

EX 231.935 Grundlagen der Verkehrsplanung, SS 2013

Die Geschichte der Städte Belgrad, Ljubljana, Zagreb und Jugoslawiens im 20. & 21. Jahrhundert

Betreuer: Prof. Dr. Mag. Günter Emberger, DI Tadej Brezina

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum Ende des 1. Weltkriegs (1918) - Geschichte Sloweniens, Kroatiens, Serbiens	5
2.1	Geschichte Ljubljanas, Zagrebs und Belgrads.....	7
2.2	Verkehrs- und Infrastrukturpolitik	12
3	Zwischenkriegszeit / „Erstes Jugoslawien“ (1918 – 1941).....	15
4	Jugoslawien während des 2. Weltkriegs (1941 – 1945)	18
5	„Zweites Jugoslawien“ unter Tito (1945 – 1980)	20
5.1	Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien	20
5.2	Wachstum der Städte	21
5.3	Titoistische Verkehrs- und Infrastrukturpolitik.....	27
6	Zerfall Jugoslawiens (ab 1991)	31
6.1	Jugoslawienkriege (1991-1999)	31
6.2	Folgen der Jugoslawienkriege für die Stadtentwicklung.....	34
6.3	Auswirkungen der Jugoslawienkriege auf die Infrastruktur.....	34
7	Slowenien, Kroatien, Serbien 2013	36
7.1	Aktuelle Situation der drei Republiken	36
7.1.1	Slowenien.....	36
7.1.2	Kroatien	36
7.1.3	Serbien	38
7.1.4	Der Westbalkan im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik	41
8	Aktuelle Situation der Städte Ljubljana, Zagreb und Belgrad	45
8.1.1	Gemeinsamkeiten	45
8.1.2	„Besonderheiten“	47
9	Fazit.....	54
10	Literaturverzeichnis.....	56
11	Abbildungsverzeichnis.....	59
12	Tabellenverzeichnis	60

Tab. 1 Länderübersicht

	SLOWENIEN	KROATIEN	SERBIEN
Fläche (in km ²)	20.273	56.542	88.400 (mit Kosovo) 77.484 (ohne Kosovo)
Einwohner (2012, in Mio, gerundet)	2,06	4,5	7,2
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)	99	79	92
BIP pro Kopf Index YU =100 1952-1988 (Durchschnitt)	190	121	80
in Kaufkraftstandards Index EU-27 = 100 (Ö = 129) 2011	84	61	35
	LJUBLJANA	ZAGREB	BELGRAD
Fläche (in km ²)	275	641	3.223
Einwohner (gerundet) Ende 19. Jh	26.000 (1881)	29.000 (1881)	25.000 (1878)
1910	35.000	80.000	90.000
1921	53.000	108.000	112.000
1960	144.000	354.000	522.000
1991	267.000	707.000	1.088.000
2012	280.600	780.000	1.281.000 (Agglomeration 1.760.000)
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²) 2012	1.018	1.232	3.036

Quellen: <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/europa/70546/bip-pro-kopf> (10.4.2013)

COMPRESS (2013 a)

CASTELLAN (1991), 446

FISCHER WELTALMANACH 1960, 1995, 2012

MAYERS LEXIKON (1921), Laibach/Ljubljana, Agram/Zagreb, Belgrad

SUNDHAUSSEN (2007), 495

1 Einleitung

Die aktuelle Situation Sloweniens, Kroatiens, Serbiens und ihrer jeweiligen Hauptstadt ist geprägt von einer langen historischen Entwicklung mit mehreren Kriegen (Balkankriege, 1. und 2. Weltkrieg, Jugoslawienkriege) und den damit verbundenen geopolitischen Veränderungen. Typisch für die Geschichte des Westbalkans ist die Abfolge von politisch-administrativer und ethnischer Zersplitterung, gefolgt von Integrationsbestrebungen – einmal im monarchischen „1. Jugoslawien“ der Zwischenkriegszeit und dann – nach dem Intermezzo der ethnischen Entflechtung durch die Nationalsozialisten - dem kommunistischen Tito-Regime des „2. Jugoslawien“ nach 1945. Dieses zerfiel wiederum in den „Jugoslawienkriegen“ der 1990er. Deren Nachwirkung ist eine Staatenlandschaft, die in ihrer neuzeitlichen Geschichte noch nie so „atomisiert“¹ war wie heute.

Methodisch wird folgendermaßen verfahren: Nach der Besprechung des historischen Kontextes des jeweiligen Hauptabschnitts der jugoslawischen Geschichte für den Gesamtstaat bzw. die einzelnen Republiken wird auf zentrale Punkte der Entwicklung der Städte eingegangen. Vor diesem Hintergrund werden dann die verkehrspolitischen Leitlinien und Maßnahmen besprochen und zwar wieder zuerst auf nationalem, dann auf lokalem (Stadt-)Niveau.

¹ HATSCHIKJAN (2001),20

2 Vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum Ende des 1. Weltkriegs (1918) - Geschichte Sloweniens, Kroatiens, Serbiens

Abb. 1 Jugoslawien 1918 – 1941



Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:%C3%96sterreich-Ungarns_Ende.png, eigene Bearbeitung (10.4.2013)

Bis 1918 gehörten die im Seminar besuchten drei Westbalkanländer zu **mehreren unterschiedlichen Staaten** mit einem auffallenden Nord-Süd-Entwicklungsgefälle:

- Zu **Cisleithanien**, dem österreichischen Teil der Habsburger Doppelmonarchie (den „im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern“) gehörten das heutige **Slowenien** als Kronländer Krain und Görz samt Unterkärnten und der Untersteiermark, sowie Istrien (heute Italien) und Dalmatien (als Kronland „Küstenland“, heute **Kroatien**)
- Zu **Transleithanien**, dem ungarischen Teil der Doppelmonarchie („den Ländern der Heiligen ungarischen Stephanskrone“) gehörten das heutige **Kroatien** samt **Slawonien** und die heute serbische **Vojvodina**.

- Gemeinsam von **Österreich-Ungarn** wurden **Bosnien und Herzegowina** regiert (1878 als Ergebnis einer internationalen Gipfelkonferenz in Berlin von Österreich okkupiert, 1908 annektiert, gemeinsame Verwaltung analog zu Elsaß-Lothringen).
- **Serbien** war als Königreich selbständig (ab 1882, vorher Fürstentum Serbien, das sich erst 1867 endgültig von der osmanischen Oberhoheit befreit hatte), umfasste jedoch nicht die (zum Königreich Ungarn gehörende) Vojvodina. Auch der bis zu den Balkankriegen 1912 osmanische Kosovo kam erst kurz vor dem 1. Weltkrieg zu Serbien.

