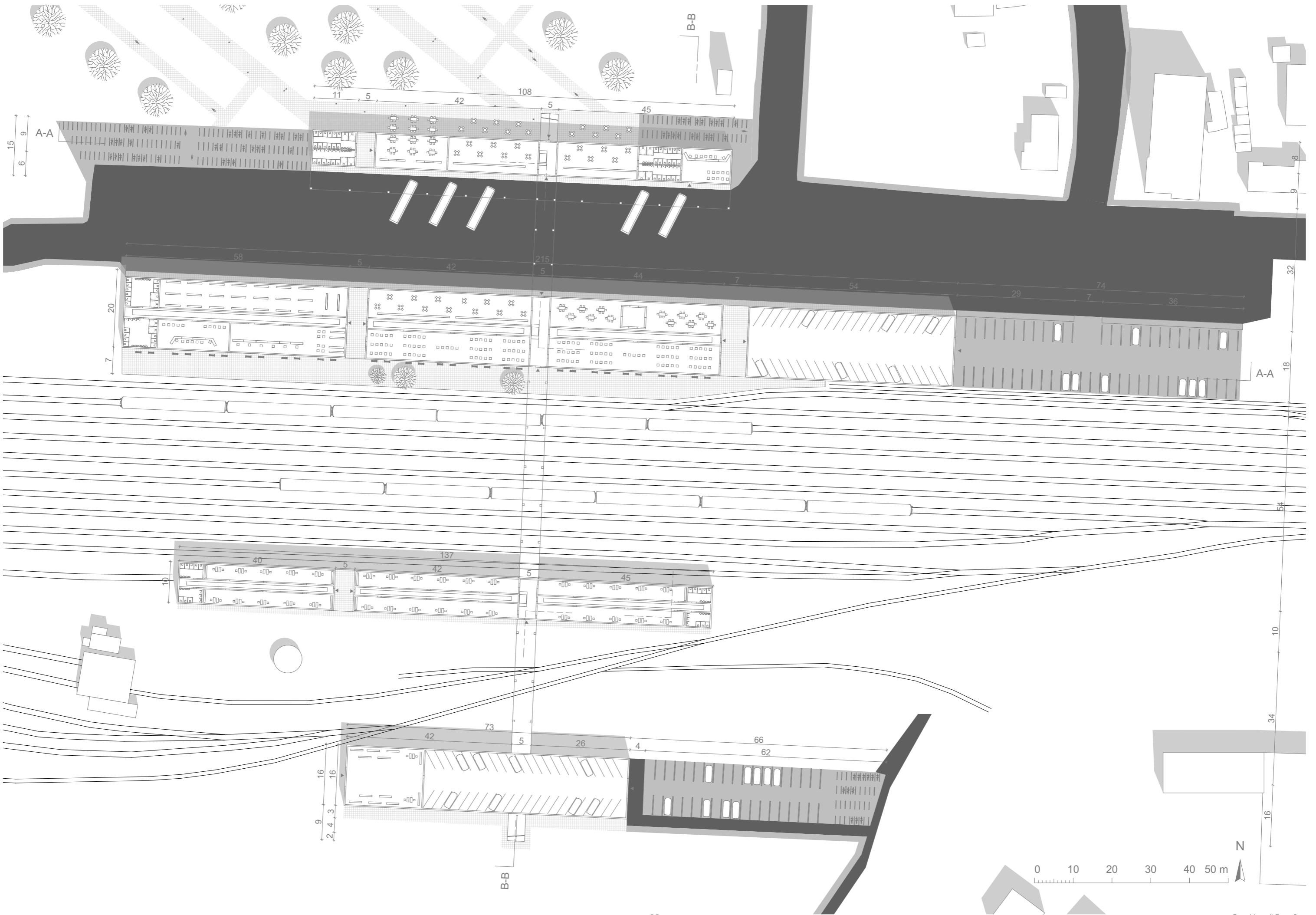
- Wohnen
- Geräteschuppen
- Gewerbe/Dienstleistungen
- Parken
- Grünflächen Bestand
- Grünflächen Neu
- Straßen

