







Berina Ramic, BSc.

CULTURE STATION

Transformation des Bahnhofsquartiers in der Stadt Prijedor

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros

Institut für Städtebau

Graz, Februar 2020



EIDESSTÄTTLICHE 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



CULTURE STATION

Transformation des Bahnhofsquartiers in der Stadt Prijedor





Inhalt

01	EINLEITUNG	
	Thema	14
	Überblick / Geschichte der Eisenbahn in BiH.....	16
02	ANALYSE 1 - Stadt Prijedor	
	Lage	22
	Prijedor	26
	Urbane Entwicklung durch die Geschichte	28
	Die Industrie	32
	Verhältnis der zwei Seiten	34
	Verkehr	36
	Bevölkerung	37
	SWOT ANALYSE im Bereich der Kultur-und Sozialentwicklung.....	38
	Fazit	39
03	ANALYSE 2- Lage rund um das Planungsgebiet	
	Das Planungsgebiet und seine Umgebung.....	42
	Der öffentliche Platz.....	44
	Strukturplan.....	46
	Nutzungen rund um das Planungsgebiet.....	48
	Verkehrsachsen und Parkanlagen.....	50
	Frequenzierung der Fußgänger und Radfahrer.....	52
	Fazit.....	55

04	ANALYSE 3- Das Planungsgebiet	
	Das Planungsgebiet.....	60
	Geschichtlicher Hintergrund des Bahnhofs.....	62
	Bestandsgebäuden.....	64
	Verkehr	66
	Fußwege.....	67
	Grünflächen.....	68
	Barrieren.....	70
	Bestandsfotos.....	72
	Fazit.....	95
05	ENTWURF	
	Entwurfsschritte.....	100
	Funktionen.....	106
	Öffentliche Plätze und Wege.....	108
	Grünraum.....	110
	Pläne.....	113
	Schaubild.....	122
06	ANHANG	
	Literaturverzeichnis.....	126
	Abbildungsverzeichnis.....	127
	Danksagung.....	128

„Eineinhalb Jahrzehnte nach dem Ende des Krieges in Bosnien und Herzegowina sind die Narben des Traumas in der gebauten Umwelt immer noch sichtbar. Die Zeichen jahrelanger Kämpfe und Zerstörungen sind überall zu sehen. Trotzdem beginnen sich die Stadt, das Dorf und die Landschaft zu erholen. Zahlreiche Architekturprojekte nach 1995 geben Anlass zur Hoffnung. Der Bau ist ein unauslöschliches Zeichen für den Glauben an die Zukunft. Architektur ist ohne diesen Optimismus undenkbar, ohne die Überzeugung, dass die Welt, wie klein sie auch sein mag, besser sein wird. Das Bauen stärkt diesen Glauben. Und solange es noch schmerzhaft Erinnerungen gibt, erneuert sich das Leben mit dem Gebäude, und es gibt Raum für neuen 'Alltag', im besten Fall, ist Architektur gleichermaßen bedeutsamer Hintergrund und Begleitung.“

(Hans Ibelings)

01 EINLEITUNG

Thema

Prijedor kämpft, wie die meisten Städten in Bosnien und Herzegowina, immer noch mit der Erneuerung der gebauten Umgebung und der gesellschaftlichen Problematik der Nachkriegszeit. Aus politischen, technischen und wirtschaftlichen Gründen entwickeln sich die Städte sehr langsam und folgen nicht dem Tempo der Gesellschaft und Technologie. Viele wichtige Bereiche der Stadt, die früher geblüht haben, bestehen heute als unattraktive Orte, die man in geringen Maßen nutzt. Einer dieser Bereiche ist das Bahnhofsquartier. Dieser infrastrukturelle Knotenpunkt der Stadt Prijedor ist der Schwerpunkt dieser Arbeit.

Während sich die Bahnhofsgebiete der Städte in Europa mit neuen Herausforderungen beschäftigen und sich immer weiter entwickeln, steht die Entwicklung der Bahnhöfe in den Städten von Bosnien und Herzegowina still. Nach dem Funktionsverlust als "Bahnhof", wurde für die Wiederbelebung nicht viel unternommen. Der Grund dafür ist auch die Unterbrechung vieler Zugverbindungen. Die Eisenbahn verlor für den Personenverkehr schnell an Bedeutung und so erging es auch dem Bahnhof selbst.

In dieser Arbeit werden unterschiedliche Aspekte und Fragen beobachtet und analysiert. Wie kann man einen innerstädtischen Ort beleben, wo die eigentliche Hauptfunktion geschwächt wurde? Was kann man in einer solchen Stadt, wo viele Menschen auswandern unternehmen? Welche Funktionen kann man anbieten, um den Bewohnern neue Möglichkeiten und eine bessere Lebensqualität zu gewährleisten?

Durch die Analyse der Stadt und des Bahnhofsquartiers werden mehrere Folgerungen entstehen, die als Grundlage für den Entwurf dienen.

Es soll ein Entwurf erarbeitet werden, der sich auf die Problematik der direkten und weitläufigen Umgebung und der Gesellschaft bezieht. Das Bahnhofsquartier soll neue Funktionen – wie Kultur-, Sport, und Erholungseinrichtungen – bekommen, die miteinander verbunden sind. Das Quartier wird als ein einladender Raum konzipiert, der Begegnungen, das Zusammenleben und die Interaktion zwischen Menschen fördern und anregen soll.

Um die Rolle des Bahnhofs in der Stadt Prijedor zu verstehen, wird im nächsten Teil ein kurzer Überblick zur geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahn in BiH gegeben.



Überblick- Geschichte der Eisenbahn in BiH

Die Bahn 1872-1918 (Osmanisches Reich und K.u.K Monarchie)

Die österreichisch-ungarische Monarchie entwickelte 1865 erste Pläne der „Orientbahn“ um ihren wirtschaftlichen Einfluss auf das noch türkische Südosteuropa zu verstärken. Die Bahn sollte von Wien, über die osmanische Provinz Bosnien bis nach Konstantinopel (Istanbul) führen. 1872 wurde die erste Normalspurbahn in Bosnien gebaut, die den Namen Banjaluka-Novi Bahn trug und die über Doberlin, Novi, Prijedor nach Banjaluka führte.¹

Das Projekt „Orientbahn“ wurde allerdings unterbrochen und nicht weiter geführt. Nach diesem Abbruch erfolgte der Bau zahlreicher Schmalspurbahnen zur Beförderung militärischen Nachschubs und der Möglichkeit zum Transport von Truppen oder Zivilreisender. Später änderte sich dies und die Bahnen begannen mit der Forcierung des Personenverkehrs.²

Die Bahn 1918-1991 (SHS Staat/Königreich Jugoslawien/SFRJ)

Die Zeit von 1918-1991 ist durch den Bau weiterer Bahnen, sowie durch die Modernisierung und die Elektrifizierung der bereits bestehenden Bahnen

geprägt. Als Teil Jugoslawiens erlebte Bosnien ihre Blütezeit, besonders im Bereich der Industrie und Eisenbahnbaues.

Nach dem Zweiten Weltkrieg werden von den Jugendbrigaden weitere Normalspurbahnen gebaut, was dazu führte, dass Bosnien ein zusammenhängendes Schienennetz bekam. Während der Zeit des kommunistischen Jugoslawiens verband die Eisenbahn die lokalen Städte mit den europäischen Metropolen. Von 1966. bis 1978. wurde die schmalspurige Schienenbahn zum größten Teil neu trassiert und auf Normalspur umgebaut. Ende der 80er Jahren erbrachte das Eisenbahnnetz Rekordzahlen der transportierten Güter und Passagiere.³



¹ Vgl. Schiendl, 2015, 19.

² Vgl. ebda., 58.

³ Vgl. o.A., <https://www.zfbh.ba/o-nama/historija/>.



Abb 2. Die Eisenbahnh in BiH (1872-1918)



Abb 3. Die Eisenbahnh in BiH (1872-1918)

Die Bahn 1991-2018 (Abb.3) (Bosnien und Herzegowina)

Ab 1991 folgte der Zerfall Jugoslawiens. Es kam zum Krieg in den Nachfolgestaaten der SFR Jugoslawien. Der Krieg in Bosnien und Herzegowina war am langwierigsten (1992-1995) und was die Zahl der Opfer betrifft, am schwersten.⁴

Die Folgen des Krieges haben sich auch auf das gesamte Eisenbahnnetz ausgewirkt. Das Eisenbahnnetz wurde enorm beschädigt und war nicht mehr benützbar. Die Eisenbahn teilte sich auf zwei Gesellschaften auf: Eisenbahn der Föderation BiH (ŽFBH) und Eisenbahn der Republik Srpska (ŽRS). Während und nach dem Krieg verlor die Eisenbahn an Bedeutung. In den nächsten 26 Jahren wurden Verbindungen zwischen einigen Städten innerhalb Bosniens hergestellt, doch meistens wird die Eisenbahn für den Gütertransport verwendet.⁵

Die Bahn 2018 (Abb.4) (Bosnien und Herzegowina)

Dank neuer Projekte und Restaurierungsarbeiten, sowie der Elektrifizierung der Eisenbahnen in Bereichen wo nach dem Krieg wenig unternommen wurde, erfolgt seit 2018 die Bahnverbindung nicht nur innerhalb der beiden Entitäten, sondern auch in ganz Bosnien. Das Ziel ist es, die Eisenbahnen zu einem einzigartigen Schienennetz zusammenzufügen und somit weitere Entwicklungsprojekte zu verfolgen, die den Bürgern und der Wirtschaft zugute kommen sollen.

Der neue Talgo Zug fährt von Sarajevo bis Bihac und verbindet so die größeren Städte. Diese Bahnverbindung ist auch durch ihre schöne Landschaft bekannt und daher auch für Touristen sehr attraktiv. Die Bahnhöfe bekommen dadurch wieder an Bedeutung und führen zu einer besseren und schnelleren Mobilität. Es wird auch weiter daran gearbeitet bessere Verbindungen mit den Nachbarländern herzustellen.⁶

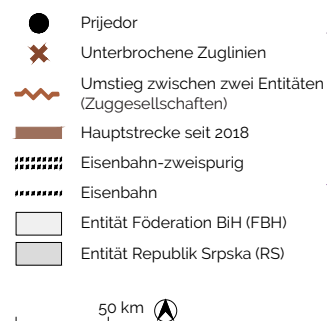
Obwohl das Schienennetz innerhalb Bosnien zwischen den beiden Entitäten gut funktioniert, fehlt es leider noch an internationalen Zugverbindungen.

Die Zuggesellschaft ZFBiH teilte mir die folgende Informationen über abgebrochene Zugverbindungen mit:

09. 12. 2012 stornierte die kroatische Zuggesellschaft (HŽ) folgende internationalen Züge:

- Sarajevo - Zagreb - Sarajevo
- Sarajevo - Belgrad - Sarajevo
- Sarajevo - Budapest - Sarajevo

Die Verbindung Zegreb-Sarajevo wurde später wiederhergestellt, wurde allerdings am 10. Dezember 2016 bis auf Weiteres wieder abgebrochen.



⁴ Vgl. Elmar Oberegger, 2007, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/yu.htm>.

⁵ Vgl. o.A., <https://www.zfbh.ba/o-nama/historija/>

⁶ Vgl. o.A., <https://www.zfbh.ba/novi-red-voznje-za-2018-2019-godinu-stupana-snagu-u-ponoc-08-09-12-2018-godine/>

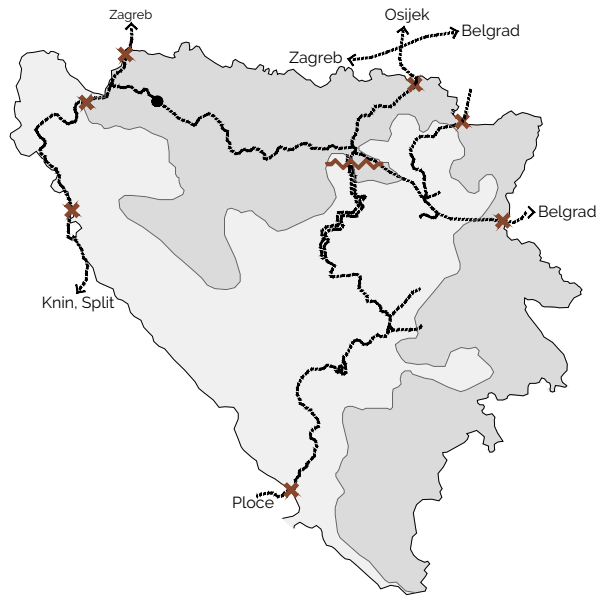


Abb 4. Die Eisenbahnh in BiH (2019-2018)



Abb 5. Die Eisenbahnh in BiH (seit 2018)



02 ANALYSE 1
STADT PRIJEDOR

Lage

Prijedor befindet sich im Nordwesten von Bosnien und Herzegowina, auf der rechten Seite des Flusses Sana, im alluvialen Feld, bekannt als Prijedorfeld (135 m.ü.A.). Prijedor ist der Verwaltungssitz der gleichnamigen Gemeinde, die im Jahre 2012 den Status "Stadt" erhielt. Nördlich von der Stadt ist das Kozara Gebirge (978m), dessen Nationalpark einer der wichtigsten touristischen Sehenswürdigkeiten der Region ist.

Die Stadtgemeinde hat eine Fläche von 834 km² und enthält 1,63 % des Territoiums von BiH. Sie verfügt über 71 Bezirke, die in 49 örtliche Gemeinschaften organisiert sind. Die meisten von den Bezirken haben einen ländlichen Charakter, während vier davon (Prijedor, Kozarac, Ljubija und Omarska) urbane, bsw. städtische Eigenschaften besitzen. Laut der Volkszählung von 2013 zählt die Gemeinde 89.397 Einwohner.⁷

Prijedor ist eine der größten urbanen Zentren im Nordwesten von Bosnien (Abb.6), das durch die Geschichte und dessen Entwicklung einen starken Einfluss auf ihre Umgebung gemacht hat. Obwohl es in diesem Gebiet mehrere Gemeindezentren gibt, trägt die Stadt Prijedor die wichtigste Rolle, da sie im Bereich Gesundheitswesen, Bildung, Industrie, Verkehr und Kultur die Entwicklung der gesamten Region beeinflusst.⁸

Lage:	Bosnia und Herzegowina, Nordwesten 44 59´ N, 16 43´ O
Entität:	Republik Srpska
Region:	Prijedor Region
Fläche: (Stadtgemeinde)	834 m ²
Höhe:	135 m.ü.A. Kozara Gebirg: 978 m.ü.A.
Einwohner : (Stadtgemeinde)	89.397 (2013)
Natürliche Gegebenheiten	Fluß Sana, Nationalpark Kozara, Prijedorfeld ⁹

Prijedor	km	Auto	Zug
-Sarajevo (BiH)	331 km	4-5 Std.	5-6 Std.
-Banja Luka (BiH)	56 km	45 min.	1 Std.
-Novi Grad (BiH)	32 km	32 min.	50 min.
-Sasni Most (BiH)	30 km	32 min.	/
-Zagreb (HR)	160km	2 Std. 30 min.	/
-Beograd (SRB)	352 km	3 Std. 50 min.	/
-Ljubljana (SLO)	300 km	3 Std. 30 min.	/
-Graz (AT)	344 km	4 Std. 30 min.	/

Tab. 1 Die Entfernung Prijedor mit anderen Städten

⁷ Vgl. o.A., <https://www.prijedorgrad.org/sr-EU/prijedor-licna-karta.html>.

⁸ Vgl. Hamzic, 2005, 25.

⁹ Vgl. ebda., 17.



Abb 6. Die Mesoregion Prijedor

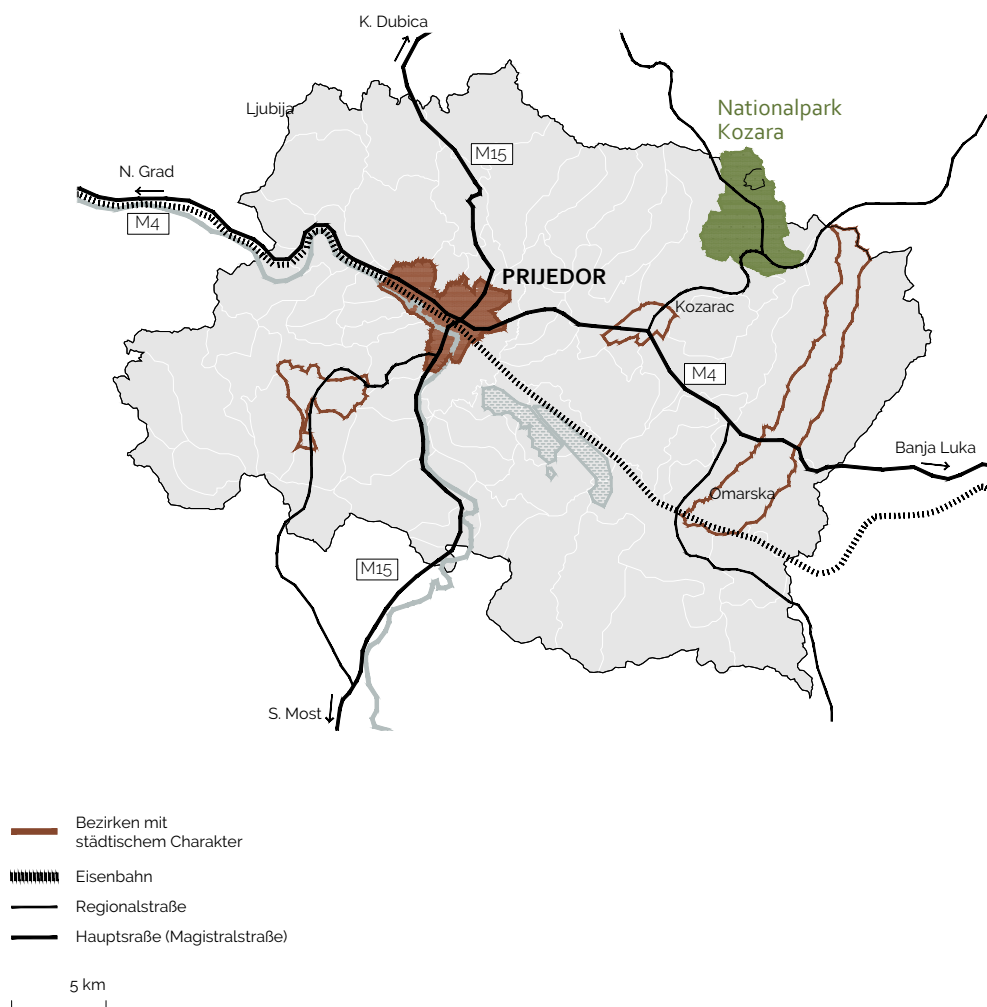


Abb 7. Die Stadtgemeinde Prijedor

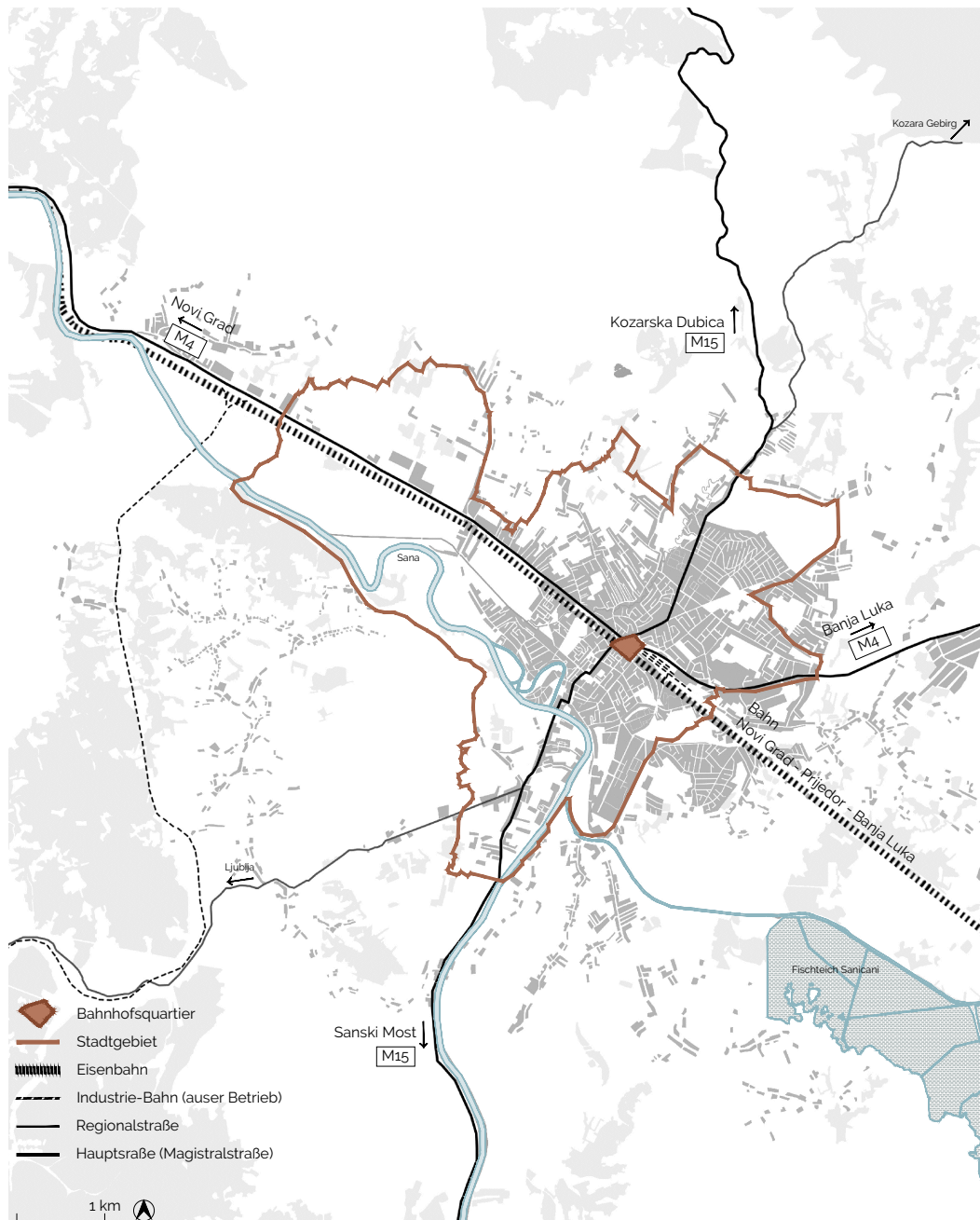


Abb 8. Lage des Bahnhofsquartiers

Prijedor

KULTUR

Aufgrund der langen Tradition in der Malerei wird Prijedor von vielen als eine Stadt der Maler angesehen, da es eine große Anzahl gebildeter Maler vieler Generationen und eine reiche Kunstsammlung mit Kunstwerken gibt. In Prijedor sind folgende Kulturinstitutionen tätig: Nationalbibliothek "Cirilo i Metodije", Museum "Kozara", Theater "Prijedor", Galerie g6 und die Institution für das Filmzentrum. In der Stadt gibt es derzeit 11 Kulturvereine, sowie den Verein der Maler, Musikkünstler, der Schriftsteller und der bildenden Künstler. **Weil die Nationalbibliothek "Cirilo i Metodije" die Räumlichkeiten des Museums "Kozara" nutzt, ist es notwendig, eigene Räumlichkeiten für die Bibliothek zu schaffen. Ausserdem benötigt die Stadt einen Konzertsaal, um die Bedürfnisse kultureller und künstlerischer Veranstaltungen der Stadt zu decken.**¹⁰