Zusätzlich kompliziert wurde die Situation durch die **ethnische, religiöse und sprachliche Zersplitterung**, die ebenfalls negative strukturelle Konsequenzen hatte. Sowohl Tabelle 2 wie die Abbildung 2 auf der nächsten Seite zeigen das für Jugoslawien, besonders für Kroatien, Bosnien-Herzegowina und Serbien typische so genannte „Leopardenmuster“.

Tab. 2 Ethnische/sprachliche/konfessionelle Zersplitterung Jugoslawiens

Ethnie	Slowenen	Kroaten	Serben	Bosnier	Monte-negriner	Makedonier	Albaner	Ungarn
Sprache	Slowenisch	Kroatisch	Serbisch	Bosnisch	Monte-negrinisch	Makedonisch	Albanisch	Ungarisch
Religion	röm.kath.	röm.kath.	serb.orth.	Sunniten	serb.orth.	serb.orth.	Sunniten	röm.kath. evang.HB
Schrift	Latein	Latein	kyrillisch	Latein	kyrillisch	kyrillisch	Latein	Latein
Verbreitung	Slowenien	Kroatien Bosnien	Serbien Bosnien Kroatien Kosovo	Bosnien Kosovo Monte-negro	Monte-negro	Makedonien	Kosovo Makedonien Montenegro	Serbien Kroatien
%-Anteil an YU-Gesamtbevölkerung (1981)¹	7	20	36	10	2	6	9	2

Quelle: CALIC (2010), 401. Eigene Bearbeitung

Abb. 2 Ethnische Zusammensetzung Jugoslawiens 1981



Quelle: <http://www.mgfa-potsdam.de/html/einsatzunterstuetzung/kosovo/literaturkartendiagramme?PHPSESSID=92bb8>, maßstabslos (10.4.2013)

2.1 Geschichte Ljubljanas, Zagrebs und Belgrads

Zwischen den drei Hauptstädten Sloweniens, Kroatiens und Serbiens gibt es eine Reihe von Gemeinsamkeiten:

- Alle drei sind alte Siedlungen an strategisch wichtigen Punkten/Kreuzungen von überregional wichtigen Verkehrs-/Handelswegen.
- Sie liegen in Flusstälern
 - Ljubljana an der vergleichsweise weniger bedeutsamen Ljubljanica
 - Zagreb an der Save, dem zentralen balkanischen Fluss

- Belgrad an der Mündung der Save in die Donau, dem größten europäischen Strom

und zeichnen sich durch den landschaftlichen Gegensatz zwischen der Niederung der Überschwemmungsebene und den Hügeln rund um die historische Altstadt aus.

- Ihre amtliche Durchschnittshöhe schwankt zwischen 120 (Zagreb), 133 (Belgrad) und 298 Metern ü.d.M (Ljubljana).
- Sie entwickelten sich um eine auf einer Anhöhe gelegenen Festung (Ljubljana, Belgrad) oder kirchliche Einrichtungen (Doppelstadt Zagreb: Stadt des Klerus (Kaptol) und Bürgerstadt (Gradec), erst 1850 vereinigt).
- Nur Ljubljana liegt relativ zentral in Bezug auf das Land, dessen Hauptstadt es ist. Weder bei Zagreb noch bei Belgrad ist das der Fall, wenn man von Zentralserbien (ohne Vojvodina und Kosovo) ausgeht, in dessen äußerstem Norden Belgrad liegt.
- Die drei Städte erfüll(t)en typische Hauptstadtfunktionen: sie sind politisches und Verwaltungszentrum, ökonomischer, religiöser und kultureller Mittelpunkt und Verkehrsknoten. Ljubljana und Zagreb allerdings nur für die Region (das Kronland), Belgrad jedoch für einen souveränen Staat.
- Alle drei Städte waren traditionell (seit dem 16., bes. seit dem 19. Jahrhundert) Zentren nationalistischer (Unabhängigkeits-)Bewegungen (gegen die zentralistische Regierung in Wien/Budapest), die sich im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert u.a. im Bau von repräsentativen Nationaltheatern, Nationalmuseen, Nationalbibliotheken, nationalen Universitäten usw. ausdrückten.²
- Alle drei Städte sind in den 1880ern wohl in den jeweiligen Ländern die bevölkerungsreichste Siedlung, international gesehen für eine Hauptstadt aber relativ klein (unter 30.000 Einwohner) wobei die königliche Residenzstadt Belgrad die

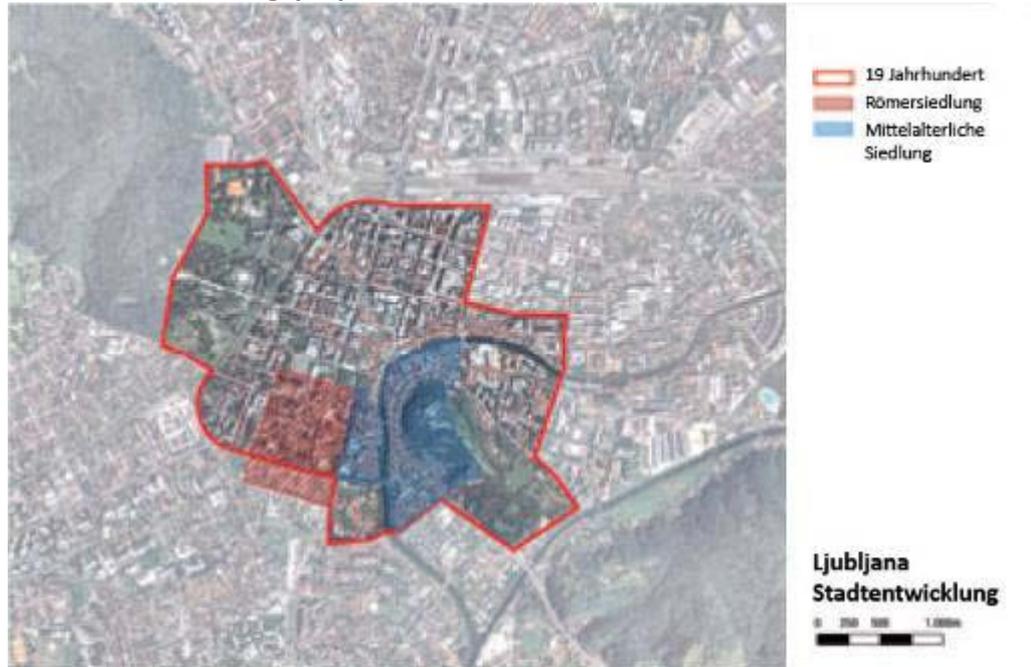
² Vgl. UHL (1995) und GRIMMER (2007), 12 f

kleinste der drei Städte ist. Als Le Corbusier sie 1910 besuchte, war er enttäuscht: wegen der langen osmanischen Herrschaft (1521-1867) über die Stadt fand er einen kleinen, mehr orientalistisch, als europäisch anmutenden Markt mit wenig repräsentativer Architektur, „eine lächerliche Hauptstadt, [...] schmutzig und desorganisiert, aber mit umwerfender Lage.“³

- Im Laufe des 20. Jahrhunderts wuchsen alle drei Städte. Wie bei allen mitteleuropäischen Städten setzte das intensive Wachstum erst nach 1918 ein und beschleunigte sich besonders nach dem 2. Weltkrieg als Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels. Darauf wird später genauer eingegangen.
 - In **Ljubljana**⁴ setzte die Modernisierung der Stadt im Vergleich der drei Hauptstädte am frühesten, um die Mitte des 19. Jahrhunderts ein. Sie ist Ergebnis der Anbindung Ljubljanas an die Südbahnverbindung zwischen Wien und Triest. Nach dem Erdbeben von 1895 musste Ljubljana neu geplant und zahlreiche Repräsentationsbauten neu errichtet werden.