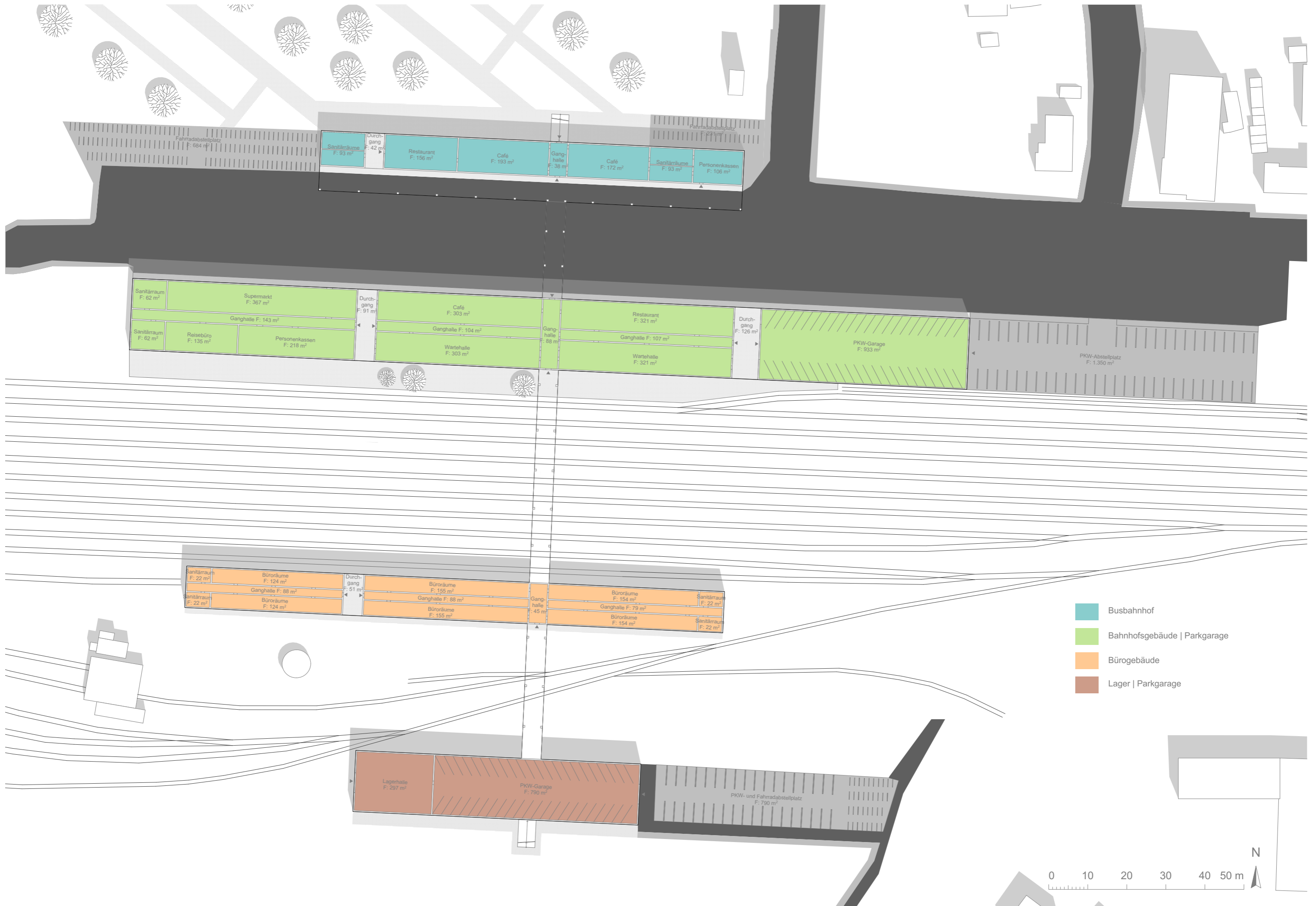


Bestand
Neubau









Fahrradabstellplatz
F: 684 m²

Sanitärräume
F: 93 m²

Durchgang
F: 42 m²

Restaurant
F: 156 m²

Café
F: 193 m²

Ganghalle
F: 38 m²

Café
F: 172 m²

Sanitärräume
F: 93 m²

Personenkassen
F: 106 m²

Fahrradabstellplatz
F: 291 m²

Sanitärraum
F: 62 m²

Supermarkt
F: 367 m²

Durchgang
F: 91 m²

Café
F: 303 m²

Restaurant
F: 321 m²

Durchgang
F: 126 m²

Sanitärraum
F: 62 m²

Reisebüro
F: 135 m²

Personenkassen
F: 218 m²

Ganghalle
F: 104 m²

Wartehalle
F: 303 m²

Ganghalle
F: 88 m²

Ganghalle
F: 107 m²

Wartehalle
F: 321 m²

PKW-Garage
F: 933 m²

PKW-Abstellplatz