Am 21. Juli 2019 wurde auf der Gründungsversammlung im Theater Prijedor der Verein "Bosnian Cultural Center" gegründet. Die Hauptziele des Vereins sind die Erhaltung, Förderung und Entwicklung der Gesamtkultur aller in Bosnien und Herzegowina lebenden Völker, nationalen Minderheiten, Bürger und Ausländer in Übereinstimmung mit den im Bereich Kultur und Kunst geltenden Gesetzen und internationalen Standards.¹¹

BILDUNG

Prijedor hat 12 Grund- und 6 Hauptschulen, eine Grund- und eine Hauptschule für Musik, das Sonnenzentrum für behinderte Kinder und drei Hochschulen: für Medizin, Bergbau und für Wirtschaft und Informatik. **Das Problem mit den Hochschulen ist der Mangel an Räumlichkeiten für Unterricht. Die große Anzahl von Hochschulstudenten in Prijedor weist auf die Notwendigkeit, ein Studentenheim zu bauen, hin.**¹²

WIRTSCHAFT

Prijedor ist traditionell ein Industriegebiet, dessen wirtschaftliche Entwicklung auf der Ausbeutung der natürlichen Ressourcen Eisenerz, Gips, Kalkstein, Ton, Quarzsand und Holz beruhte. Ein bedeutender Mineralrohstoffkomplex, Holzreserven und fruchtbares Land ermöglichten die Entwicklung der Bergbau-, Landwirtschafts-, Holz- und Metallindustrie. Aufgrund des Rohstoffreichtums, auf dem die Metallverarbeitung basiert (Eisenerz usw.), ist die Stadt Prijedor eine der reichsten Regionen in Bosnien und Herzegowina.¹³

TOURISMUS

Die Stadt Prijedor verfügt über ein großes touristisches Potenzial aufgrund ihrer bedeutenden natürlichen Ressourcen, von denen der Berg Kozara und der Fluss Sana besonders wichtig sind. Weitere Sehenswürdigkeiten sind der Fischeich Saničani, Eco Center "Ljekarice" und künstliche Seen in Ljubija, Tomasica und Gradina.¹⁴

SPORT

In Prijedor gibt es 60 Sportvereine, die über 4.000 Sportler zusammenzählen. Die häufigste vertretene Sportart ist Fußball, gefolgt von Handball, Basketball, Tennis, Tischtennis, Volleyball, Kampfsport, Leichtathletik, Flugsport, Motorsport sowie Bergsteigen. Die wichtigsten Sportanlagen sind: das Stadtstadion, die Sporthalle und der Flughafen Urije.¹⁵

¹⁰ Vgl. o.A., <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/kultura-uvod.html>.

¹¹ Vgl. o.A., <https://www.bkc-prijedor.ba/o-nama/>.

¹² Vgl. o.A., 2013, https://www.prijedorgrad.org/files/sadrzaj/S7796_S4217_Integralna%20strategija%20razvoja%20grada%20Prijedora%202014-2024%20.pdf, 18.

¹³ Vgl. o.A., <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/privreda-osnovno.html>.

¹⁴ Vgl. o.A., <https://www.prijedorgrad.org/sr-EU/turizam.html>.

¹⁵ Vgl. o.A., 2013, https://www.prijedorgrad.org/files/sadrzaj/S7796_S4217_Integralna%20strategija%20razvoja%20grada%20Prijedora%202014-2024%20.pdf, 19.



Urbane Entwicklung durch die Geschichte

Prijedor ist eine der jüngsten Städte Bosniens und Herzegowinas. Erstmals wurde Prijedor während der Wienerbelagerung im Jahr 1683, in einem schriftlichen Bericht des Grafen Adam Bačani, als Palanka (Holzfestung) erwähnt.¹⁶ Historischen Quellen zufolge wurde Prijedor von Siedlern aus Lika gegründet. Die erste Siedlung wurde an der Mündung der Flüsse Sana und Puharska errichtet. Zwischen diesen beiden Flüssen wurde der Kanal "Berek" gegraben, sodass die Siedlung auf einer Insel errichtet wurde, die jetzt Stari Grad (Alte Stadt) heißt.

Nach dem neuen österreichisch-türkischen Krieg von 1718 wurden die Grenzen zwischen den beiden Imperien 10 km in das Innere von Bosnien verlegt. Prijedor bekam dadurch eine höhere strategische Bedeutung. Zu dieser Zeit wurde auf der Insel eine Verteidigungsmauer mit drei Türmen gebaut. Diese Kriegsfestung blieb bis zur Ankunft der österreichisch-ungarischen Monarchie erhalten. In diesem Teil der Stadt wurden von den Überresten aus Steinmaterialien gepflasterte Straßen und Häuser gebaut. Während der türkischen Herrschaft war der Fluss Sana der Hauptverkehrsweg für die Verbindung zwischen der Stadt und den anderen Regionen. Das Eisenerz aus den Minen wurde auf dem Wasserweg nach Belgrad und auch weiter transportiert. Das beeinflusste das Wirtschaftswachstum der Stadt und jenes der Bevölkerung.

Ein Ereignis, das das Erscheinungsbild und die Zukunft der Stadt erheblich veränderte, war der Bau der ersten Eisenbahnlinie in Bosnien und Herzegowina im Jahr 1873, die Banja Luka und

Dobrljin miteinander verband und somit die Stadt Prijedor durchquerte. Der Grund für diese Eisenbahnlinie war die Verbindung der zum österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetz. Nach dem Bau der Eisenbahn breitete sich die Stadt rasch nach Norden aus, und es entstanden zwei Siedlungen, Urije und Puharska. Somit wechselte das Verkehrswesen von Wasserweg zu Bahn.¹⁷

1878 wurde BiH von der österreichisch-ungarischen Monarchie besetzt, unter deren Herrschaft sich die Stadt Prijedor sehr schnell weiter entwickelte. Nach der Volkszählung 1879 hatte Prijedor damals 4681 Einwohner. Ein weiteres wichtiges Ereignis war der Brand im Jahre 1882, in dem die Stadt fast 120 Wohneinheiten und andere wichtige Gebäude verlor. Aus diesem Grund haben die österreichischen Behörden 1901 den ersten Stadtplan vorgelegt. Demnach sollte die Stadt in modernem Geist der mitteleuropäischen Städte gebaut werden. Die Stadt fing schnell an, sich weiterzuentwickeln und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt zu einem der wichtigsten Industriezentren der Region.

Die Stadtpläne aus den fünfziger und sechziger Jahren unterstützten die Entwicklung der Stadt in Richtung Norden und Nordosten der Eisenbahn. Erst Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre begann das Programm für die Besiedelung an den Ufern des Flusses Sana.¹⁸

1992 fing der Bürgerkrieg in Bosnien an. Prijedor ist eine von den Städten, die eine der größten Anzahl an menschlichen Verlusten erleiden musste, den-

¹⁶ Vgl. Schiendl, 2015, 19.

¹⁷ Vgl. Schiendl, 2015, 58.

¹⁸ Vgl. Hamzic, 2005, 62.



Abb 9. Alte Postkarte mit dem Bahnhofsgebäude in Prijedor

noch zu massiven Leerständen der wichtigsten Gebäude. Die großen Industriezentren wie Celpak, Eisenerzminen in Ljubija und viele weitere gingen ausser Betrieb.

Der Bahnhof verlor auch seinen ursprünglichen Charakter. Es folgte grosse Arbeitslosigkeit, wirtschaftlich erlitt die Stadt einen kompletten Zusammenbruch. Zusätzlich führten die vielen Leerstände zu hoffnungslosen, unattraktiven Plät-

zen. Die schlechte verkehrstechnische Verbindung zwischen den wichtigsten Stadtteilen, wenig Freizeitangebot für die Jugendlichen usw. machen die Stadt unattraktiv und triste.

Erst in den letzten Jahren folgten viele Ideen. Manche Projekte, wie das Projekt der Hauptstrasse im Stadtzentrum, wurden realisiert. Bei diesen Projekt war die ganze Strasse autofrei wurde und zu einen schönen öffentlichen Platz umgestaltet.¹⁹

¹⁹Vgl. o.A., <https://www.zfbh.ba/o-nama/historija/>.

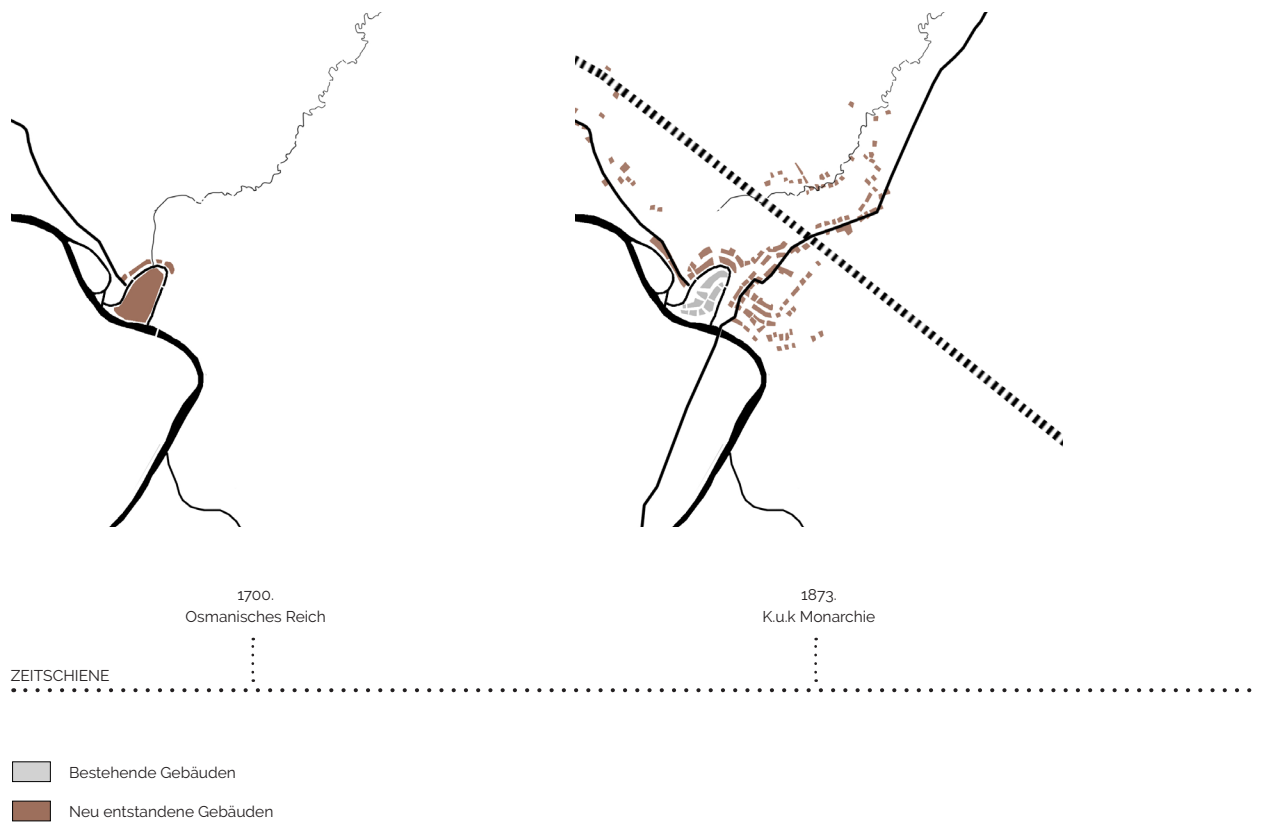


Abb 10 Urbane Entwicklung der Stadt Prijedor durch die Geschichte



1985
Jugoslavien



2019
Bosnien und Herzegowina



Die Industrie

Prijedor wurde dank der Römerstraßen und der Schifffahrt auf dem Fluss Sana, sowie der ersten Eisenbahn, die 1873 gebaut wurde, zu einem wichtigen Handels- und Industriezentrum. Historische Gebäude und die Infrastruktur aus osmanischer und österreichisch-ungarischer Zeit prägen das Stadtbild. Durch die Entwicklung wurde die Stadt ein industrielles Zentrum für das Umfeld. Ihre wirtschaftliche Entwicklung beruhte auf dem Abbau der natürlichen Ressourcen Eisenerz, Gips, Kalkstein, Ton, Quarzsand und Holz.

Drei gebaute Minen: "Ljubija", "Tomasica" und "Omarska" liegen südwestlich, südöstlich und östlich von Prijedor in einer Entfernung von 14 bis 25 Kilometern. Das älteste Bergwerk ist das Bergwerk Ljubija. Die Mine wurde 1916 als Grundlage der Waffenproduktion der österreichisch-ungarischen Monarchie in Ljubija eröffnet. Das Jahr 1916 gilt als Beginn des industriellen Abbaues von Eisenerzen in dieser Region.²⁰

Das Projekt zur Mineneröffnung umfasste Bergbauanlagen, Verkehr und andere Infrastruktur. Es wurden eine 19 km lange Schmalspurbahnstrecke von Ljubija nach Prijedor, eine 12,5 km lange Schotterstraße, sowie eine bereits existierende und über Prijedor gebaute Erzumschlaganlage errichtet. Durch die Rohstoffproduktion und den daraus folgenden Ausbau des Strassen- und Schienennetzes, sowie dem Ausbau des Wasserverkehrs, konnte eine Verbindung sowohl zur Adria als auch zum Schwarzen Meer, sowie nach Nordgriechenland und in andere Teile des Römischen Reiches zu hergestellt werden.²¹

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Mine Ljubija erst 1922 im neu geschaffenen Staat Jugoslawien in Betrieb genommen. Die Mine wird fertiggestellt, um 500.000 Tonnen Erz pro Jahr zu produzieren. 1967 wurde eine neue, moderne Mine in Tomašica gebaut und 1985 die Mine „Omarska“ eröffnet.

Die Ljubija-Minen waren damals die Hauptlieferanten von Eisenerz für alle Eisenwerke des ehemaligen Jugoslawiens. Somit waren sie auch die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde Prijedor und der weiteren Regionen. Prijedor war somit zu einem wichtigen Zentrum geworden, in das täglich mehrere tausende Arbeiter aus der ganzen Region kamen. 1960 wurde ein Bustransport zur Mine Ljubija organisiert. Mit der Eröffnung der Mine in Tomašica wurde der Transport der Arbeiter nach Tomašica organisiert. In der Zwischenzeit wurden regelmäßige Busverbindungen nach Sanski Most, Briševo und Gornja Ravnska eröffnet. Im Jahr 1966 entwickelte sich dafür ein Autoservice. Die Busverbindungen wurden für die Öffentlichkeit zugelassen.

Dank des Bergbaus befanden sich 993 einzelne Wohngebäude im Bau und weitere 200 Wohnungen in der neuen Siedlung in Pecani sowie ein Komplex von Einfamilienhäusern in der Siedlung "Aerodrom" in Prijedor im Bau. Die Stadt entwickelte sich sehr schnell. Zwischen 1916 und 1992 produzierten und verkauften die Ljubija-Eisenerzminen Eisenwaren mit einem Gewicht von 73.154. 049 Tonnen Erz.²²

²⁰ Vgl. Krckovski, o.J., <https://rzrljubija.com/istorija.pdf>, 17.

²¹ ebda., 20, 21.

²² ebda., 22, 24, 31.

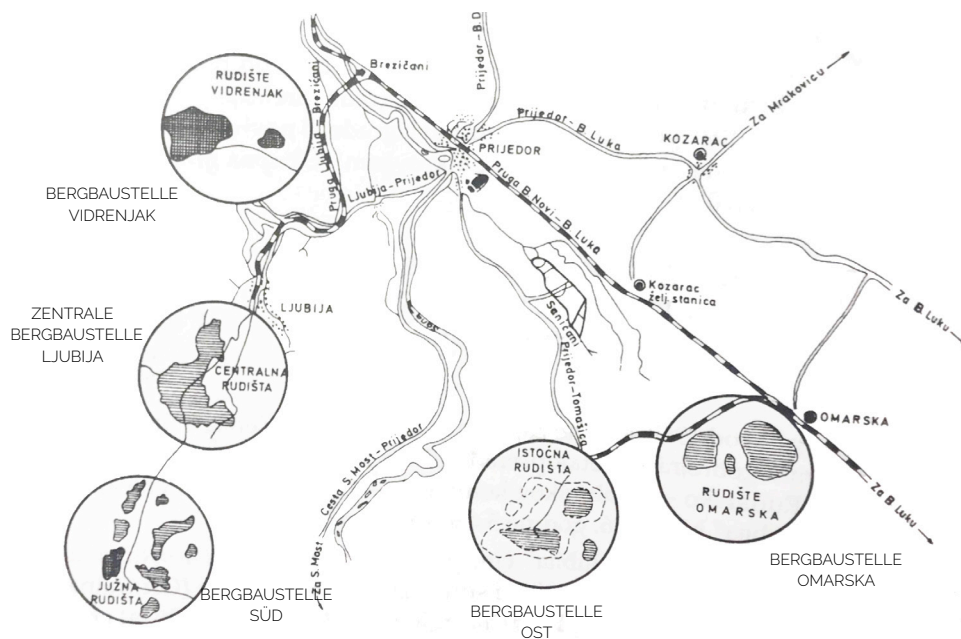


Abb 11. Lage der gebauten Mienen

Als Folge des Krieges in Bosnien und Herzegowina von 1991 bis 1995 und in den Jahren nach dem Zerfall Jugoslawiens und dem Übergang zum neuen Staat Bosnien und Herzegowina konnte die Produktion ohne die Beteiligung eines wirtschaftlichen Investors nicht fortgesetzt werden, das Interesse war jedoch da. Die LNM Company (heute

Mittal) gründete zusammen mit der Ljubija Iron Ore Mines ein Unternehmen mit Sitz in Prijedor. Dank dieser Firma wurde die kommerzielle Produktion von Eisenerzkonzentraten in der Mine "Omarska" fortgeführt. Die anderen beiden Mienen "Ljubija" und "Tomašica" sind noch immer nicht in Betrieb.²³

²³ ebda., 35

Verhältnis der zwei Seiten

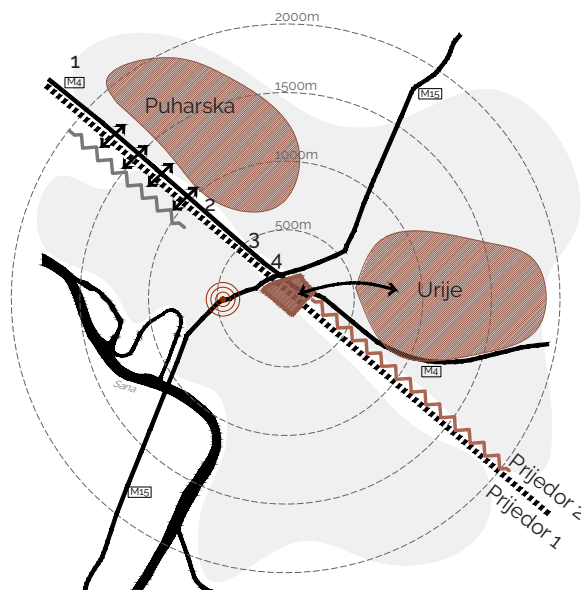








Abb 12. Vorhandene Bahn- und Strassenübergänge

-  Stadtzentrum
-  Überquerung der Strasse und Bahn nicht möglich
-  Überquerung der Strasse und Bahn mit Barrieren
-  Wohnsiedlung
-  Strassen-Hauptachsen
-  Eisenbahn

Vorhandene Bahn- und Strassenübergänge

- 1** Der Übergang der Bahn ist für Fahrzeuge bestimmt und mit Rampen reguliert. Leider gibt es für Fußgänger keine angezeigten Wege und keine Zebrastreifen.
- 2** Die Übergang wurde als eine Umfahrungsstrasse gebaut, um den Verkehr und Stau am Eingang von Prijedor und in der Innenstadt zu entlasten. Sie ist für Fußgänger und Fahrzeuge geeignet.
- 3** Die "große" Unterführung befindet sich an der Kreuzung der zwei Magistralenstrassen und ist sehr stark befahren. Der Fußgängerweg ist auf beiden Seiten der Unterführung vorhanden.
- 4** Die "kleine" Unterführung ist eher für Fußgänger geeignet und für Fahrzeuge als Einbahn gebaut.

Prijedor 2

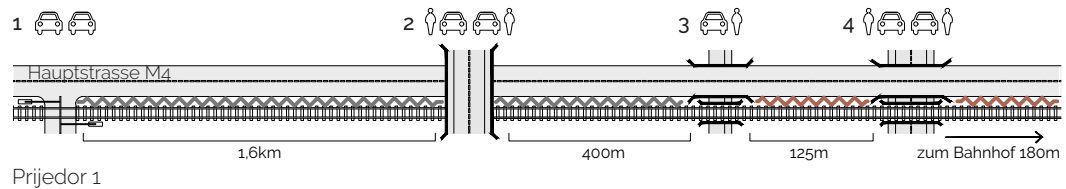


Abb 13 Bestand der Übergängen

Mit dem Bau der Eisenbahn, wurde die Hauptstraße in ca. 1 km Entfernung von der Sana-Brücke geteilt. Dies bedeutete auch eine Teilung der Stadtfläche. Die zwei Stadtbereiche entwickelten sich unterschiedlich. Das Gebiet zwischen dem Fluss Sana und der Eisenbahn hat sich intensiver entwickelt. Hier wurden urbane Stadtstrukturen mit einem angebotsreichen Stadtzentrum um die Hauptachse, gebildet.