³ Zit nach APOSTOLOVIC (2010), 17

⁴ Vgl. STADT WIEN (2012), "Stadt bauen - Beispiele für und aus Wien", Ljubljana, 17

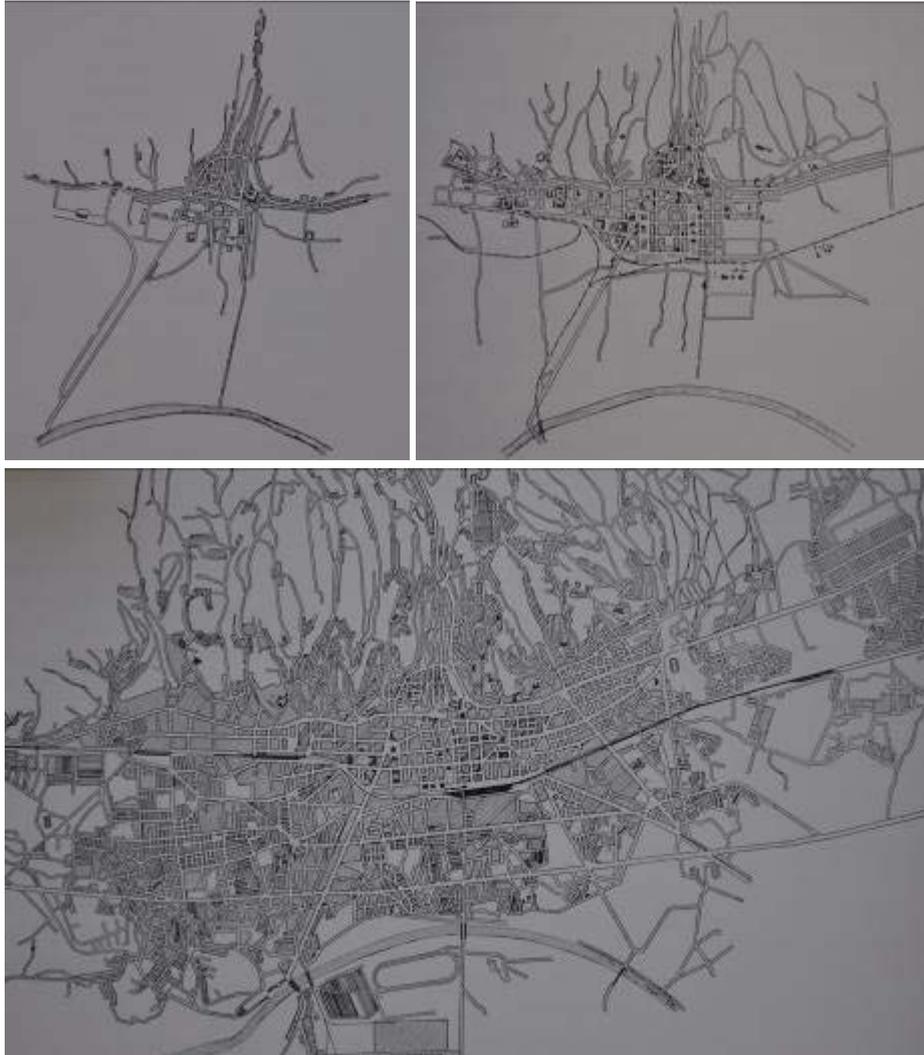
Abb. 3 Stadtentwicklung Ljubljana

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/veranstaltungen/ausstellungen/2012/stadtbauen/pdf/ljubljana1.pdf> (5.4.2013)

- In **Zagreb**⁵ begann - wie in anderen mittel- und osteuropäischen Städten - um die Wende 19./20. Jahrhundert nach der Entfernung mittelalterlicher Mauern außerhalb der historischen Kerne eine intensive Blockbebauung (auch mit Beteiligung internationaler Architekten (Adolf Loos in Zagreb, Jože Plečnik in Ljubljana, Nikola Dobrović In Belgrad). Erst die ringförmigen Parkanlagen (das „grüne Hufeisen“), in die wichtige Gebäude platziert wurden, gaben der Stadt einen großstädtischen Charakter. Das war die Grundlage für die zweite Modernisierungswelle in den 1920ern und 1930ern entlang der Ausfallsstraßen nach Westen, Osten und Süden. Durch die Bahnlinie blieb die Stadt allerdings zweigeteilt.