F: 1.350 m²

Sanitärraum
F: 22 m²

Büroräume
F: 124 m²

Durchgang
F: 51 m²

Büroräume
F: 155 m²

Ganghalle
F: 88 m²

Büroräume
F: 155 m²

Ganghalle
F: 45 m²

Büroräume
F: 154 m²

Ganghalle
F: 79 m²

Büroräume
F: 154 m²

Sanitärraum
F: 22 m²

Sanitärraum
F: 22 m²

Büroräume
F: 124 m²

Büroräume
F: 155 m²

Ganghalle
F: 88 m²

Büroräume
F: 155 m²

Büroräume
F: 154 m²

Ganghalle
F: 79 m²

Büroräume
F: 154 m²

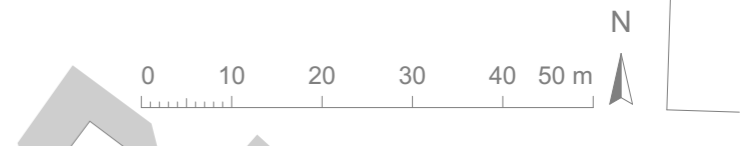
Sanitärraum
F: 22 m²

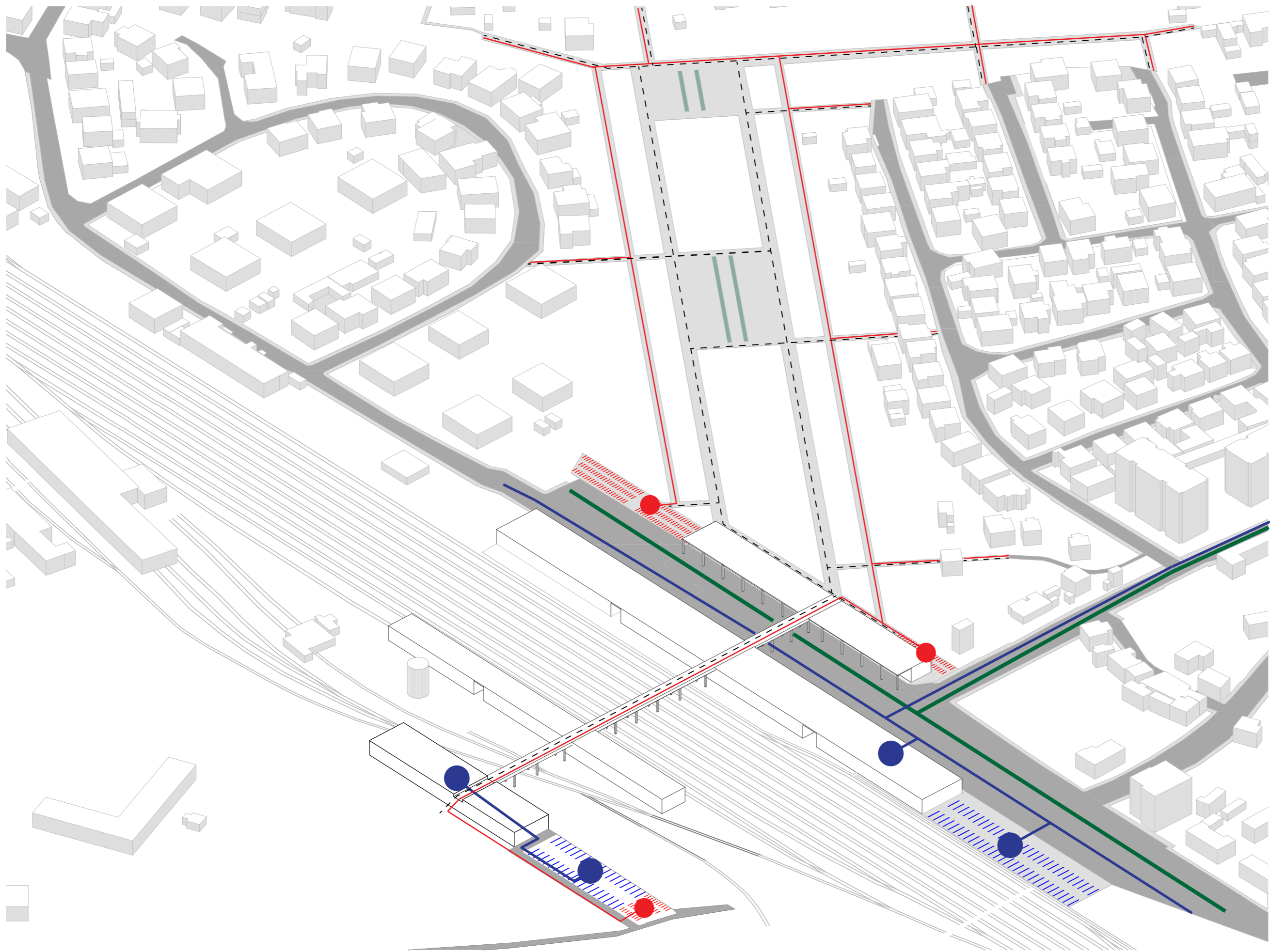
Lagerhalle
F: 297 m²

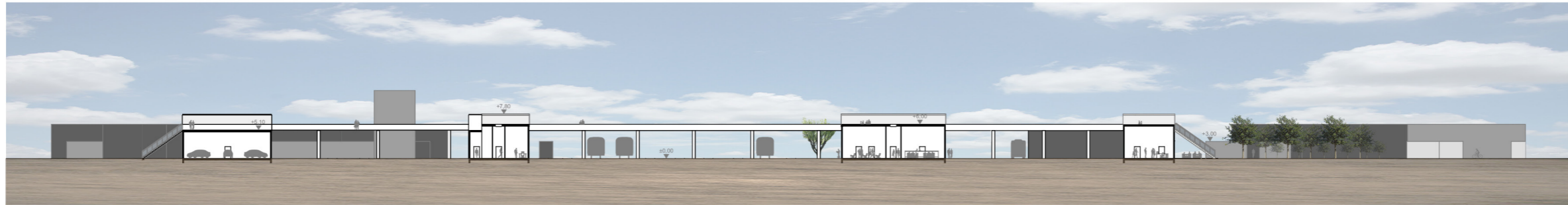
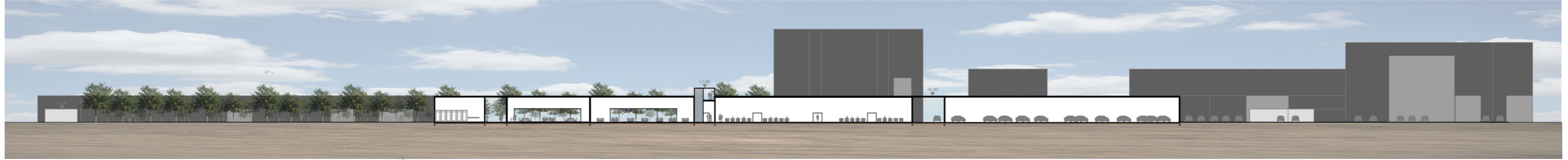
PKW-Garage
F: 790 m²