Das zweite Stadtgebiet, nordöstlich der Eisenbahnlinie, entwickelte sich langsamer um die Haupt- und Nebenverkehrsachsen, die teilweise das orthogonale Straßennetz bildeten. Ein Teil des Stadtzentrums in dieser Gegend verlief entlang der Hauptstrasse, jedoch mit weitaus schlechteren Nutzungsangeboten. Die Hauptnutzung besteht aus Wohnsiedlungen.²⁴

Durch die Teilung des Stadtgebiets in zwei Teile, wurde die Kommunikation zwischen den Stadt-

bereichen erschwert. Es besteht jedoch Bedarf an einer fußläufigen Verbindung.

Die Bewohner aus der Wohnsiedlung Puharska überqueren die Strasse und die Bahn ohne dass es angedeutete Fußwege bzw. Zebrastreifen gibt. Zwischen der Bahn und der Strasse gibt es eine Retentionsfläche, was das Überqueren noch mehr erschwert.

Die Bewohner aus der Wohnsiedlung Urije haben die Möglichkeit die Strasse und die Bahn mittels Unterführung zu überqueren. Meistens wählen sie den Bahnhof als Überquerungsmöglichkeit, da das näher ist. Dadurch, dass die Anzahl an Fußgängern groß ist, benötigt man in diesem Bereich eine Möglichkeit zur leichteren Überquerung der Strasse und der Bahn.

²⁴ Vgl. o.A., 1985, 81.

Verkehr

INDIVIDUALVERKEHR

Wenn man einen Vergleich der Bevölkerung mit der Anzahl der registrierten Fahrzeuge macht, sieht man, dass die Anzahl der Fahrzeuge steigt, die Einwohnerzahl jedoch sinkt. Ständige Staus im Stadtzentrum und unregelmäßiges Parken führen zu Platzverschwendung und wirken sich auf den öffentlichen Raum negativ aus. Diese Ergebnisse zeigen, dass die unzureichende Stadtentwicklung die Zahl der Fußgänger verringert hat. Ein solches Ergebnis, zeigt dass eine unzureichende Stadtentwicklung die Zahl der Fußgänger verringert hat. Dies wiederum beeinflusst die soziale und kulturelle Funktion des Stadtraums (Abb.14).²⁵

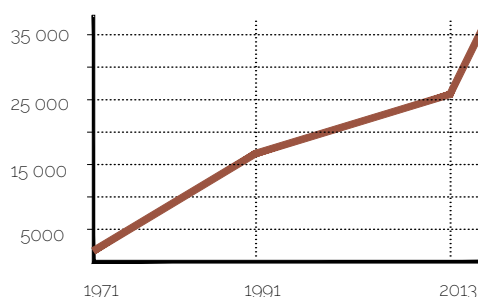


Abb. 14 Nummer der registrierten Fahrzeuge

BUSVERKEHR

Der Nahverkehr ist das meist benutzte öffentliche Verkehrsmittel in der Gemeinde Prijedor. Heute fährt er dank den vielen Schülern. Wegen der ständigen Auswanderung hat sich der öffentliche/städtische Verkehr stark reduziert. Im Gegensatz zu ihm ist die Anzahl an internationalen Busverbindungen gestiegen. Folgende Informationen konnten durch das Unternehmen AD Prijedor gewonnen werden (Tab.1) .:

Jahr	Verkaufte Fahrkarten	davon Internationale Fahrkarten
1979	*	unbekannt
2013	131 599	(17,6 %)
2018	121 014	(22,4%)
1/2 2019	52 504	(26,8 %)

Tab. 2 Nummer an verkauften Fahrkarten

ZUGVERKEHR

Die Zugverbindungen finden nur innerhalb von Bosnien statt. Internationale Zugverbindungen gibt es derzeit nicht. Nach dem Krieg wurde die Bahn beschädigt und viele Verbindungen unterbrochen. Erst in den letzten Jahren arbeitet das Land daran, die Verbindungen wiederherzustellen. Die Bahnhöfe bekommen wieder mehr an Bedeutung. Anhand eines Geschäftsberichtes des Unternehmens der Zugverbindungen in Republika Srpska konnten folgende Informationen eruiert werden (Tab.2).:²⁶

Jahr	Passagieren	Gütern
1979	538 448	unbekannt
2013	211 000	4 568 698 t
2015	177 200	4 963 711 t
2017	116 810	4 529 029 t
2018	136 169	4 568 698 t

Tab. 3 Nummer der Passagieren des Zugverkehrs

²⁵ Vgl. o.A., 2017, <http://www.prijedoranas.com/?p=85591>.

²⁶ Vgl. o.A., o.J., <https://www.zrs-rs.com/kompanija/izvjestaji>

* Die Zahl an transportierten Passagieren im Jahr 1979 betrug 10 500 000. Angaben an verkauften Fahrkarten sind unbekannt.

Bevölkerung

BEVÖLKERUNG

Die Grafik (Abb.16) zeigt den Bevölkerungsstand von 1971 bis 2013. Aus der Grafik sieht man, dass die Einwohnerzahl in der Stadt Prijedor ständig abnimmt. Die Nachkriegssituation und die schlechte wirtschaftliche Situation der vielen Industrien verursachten den Bevölkerungsrückgang, sowie die ständige Auswanderung aus Bosnien und Herzegowina.²⁷

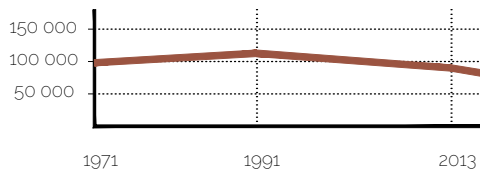


Abb. 15 Bevölkerungsentwicklung

ALTERSSTRUKTUR

Eines der grundlegenden Probleme, mit denen sich Prijedor, wie ganz Bosnien und Herzegowina heute konfrontiert, ist die Auswanderung einer großen Anzahl, insbesondere junger Menschen. Gründe dafür sind meistens bessere Jobs, bzw. das Studieren im Ausland, aber auch das Fehlen von vielfältigen gesellschaftlichen Veranstaltungen und Aktivitätsangeboten, die den Jugendlichen aber auch anderen Altersgruppen das Leben in der Stadt attraktiver machen würden (Abb.17).²⁸

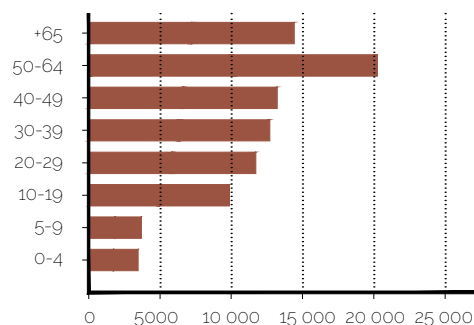


Abb. 16 Altersstruktur

²⁷ Vgl. o.A., 2013, https://www.prijedorgrad.org/files/sadrzaj/S7796_S4217_Integralna%20strategija%20razvoja%20grada%20Prije-dora%202014-2024%20.pdf, 11.

²⁸ Vgl. ebda., 12, 13.

SWOT ANALYSE im Bereich der Kultur- und Sozialentwicklung

STRENGTH

- Interesse der Bürger zur kulturellen Bildung
- das Bestehen von Kulturdenkmälern
- das Bestehen von Gesetzen zu kulturellen Aktivitäten
- Bestehen von Assoziationen im Bereich der Kultur
- Bildungseinrichtungen für kulturelle Bedürfnisse auf allen Ebenen.
- entwickeltes Netzwerk von Bildungs- und Kulturinstitutionen
- traditionelle Kultur- und Sportveranstaltungen von internationaler Bedeutung

OPPORTUNITIES

- Aufbau eines Netzwerks von Institutionen zur Unterstützung der sozialen Entwicklung und zur Verbesserung der Lebensqualität der Bürger
- Interesse an der Diaspora und Potenzial für Investitionen in die soziale Entwicklung der Gemeinschaft
- Die Möglichkeit zum Bau eines neuen Kinosaals und anderer Kultureinrichtungen
- Entwicklung des Filmfestivals
- Partnerschaft zwischen dem privaten, sozialen und zivilen Sektor
- Bildung funktionaler Netzwerke in der Kultur
- EU-Fonds zur Entwicklung kultureller Potenziale

WEAKNESSES

- Fehlen von Schüler- und Studenteneinrichtungen (Studentenwohnheim, Jugendherberge)
- Platzmangel für die Arbeit von Bildungs- und Kulturinstitutionen (Fakultät für Bergbau, Medizinische Hochschule, Bibliothek, Kindergärten)
- Mangel an digitalen und 2D/3D-Filmvorführgeräten
- Unzufriedenheit des Kundendienstes mit der Qualität und Quantität des Filminhalts
- Unzureichende Anzahl des Fachpersonals für Arbeit und kulturelle Entwicklung
- Mangel an einer Strategie zur kulturellen Entwicklung
- Unzureichende Förderung und Spenden

THREATS

- Nähe zu Banja Luka und ein breites Repertoire an Kino-Multiplexen und Kulturveranstaltungen
- negative Bevölkerungsentwicklung
- Politisierung des Personals in der Kultur
- Keine Konfrontation des privaten, sozialen und zivilen Sektors.

²⁹ Vgl. o.A., 2013, https://www.prijedorgrad.org/files/sadrzaj/S7796_S4217_Integralna%20strategija%20orazvoja%20grada%20Prijedora%202014-2024%20.pdf, 29, 30.

Fazit

- mit dem Bau der Eisenbahn hat sich die Stadt nach Norden verbreitert
- Die Eisenbahn und die Hauptstraße teilen die Stadt Prijedor auf zwei Teile, was die Kommunikation erschwert und die Entwicklung der Stadt behindert
- das Fehlen von Wegen und Überquerungsmöglichkeiten ist der Grund für ein erschwertes Überqueren der Straße und der Bahn
- der meist überquerte Bereich ist der Bahnhof
- nach dem Krieg 1992 wurde die Funktion der Eisenbahn geschwächt, besonders für den Personenverkehr
- wegen der hohen Auswanderung wurde der öffentliche Busverkehr reduziert, aber die Zahl an internationalen Busverbindungen vergrößert
- die Anzahl des Individualverkehrs steigt. Prijedor ist dadurch mehr die Stadt für Fahrzeuge als für Menschen.
- negative Demographie und Auswanderung der Jugendlichen ins Ausland
- Ziel ist es, Maßnahmen einzubringen, um junge Menschen zu halten und neue Möglichkeiten für unterschiedliche Aktivitäten anzubieten



03 ANALYSE 2

LAGE RUND UM DAS PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet und seine Umgebung

Das Grundstück befindet sich in einer sehr guten Lage, mitten in der Stadt, an der Kreuzung der zwei Hauptverkehrsachsen (M15 und M4) und umfasst die zwei, durch die Strasse und Bahn geteilten, Stadtflächen. Vom Stadtzentrum ist das Grundstück ca. 5 min. zu Fuß entfährt, vom Schulzentrum 10 min.

Der Zustand des Grundstücks ist nicht nur durch die Lage spezifisch, sondern auch durch die umgebenden Funktionen die dort erhalten sind. Im Norden und Nordosten vom Grundstück sind Wohnsiedlungen mit Einfamilienhäuser, im Osten ist die Industriezone mit der Keksefabrik und Bahnwerkstatt, wo Wartungs- und Investitionsarbeiten an Güterwagen durchgeführt werden. Südlich sind mehrstöckige Gebäuden mit Mischfunktionen und Südwestlich das Stadtzentrumgebiet.

Das Grundstück wird selbst durch die Bahn und Strasse auf zwei Teile geteilt. Auf südlichen Seite umfasst es den Bussbahnhof, Zugbahnhof, Park, Tankstelle und, Taxi, Wohngebäuden, sowie Gebäuden mit Mischfunktionen, und am nordlichen Seite besteht lehrstehende Lagergebäuden und Einfamilienhäuser.

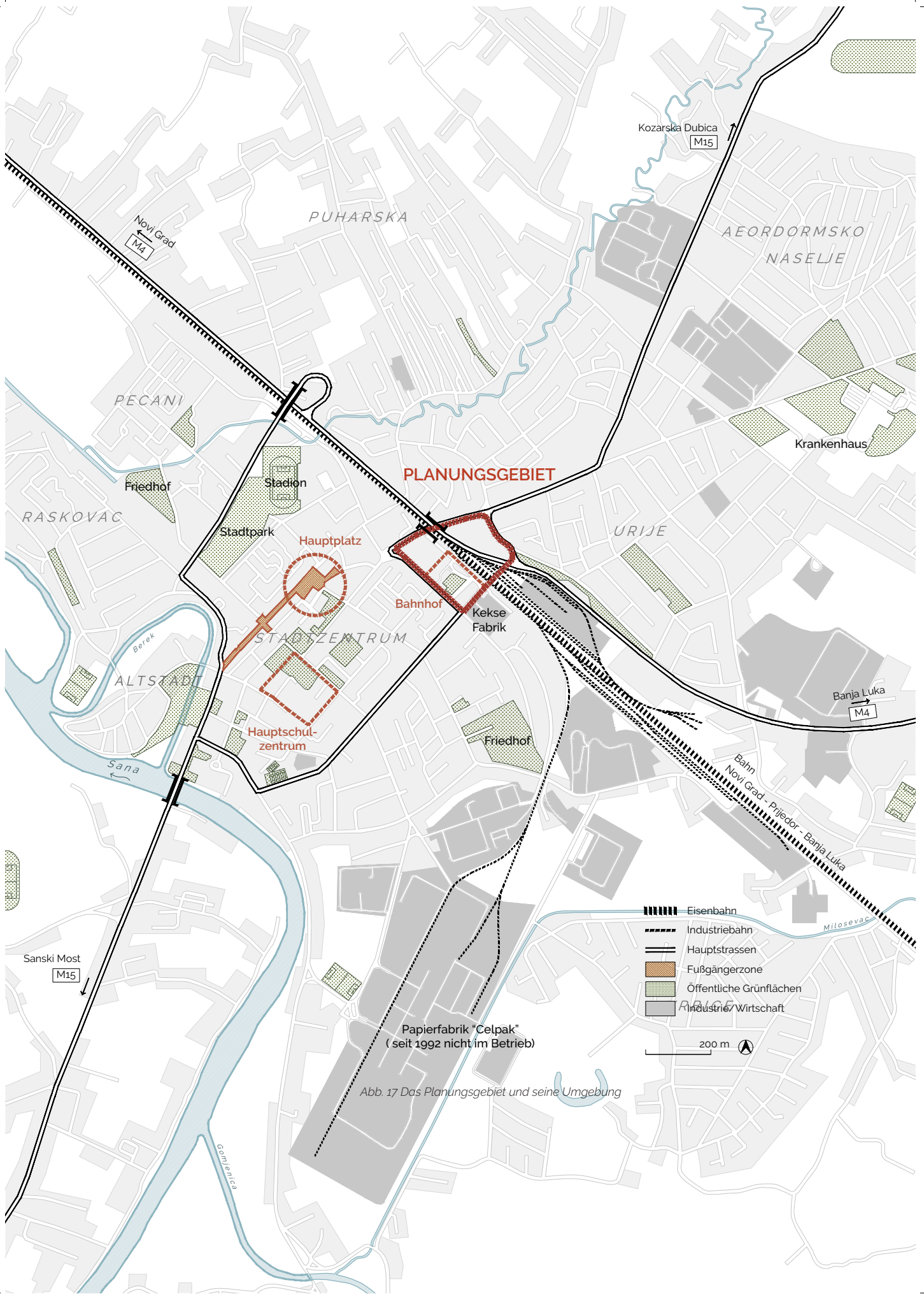


Abb. 17 Das Planungsgebiet und seine Umgebung

Der öffentliche Platz

In der Stadt kommt es häufig vor, dass öffentliche Räume und Einrichtungen innerhalb des städtischen Kerns vernachlässigt werden. Straßen und Plätze als einen von Grundelementen der Stadt, sprechen am besten über das Problem der verlorenen Funktion und Identität öffentlicher städtischer Räume.

Prijedor hat in den letzten Jahren Projekte realisiert, die sich sehr positiv zeigten und den Menschen einen Ort für Begegnung, öffentlichen Versammlungen und kulturellen Veranstaltungen ermöglicht hat.

Als Beispiel hat man den Projekt "Rekonstruktion und einrichtung der Hauptstrasse Kralja Petra I Oslobodioca". (Abb.20) Im Stadtzentrum wurde die Hauptstrasse autofrei und für Fußgänger geplant. Neues Beleuchtungssystem, Einführung von natürlichen und skulpturalen Elementen, Wasser, Spielbereich für Kinder ließen den langgestreckten Raum der Fußgängerzone den Charakter eines großen linearen Platzes annehmen. Das Projekt wurde im Jahr 2009 realisiert.³⁰

Ein weiteres Projekt ist Rekonstruktion der Strasse Vuk Karadzic, die den Hauptbahnhof mit dem Hauptschulzentrum verbindet. Neben dem Ersatz von unterirdischen Installationen, wurde mit der Einfügung neuer LED-Beleuchtung auf der Straße das Problem der schlechten Beleuchtung gelöst, das die Sicherheit der Fußgänger erhöht hat. Auf dem neu erbauten Plateau wurde ein Denkmal für die Bergleute von Ljubija errichtet, und die Bep-

flanzung einer neuen Allee ist auch mitgeplant. Die Strasse ist als Einbahn gedacht und somit wurde mehr platz für Fußgänger geschaffen. Das Projekt wurde im Jahr 2017 realisiert.³¹

Im Abb.19 ist das "dreiecks-Verhältnis" Hauptplatz-Schulzentrum-Bahnhof dargestellt. Durch die Betrachtung der drei Bereichen erkennt man, dass die Verbindung zwischen dem Schulzentrum und dem Bahnhof besteht, sowie zwischen dem Schulzentrum und dem Hauptplatz. Um den Dreieck zu schliesen und die Kommunikation zu vervollständigen benötigt man die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Hauptplatz herzustellen.



Abb. 18 Das "dreiecks-Verhältniss"

³⁰Vgl. Ibelings, 2010, 286.

³¹Vgl. o.A., 2017, <http://www.prijedoranas.com/?p=79129>.



Abb. 19 Die 2009 errichtete Fußgängerzone

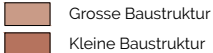


Abb. 20 Rekonstruktion der Strasse Vuk Karadzic

Strukturplan

Der Strukturplan zeigt deutlich den Unterschied in den Baustrukturen der zwei Seiten der Stadt (Prijedor 1 und Prijedor 2). Um das historische Kerngebiet der Stadt haben sich größere Baustrukturen entwickelt und dadurch auch unterschiedliche Nutzungen.

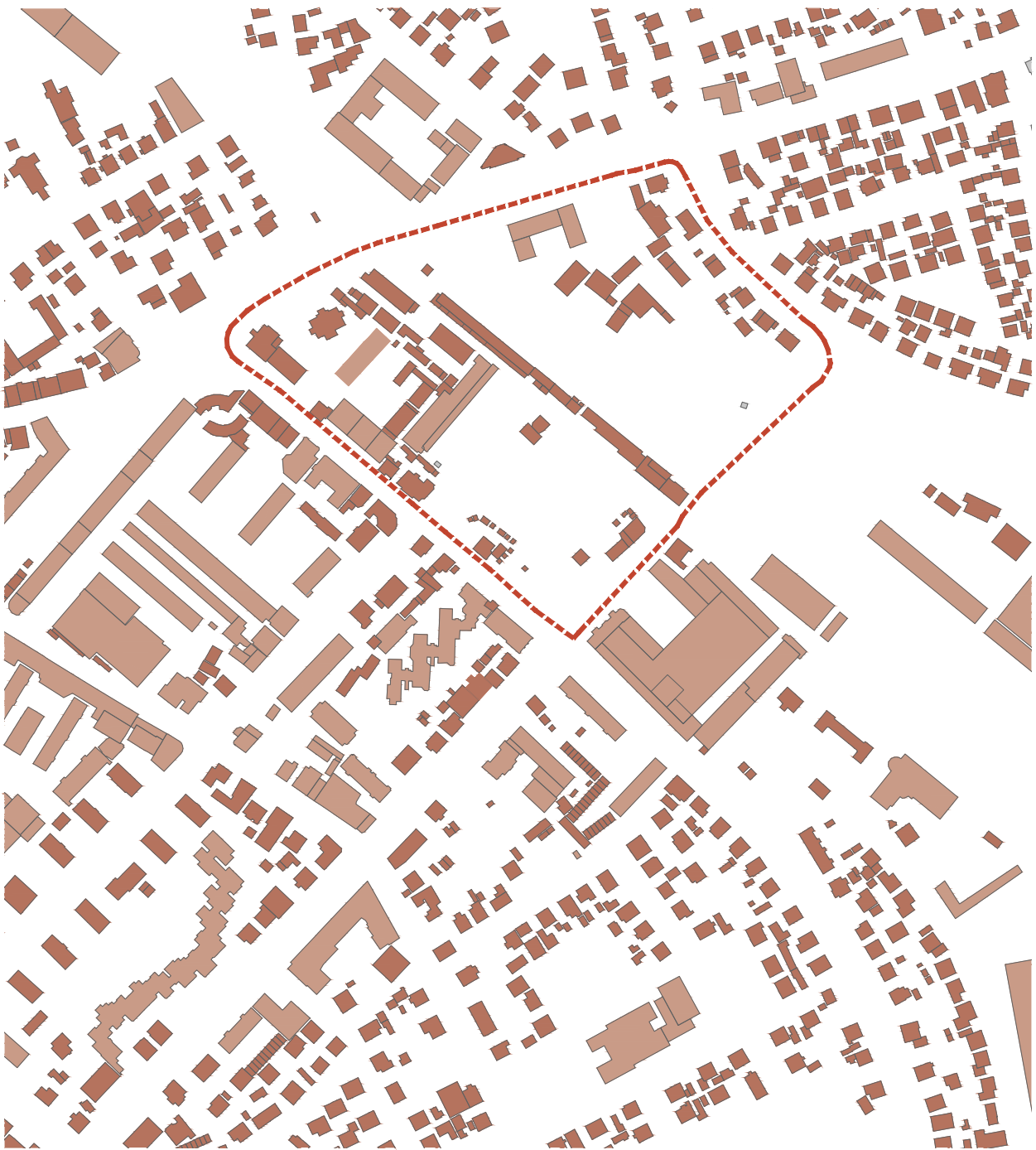
Prijedor 2 ist mehr mit Kleinstrukturen bebaut. Der Bereich hat nicht viele Nutzungsangeboten und ist als Wohnsiedlung gesehen mit zahlreichen Familienhäusern.