⁵ Vgl. GRIMMER (2007), 13

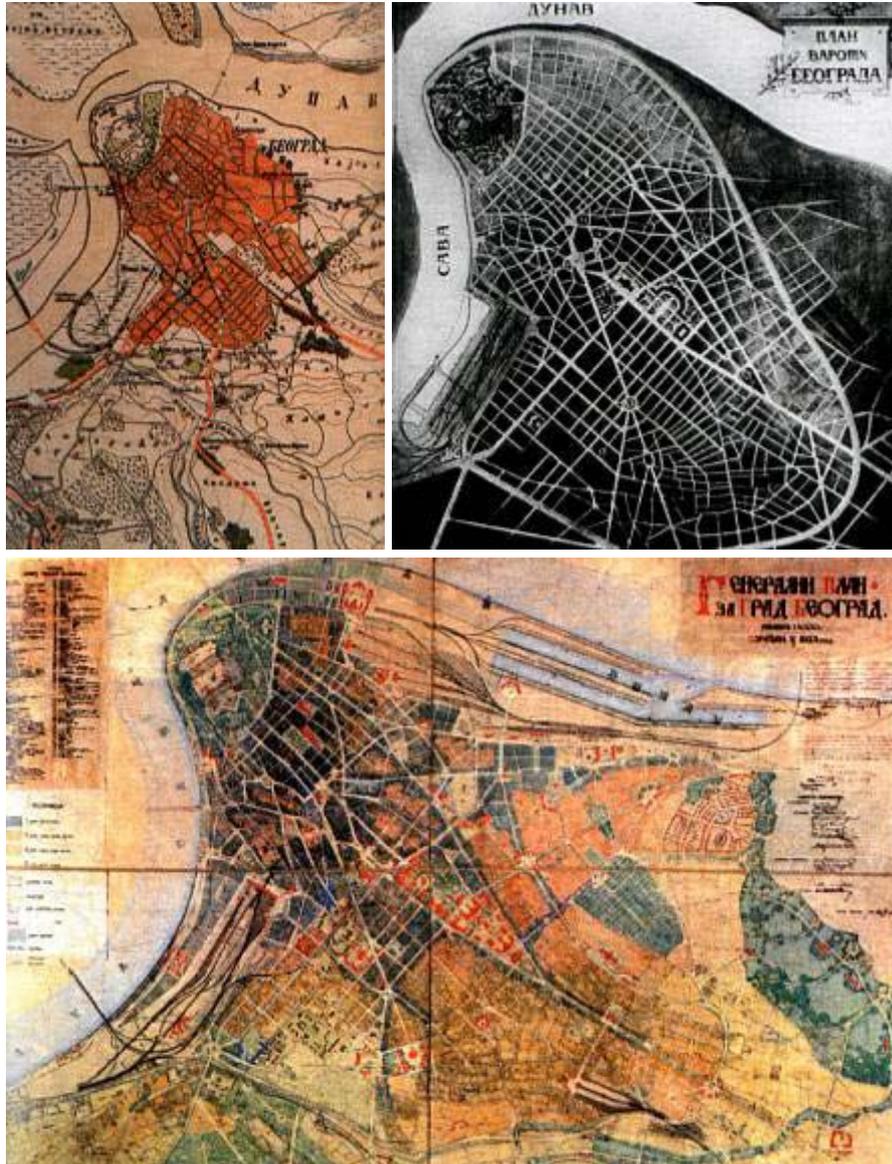
Abb. 4 Stadtentwicklung Zagreb 1869 – 1910 – 1960



Quelle: STILINOVIC (1961) 82-84

- **Belgrad** nimmt eine ähnliche Entwicklung, wie an Hand der unten abgebildeten Pläne nachvollzogen werden kann.

Abb. 5 Stadtentwicklung Belgrad 1897 – 1912 – 1923



Quelle: STILLER (2011) 10 f

2.2 Verkehrs- und Infrastrukturpolitik

Gerade in diesem Politikfeld schlugen sich die **langfristige geschichtliche Entwicklung** des Westbalkans (blockierende Wirkung der Militärgrenze, Ausrichtung der Adriaküste auf Italien und nicht auf das eigene Hinterland) und seine **politische Zersplitterung** besonders intensiv im **Fehlen grenzüberschreitender Verkehrskonzepte** nieder. Abgesehen von der wichtigsten Nord-Süd-Bahnverbindung (Ljubljana – Zagreb – Belgrad - Niš - Vardar- und Moravatal-

Thessaloniki) als dem von den 1880ern bis weit in die Nachkriegszeit hinein bedeutendsten Verkehrsträger auf dem Balkan gab es nur auf die jeweilige Region/den Einzelstaat bezogene Verkehrsnetze unter fünf verschiedenen Bahndirektionen.

Zusätzlich problematisch waren die **unterschiedlich dichte Besiedlung** und die **Topografie** des Westbalkans. Das Terrain ist durchwegs schwierig, weil gebirgig und von relativ vielen Flüssen durchzogen. Noch 1936⁶ verliefen nur 35% der gesamten jugoslawischen Bahnstrecken eben. Daher gehören die jugoslawischen Bahnen zu den an Kunstbauten reichsten Strecken Europas (über 6.400 Brücken, Viadukte, Tunnels). Die Fahrzeiten sind deshalb lang, die Umwege groß, die Betriebsbedingungen schwierig (die für den Dampfbetrieb nötige Wasserversorgung ist im Karst problematisch, auch der Brennstoff muss von weit her mit der Bahn transportiert werden). Daher die vielen – im Vergleich zur Normalspur billiger zu bauenden und betreibenden - Schmalspurbahnen mit meist 760 mm Spurweite. Noch in den 1930ern war nur ein Bruchteil der Bahnstrecken zweigleisig (572 km von insgesamt 10.300 km, wovon wieder nur 7.262 km Normalspur (1435 mm) waren). Neben den Staatsbahnen gab es zudem eine Reihe von Privatbahnen (ca. 10% des Netzes).

Im **österreichischen Teil** Jugoslawiens wurde besonders die Südbahnverbindung der Haupt- und Residenzstadt Wien einerseits - über Ljubljana (seit 1849, die älteste Bahnlinie eines Balkanstaats)- zum österreichischen Adriaufhafen Triest, andererseits zur „Österreichischen Riviera“, den mondänen Bade- und Kurorten Abbazia/Opatija und Portorož gefördert, im **ungarischen** die - über Zagreb - zu seinem Hafen Fiume/Rijeka. Die Nord-Süd- und die West-Ost-Strecke (in einem weiten Bogen um Bosnien herum) waren als große europäische Verkehrswege mehrspurige Normalspurbahnen. Da sich beide Reichsteile der Doppelmonarchie aber als Konkurrenz sahen,⁷ gab es kaum Verknüpfungen zwischen dem relativ dichten österreichischen Bahnsystem in Krain und Istrien und dem ungarischen in Kroatien, Slawonien und der Vojvodina mit der Strecke Budapest-Zagreb-Belgrad als Rückgrat.

⁶ Vgl. MÄRZ (1938), 55 und 64

⁷ Vgl. MÄRZ (1938), 56

In **Serbien** bestand vor 1918 nur eine internationale Nord-Südverbindung durch die „Orientbahn“, die aus Ungarn kommend, von der Nordwestgrenze Serbiens über Belgrad nach der Gabelung in Niš einerseits nach Griechenland (Thessaloniki) und ins Osmanische Reich (Istanbul) führte. Weder zu den Nachbarstaaten Rumänien, Montenegro, Bulgarien noch zu Bosnien-Herzegowina gab es eine Bahnverbindung. Abgesehen von diesem „Randverkehr“ war das Bahnnetz innerhalb des Landes (besonders im Zentrum und im Süden) dünn und lückenhaft (bis 1914 435 km Normalspur- und 543 km Schmalspurbahnen). Die wenigen Stichbahnen verliefen in erster Linie im Donau-Morava Korridor (Belgrad-Skopje, ab 1888) und im Save-Korridor Zagreb-Belgrad (ab 1891), die in späterer Folge wichtigste Bahnstrecke Jugoslawiens.⁸ Zur Adria-Küste und dem regen Seeverkehr dort gab es keine Verbindung.