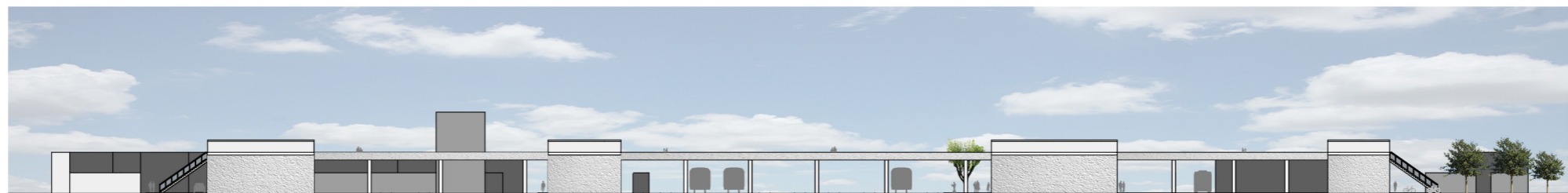
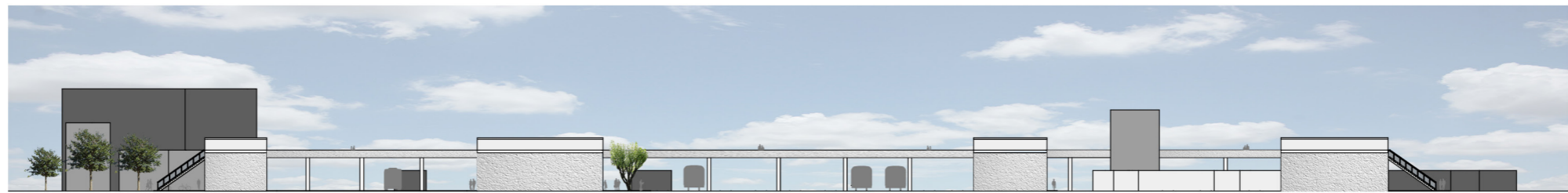
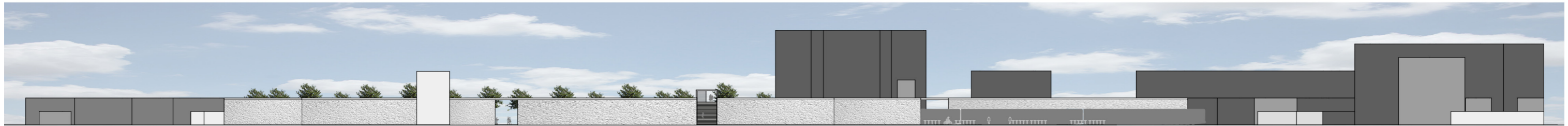
PKW- und Fahrradabstellplatz
F: 790 m²