 Grosse Baustruktur
Kleine Baustruktur

 50 m 

Abb. 21 Strukturplan





Nutzungen rund um das Planungsgebiet

-  Wohnen
-  Wohnen+Wirtschaftseinrichtungen
-  Bildungseinrichtungen
-  Kultureinrichtungen
-  Sporteinrichtungen
-  Verwaltungseinrichtungen
-  Wirtschaftseinrichtungen
-  Sakralbauten
-  Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen
-  Leerstände
-  Öffentliche Grünflächen


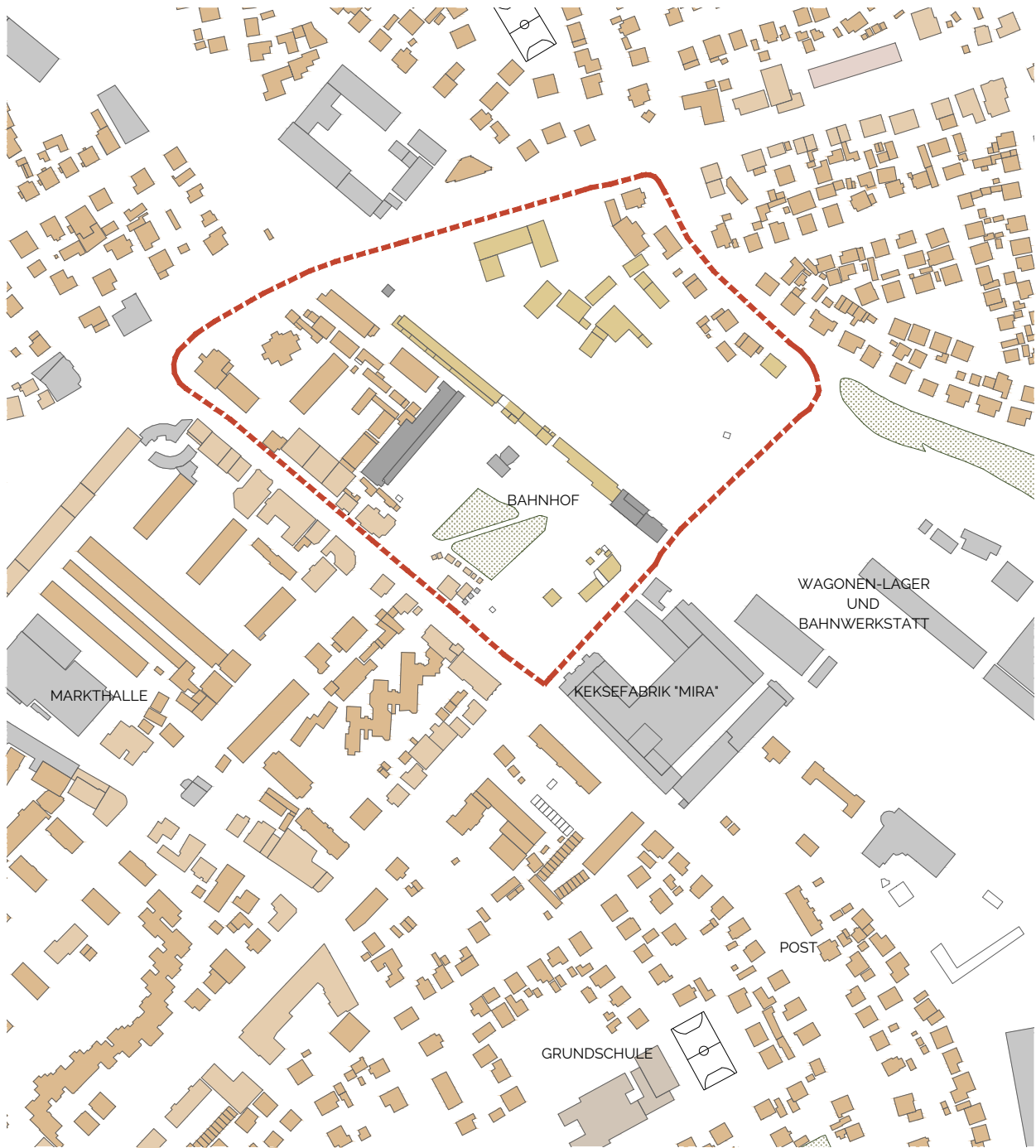
50 m 

Abb. 22 Nutzungen rund um das Planungsgebiet





Verkehrsachsen und Parkanlagen

Frequenzierung pro Stunde:



1 Magistralstrasse 4

Morgen 613 /h
Mittag 736/h
Abend 523/h

2 Magistralstrasse 15

Morgen 943/h
Mittag 1300/h
Abend 825/h

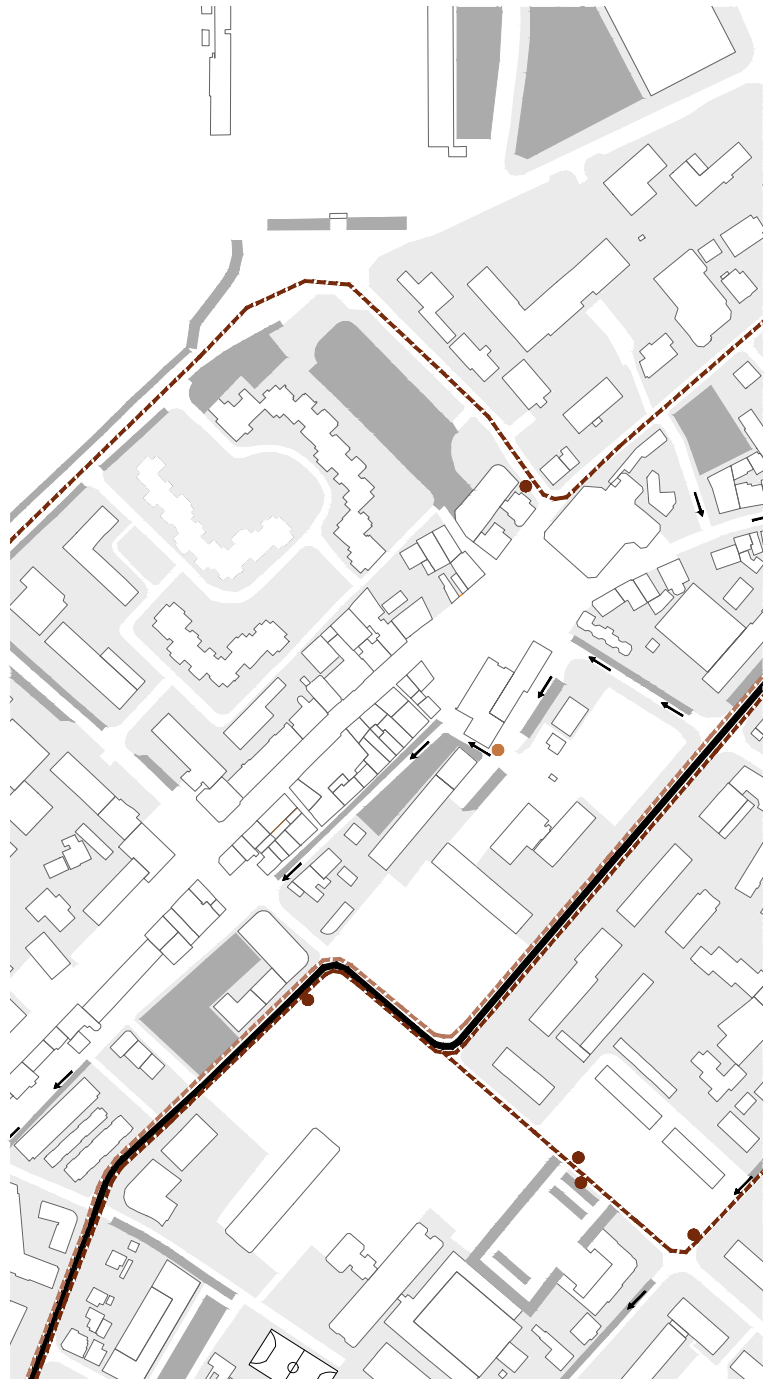
3 Str. Petra Petrovica Njegosa

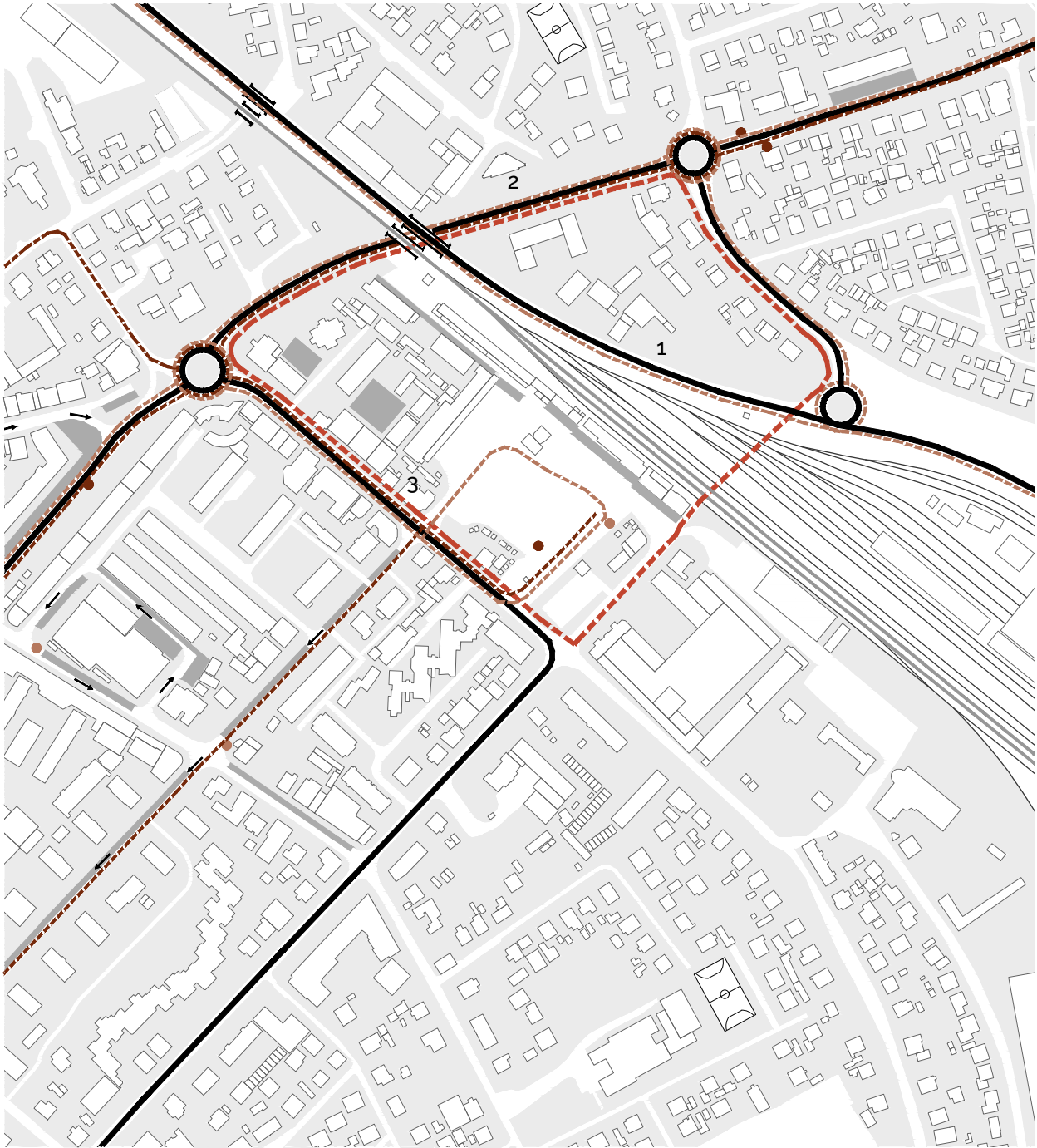
Morgen 512/h
Mittag 816/h
Abend 491/h

- Taxi
- Bushaltestellen
- Einbahn
- innerstädtische Busverbindung
- innerstädtische Busverbindung
- Hauptstraßen
- Öffentliche Parkplätze



50 m

Abb. 23 Verkehrsachsen und Parkanlagen










Frequenzierung der Fußgänger und Radfahrer

			
1	Morgen	156	16
	Mittag	192	24
	Abend	96	12
2	Morgen	197	15
	Mittag	208	26
	Abend	171	13
3	Morgen	206	43
	Mittag	215	60
	Abend	154	28

Anmerkung: gebaute Radwege gibt es in der Stadt nicht!

-  Frequenzierung der Fußgänger
-  Barrieren
-  Zebrastreifen
-  Fußgängerzone
-  Öffentliche Grünflächen

50 m 

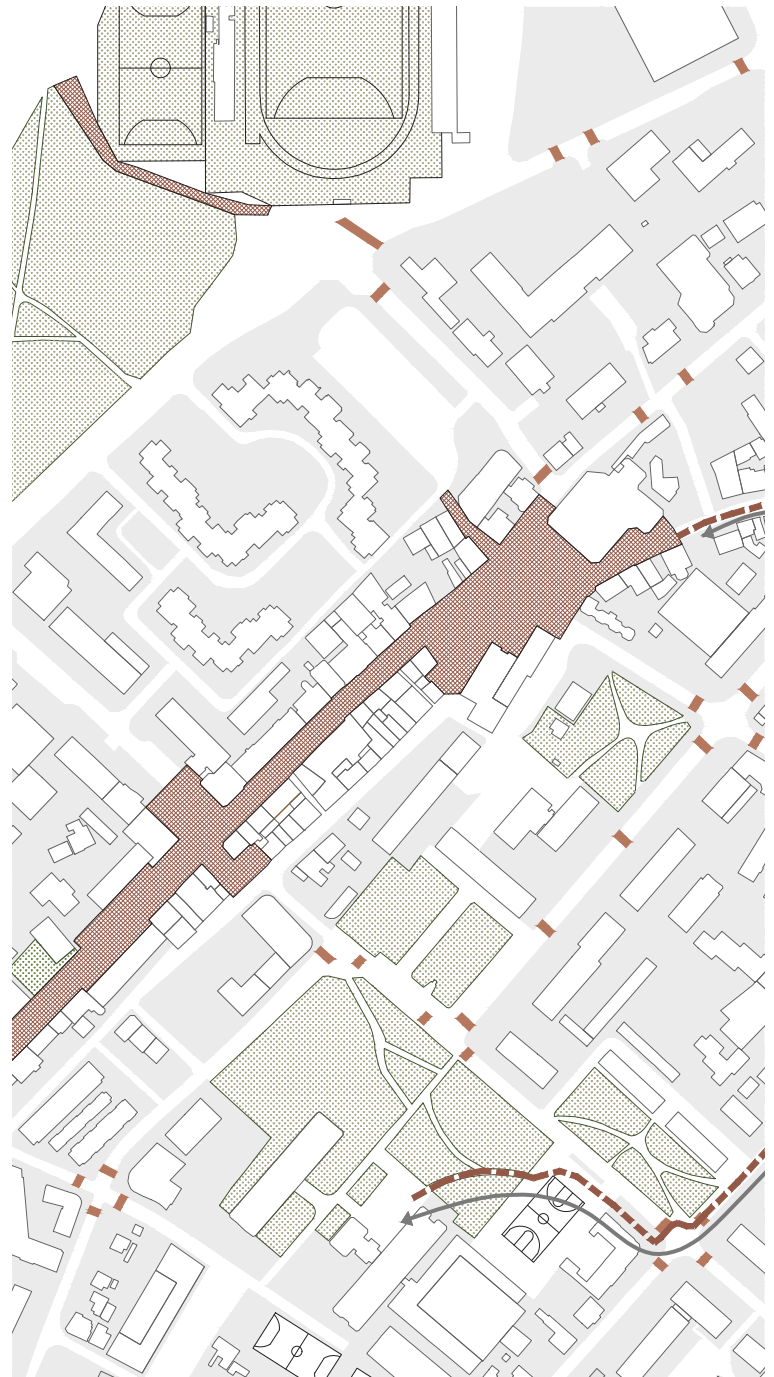
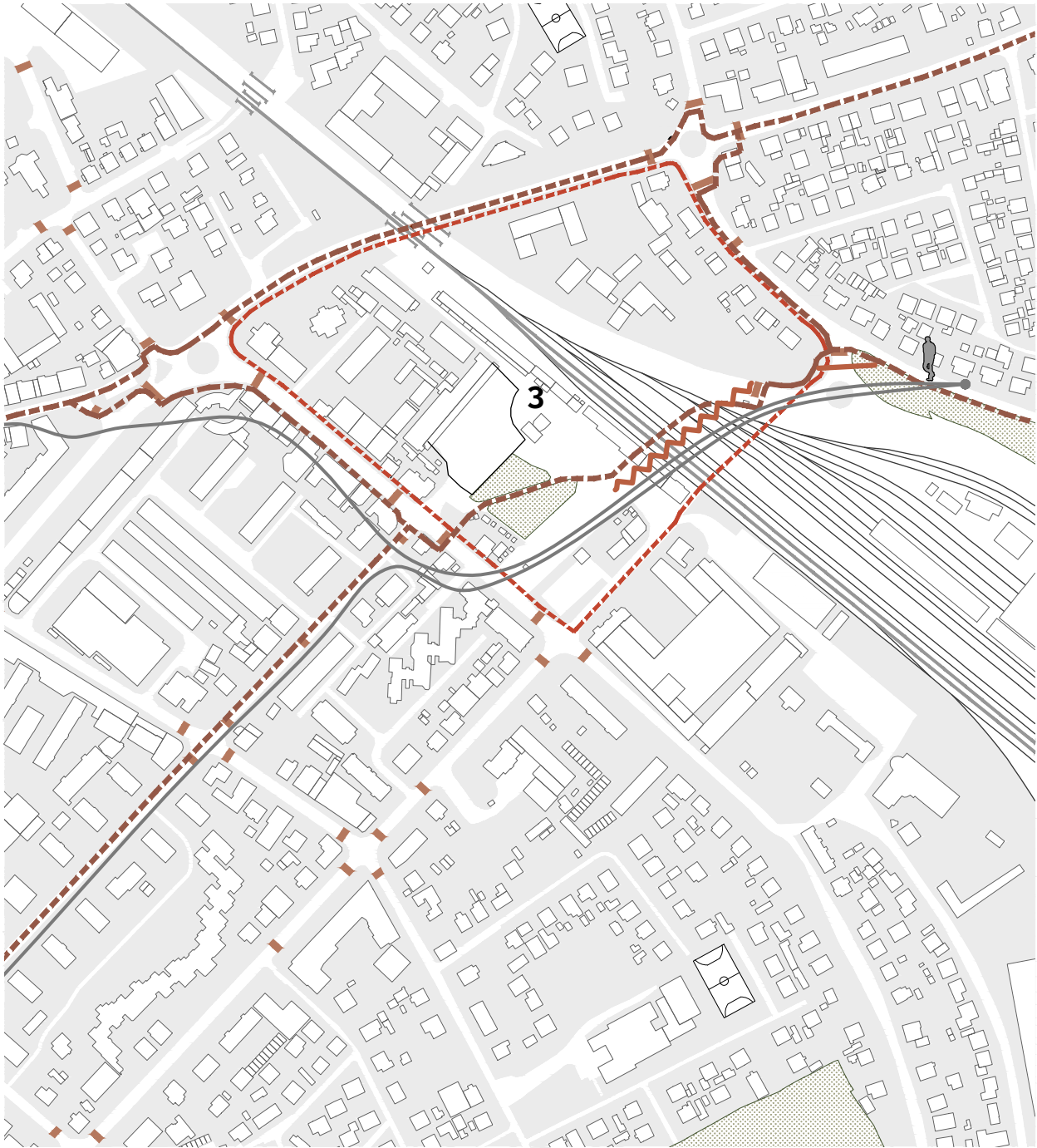


Abb. 24 Frequenzierung der Fußgänger und Radfahrer, Barrieren





Fazit

-gute Lage des Gebietes (mitten in der Stadt, an der Kreuzung der Magistralstrasse 4 und Magistralstrasse 15

-die einzige Fußgängerzone ist die Strasse Kralja Petra I Oslobodioca.

-gute Verbindung mit Schulzentrum und schlechte mit dem Hauptplatz

- Unterschied der baulichen Struktur zwischen den zwei Seiten der Stadt Prijedor

- Das Planungsgebiet wird bereits stark als Übergangsmöglichkeit benutzt, obwohl es keine adäquaten Wege gibt.



04 ANALYSE 3
DAS PLANUNGSGEBIET





Das Planungsgebiet

Planungsgebiet gesamt: 57 000 m²

Eisenbahn und Strasse : 9 464 m²

Das Planungsgebiet ist der verkehrsbezogene Knotenpunkt der Stadt Prijedor. Insgesamt hat es eine Fläche von 57 000 m². Das Gebiet ist durch die Hauptstrasse M4 und der Eisenbahn auf zwei Bereiche geteilt.

Der Bereich, südwestlich von der Bahn, ist mehr auf das Stadtzentrum bezogen und enthält mehrere Nutzungen die öffentlichen und auch privaten Charakter haben. Die wichtigste Rolle spielt der Bus- und Zugbahnhof.

Der Bereich, nordöstlich von der Bahn beherbergt nächste Nutzungen: Wohnen und Lagerhäuser und hat daher privaten Charakter.

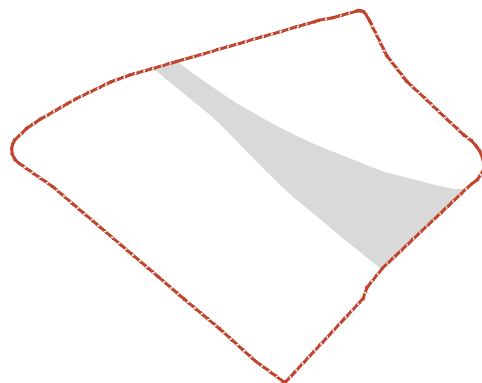


Abb. 26 Das Planungsgebiet

STRUKTURPLAN

Auf dem Strukturplan ist das Verhältnis von Bebauung und Freiflächen dargestellt. Das Gebiet ist mancherorts dichter bebaut und in anderen Bereichen kaum. Der Grund dafür ist, dass die Flächen um die Bahnhofsgebäude privatisiert wurden und somit kleinere Strukturen ungeplant entstanden sind.