Bosnien - Herzegowina und Dalmatien waren ein „Schmalspurvakuum“⁹ ohne erstrangiges Schienennetz. In erster Linie aus geopolitischen/militärischen Überlegungen baute die Habsburger-Monarchie ein im europäischen Vergleich einzigartiges Schmalspurnetz zur Erschließung des Gebietes auf. Ungarn verhinderte – zum Schutz seines Seehafens Fiume/Rijeka - jedoch erfolgreich den Bahnbau an die dalmatinische Küste, sodass Zadar/Zara, die bis zum 2. Weltkrieg zu Italien gehörende Hauptstadt Dalmatiens, erst 50 Jahre nach dem Ende der Donaumonarchie an die Bahn angeschlossen wurde.¹⁰

Das **Straßennetz** litt unter der gleichen Heterogenität wie die Bahn. Jeder Landesteil hatte seine eigenen Netze, der Zustand war insgesamt sehr uneinheitlich. Die von der österreichisch-ungarischen Verwaltung gebauten Straßen in Bosnien-Herzegowina waren „vorzüglich“¹¹, auch die slowenischen und die - von Napoleons Ingenieuren gebauten ca.

600 km - Küstenstraße waren „gut“ (während das Landesinnere kaum erschlossen war), die kroatischen Straßen „besser“ als die in Slawonien oder Montenegro, während Serbien „arm an guten Straßen war“, die „Wegeverhältnisse in der Vojvodina viel zu wünschen übrig

⁸ Vgl. FISCHER (2012), 9 f

⁹ STÖCKL (1975), 17

¹⁰ Vgl. STÖCKL (1975), 19

¹¹ MÄRZ (1938), 68. Von hier stammen auch die folgenden Zitate.

ließen“ – am meisten innerhalb der Dörfer selbst – und Montenegro geradezu „ein straßenloses Land“ war. Insgesamt ließ sich gerade „ein Gerüst von Hauptverkehrsstraßen erkennen“, während das Hinterland bloß über ein nicht asphaltiertes Wegenetz erschlossen war, auf dem es kaum motorisierten Verkehr gab.

3 Zwischenkriegszeit / „Erstes Jugoslawien“ (1918 – 1941)

SHS-Staat / Königreich Jugoslawien

Nach dem Zerfall der Donaumonarchie machten sich die südslawischen Länder als Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen („SHS-Staat“, ab 1929 „Königreich Jugoslawien“)¹² unter der Führung des serbischen Königs Aleksander I Karađorđević selbständig. Der neue Staat war ein – verkleinertes – Abbild des Vielvölkerstaats der Habsburger. Von Anfang an war das Verhältnis vor allem zwischen Kroaten und Serben gespannt. Nur um weitere Expansionswünsche Italiens abzuwehren, das als eine der Siegermächte des 1. Weltkriegs um Istrien (mit der wichtigen Hafenstadt Triest) und Teile Dalmatiens (einige Inseln und die Hauptstadt Zadar/Zara) erweitert wurde und wegen des latenten Konflikts zwischen Italien und Kroatien um den Hafen Rijeka/Fiume (1920 Unabhängiger Freistaat Rijeka, 1924 vom faschistischen Italien besetzt, Neubau des Hafens Sušak südlich von Rijeka durch den SHS-Staat) waren die Kroaten, besonders deren starke republikanische Bauernpartei, überhaupt bereit, sich mit der serbischen Dominanz abzufinden.

1934 wurde der König von einem kroatischen Nationalisten (Ante Pavelić, dem späteren Gründer der faschistischen Ustascha) ermordet. Sein Nachfolger etablierte darauf – ganz im Stil der autoritären Regime, die zeitgleich überall in Europa dominierten - eine Königsdiktatur.

¹² Vgl. CALIC (2010) 83 ff

Nach außen trat der SHS-Staat wohl als Einheit auf, im Inneren war er es jedoch keineswegs. Zum Beispiel konnte er keine Vereinheitlichung der unterschiedlichen Rechtssysteme der einzelnen Landesteile, die von ihrer unterschiedlichen staatlichen Zugehörigkeit in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg herrührten, durchsetzen.

Verkehrs- und Infrastrukturpolitik

Das größte Verkehrsinfrastruktur-Problem des 1. Jugoslawien war der Fortbestand der Zersplitterung der Verkehrssysteme, die auch der Gesamtstaat nicht beseitigen konnte. Zusätzlich bedeutete der Verlust Istriens und Rijekas an Italien eine Verlegung der Verkehrsströme. Wohl bemühte sich das Königreich Jugoslawien um

- die Verkehrs-Verknüpfung der früher unter verschiedener Herrschaft gestandenen Teilgebiete (das Schmalspurnetz Bosniens wurde erst 1928 mit Belgrad verbunden und damit die erste direkte Schmalspurbahnverbindung(!) Serbiens mit der südlichen Adria (Dubrovnik) realisiert)
- den Ausbau der Bahn- und Straßennetze vor allem im bisher benachteiligten Südosten des Landes, (1918 5.680 km, 1936 7.260 km Normalspur-Bahnkilometer)
- das Schließen von Verkehrslücken im Landesinneren
- den Ausbau der Verbindungen zwischen Belgrad und der Adria und nach Rumänien, um die Kooperation mit Rumänien zu verstärken und deren Exporte an die Adria zu lenken.

Der Wille, Jugoslawien verstärkt in den internationalen Durchzugsverkehr einzuschalten, war da, daher wurden erstmals auch bisher abseits gelegene, dünn besiedelte Gebiete, die jedoch militärisch oder wirtschaftlich (wegen ihrer Rohstoffe oder für den Tourismus) interessant waren, erschlossen.

Trotzdem hatten 1936 erst zwei Häfen (Sušak und Split) einen Vollbahnanschluss an das Binnenland, obwohl der Personen- und Warenverkehr über die jugoslawischen Adriahäfen ständig zunahm. Die rein punktuelle Verkehrsanbindung des dalmatinischen Küstenlands an das Hinterland ist erklärbar mit der traditionellen Ausrichtung des Gebiets auf die Adria und

nicht auf das Hinterland. Seit dem Mittelalter bestanden intensive Wirtschafts- und kulturelle Beziehungen mit Italien, besonders Venedig.¹³

Probleme verursachten dem Vielvölkerstaat neben den innenpolitischen (Nationalitäten) und außenpolitischen Konflikten (mit Italien, den revisionistischen Bestrebungen der Nachbarn Ungarn und Bulgarien) auch ökonomische Krisen. Schon vor der Weltwirtschaftskrise 1929 sanken die Agrarpreise weltweit, was Jugoslawien, das immer noch vorwiegend agrarisch strukturiert war, besonders traf. Da Infrastrukturbau teuer ist, erreichte z.B. die jugoslawische Eisenbahndichte 1936 erst 1/3 des Deutschen Reichs.¹⁴