- Busbahnhof
- Bahnhofsgebäude | Parkgarage
- Bürogebäude
- Lager | Parkgarage











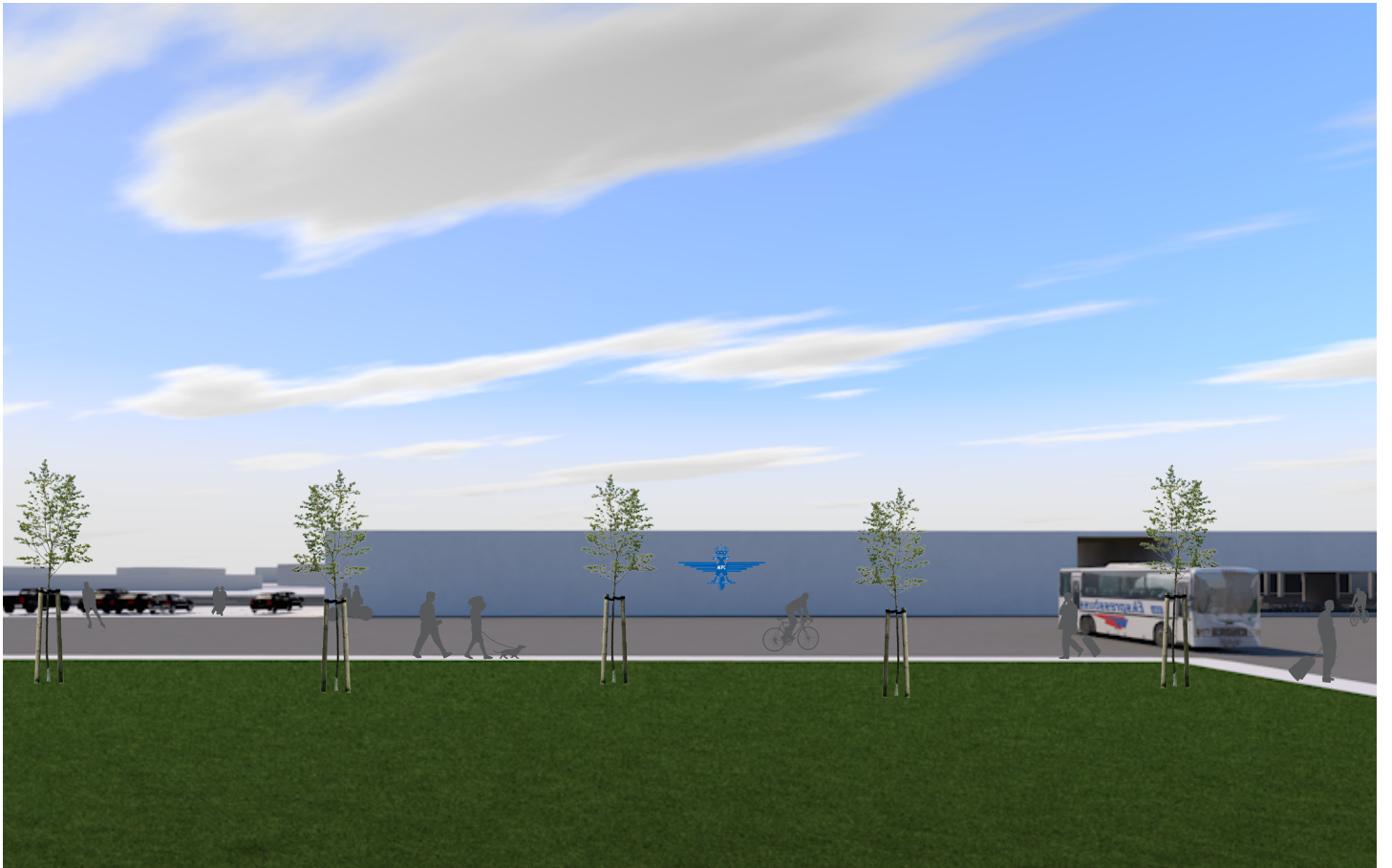
Busbahnhofssituation



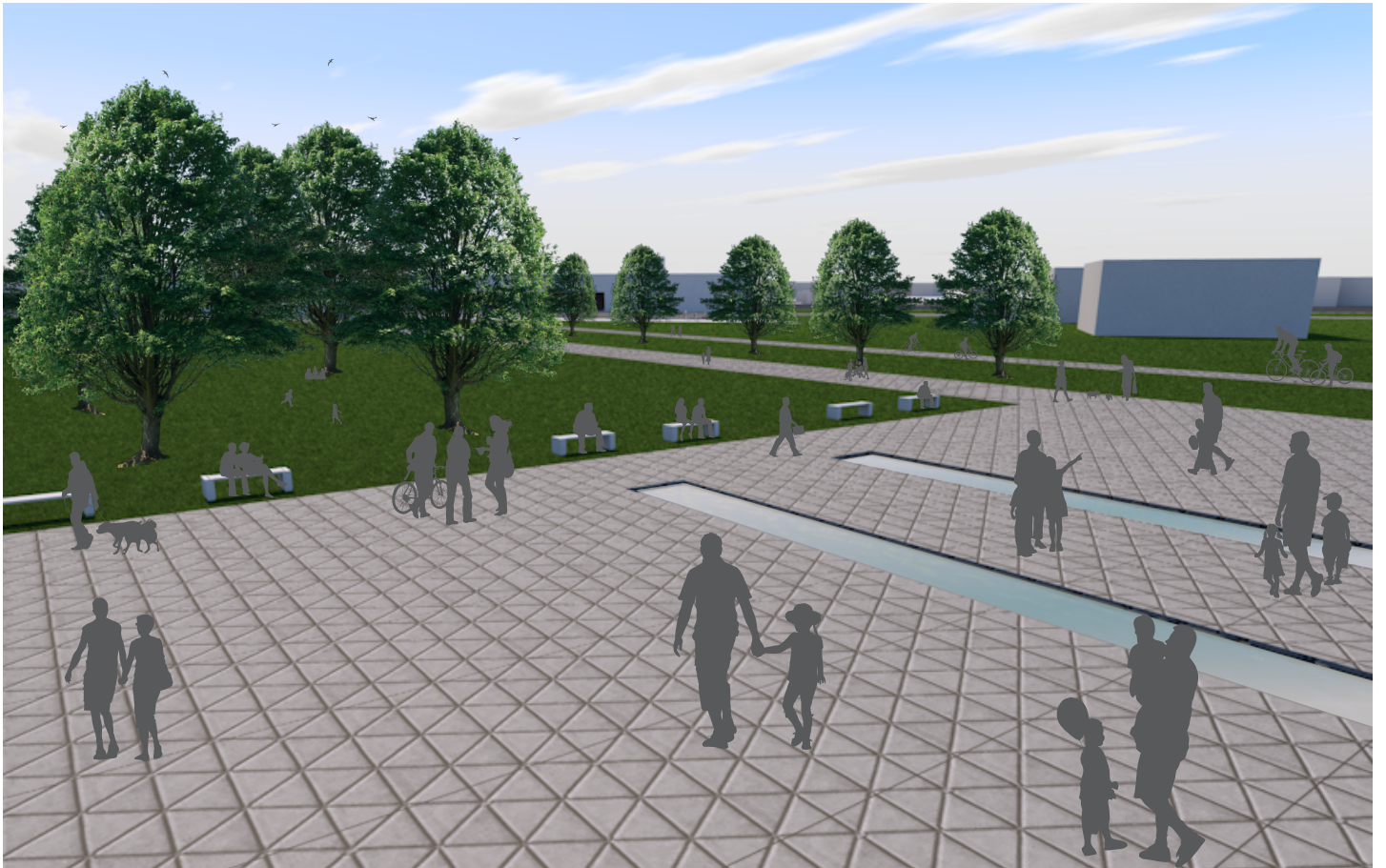
Offener Wartebereich am Bahnhof



Überquerung der Brücke



Einfahrt zum Bahnhofsgelände



Platzsituation in der öffentlichen Parkanlage

Materialien



Abb. 88: Außenwandputz

Außenwände | Geländer
Scheibenputz 3 mm
grauer Farbanstrich



Abb. 89: Faserzementplatten

Innenwände
Eternit Faserzementplatten EQUITONE [tectiva]
hellgrau, matt

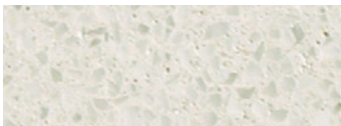


Abb. 90: Terrazzo-Fußboden

Fußböden
PANDOMO TerrazzoMicro
TG Bianco 1-3 mm



Abb. 91: Pflastersteine

Außenbefestigung der Wege
Pflastersteine Ahmt
Naturstein



Abb. 92: Glasscheibe

Glasscheiben
GIP Glazing Festverglasung
Einscheibensicherheitsglas, wärmegeklämmt