Bebauung / Freiflächen

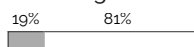


Abb. 27 Strukturplan des Planungsgebietes

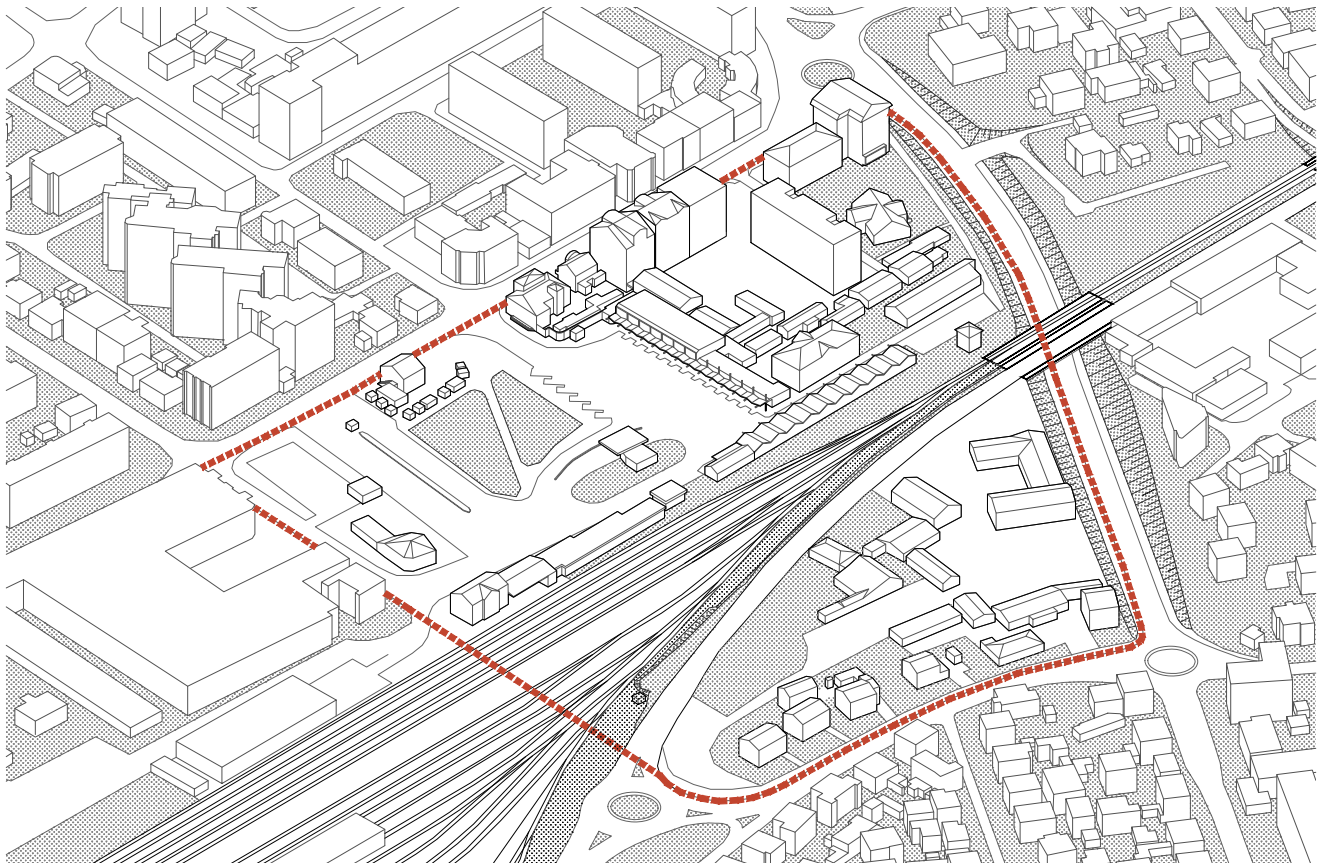




Abb. 28 Planungsgebiet - Bestand

Geschichtlicher Hintergrund des Bahnhofs



Abb. 29 Die Hauptgebäuden

-  Gebäuden des Zug-Bahnhofs
-  Gebäuden des Bus-Bahnhofs

Um die bestehende Struktur des Bahnhofareals besser zu verstehen, folgt ein historischer Überblick des Gebietes.

Die erst entstandenen Strukturelementen auf dem Gebiet sind die Gebäude des Zugbahnhofs (seit dem Bau der Eisenbahn im Jahr 1872). Nach dem Bau der Eisenbahn entwickelte sich die Stadt nach Norden und der Bahnhof befand sich nicht mehr am Rand der Stadt, sondern im Zentrum.

1. Das Hauptgebäude des Zugbahnhofs

Als die österreich-ungarische Herrschaft 1878 eintraf, rekonstruierte sie die Eisenbahn, die ein Jahr später, nach den militärischen Zwecken, für zivile Zwecke genutzt wurde. Vier Jahre später wurde die Eisenbahn mit der Stadt Sisak (HR) verbunden, was auch bedeutete, dass Bosnien mit Wien verbunden war. Als die Eisenbahn durch Prijedor fuhr, wurde auch das Hauptgebäude gebaut. Das Bahnhofsgebäude trägt äusserliche Merkmale der damaligen mitteleuropäischen, österreichischen Architektur. Von Außen und Innen blieb das Gebäude unverändert (Abb.30). Die Eisenbahn wurde 1980 elektrifiziert und in Verkehr gebracht. Prijedor war somit durch eine hochmoderne Eisenbahn als Zwischenstation auf der Strecke Ljubljana (SLO) - Zagreb (HR) - Prijedor - Doboj - Sarajevo - Ploce (HR) verbunden.³²



Abb. 30
Alte Postkarte- das Bahnhofsgebäude - Prijedor

³² Vgl. o.A., <https://www.zfbh.ba/o-nama/historija/>

2. Die Hausverwaltung der damaligen Eisenbahn

In unmittelbarer Nähe befindet sich noch ein weiteres Gebäude, das auch aus der österreichisch-ungarischen Zeit stammt und wurde 1900 für die Verwaltung der damaligen Eisenbahn gebaut. Es ist ebenfalls unverändert geblieben und aufgrund mangelnder Pflege befindet es sich in einem sehr schlechten Zustand.

Das erste Eisenbahnpersonal, Administratoren und Ingenieure kamen nach Prijedor und das Gebäude der Eisenbahnabteilung wurde für ihre Tätigkeiten gebaut. Beamte wohnten darin und es war ein bewundernswertes Bauobjekt (Abb. 31).

Diese beiden Gebäude gelten als Denkmäler der nationalen Kultur, werden aber wenig beachtet.³³



Abb. 31
Hausverwaltung der damaligen Eisenbahn, 2020

3. Der Busbahnhof

Während der Zeit Jugoslawiens war der Zugbahnhof mehr für Industriezwecke und den Transport von Gütern geeignet. Der öffentliche Busverkehr spielte die größte Rolle in der Mobilität der Menschen, da der Individualverkehr noch nicht entwickelt war. Damals war der Busbahnhof sehr belebt. Die Zahl, im Jahr 1979, an transportierten Passagieren betrug 10 500 000 (875 000 monatlich), was im Gegensatz zum jetzigen Zeitpunkt einen großen Unterschied macht. 74% der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln waren Busse und 26% der Zug.* Der Busbahnhof erstreckt sich über eine Fläche von ca. 5.000 m² (Abb.32). Er befindet sich direkt neben dem Zugbahnhof.

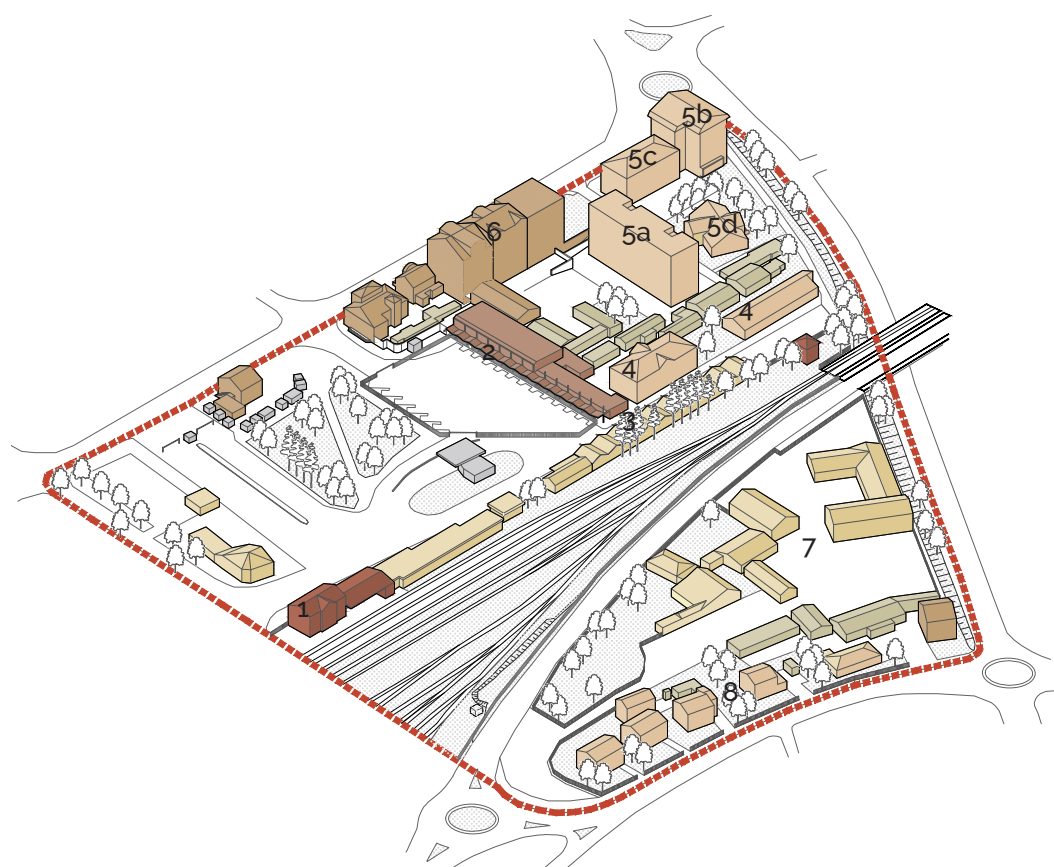


Abb. 32
Busbahnhof, 2020

³³ Vgl. o.A., <http://www.mojprijedor.com/sta-vrijedi-titula-kad-zgrada-zeljeznicke-sekcije-propada-see-more-at-httpwww-avaz-baclanaki46218sta-vrijedi-titula-kad-zgrada-zeljeznicke-sekcije-propadasthash-skiot6wg-dpuf/>.

³⁴ Vgl. Hamzic, 2005, 66.

Bestandsgebäuden



- Zugbahnhof
- Busbahnhof
- Wohnen + Dienstleistung
- Wohnen
- Lager
- Dienstleistung
- Leerstand

Abb. 33
Bestandsgebäude

1. Zugbahnhof

Durch das Gespräch mit den Mitarbeitern (20.06.2019) erhielt ich folgende Informationen:

Zugfahrten : 04:30-09:00 ; 15:00-22:00

Das Gebäude beherbergt Büros, eine Infostelle und einen Warteraum.

Die Innenräume blieben seit dem Bau 1878 unverändert. Daneben befindet sich ein Gebäude das vor dem Krieg "1992" ein Restaurant war, heute ist es ein Leerstand. Die meisten Nutzer sind Studenten, Schüler und Pensionisten, im Sommer auch Touristen.

2. Busbahnhof und die "Hütten"

Durch das Gespräch mit den Mitarbeitern (20.06.2019) erhielt ich folgende Informationen:

Die Bushaltestelle wird von der Firma "Autotransport Prijedor" geführt, einer der wichtigsten Sektoren des Unternehmens, die auf internationalen, zwischenstaatlichen, republikanischen und regionalen Strecken, verkehren. Täglich verkehren auf den 12 Haltestellen des Busbahnhofs in Prijedor etwa 150 Busse mit mehreren hundert Passagieren. In den letzten Jahren ist die Anzahl an Passagieren gestiegen. Die meisten Nutzer sind Schüler, Arbeiter und Touristen.

Vor dem Krieg von 1992 hat das Busbahnhofsgebäude mehrere Funktionen gehabt. Es beherbergte einen Warteraum, einen Infopoint und eine Ticketverkaufsstelle, Küche, eine Polizei, eine Bank und Büros, sowie viele Gastronomiehütten um das Hauptgebäude. Heute hat dieses Gebäude nur noch die Funktion von Warteräumen und Büros übernommen, und seit 2003 ist der Bahnhof zur Kontrolle der Fahrgäste eingezäunt. Die Mitarbeiter beschwerten sich über den beengten Platz für die Zufahrt der Busse.

3. Die „Bahnhofshütten“

Die sogenannten „Bahnhofshütten“ waren früher Imbissbuden und wurden neben dem Busbahnhof gebaut. Heute sind es Leerstände.

Das Busbahnhofsgebäude und die Hütten sind lineare Strukturen mit einer starken industriellen Identität.

4. Die Hausverwaltung der damaligen Eisenbahn

In dem Haus befinden sich einige Wohnungen die aufgrund mangelnder Pflege in einem sehr schlechten Zustand sind. Die Dachkonstruktion und ihre Auskleidung sind im Verfallsstadium.

5. Wohngebäuden

5a) Das Hochhaus (Eg + 5 OG) wurde in den 70-er Jahren gebaut und beherbergt vierzig Wohnungen. Das sind Ein- oder Zweizimmer-Wohnungen. Im Erdgeschoss sind Garagen.

5b) Das Hochhaus (Eg + 4 OG + DG) ist in den 70-er Jahren gebaut und beherbergt achtzehn Ein- und Zweizimmer-Wohnungen. Das Erdgeschoss steht leer.

5c) Das Gebäude ist nach dem Krieg gebaut worden und hat drei Geschosse und zwölf Wohnungen.

5d) Das Gebäude ist heute teilweise bewohnt, früher hat das Gebäude für Gesundheitszwecke gedient.

6. Wohngebäude mit Dienstleistungen

Die drei Gebäude sind sechsgeschossig. Im Erdgeschoss befinden sich Geschäfte und in den oberen Geschossen sind Wohnungen (insgesamt ca. 50 Wohnungen).

7. Lagerhäuser/ Leerstände

8. Einfamilienhäuser

Verkehr

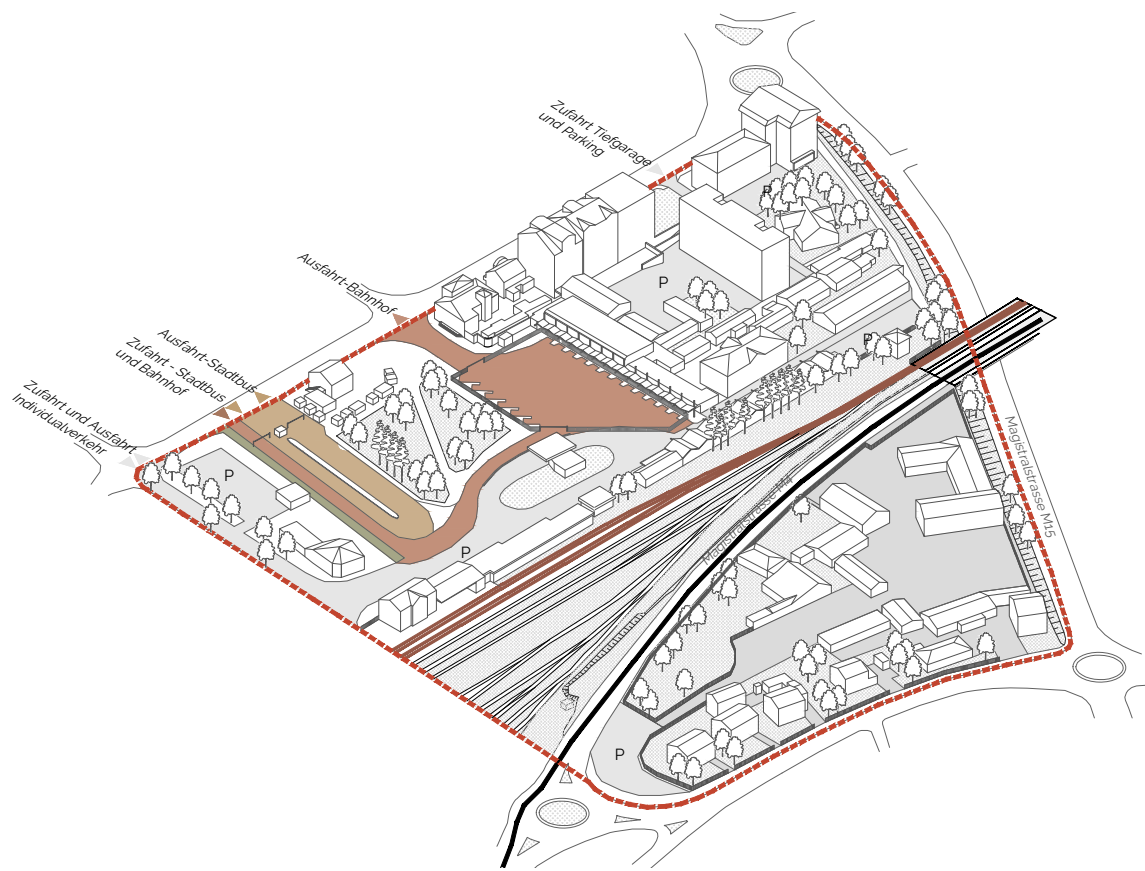


Abb. 34
Verkehr - Bestand

- Eisenbahn für Personentranspo
- Eisenbahn für Gütertransport
- Regionale und internationale Bu
- Vorort und Stadtbüsse
- Individualverkehr/Auto
- Individualverkehr/Auto-Privatfl:

Fußwege

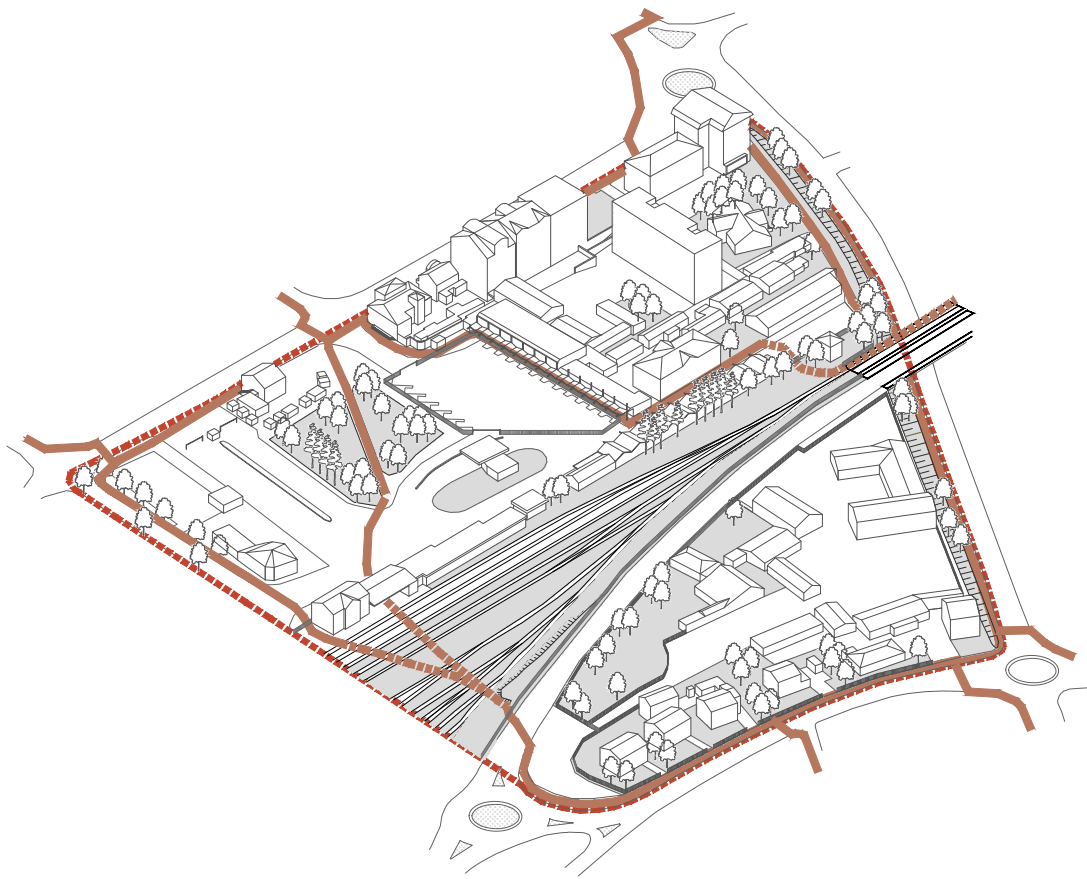










Abb. 35
Fußgängerwege - Bestand

-  Vorhandene Fußwege
-  Frequentierung der Fußgänger/keine Fußwege

Grünflächen



Abb. 36
Grünraum - Bestand

-  Eisenbahn für Personentranspo
-  Eisenbahn für Gütertransport
-  Regionale und internationale Bt
-  Vorort und Stadtbüsse
-  Individualverkehr/Auto
-  Individualverkehr/Auto-Privatfl:



Barrieren



Abb. 37 Lage der Barrieren

1, 2 Da viele Fußgänger diesen Weg, über den Bahnhof richtunh Hauptplatz wählen, hat die Stadt einen Zebrastreifen bereit gestellt. Der Zebrastreifen führt weiter zu einem Zaun, dem Trampelpfad und über die Schienen. Für die Autofahrer sind die Fußgänger schwer zu sehen, wenn sie aus der Richtung vom Bahnhof kommen, da der Weg auf niedrigerem Niveau ist und ziemlich unübersichtlich ist.

3 Für die Radfahrer ist es sehr schwierig, da kein Fahrradweg vorhanden ist und sie das Fahrrad über die Schienen und vorbei am Warteraum des Bahnhofs tragen müssen.

4 Der Busbahnhof ist seit 2003 mit einem Stabstahlzaun gesichert. Der Grund dafür ist, um unkontrolliertes Betreten des Bahnhofes zu vermeiden. Der Zaun erzeugt ein unattraktives Bild des Bahnhofs und begrenzt den großzügigen Raum.



1
Abb. 38
Überquerung der Strasse



2
Abb. 39
"Zugang Verboten"



3
Abb. 40
Überquerung der Strasse



4
Abb. 41
Busbahnhof mit Stabstahlzaun gesichert

Bestandsfotos

Der jetzige Zustand des Bahnhofsquartiers zeigt deutlich das dies einmal ein belebter Ort war. Die Fotos von den Bestandsgebäuden und des Außenraumes dienen dafür, dass man diesen Zustand besser versteht. Der Bahnhofsquartier kann, Dank den Bestandsgebäuden, als eine Synthese der geschichtlichen Entwicklung der Stadt Prijedor gesehen werden.