Abb. 6 Jugoslawisches Eisenbahnnetz 1936



Quelle: MÄRZ (1938), 59

Von den insgesamt 41.000 **Straßenkilometern** konnte – mangels Asphaltierung - nur die Hälfte mit KFZ befahren werden. 1926-35 wurden mehr als 3,5 Mrd Dinar für den Straßen-

¹³ GRIMMER (2007), 9

¹⁴ Vgl. MÄRZ (1938), 64. Zu den folgenden Angabe siehe auch MÄRZ (1938), 68, 70 f

und Brückenbau ausgegeben, der Großteil davon allerdings für Ausbesserungsarbeiten wegen des schlechten Zustands der alten Straßen. Dennoch verkehrten – vor allem in Slowenien und Kroatien – verhältnismäßig viele Autobuslinien, ein auffälliger Fortschritt gegenüber 1919. 1935 waren in ganz Jugoslawien 7.262 PKW, 241 LKW und 707 Autobusse unterwegs (in den Tourismusregionen neue, bequeme, im Hinterland eher abgenutzte Busse) – alles für jugoslawische Kaufkraftverhältnisse teure Importware. (Zum Vergleich Österreich 48.000 KFZ (1935)).

Abb. 7 Jugoslawisches Straßennetz 1936



Quelle: MÄRZ (1938), 68

4 Jugoslawien während des 2. Weltkriegs (1941 – 1945)

Bei Ausbruch des **2. Weltkriegs**¹⁵ versuchte Jugoslawien neutral zu bleiben, wurde jedoch im April 1941 von deutschen Truppen besetzt, die das Land aufteilten und ethnisch „entflochten“: Teile fielen an die Italiener, Teile behielten die deutschen Besatzer unter ihrer Kontrolle, Teile fielen an die mit den Deutschen verbündeten Nachbarn im Osten (Rumänien

¹⁵ Vgl. CALIC (2010) 137 ff

und Bulgarien). Einziger Profiteur der Situation war die nationalistisch-faschistische Ustascha, die eng mit den Nazis kollaborierte und mit deren Duldung ein „Großkroatien“ (fast doppelt so groß wie das heutige Kroatien) als NS-Satellit aufbauen konnte.

Abb. 8 Jugoslawien 1941 - 1945



Quelle: <http://www.mgfa-potsdam.de/html/einsatzunterstuetzung/kosovo/literaturkartendiagramme?PHPSESSID=92bb8>, maßstabslos (10.4.2013)

Ab Sommer 1941 war die Ustascha in Kämpfe einerseits mit den serbischen Tschetniks (anfangs jugoslawisch-monarchistisch, die aber bald sowohl mit Italien, Deutschland wie z.T. sogar mit der Ustascha kollaborierten), andererseits mit den kommunistischen Tito-Partisanen verwickelt. Sobald im Oktober 1944 die Rote Armee in Jugoslawien einrückte, war klar, dass Tito sich durchsetzen würde.

5 „Zweites Jugoslawien“ unter Tito (1945 – 1980)

5.1 Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien

Josip Broz, der spätere Marschall Tito ¹⁶, war eine richtige „jugoslawische Mischung“: Vater Kroat, Mutter Slowenin, geboren 1892 im damals ungarischen Kroatien, Arbeit als Schlosser in Deutschland und Österreich, im 1. Weltkrieg Kriegsgefangenschaft in Russland, wo er zum Kommunisten wurde, unumstrittener Chef der Volksbefreiungsarmee während des 2. Weltkriegs, war er von 1945 bis zu seinem Tod 1980 als Parteichef der KPJu, Regierungs- und Staatschef der starke Mann der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawiens.

Nach dem Bruch mit der Sowjetunion 1948 entwickelte er seine eigene Spielart des Kommunismus, den Titoismus, bei dem trotz der führenden politischen Rolle der Einheitspartei doch der Föderalismus und die wirtschaftliche und soziale Selbstverwaltung gestärkt wurden. Ähnlich liberal gab sich Tito auch gegenüber den verschiedenen Ethnien. Sie konnten ihre eigenen Folkloren kultivieren (Volkstrachten, Volkstänze, Volkslieder) – was sie auch als Gastarbeiter im Ausland gerne taten¹⁷. Die 6 Teilrepubliken (Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Makedonien, Montenegro, Serbien und Slowenien) samt den zwei autonomen Provinzen Vojvodina und Kosovo waren nicht nur wirtschaftlich¹⁸, sondern durch einen komplizierten Verteilungsschlüssel für die Besetzung der wichtigsten politischen Ämter auch politisch gut miteinander verzahnt.

¹⁶ Zu seiner Beurteilung siehe zB CALIC (2010) 261 ff

¹⁷ Vgl. KÖPRUNER (2003), 23

¹⁸ Laut KÖPRUNER (2003) 27, der als Chef einer Firma, die international mit Maschinenbauteilen handelt, sehr gute Kontakte zu Jugoslawien hatte, gab es „keinen größeren Betrieb, der nicht den Großteil seines Inlandsumsatzes in anderen jugoslawischen Republiken erzielte, 75% und mehr. Dazu kam, und das war genauso wichtig, dass die oft zahlreichen Betriebsstätten größerer Firmen sowie deren Zulieferbetriebe fast ausnahmslos in zwei oder mehr Republiken angesiedelt waren.“

5.2 Wachstum der Städte

Seit dem Ende des 2. Weltkriegs wuchsen die Städte wie Ljubljana, Zagreb und vor allem die jetzige Hauptstadt Gesamt-Jugoslawiens, Belgrad deutlich und rasch als Folge grundlegender sozio-ökonomischer Strukturveränderungen. „In keinem europäischen Land wuchsen die Städte so rasch wie in Jugoslawien. Zwischen 1945 und 1970 verließen 5,5 Mio Menschen das Dorf, davon die Hälfte in den 1960ern“.¹⁹ Es muss allerdings dazu gesagt werden, dass der Prozess von sehr niedrigem Niveau startete: Jugoslawien gehörte neben Albanien, Portugal und Malta zu den am wenigsten urbanisierten Ländern Europas (knapp 20% der Bevölkerung lebten 1960 in Städten). Rückgang der Beschäftigung im Agrarsektor, Armut, fehlende Bildungs- und Berufschancen, Industrialisierung und beginnende Tertiärisierung ließen die Menschen vom Land in die Städte ziehen.