Résumé

Das neue Bahnhofsgebiet trägt den Titel „BiH | Brčko | Bahnhof“ und soll symbolisch für die drei Entitäten im Land stehen. Ein Bahnhof, ist ein Ort der Reisenden, welcher von jedem Menschen gleich genutzt wird. Hier spielt die Abstammung, Nationalität und politische Zugehörigkeit keine wichtige Rolle. Trotzdem bringt ein Bahnhof all diese Menschen, wieder an einem Ort zusammen. Jedes Wochenende beginnen zahlreiche Züge und Busse, weltweit ihre Reise zu den verschiedenen Städten des ehemaligen Jugoslawiens. Die Einwohner dieser Länder, auf der ganzen Welt zerstreut und nie richtig sesshaft geworden, haben alle eine Gemeinsamkeit, das Zurückkehren in die ersehnte Heimat. Ziel dieser Arbeit ist, ein Beispiel für die Neugestaltung des Bahnhofgebietes in Brčko Distrikt zu verbildlichen und somit eine Aufwertung des gesamten Stadtbildes zu schaffen. Die dortige Lebensqualität für die Bewohner und die Transportmöglichkeiten sollen dadurch erweitert und verbessert werden. Der Stadtteil, Novo Brčko soll seinem Namen gerecht werden und neue, innovative und nützliche Ideen für die ganze Gemeinschaft zulassen.

Danksagung

Ein herzliches Dankeschön möchte ich meiner ganzen Familie in Bosnien und Herzegowina und in Österreich aussprechen, die mich schon immer lehrten niemals die eigene Tradition, Kultur und Abstammung zu vergessen. Vor allem aber danke ich meinen Eltern Marijan und Mira, meinen Schwestern Magdalena und Blaženka und meinem Ehemann Željko, dass ihr mir während meines Studiums alles ermöglicht habt, mich immer unterstützt und an meiner Seite gestanden seid.

Des weiteren bedanke ich mich bei unserem verstorbenen Professor Herrn O.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Architekt Jean Marie Corneille Meuwissen für seine Betreuung und Unterstützung. Jedes einzelne Korrektorgespräch mit Ihnen war ein Freude und sehr lehrreich, Sie werden uns immer in Erinnerung bleiben. Ein Danke möchte ich auch an Frau Cand. Univ.-Prof. Aglaée Degros aussprechen, für die nachfolgende Betreuung und Unterstützung.

Ein großer Dank gilt dem Architekturbüro Planum d.o.o. in Brčko, die mir den benötigten Katasterplan der Stadt zur Verfügung gestellt haben.

Ohne all diese großartigen Menschen wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen. DANKE!

Quellenverzeichnis

Andrić, Ivo: Na Drini ćuprija. Višegradska hronica, Belgrad 1945

Čiveženk, Ratep: Umjetnička galerija u Brčkom, bilješke povodom 35. godina rada, in: Issuu Inc. (2012), Online unter: https://issuu.com/daywalker/docs/umjetnicka__galerija_u_brckom (Stand: 25.08.2016)

Đorđić, Marjan: Bosanska Posavina. povijesno-zemljopisni pregled, Zagreb 2007

Kaser, Karl: Balkan und Naher Osten. Einführung in eine gemeinsame Geschichte. Zur Kunde Südosteuropas, Bd. 2/40, Köln 2011

Kisić, Siniša: Strategija razvoja Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine: 2002.-2006., Brčko 2007

Krivdić, Elio: Krieg.Kunst.Krise. Ein Querschnitt durch die zeitgenössische Kunst in Bosnien-Herzegowina, Innsbruck 2010

Jahić, V.: Brcko zvanicno proglaseno Distriktom, in: Brcko.8m (2000), Online unter: <http://brcko.8m.com/index.html> (Stand: 22.06.2016)

Jureković, Predrag, (04.04.2006): Dayton (Abkommen), [http://eeo.uni-klu.ac.at.idex.php?title=Dayton_\(Abkommen\)](http://eeo.uni-klu.ac.at.idex.php?title=Dayton_(Abkommen)), in: <http://www.uni-klu.ac.at/main/inhalt/1.htm>, (Stand: 04.08.2016)

Konfuzius/Wilhelm, Richard: Gespräche. Hamburg 2011

Mahić, Atah: Savski most, in: DzemetaRahic.ba. Historije Brčkog i okoline (2008), Online unter: <http://dzematrahic.ba/index.php/historija/brckog-i-okoline/7539-savski-most-> (Stand: 25.08.2016)

Maletić, Mihailo: Brčko i okolina. Monografije mesta, Belgrad 1961

Mate, Danijela: Osnovni podatci o selektovanom arhitektonskom objektu Željezničkoj stanici-Brčko distrikt BiH, in: Atrium Digitalni Katalog Kulturnih ruta BiH (2012), Online unter: <http://atrium-katalog.com/site/site/id/23> (Stand: 24.08.2016)

Marčetić, Stjepan/Katić, Mario: Ravne Brčko: prošlost, običaji, životna svakidašnjica, Zadar 2014

Milić, Goran: Alhemija/Alkemija Balkana: Bosna i Hercegovina - 10. epizoda, BiH 2014, Aljazeera Balkans, 23.01.2014, (Online unter: <https://www.youtube.com/watch?v=6GzuQ0luJdk&index=10&list=PLdIGkoiYOP-GpXARRanu5IXr06r7mpqkP>, 2014).