Wie schon erwähnt, ist das Gebiet mit der Bahn und Strasse auf zwei Bereichen geteilt (Prijedor 1 und Prijedor 2). Die Fotodokumentation fängt mit dem Rundgang des Prijedor 1-Gebietes. Das ist der Bereich, der mehr entwickelt ist und mehrere Nutzungen hat. Es umfasst den Bus- und Zugbahnhof, den öffentlichen Park, eine Tankstelle und Wohngebäuden.

Mit der Überquerung der Bahn und der Strasse, erreicht man das Prijedor 2-Gebiet. Dieser Teil hat viele Leerstenden, die früher als Lagerhäuser für die Holzfirmen dienten. Die große Fläche ist umzaunt und man kann nicht ins Innere gehen. Zur strsse 29. Novembra hin, befinden sich zweigeschossige Einfamilienhäuser.



Abb. 42 Lage der Barrieren



1

Abb. 43 Zufahrt der Busse



2

Abb. 44 Bus-Haltestelle



3

Abb. 45 Der Busbahnhof



4

Abb. 46 Busbahnhof-Zugang



5

Abb. 47 Die "Hütten" und alte Hausverwaltung



6

Abb. 48 Das Gebäude aus der K.-u.-k. Monarchie



7

Abb. 49 Der Privatgarten



8

Abb. 50 Der Bereich neben der Magistralstrasse 15



9

*Abb. 51 Die Strasse Petra Petrovica Njegosa und die nach dem Krieg
1992 entstandenen Gebäuden*



10

Abb. 52 Das Wohngebäude der damaligen kommunistischen Jugoslawien



11

Abb. 53 Die Wohngebäuden der Nachkriegszeit



12

Abb. 54 Das Bahnhofsgebäude



13

Abb. 55 Der Trampelpfad über den Schienen



14

Abb. 56 Der "verbotene Zugang"



15

Abb. 57 Ein Blick auf die Hausverwaltung



16

Abb. 58 Die Leerstände



17

Abb. 59 Die Magistralstrasse 4 und die Leerstände



18

Abb. 60 Das umzaunte Privatgebiet mit den Leerständen



19

Abb. 61 Die Einfamilienhäuser neben der Strasse 29. novembra



20

Abb. 62 Die Unterführung (Magistralstrasse 15)



Fazit

-wichtiger geschichtlicher Hintergrund von Bahnhofsgebäuden

-Entstehung von ungeplanten Gebäudestrukturen in der Nachkriegszeit

-aufgrund mangelnder Pflege der Gebäuden und vielen Leerstände, ist das Planungsgebiet unattraktiv

- der Busbahnhof wird hauptsächlich von Schülern und von Arbeitern benutzt, der Zugbahnhof von Pensionisten, im Sommer auch von Touristen

-Die Mitarbeiter des Busbahnhofs beschweren sich über den beengten Platz für die Zufahrt der Busse

- viele Autos und unkontrolliertes Parken

- wenig Möglichkeiten um auf dem Gebiet zu verweilen

- die Wohngebäuden haben keinen Grünraum



ENTWURF








Die aus den Analysen resultierenden Schlussfolgerungen zeigen, dass es notwendig ist, auf die Gegebenheiten des Ortes zu reagieren. Es wurden Entwurfsstrategien entwickelt, die auf der vorliegenden Analyse beruhen und auf die Problematik des Ortes Bezug nehmen.

Das städtebauliche Konzept nimmt Bezug auf die bestehenden und umgebenden Bastrukturen. Es ist wichtig, auf bestimmte strukturelle Elemente zu achten, die einen wichtigen historischen Hintergrund mit sich bringen und die Entwicklung dieses Teils der Stadt beeinflusst haben, und damit dem Ort seine Identität verliehen haben. Neue Funktionen und der Schwerpunkt auf den öffentlichen Raum rücken diese Objekte wieder in den Vordergrund. Die neuen Bastrukturen werden durch die unterschiedlichen Nutzungen den Ort beleben und den Nutzern die Möglichkeit zum Verweilen geben.

Die Flächen, die für den Verkehr und für das Parken dienen, sind in dem Entwurf für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen. Mittig, über den Schienen und der Hauptstrasse, ist eine Fußgänger- und Fahrradbrücke geplant. Somit werden beide Teile des Gebietes miteinander verbunden und somit ist die "Barriere" für die Bewohner leichter überquerbar.

Entwurfsschritte

1. NEUE VERBINDUNGEN HERSTELLEN -Achsen übernehmen

-  Barriere
-  Verkehr reduzieren
-  mögliche Verbindungsachsen für Fußgänger
-  bestehende Fußgängerzone
-  mögliche Fußgängerzonen

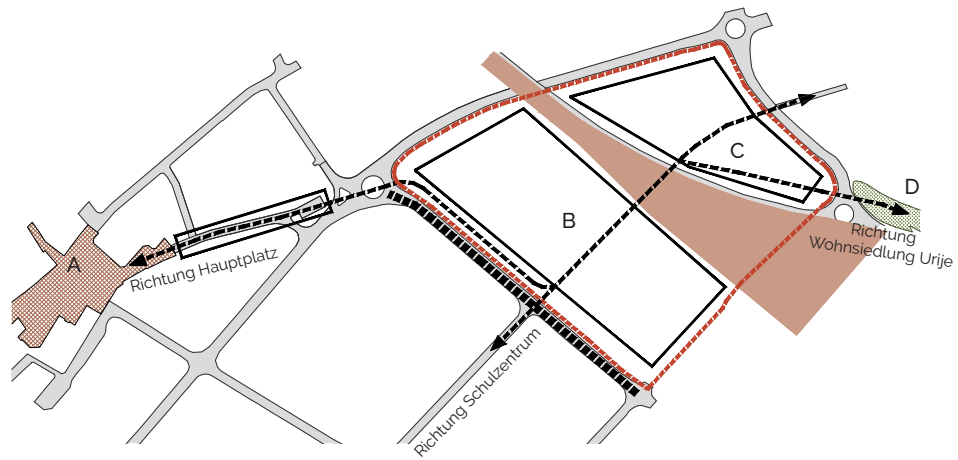
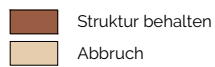


Abb. 63 Die neuen "Verbindungsachsen"

2. WICHTIGE STRUKTURELEMENTEN BEHALTEN -Identität des Ortes aufbewahren



Ziel dieses Schrittes ist Bauwerken, die historisch geprägt sind, zu behalten, bsw. umstrukturieren und in Vordergrund bringen. Dadurch sollte das nach dem Krieg geschwächte Identität des Ortes und die vorherrschende Atmosphäre wiedererleben. Bauwerken, wie die vielen kleinen Nebengebäuden und Hütten, die ungeplant entstanden sind, werden abgerissen, um Platz für neue Strukturelemente zu schaffen, die den Ort verdichten werden.



Abb. 64 Wichtige Strukturelemente

3. PROGRAMM

- öffentlicher Platz
- Transit Hub
- Kultur
- Wohnen
- Dienstleistung/Büro
- Freizeit
- Grünraum

Ein besonderer Schwerpunkt der Transformation liegt auf der Umgestaltung der Aussenareale in öffentliche Begegnungszonen. Die bestehenden Funktionen (Bus- und Zugbahnhof und Wohnen) werden behalten. Mit neuen Funktionen, wie Freizeit, Dienstleistung und Kultur wird das Gebiet wiederbelebt. Es sollen Räume entstehen die den Nutzer die Möglichkeit geben sich dort aufzuhalten.

Viele Nutzungen in den Gebäuden werden zum Aussenraum geöffnet. Der Aussenraum wird Möglichkeiten zur unterschiedlichen Aktivitäten anbieten. Er sollte die Verbindung zwischen den Nutzungen sein. Dadurch werden öffentliche und halböffentliche Plätze geschaffen die auch das Grüne beinhalten werden.

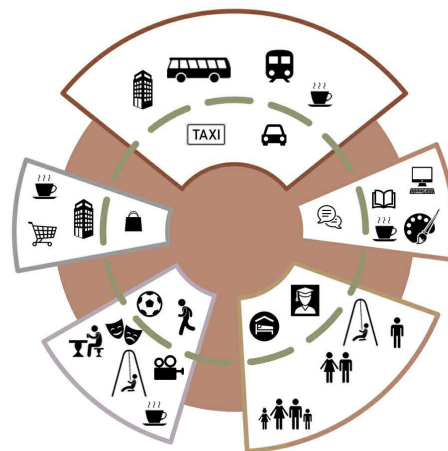







Abb. 65 Das neue Programm

4. AUFTEILUNG DER NUTZUNGEN

-  öffentlicher Platz
-  Transit Hub
-  Kultur
-  Wohnen
-  Kommerzielle Nutzungen
-  Freizeitz

Die Aufteilung der Nutzungen folgt von der Idee, dass sich die Funktionen gleichmäßig auf beiden Seiten des Gebietes verteilen. Somit wird eine Kommunikation und Bewegung in dem Gebiet geschaffen. Der Busbahnhof wird gegenüber des Zugbahnhofes sein

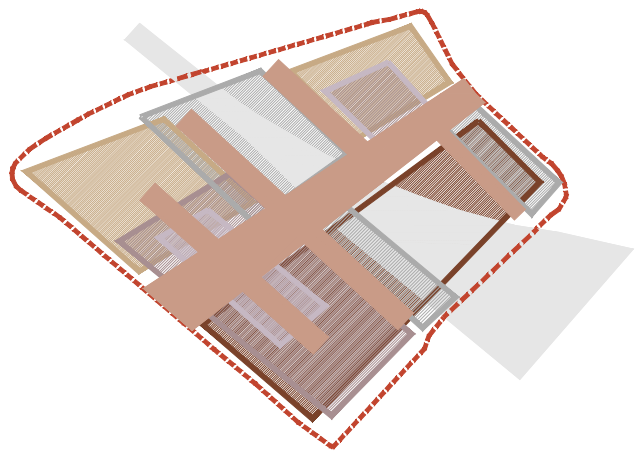


Abb. 66 Aufteilung der Nutzungen

5. NEUE BAUSTRUKTUREN

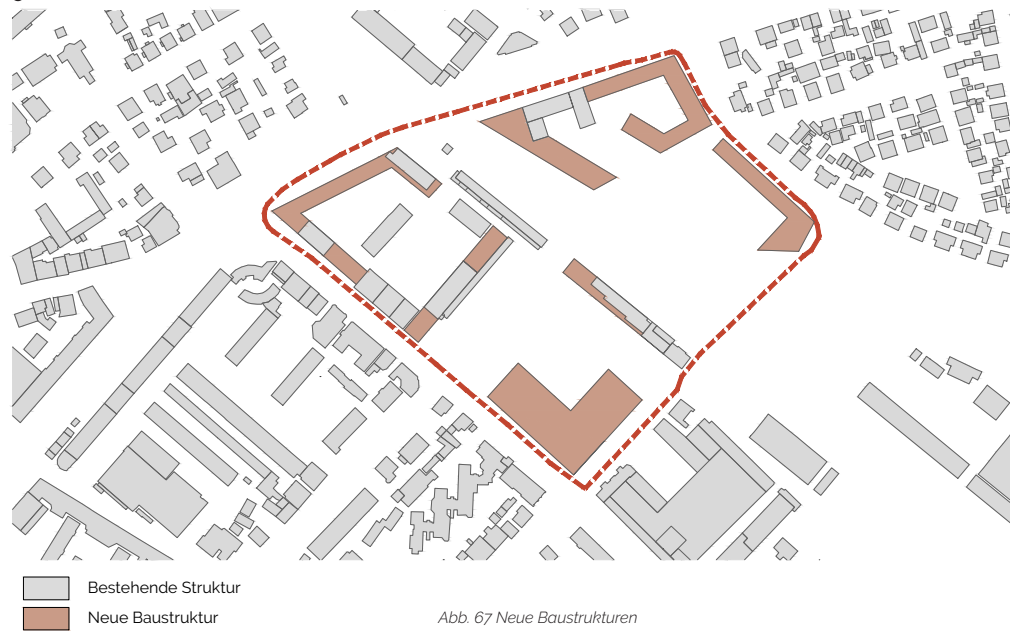


Abb. 67 Neue Baustrukturen

6. GRÜNRAUM

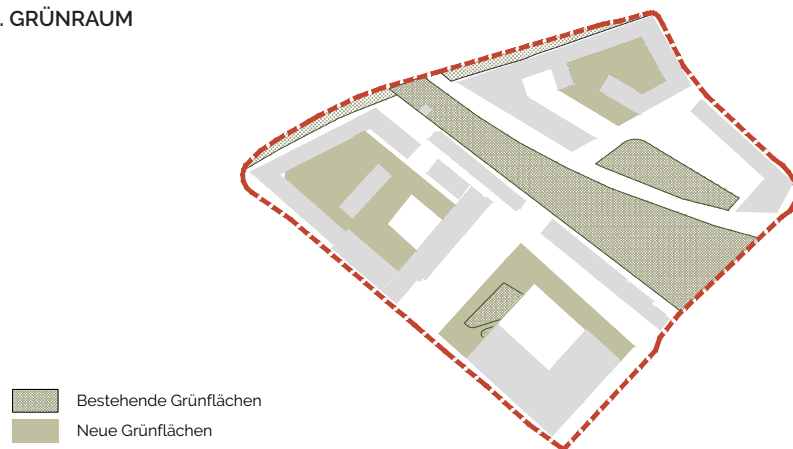
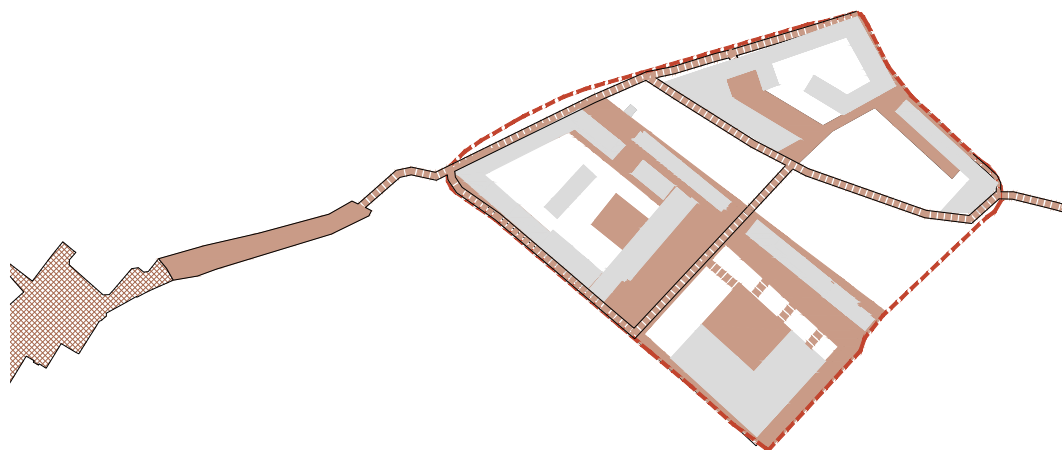


Abb. 68 Neue Grünräume

7. FUßGÄNGERWEGE






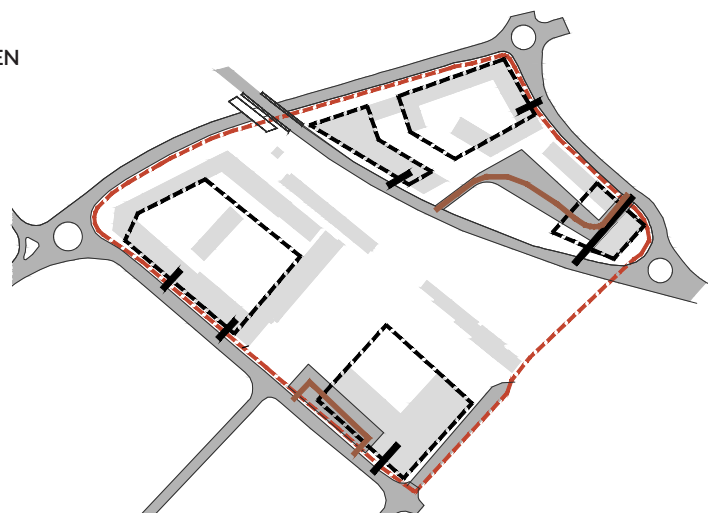
-  Bestehende Fußgängerzone
-  Neue Fußgängerzone
-  Neue Fußgängerwege

Abb. 69 Neue Fußwege

8. BUSWEGE UND TIEFGARAGEN



-  Tiefgaragen
-  Zufahrt TG
-  Busswege

Abb. 70 Parkanlagen

Funktionen

Die bereits bestehenden Funktionen auf dem Planungsgebiet sind Bahnhof und Wohnen. Die Analyse des Ortes lässt die Schlußfolgerung entstehen, dass Nutzungen, wie Kultur und Freizeit fehlen. Dadurch, dass sich das Planungsgebiet im Stadtzentrum befindet, und durch die Nähe zum Hauptplatz und zum Schulzentrum, eignen sich folgende Nutzungen sehr gut für das Planungsgebiet:

1 Der Zug-Bahnhof

Die Nutzung des Zug-Bahnhofs wird aus dem alten Gebäude (Nr.3) in das neue, dreigeschossige, gleich daneben liegende, Gebäude, verlegt. Somit bekommt der Bahnhof mehr Platz und wird mittig auf dem Planungsgebiet positioniert. Das Erdgeschoss beherbergt eine Infostelle, einen Warteraum, WC's und einen Gepäckraum. In den oberen Geschossen sind Büros für die Arbeiter der Zuggesellschaft untergebracht.

2 Der Bus-Bahnhof

Die Nutzung des Bus-Bahnhofs wird aus dem Gebäude (Nr. 6) in das neue, gegenüber des Zugbahnhofs gelegene Gebäude, verlegt. Der Grund dafür ist die bessere Lage, da die Busse direkt von den Hauptstrassen den Bahnhof erreichen und nicht in die Stadt reinfahren müssen. Somit wird das Innere der Stadt teilweise entlastet und die langen Wartezeiten auf die Busse, wegen der Staus, vermieden. Mit der neuen Positionierung, entsteht eine gegenseitige Beziehung (Blickbeziehung) zwischen dem Bus- und dem Zugbahnhof.

Im Erdgeschoss sind eine Infostelle, ein Warteraum, WC's und ein Gepäckraum positioniert. In den oberen Geschossen befinden sich Büros.

Das Erdgeschoss bietet Parkplätze für die Besucher und eine Zufahrt zur Tiefgarage.

3 Das neue "Bergbau- und Eisenbahnmuseum"

Das aller erste Gebäude, welches auf dem Planungsgebiet entstanden ist (denkmalgeschützt), wird zum Museum umgebaut. Darin wird die gesamte Geschichte der Entstehung der Eisenbahn und des Bergbaus dargestellt. Mit der neuen Nutzung nimmt es Bezug auf das neue Gebäude der Kultur (Nr.4).

4 "Kultur und Freizeit unter einem Dach"

Das Gebäude beherbergt kulturelle Nutzungen wie: eine Mehrzweckhalle, ein Restaurant, eine Ausstellungshalle, einen Musikraum, ein Theater/Cinema und Freizeitnutzungen, wie: Bowling, Jumpshalle, Badminton und Kinderspielfläche. Im Erdgeschoss beinhaltet die Parkfläche, die Zufahrt zur Tiefgarage, eine überdachte Bushaltestelle, einen Warteraum/Lernraum für die Schüler und Studenten und ein Minifußball- und Basketballfeld. Das Gebäude öffnet sich zum Park und zum Platz hin.

5 Die neue Bibliothek

Das ehemalige Verwaltungshaus wird mit der Nutzung der Bibliothek belegt. Dadurch, dass die, dahinter gelegenen, kleine Hütten entfernt wurden, wird das Gebäude sichtbar und tritt in den Vordergrund. Es nimmt Bezug auf die Nachbargebäude und die gegenüber liegenden Hütten.

6 "Das Tor"

Dadurch, dass der Busbahnhof neu positioniert ist, wurden Möglichkeiten für neue Nutzungen, wie Büro und Freizeit (Cafe, Bar) geschaffen. Das Gebäude umfasst an der südlichen Seite mehrere Stockwerke, in denen Büros beherbergt sind. Das Erdgeschoss wird freigelegt und die alte Konstruktion, die den Bereich überdacht, dadurch sichtbar gemacht. Über dieser Konstruktion wird ein weiteres Geschoss errichtet, in dem sich Freizeitnutzungen befinden. So entsteht ein Tor für Blickbeziehungen zwischen den Gebäuden und dem öffentlichen Raum.

7 Das Hotel

Das Hotel liegt neben der Magistralstrasse und zwischen dem Bus- und dem Zugbahnhof. Somit ist es leicht zugänglich und ermöglicht den Besuchern die schnelle Erreichbarkeit der Bus- und der Zugstationen, sowie der anderen Nutzungen.