Besonders **Belgrad** wuchs explosionsartig: In nur 30 Jahren ab 1960 verdoppelte sich seine Einwohnerzahl. Anfang der 1970er wurde in der Agglomeration Belgrad die Millionengrenze überschritten. Da sozialistische Großbetriebe zuzogen, mussten ab 1947 auf dem einstigen Sumpfgebiet am linken Saveufer neue Stadtteile wie **Novi Beograd** errichtet werden. Geplant als Wohnort für eine halbe Million Menschen (2011 tatsächlich 300.000), sollte es gleichzeitig ein Symbol der neuen/kommunistischen Ordnung²⁰ sein, eine sozialistische Musterstadt, die bald mit historischen Gemeinden wie Zemun zusammenwuchs. Im urbanistischen Kontext lässt sich Novi Beograd durchaus mit „aus dem Nichts“ geschaffenen modernen Städten europäischen Musters wie Brasilia oder Chandigarh (Indien) vergleichen.²¹

¹⁹ CALIC (2010), 209. Z.B. stammten 1970 2 von 3 Belgradern aus der Provinz.

²⁰ Vgl. KOVAČEVIĆ (2011), 47. Wie viele Infrastrukturbauten wird auch Novi Beograd von den „freiwilligen Jugendbrigaden“ errichtet.

²¹ Siehe MITROVIĆ (2011), 62

Abb. 9 Novi Beograd, Block 23 (1970er)



Quelle: STILLER (2011) 37, 59

Abb. 10 Vogelperspektive auf Novi Beograd (1970er)



Quelle: STILLER (2011), 59

Der Aufschwung der Nachkriegszeit und die von Tito– z.T. mit brutalen Methoden, siehe die berühmte Strafinself Goli Otok für politische Gefangene - hergestellte innere Ruhe und der

wachsende Lebensstandard im kommunistischen Jugoslawien, das damit – nach der Normalisierung des Verhältnisses zur Sowjetunion nach Stalins Tod Mitte der 1950er - Vorbild für den gesamten Ostblock wurde, drückte sich auch in der Stadtplanung im Stil der architektonischen Moderne aus, im Bau repräsentativer Regierungs-, Verwaltungs-, Geschäfts- und Wohnbauten. „Stalinistische Prachtbauten, weitläufige Magistralen und futuristische Wolkenkratzer signalisierten Weltoffenheit und kosmopolitischen Lebensstil. Monumentalität und Großzügigkeit des öffentlichen Raums galten als Vorboten einer neuen, fortschrittlichen Ordnung.“²² Zum Stadtrand hin wurde die Bebauung lichter, das Erscheinungsbild ländlicher (ungepflasterte Straßen) und ärmlicher. Trotz intensiver Bautätigkeit herrschte bis in die 1970er jedoch in ganz Jugoslawien „erbärmliche Wohnungsnot.“²³

Abb. 11 Belgrad, Sitz der gesamtjugoslawischen Regierung (1947-61)



Quelle: STILLER (2011), 80

²² CALIC (2010), 209

²³ CALIC (2010), 210

Abb. 12 Belgrad, Militärkrankenhaus (1970-73)



Quelle: STILLER (2011),82

Abb. 13 Belgrad, Genex Büro- und Wohntürme (1970 - 80)



Quelle: STILLER (2011), 69

Abb. 14 Zagreb, Rathaus (1956 - 58)



Quelle: GLAŽAR (2007), 54 f

Die Einwohnerzahlen von Ljubljana und Zagreb verdoppelten sich ebenfalls zwischen 1960 und 1990, allerdings von einer geringeren Basis aus. **Zagreb** dehnte sich erst 1950 an das südliche Saveufer aus. Mit Novi Beograd vergleichbar ist die Trabantsiedlung **Novi Zagreb**, die zur gleichen Zeit wie Novi Beograd, aber für deutlich weniger Bewohner (125.000) gebaut wurde.²⁴

²⁴ Vgl. DOBRONIC, GRGEC, ESTERAJHER (1993), L

Abb. 15 Zagreb, Verteilerkreis am Remetinec, dem Südeingang in die Stadt



Quelle: DOBRONIC, GRGEC, ESTERAJHER (1993), 224

Abb. 16 Novi Zagreb, Siedlung Travno



Quelle: DOBRONIC, GRGEC, ESTERAJHER (1993), 228

Auch **Ljubljana** entwickelte sich nach dem 2. Weltkrieg schließlich zu einem industriellen Zentrum. Am nordöstlichen Rand, zwischen Innenstadt, Hauptbahnhof und Autobahnring entstand im Stadtteil Šmartinska in den 1980ern – im Vergleich zu Zagreb und Belgrad um ein Jahrzehnt später - eine 228 ha große Industriezone. Daran gekoppelt wurden neue, großflächige Siedlungsgebiete mit den typischen sozialistischen, funktional-monotonen Plattenbausiedlungen mit vielen Grünflächen und großzügigen Straßen und Kreisverkehren mit Autobahnabfahrten.

Abb. 17 Ljubljana nordöstlicher Stadtrand



Quelle: Vera Baltzarek

5.3 Titoistische Verkehrs- und Infrastrukturpolitik

Das „2. Jugoslawien“²⁵ versuchte nach 1945 wie schon das „1. Jugoslawien“ der Zwischenkriegszeit, die Nachteile der – zersplitterten – Vergangenheit auszugleichen und die sowohl von den NS-Besatzern wie den Partisanen verursachten zahlreichen Kriegsschäden an der **Bahn**-Infrastruktur zu beheben.

- Bisherige Schmalspurbahnen (wie in Bosnien-Herzegowina) wurden auf Normalspur umgebaut,

²⁵ Vgl. STÖCKL (1975), 18ff; FISCHER (2012), 13 ff

- Lücken geschlossen

- neue Linien geschaffen zur besseren Anbindung der Küste an das Hinterland, um das West-Ost-Gefälle an Verkehrsqualität und –intensität auszugleichen, die Regionen einander anzunähern

- Bahnstrecken und rollendes Material erneuert, modernisiert /elektrifiziert

- die Adria Häfen wie Koper (Slowenien) ausgebaut, um mit Triest (das samt dem Großteil Istriens seit 1947 unter UN-Verwaltung stand, 1954 (provisorisch) / 1975 (endgültig) zwischen Italien und Jugoslawien aufgeteilt wurde) und Thessaloniki (Griechenland) konkurrieren zu können.

Weiter problematisch blieb die föderalistische Organisation: die 6 Landeseisenbahndirektionen waren gegenüber der Generaldirektion in Belgrad sehr stark. Jede Teilrepublik beschaffte ihr eigenes Material. Während die frühere transeuropäische West-Ost-Magistrale Wien-Budapest wegen des Eisernen Vorhangs schwächer befahren wurde als vor dem 2. Weltkrieg, wurde der Verkehr auf der Transversale Ljubljana-Zagreb-Belgrad-Niš stärker. Sie bildete das Rückgrat des Inlandsverkehrs. Die in den 1980ern zur Entlastung geplante zweite Magistrale über Kosovo Polje-Tuzla-Banja Luka-Zagreb wurde wegen des sich anbahnenden Zerfalls Jugoslawiens nicht realisiert. Daher ruhten auch Investitionen in die Modernisierung der Signalanlagen. Flaschenhälse auf den Transitmagistralen blieben bestehen, einige Eisenbahnknoten fehlten.