Milojević, Brankica: Gradovi u promjenama. Urbane forme, transformacije, uticaji, Univerzitet u Banjoj Luci, Arhitektonsko-građevinsko-geodetski fakultet, Banja Luka 2015

Mühlhans, Edmund/Speck, Georg: Probleme der Kopfbahnhöfe und mögliche Lösungen aus heutiger Sicht, in: Internationales Verkehrswesen (1987), Band 39, Nr. 3, Online unter: <https://www.internationales-verkehrswesen.de/> (Stand: 25.09.2016)

Office of the High Representative: Aneks Odluke, in: Važni Dokumenti. Skupština Brčko Distrikta BiH (o. J.), Online unter: <http://skupstinabd.ba/images/dokumenti/ba/aneks-odluke.pdf> (Stand: 25.08.2016)

o. A.: Bahnhof Rennes, in: Wikipedia. Die freie Enzyklopädie (2016), Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Rennes (Stand: 29.09.2016)

o. A.: Bosnische Spurweite, in: Wikipedia. Die freie Enzyklopädie (2016), Online unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Bosnische_Spurweite (Stand: 31.08.2016)

o. A.: Brčko kroz vjekove, in: moje, tvoje, naše Brčko (o. J.), Online unter: <http://www.brcko.co.ba/#!brcko.html> (Stand: 25.08.2016)

o. A.: Dolazak druga Tita među akcijaše, in: Omladinska pruga, 29.09.1946,1.

o. A.: „Palestina“ u Brčkom od nacionalnog interesa, in: Skyscraper Society (2012), Online unter: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=583196&page=26> (Stand: 26.07.2016)

o. A.: Reiterbahnhof, in: Wikipedia. Die freie Enzyklopädie (2016), Online unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Reiterbahnhof> (Stand: 29.09.2016)

o. A.: Union Station History, in: Union Station Los Angeles (2016), Online unter: <http://www.unionstationla.com/history> (Stand: 30.09.2016)

Plešnik, Marko: Bosnien und Herzegowina. Unterwegs zwischen Adria und Save, Berlin ³2010

Toth René: Zwischen Konflikt und Kooperation : Fünfzehn Jahre Friedenskonsolidierung in Bosnien und Herzegowina, Wiesbaden 2011

Schiendl, Werner: Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina 1867–1918, Wien 2015

Abbildungsverzeichnis

Alle Bilder, Grafiken und Pläne, sofern nicht anders angeführt, stammen von der Verfasserin selbst. Alle in der Arbeit vorkommenden Pläne, haben als Basis den zur Verfügung gestellten Katasterplan der Stadt Brčko von 2014, vom Architekturbüro „Planum d.o.o. Brčko“.

Titelbild:	Brčko, April 2015, Foto: T. Josipović (Stand: 24.09.2016)
Abbildung 1:	http://faktor.ba/wp-content/uploads/2015/03/brcko.jpg
Abbildung 2:	https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/c/cb/Bosnia_and_Herzegovina_location_maps_vg/800px-Bosnia_and_Herzegovina_location_map.svg.png
Abbildung 3:	http://s3.amazonaws.com/fcassets/assets/websites/9818/127502/sidebar_brcko6.jpg
Abbildung 4:	http://i50.tinypic.com/20po475.jpg
Abbildung 5:	Brčko, März 2016, Foto: S. Franjić
Abbildung 6:	Brčko, März 2015, Foto: A. Dzanović (Stand: 24.09.2016)
Abbildung 7:	https://kolekcionar.eu/photos/subs/5b42a4d3030e4478237c5a44502211c1bd52fce8.jpg
Abbildung 8:	http://images-01.delcampe-static.net/img_large/auction/000/357/193/041_001.jpg
Abbildung 9:	http://www.blogger.ba/photos/32448.jpg
Abbildung 10:	http://www.blogger.ba/photos/32453.jpg
Abbildung 11:	Brčko, März 2016, Foto: S. Franjić
Abbildung 12:	http://digital.bibliotekabijeljina.rs.ba/greenstone/collect/razglednice/index/assoc/HAH64f2.dir/brcko3.jpg
Abbildung 13:	https://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/16370249.jpg
Abbildung 14:	Marčetić Stjepan/Katić Mario, Suživot tradicijskog i suvremenog, Prijedor, 2014, aus: Marčetić Stjepan/Katić Mario: Ravne Brčko: prošlost, običaji, životna svakidašnjica, Zadar: Harfo-graf d.o.o. Tuzla Bosna i Hercegovina 2014
Abbildung 15:	http://static.panoramio.com/photos/large/102901427.jpg
Abbildung 16-19:	Marčetić Stjepan/Katić Mario, Suživot tradicijskog i suvremenog, Prijedor, 2014, aus: Marčetić Stjepan/Katić Mario: Ravne Brčko: prošlost, običaji, životna svakidašnjica, Zadar: Harfo-graf d.o.o. Tuzla Bosna i Hercegovina 2014
Abbildung 20:	http://brcko.8m.com/Brcko_atr/Kopie_von_Konacko_brdo.jpg
Abbildung 21:	http://static.panoramio.com/photos/original/81644353.jpg
Abbildung 22:	http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/223/706/499_001.jpg
Abbildung 23:	http://turistinfo-bd.com/wp-content/uploads/2011/09/190804.jpg
Abbildung 24:	Milojević Brankica, Urbanistički zavod RS, Banjaluke 2000-2009, aus: Milojević, Brankica: Gradovi u promjenama. Urbane forme, transformacije, uticaji, Banja Luka: Graf Mark Laktaši 2015
Abbildung 25:	Brčko, April 2016, Foto: S. Franjić
Abbildung 26:	Milojević Brankica, Urbanistički zavod RS, Banjaluke 2000-2009, aus: Milojević, Brankica: Gradovi u promjenama. Urbane forme, transformacije, uticaji, Banja Luka: Grafo Mark Laktaši 2015
Abbildung 27:	http://www.komunalno.ba/index.php?option=com_content&view=article&id=75&Itemid=180&lang=hr
Abbildung 28:	Brčko, Februar 2016, Foto: S. Franjić
Abbildung 29:	http://www.poslovnipartneri.com/bosna-i-hercegovina/jp-komunalno-brcko
Abbildung 30:	Milojević Brankica, Urbanistički zavod RS, Banjaluke 2000-2009, aus: Milojević, Brankica: Gradovi u promjenama. Urbane forme, transformacije, uticaji, Banja Luka: Grafo Mark Laktaši 2015
Abbildung 31:	http://turistinfo-bd.com/hr/o-gradu/historija/
Abbildung 32:	Brčko, März 2016, Foto: S. Franjić
Abbildung 33:	http://www.delcampe.net/page/item/id,342938434,var,BiH1126-----BRCKO----GRAND HOTEL--POSAVINA---1935----VERLAG-F-ZEITLER-BRCKO,language,E.html
Abbildung 34:	http://www.vodic.ba/sites/default/files/slike/hotel_posavina_brcko.jpg
Abbildung 35:	http://dzematrahic.ba/images/stories/Historija/izgrsavskimost.jpg
Abbildung 36:	http://dzematrahic.ba/images/stories/Historija/mostsav1941.jpg
Abbildung 37-42:	Brčko, April 2016, Foto: S. Franjić