8 Büros und Dienstleistung

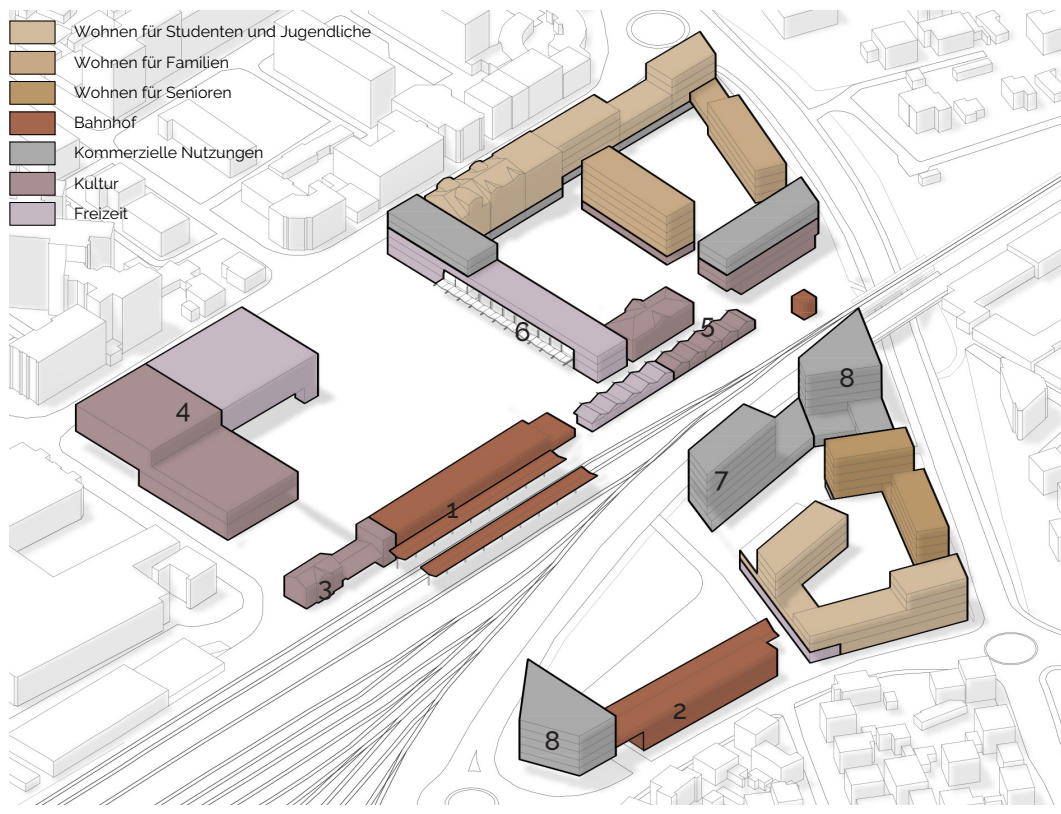


Abb.71 Nutzungen

Öffentliche Plätze und Wege

Einer der Schwerpunkte dieser Arbeit liegt auf der Umnutzung der öffentlichen Flächen. Genauso wichtig wie die Gebäude in den Städten sind, so wichtig sind auch die Flächen dazwischen. Lebhaftige und angenehme öffentliche Räume sind der Schlüssel zur Planung einer großartigen Stadt. Sie machen die Stadt, den Ort lebendig. Das ist auch das Ziel der Arbeit, dem Ort Lebendigkeit zu verleihen. In dem Entwurf werden öffentliche Plätze mit unterschiedlicher Thematik geschaffen (auf die Nutzungen bezogen) und öffentliche Wege, die die Plätze, und auch die Nutzungen miteinander verbinden. Der Weg weist auf Bewegung, der Platz auf das Verweilen hin.

Es sind folgende Plätze geplant: Platz der Kultur, Platz der Kommunikation und Platz der Geschichte.

Der Platz der Kultur gehört zum Kulturgebäude und ermöglicht dementsprechend themenspezifische Aktivitäten. Dieses Gebäude öffnet sich zum Platz und es kommt zu einer "Interaktion" zwischen dem Gebäude und dem Platz.

Der Platz der Geschichte umfasst drei Gruppen von Gebäuden: Das ehemalige Verwaltungshaus aus der K.-u.-k.-Monarchie, das Wohngebäude aus dem kommunistischen Jugoslawien und drei weitere Wohngebäude aus der Nachkriegszeit. Der Platz ermöglicht den Überblick über die Architekturgeschichte der unterschiedlichen Epochen.

Der Platz der Kommunikation befindet sich auf beiden Seiten des Planungsgebietes. Beide Plätze entstehen an den Schnittpunkten wichtiger Verbindungsachsen/Wege. Er ermöglicht das Zusammentreffen und dient als eine Freifläche für unterschiedliche Aktivitäten und Festivitäten, wie z.B. den lokalen Markttag.

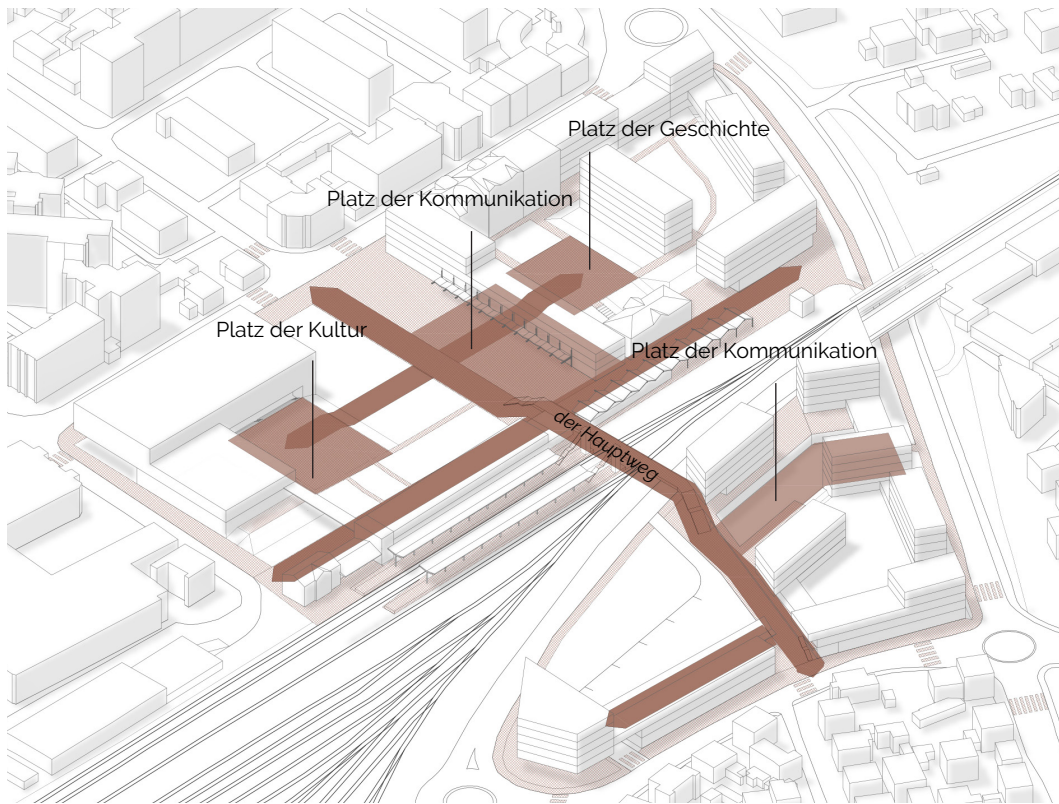


Abb.72 Öffentliche Plätze und Wege

Grünraum

Der Grünraum nimmt, wie die öffentlichen Plätze, Bezug auf die Nutzungen. Somit wird ermöglicht, dass jeder Nutzergruppe ein eigener Grünbereich zugeordnet ist. Es werden private und öffentliche Grünflächen geschaffen.

1 Der Park der Aktivitäten

Das ist der öffentliche und "zentrale" Park des Planungsgebietes, der eine große Fläche umfasst und unterschiedliche Aktivitäten ermöglicht, wie z.B. eine Kinderspielfläche, das Sitzen im Grünen, Platz für Scating, für Yoga oder für Tischtennis.

2 Der Bahnhof-Park

Dies ist auch ein öffentlicher Park der zwischen der Magistralstrasse und dem Busbahnhof liegt und der es den Besuchern ermöglicht, sich im Grünen aufzuhalten.

3 Das Grüne für die Bewohner

Dieser Grünraum ist privat und ist für die Bewohner des Planungsgebietes vorgesehen. Er ermöglicht den Bewohnern eine eigene Grünfläche zu haben, was sie vorher nicht hatten. Unter dem Grünraum gibt es eine Parkfläche. Dadurch liegt die Grünfläche auf einem höheren Niveau, beispielsweise auf dem ersten Geschoss. Damit wird der private Charakter verstärkt.

4 Das Grüne für die Besucher

Diese Grünfläche befindet sich zwischen dem Hotel und dem Büro und dient somit den Besuchern und Arbeitern. Dadurch dass sich dieses Grün auf dem ersten Geschoss befindet (im Erdgeschoss ist die Garage), haben die Besucher einen spannenden Ausblick auf den gegenüber liegenden Bereich.

GRÜNRAUM

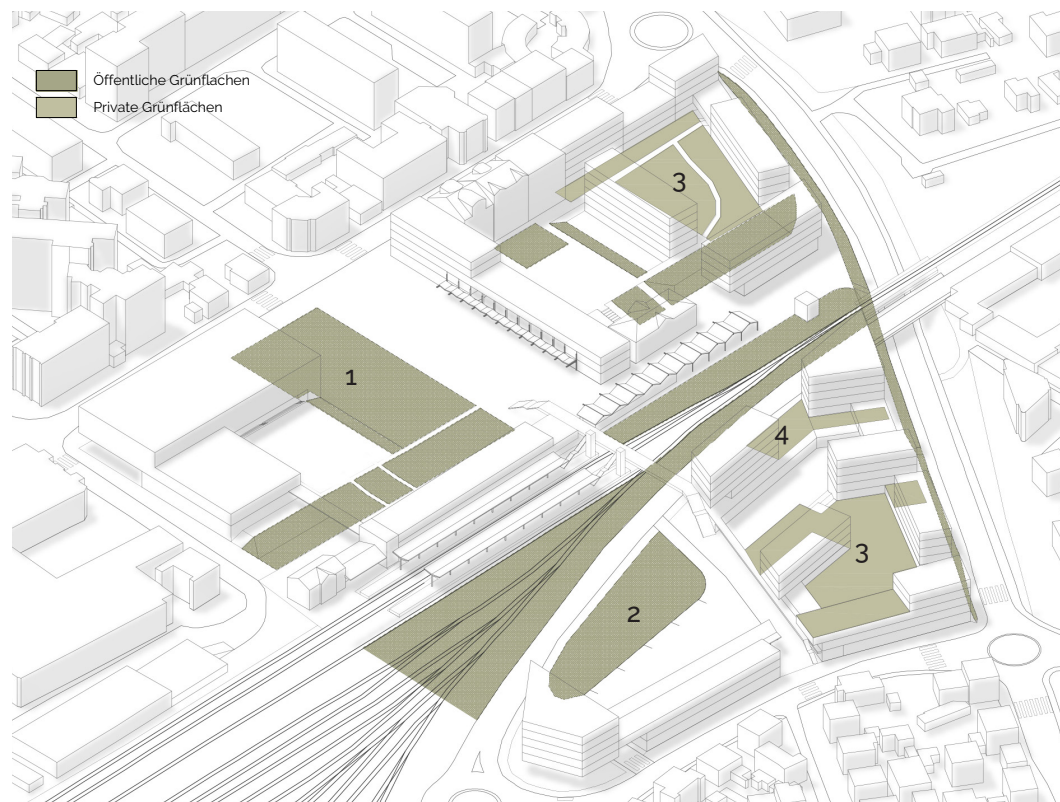
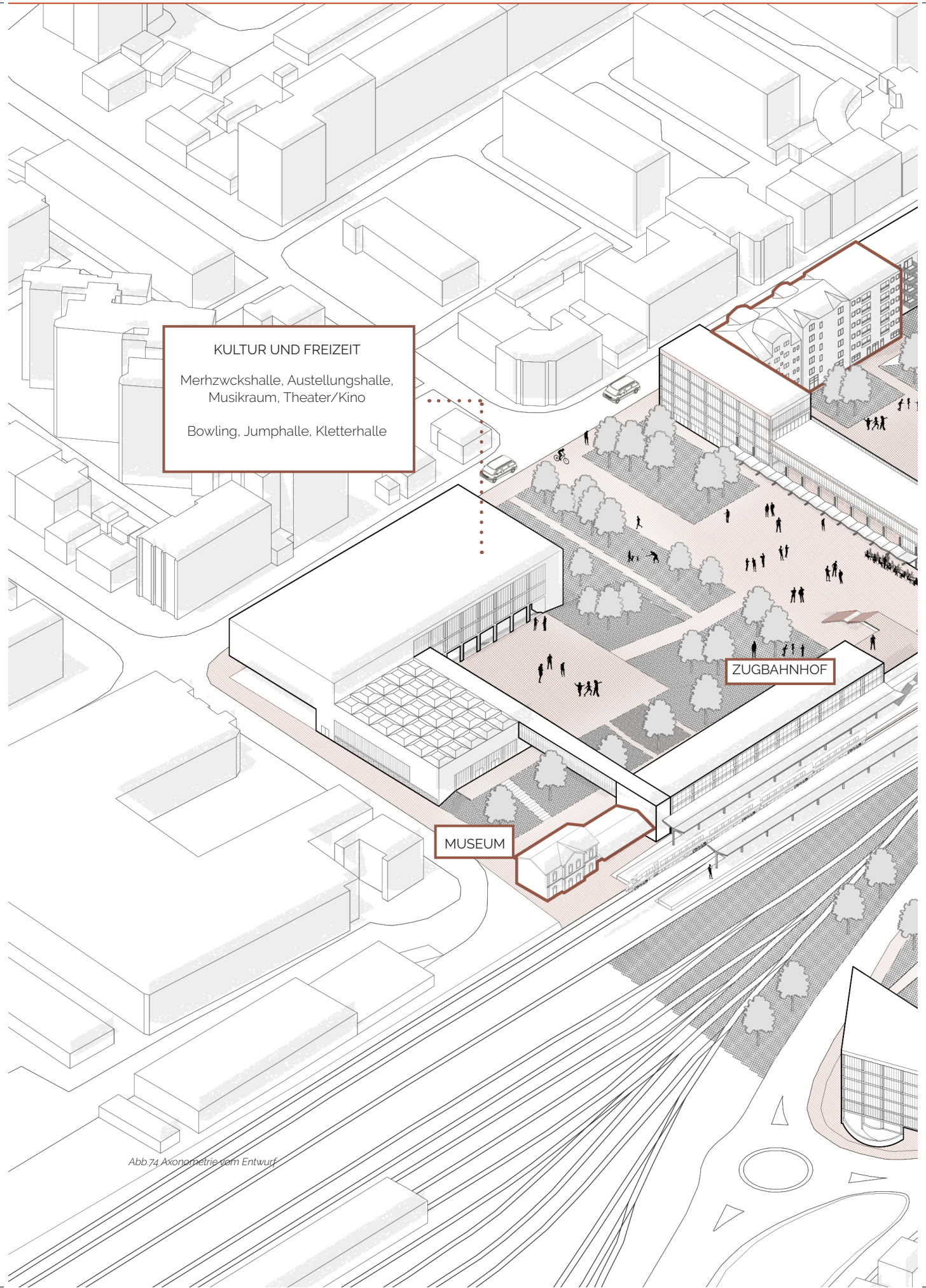


Abb.73 Nutzungen



KULTUR UND FREIZEIT
Merzwerkshalle, Ausstellungshalle,
Musikraum, Theater/Kino
Bowling, Jumphalle, Kletterhalle

ZUGBAHNHOF

MUSEUM

Abb.74 Axonometrie vom Entwurf

WOHNEN

Insgesamt: 127 W
Davon:
33 Dreizimmer-Wohnungen
76 Zweizimmer-Wohnungen
18 Vierzimmer-Wohnungen

BIBLIOTHEK

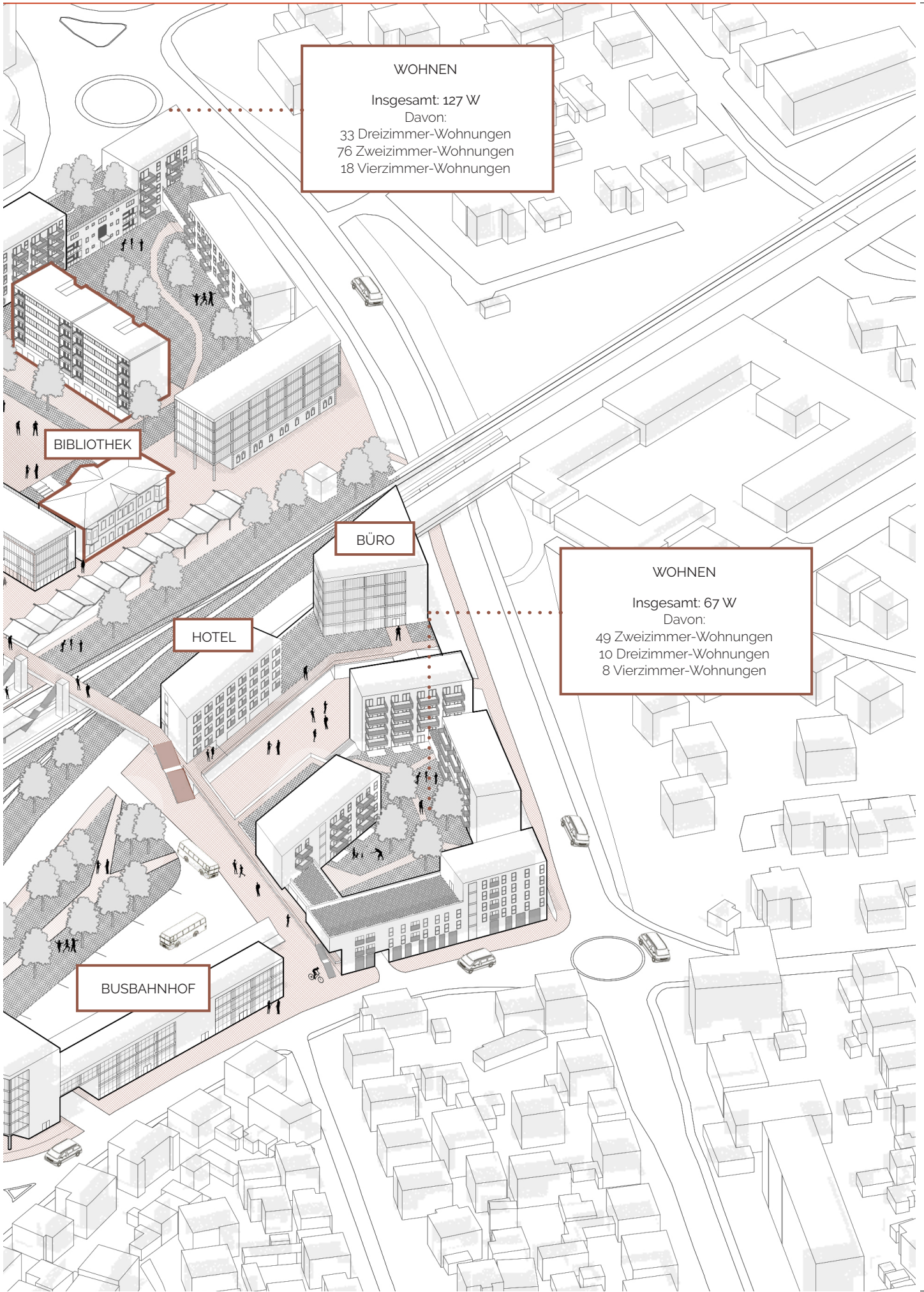
BÜRO

HOTEL

WOHNEN

Insgesamt: 67 W
Davon:
49 Zweizimmer-Wohnungen
10 Dreizimmer-Wohnungen
8 Vierzimmer-Wohnungen

BUSBAHNHOF





PLÄNE



Abb.75 Strukturplan





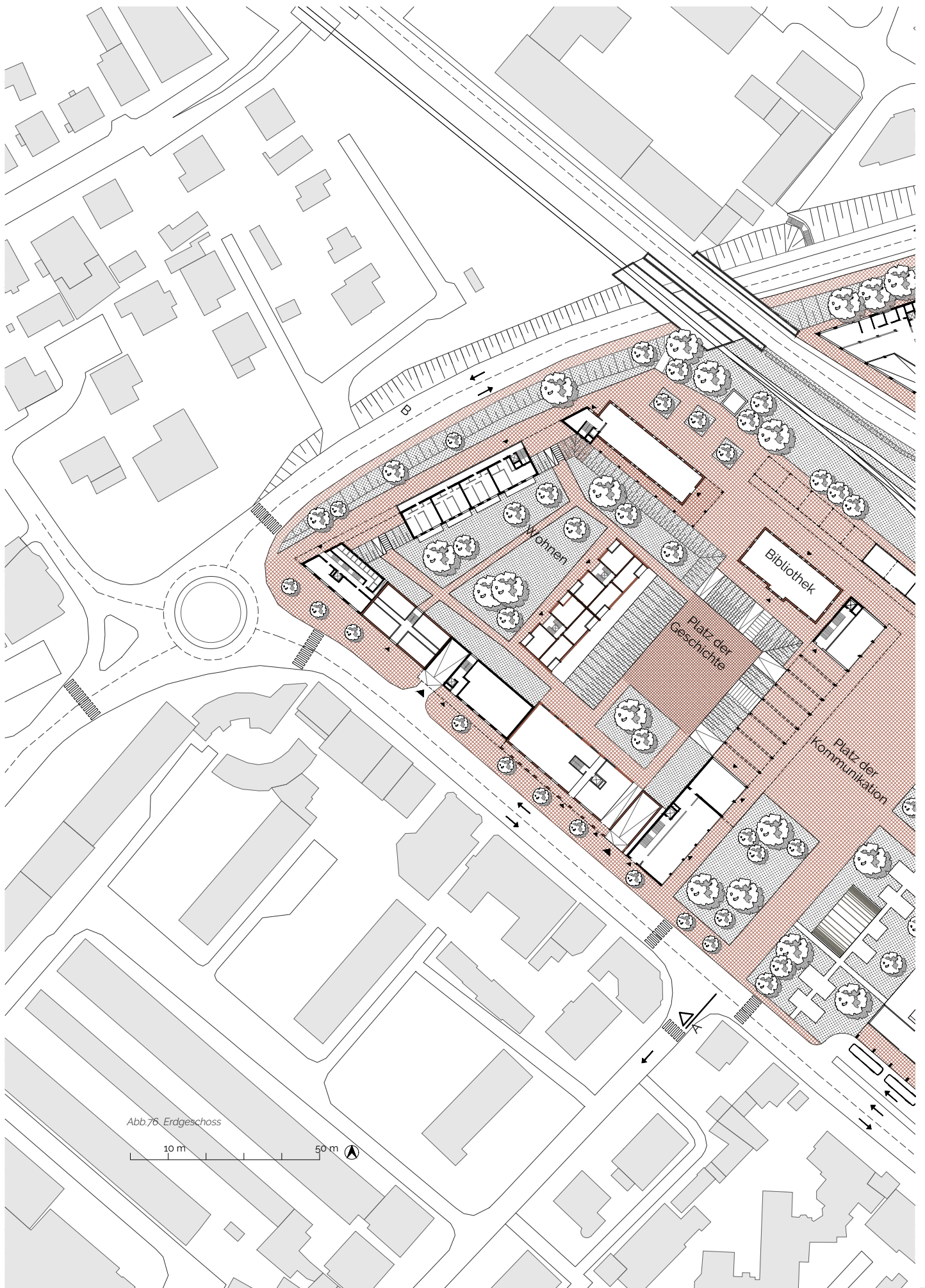
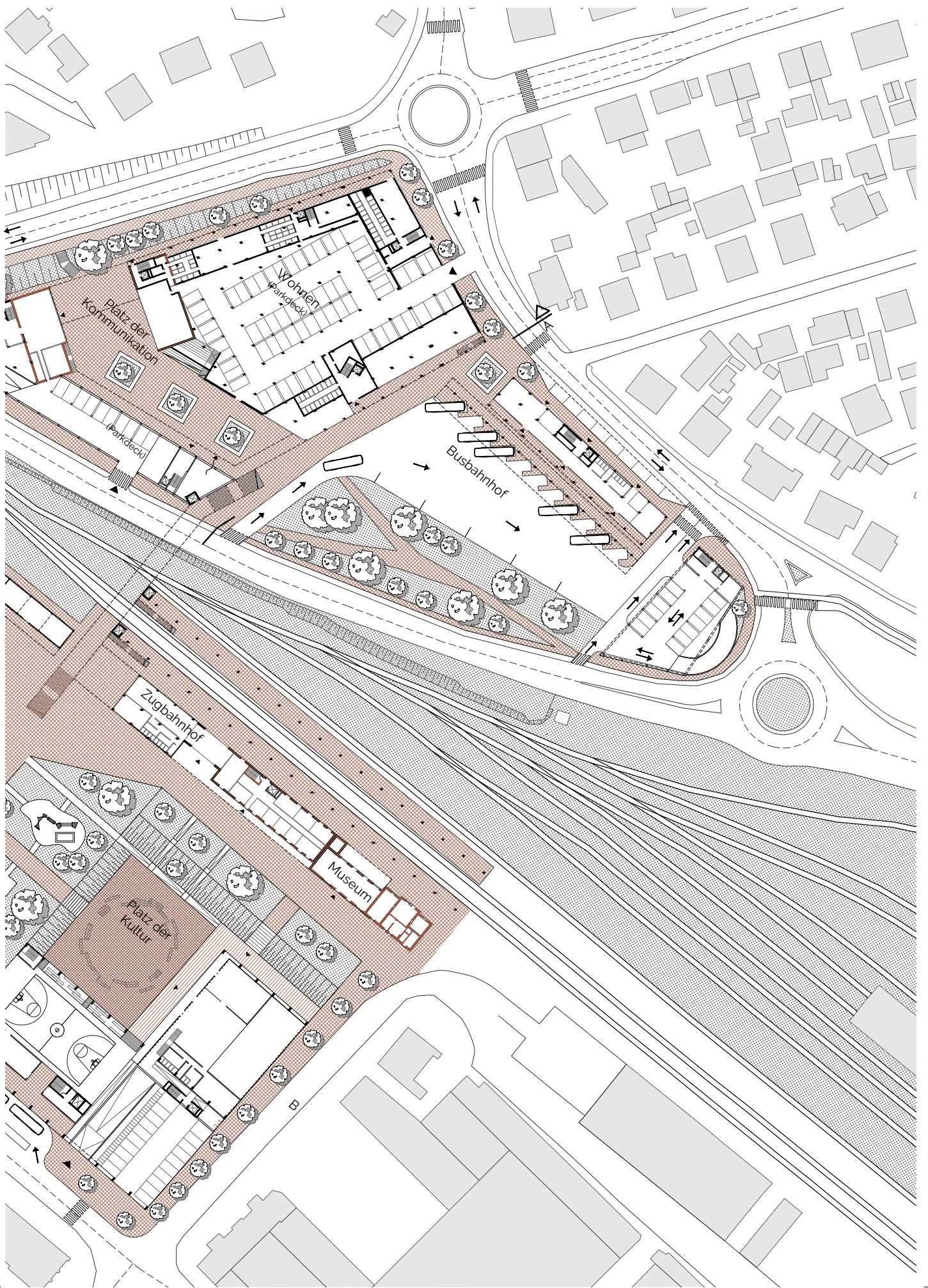