- Abbildung 43: Hasović Sead, stari Ženski most, 1986, aus: Hasović, Sead: Stoljeće pozorišnog života u Brčkom (6), OD OBMANE DO UŽIVANJA, o. O., Foto: M. Ekmečić
- Abbildung 44: Brčko, 29.04.2015, Foto: A. Dzanović (Stand: 29.09.2016)
- Abbildung 45: <http://brcko.8m.com/Kupaliste/Kupaliste.jpg>
- Abbildung 46: http://turistinfo-bd.com/wp-content/uploads/2011/09/IMG_4032-888x500.jpg
- Abbildung 47: http://turistinfo-bd.com/wp-content/uploads/2011/09/IMG_40471-888x500.jpg
- Abbildung 48-49: Schiendl Werner, Kartenskizze über das projektierte große Eisenbahnprogramm 1911, aus: Schiendl Werner: Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina 1867–1918, Wien: Bahn im Film Verlag 2015
- Abbildung 50: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/59/Sarajevo-Klose-Radial-189-013.jpg>
- Abbildung 51-52: Mate Danijela, Slike prošlosti (u pozadini brčanska Vijećnica, danas je ovo jedna od najprometnijih ulica), aus: Mate Danijela: Osnovni podatci o selektovanom arhitektonskom objektu Željezničkoj stanici-Brčko distrikt BiH, o. J., Brčko, Foto: B. Jakšić
- Abbildung 53: http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/240/367/754_001.jpg?v=1
- Abbildung 54: <http://www.mediashow.ro/show/285789-4/Brcko-Kolodvor.jpg??rndm=bhxi>
- Abbildung 55: Mate Danijela, Iz dnevnika brigadira brojno stanje omladine prve smjene, aus: Mate Danijela: Osnovni podatci o selektovanom arhitektonskom objektu Željezničkoj stanici-Brčko distrikt BiH, o. J., Brčko
- Abbildung 56: <http://www.nap.ba/images/slike/omladinska-radna-akcija.jpg>
- Abbildung 57: <http://www.banovici.net/images/400x/prugabrkoban.jpg>
- Abbildung 58: <http://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=2686>
- Abbildung 59: http://www.priboj-majevisa.com/s/cc_images/cache_54487108.jpg?t=1457872262
- Abbildung 60: <http://www.zeleznice.in.rs/forum/download/file.php?id=2687>
- Abbildung 61: Brčko, Februar 2012, Foto: D. Perišić (Stand: 21.09.2016)
- Abbildung 62: http://atrium-katalog.com/uploads/images/img_148.jpg
- Abbildung 63: http://atrium-katalog.com/uploads/images/img_150.jpg
- Abbildung 64-79: Brčko, Februar 2016, Foto: S. Franjić
- Abbildung 80: <https://files1.structurae.de/files/350high/1/20110817/DSC06411.jpg>
- Abbildung 81: http://shine-reisemagazin.de/wp-content/uploads/bahnhof_franreich_bretagne_rennes.jpg
- Abbildung 82: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/4/4e/TGV_sud-est_reseau_rennes_2.jpg/267px-TGV_sud-est_reseau_rennes_2.jpg
- Abbildung 83: https://files1.structurae.de/files/photos/2018/rennes/re_g1.jpg
- Abbildung 84: <http://www.my-entdecker.de/wp-content/uploads/2012/02/745564.jpg>
- Abbildung 85: http://www.unionstationla.com/user/pages/08_gallery/historical/08.jpg
- Abbildung 86: https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcT0p7JKhg2jmgRSN5SB6ywojnMBYjyJGDx28EKgQ_Xe9YhDXZK5LA
- Abbildung 87: https://www.google.at/images/branding/product/ico/googleg_lodp.ico
- Abbildung 88: http://www.faerberei-areal.ch/uploads/pics/faerberhof_putz_grau.jpg
- Abbildung 89: http://www.eternit.de/produkte/media/catalog/product/cache/1/image/800x600/9df78eab33525d08d6e5fb8d27136e95/e/q/equitone_tectiva_03.jpg
- Abbildung 90: <http://www.ab-terrazzo.ch/wp-content/uploads/2013/12/1.305.jpg>
- Abbildung 91: <https://thumbs.dreamstime.com/t/pflasterstein-brown-muster-von-kleinen-dreiecken-52030897.jpg>
- Abbildung 92: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/dc/95/0e/dc950e21d91a8ee02870259ea50f49ae.jpg>