Abb.76. Erdgeschoss

10 m 50 m



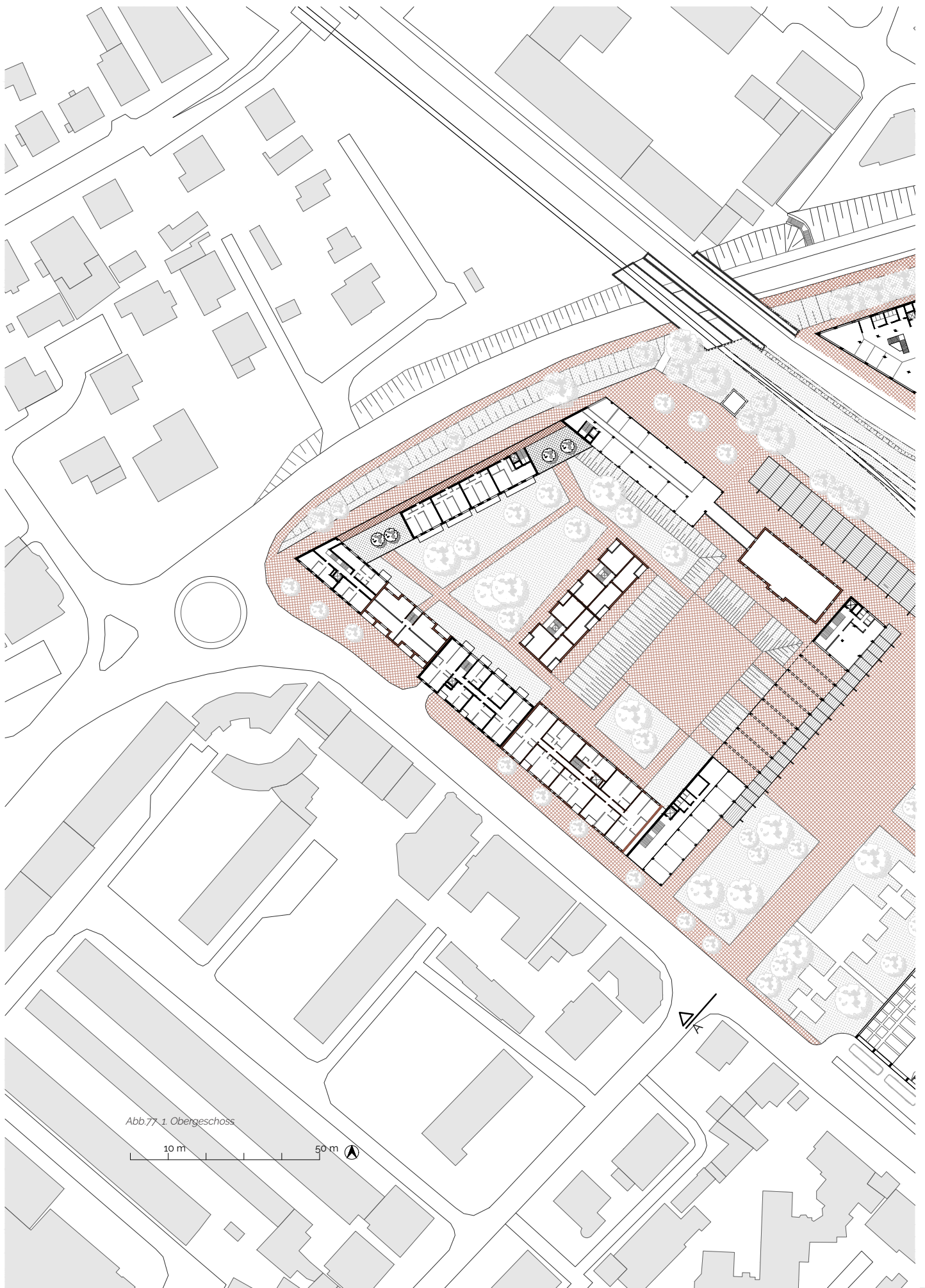
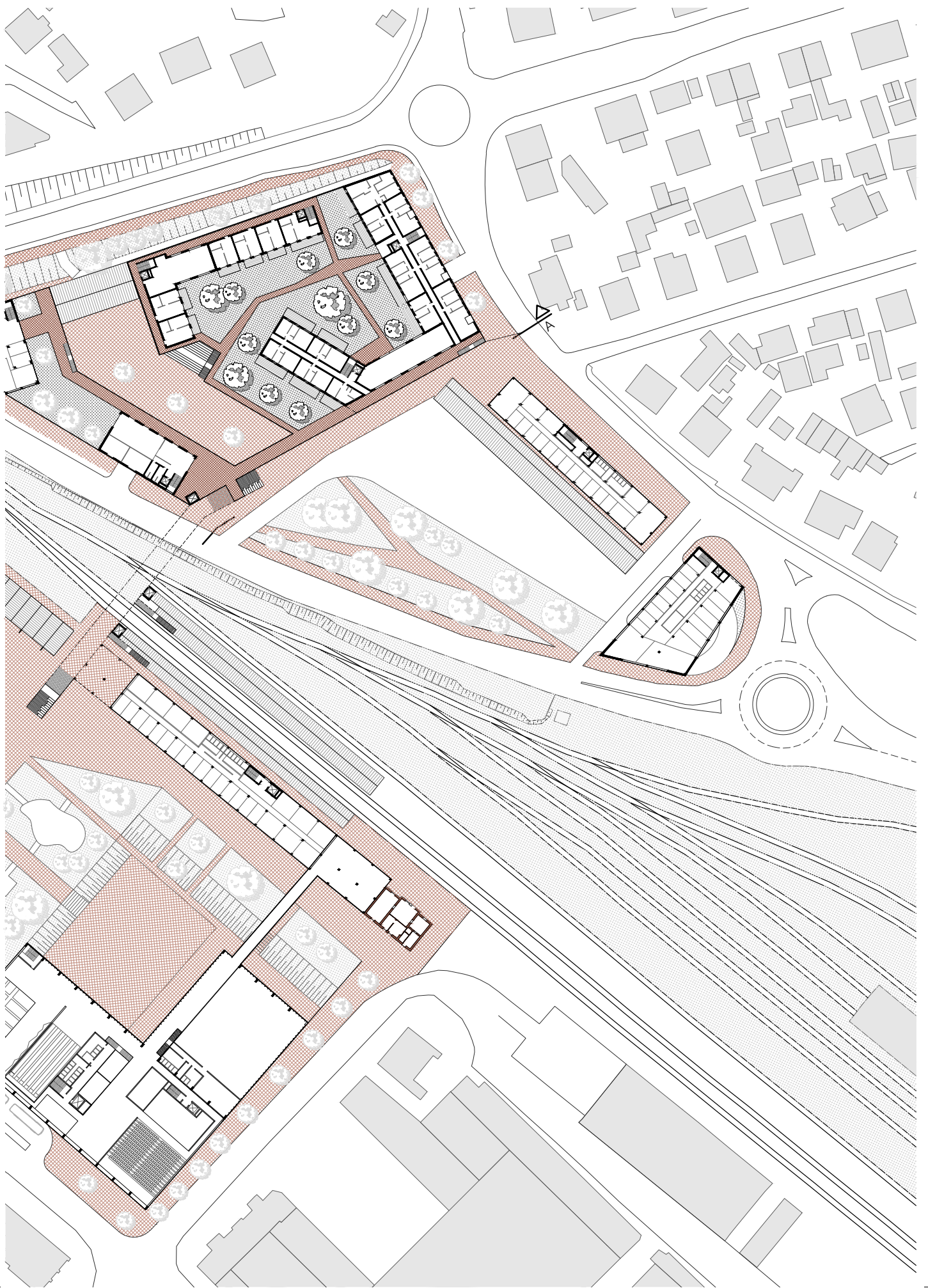


Abb.77.1. Obergeschoss

10 m 50 m



Platz der Kommunikation

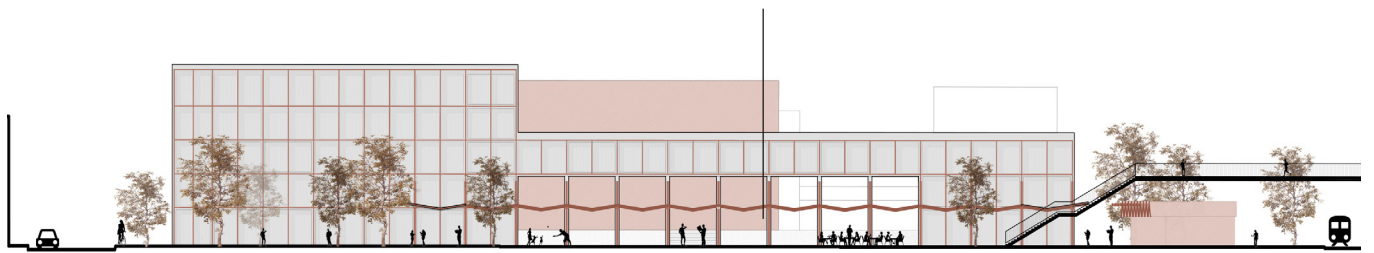


Abb.78 Schnitt A-A

10 m

der neue Weg

Platz der Kommunikation

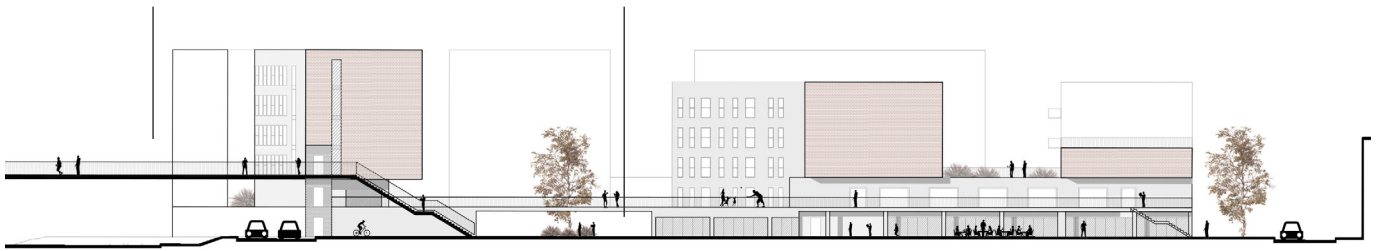
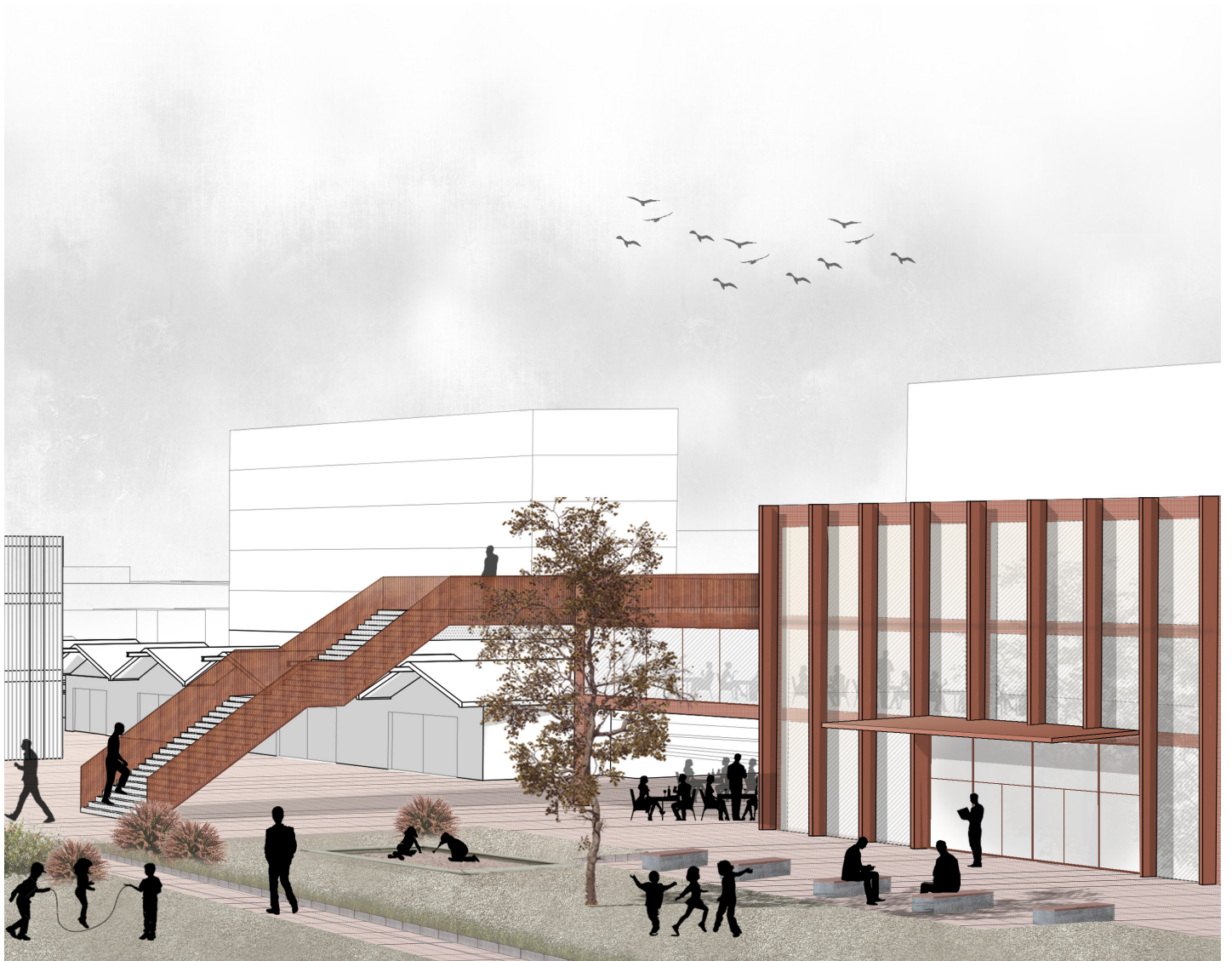




Abb.79 Schaubild







Literaturverzeichnis

SELBSTSTÄNDIGEPUBLIKATION

Hmazic, Dario: Prijedor Ljubija Kozarac. Kratak pregled historijsko-drustvenog razvoja grada i općine Prijedor u XX stoljeću do 1992. godine, Rijeka 2005

Ibelings, Hans: Restart. Arhitektura u Bosni i Hercegovini 1995-2010, Sarajevo 2010

o.A.: Prijedor urbanistički plan, Ljubljana 1985

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

INTERNETQUELLEN:

Elmar Oberegger: Jugoslawische Eisenbahnen, 2007, <http://www.oberegger2.org/enzyklopaedie/you.htm>, 20.04.2019

Krckovski, Vladimir: Istorija. Devedeset godina industrijske proizvodnje željeznih ruda u rudnicima željezne rude Ljubija, o.J., <https://rzljubija.com/Istorija.pdf>, 11.05.2019

o.A.: Historija, <https://www.zfbh.ba/o-nama/historija/>, 20.04.2019

o.A.: Integralna strategija razvoja grada Prijedora za period od 2014-2024. godine, 2013, https://www.prijedorgrad.org/files/sadržaj/S7796_S4217_Integralna%20strategija%20razvoja%20grada%20Prijedora%202014-2024%20.pdf, 02.05.2019

o.A.: Izvjestaj o poslovanju ZRS, <https://www.zrs-rs.com/kompanija/izvjestaji>, 13.05.2019

o.A.: Kultura-uvod, <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/kultura-uvod.html>, 02.05.2019

o.A.: Licna karta grada, <https://www.prijedorgrad.org/sr-EU/prijedor-licna-karta.html>, 02.05.2019

o.A.: Novi Red vožnje za 2018/2019. godinu stupa na snagu u ponoć 08/09.12.2018. godine, <https://www.zfbh.ba/novi-red-voznje-za-2018-2019-godinu-stupa-na-snagu-u-ponoc-08-09-12-2018-godine/>, 20.04.2019

o.A.: O nama, <https://www.bkc-prijedor.ba/o-nama/>, 02.05.2019

o.A.: Prijedor. Ulica Vuka Karadzica gotovo u potpunosti rekonstruisana-video, 2017, <http://www.prijordanas.com/?p=79129>, 19.05.2019

o.A.: Privreda-osnovni pokazatelji, <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/privreda-osnovno.html>, 02.05.2019

o.A.: Sta vrijedi titula kad zgrada Željezničke sekcije propada, 2014, <http://www.mojprijedor.com/sta-vrijedi-titula-kad-zgrada-zeljeznicke-sekcije-propada-see-more-at-httpwww-avaz-baclanak146218sta-vrijedi-titula-kad-zgrada-zeljeznicke-sekcije-propadasthash-skiot6wg-dpuf/>, 13.05.2019

o.A.: Turizam, <https://www.prijedorgrad.org/sr-EU/turizam.html>, 02.05.2019

o.A.: U Prijedoru znatno povećan broj automobila-video, 2017, <http://www.prijordanas.com/?p=85591>, 13.05.2019

Abbildungsverzeichnis

Alle hier nicht angeführten Bilder, Grafiken, Pläne wurden von der Autorin selbst angefertigt.

- S.29 Abb. 9 Alte Postkarte mit dem Bahnhofsgebäude in Prijedor:
basierend auf: <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/prijedor-istorija.html>, 20.04.2019
- S.33 Abb. 11 Lage der gebauten Mienen: Hamzic, Dario: Prijedor ljubija Kozarac, Rijeka 2005
- S.45 Abb.20 Rekonstruktion der Strasse Vuk Karadzic
basierend auf: <http://zigpd.com/portfolio/rekonstrukcija-ulice-vuka-karadzica-u-prijedoru-sekcija-1-sekcija-2-i-sekcija-3-fazna-izgradnja/>, 19.05.2019
- S. 58-59 Abb.25: Dragan Stojnic, 18.02.2020
- S. 62 Abb. 30 Alte Postkarte mit dem Bahnhofsgebäude in Prijedor:
basierend auf: <https://www.prijedorgrad.org/sr-BA/prijedor-istorija.html>, 20.04.2019
- S.63 Abb.31 Die Hausverwaltung der damaligen Eisenbahn: Beslagic, Amel, 24.2.2020
- S.79 Abb. 48 Das Gebäude aus der K.-u.-k.Monarchie: Beslagic, Amel, 24.2.2020

Danksagung

Zunächst möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mich während der Anfertigung dieser Arbeit unterstützt und motiviert haben.

Ganz besonders gilt dieses Dank meinen Eltern, Mirsad und Suada, die mir dieses Studium ermöglicht haben, und mich mein ganzes Leben lang bei allem unterstützt haben. Vielen Dank für meine Familie die immer für mich da war.

Auch bedanken möchte ich mich bei meinen Freunden und Studienkollegen, die mir während meines-Studiums zur Seite standen und mit denen ich eine tolle Zeit in Graz verbrachte.

Danken möchte ich mich auch an die GSarchitects, die mir, beim Verfassen dieser Arbeit, Rat und Tat zur Seite standen.

Zu allerletzt will ich mich bei Frau Arch. Univ.-Prof. Aglaée Degros für ihre Betreuung und Unterstützung bedanken.