Auffallend ist, dass Jugoslawien sein Eisenbahnnetz ausbaute, während anderswo (USA, West- u Mitteleuropa) schon längst das Auto und das Flugzeug dominierten, Bahnen ab- oder rückgebaut wurden. Auch die Baumethoden waren anders: sowohl im Städte-, Bahn- wie auch beim Straßenbau, der in Jugoslawien ebenso- aber in geringerem Maß als der Bahnausbau- vorangetrieben wurde (Erweiterung oder Neutrassierung vorhandener, Bau neuer hochrangiger Straßen), beschaffte sich der sozialistische Staat die nötigen

Arbeitskräfte durch eine Art „Produktiver Arbeitslosenfürsorge“.²⁶ D.h. es wurden Jugendliche zur Arbeit herangezogen, die nur Naturalverpflegung und Unterkunft erhielten, aber keine Bezahlung. Derartige paramilitärische Arbeitsdienste waren keine Erfindung Titos, sondern typisch für diktatorische Regime insgesamt (siehe NS-System, aber auch die jugoslawische Königsdiktatur). Das gilt nur für die Anfänge des Ausbaus etwa bis in die 1960iger, dann wurden wirtschaftlich und technisch effizientere Methoden angewandt.

Aushängeprojekt des Straßenbaus unter Tito war die **Autoput M 1**,²⁷ die 1.188 km von Westen nach Südosten durch die Sozialistische Föderative Republik Jugoslawien verlaufende Transitstrecke von Österreich nach Griechenland (sowie über Bulgarien in die Türkei).

Abb. 18 Autoput M 1



Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Autoput> (12.4.2013)

²⁶ STÖCKL (1975), 18

²⁷ Autoput bratstva i jedinstva (serbokroatisch für Straße der Brüderlichkeit und Einheit) nach dem Wahlspruch Brüderlichkeit und Einheit des Bundes der Kommunisten Jugoslawiens. Eine gute Reportage über die Autoput ist z.B. ZEIT ONLINE (2004) Augen auf und durch. Ausgabe 28 (2004).

http://www.zeit.de/2004/28/Autoput_3/seite-4 (12.4.2013).

Siehe auch Autoput, Put = Autobahn. Der Landweg durch Ex – Jugoslawien. Reiseberichte von der Fahrt über den Autoput 1984 bis 2006

http://www.samothraki.com/htm/indexf_d.htm?http://www.samothraki.com/reiseberichte/autoput/autoput_d.htm (12.4.2013)

Die Autoput konnte vor dem Zerfall Jugoslawiens nur teilweise als mehrspurige, richtungsgetrennte Autobahn fertig gestellt werden, der überwiegende Teil bestand aus einer Mischung zwischen Schnellstraße und einfacher Landstraße: So existierten z.B. Ortsumfahrungen und Brücken bzw. Unterführungen für niederrangige Straßen, aber fast keine höhenfreien Abfahrten bzw. Anschlussstellen und wenig Überholmöglichkeiten. Daher galt die Autoput als eine der gefährlichsten Straßen Europas. Der Straßenzustand war teilweise schlecht, das Verkehrsaufkommen aber groß. Besonders im Sommer war diese Verlängerung der so genannten „Gastarbeiterroute“ aus Österreich und Deutschland völlig überlastet. Von langen Distanzen und der kerzengeraden Strecke übermüdete Fahrer sowie waghalsige Überholmanöver waren Ursachen für zahlreiche Unfälle.

Auch heute noch ist die Strecke der ehemaligen Autoput als Paneuropäischer Verkehrskorridor X eine wichtige europäische Hauptverkehrsachse. Die einzelnen Teilstrecken (Slowenien: Avtocesta A2, Kroatien: Autocesta A3, Serbien: Autoput M1, Mazedonien: M1 Avtopat) wurden von den Nachfolgestaaten Jugoslawiens dementsprechend sukzessive ausgebaut und mittlerweile ist die ehemalige Autoput vom Karawankentunnel bei Jesenice bis Leskovac in Serbien komplett mindestens vierspurig als Autobahn befahrbar. Die fehlenden Teilstücke in Serbien und Mazedonien sind entweder bereits in Bau oder werden in naher Zukunft in Angriff genommen.

Innerstädtische Infrastruktur

Wegen des raschen, ungezügelter Städtewachstums wuchsen auch die – ungelösten – Verkehrsprobleme. Die Autobahnen verliefen z.B. mitten durch die Städte. Der auch in Jugoslawien zunehmende, dichte KFZ-Verkehr belastete die Bewohner und beeinträchtigte den innerstädtischen Verkehr. Der öffentliche Verkehr war recht unzuverlässig, die innerstädtischen Straßen verstopft, überall parkten KFZ mehr oder weniger illegal.

6 Zerfall Jugoslawiens (ab 1991)

Der prekäre Zusammenhalt unter der „kommunistischen Klammer“ änderte sich mit **Titos Tod** 1980 und vor allem mit dem Zusammenbruch der Sowjetunion 1989.²⁸ Schlagartig brachen für Jugoslawien der osteuropäische und der russische Markt weg, für die seit 1946 riesige Produktionskapazitäten aufgebaut worden waren. Dazu kam die internationale Rezession, auch in den blockfreien Staaten, deren Wortführer Tito gewesen war. Die Wirtschaftskrise (Hyperinflation, Massenarbeitslosigkeit, hohe Staatsschulden verbunden mit zunehmender Korruption) befeuerte die Renaissance der diversen Nationalismen. Sowohl slowenische, wie kroatische Politiker und Medien wollten nicht länger die anderen, ökonomisch schlechter entwickelten Teilrepubliken mittragen/mitfinanzieren und drängten auf größere Freiheiten der einzelnen Teilrepubliken, bzw. auf die völlige Souveränität.

Mit der Berufung auf das Selbstbestimmungsrecht der Völker erklärten sich am 25. Juni **1991** Slowenien und Kroatien, im September Mazedonien²⁹ und Kosovo und am 15. Oktober 1991 Bosnien-Herzegowina unabhängig - entgegen dem Willen Serbiens, das sich als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Bundesrepublik Jugoslawien ansah (ab 2003 als Staatenbund CS (Srbija i Crna Gora) bis 2006, als sich Montenegro von Serbien trennte).

6.1 Jugoslawienkriege (1991-1999)

Als Folge der einseitigen **Unabhängigkeitserklärungen** (abgesegnet durch Referenden) und nationalistischer Hetzpropaganda auf allen Seiten – wobei sich in Serbien der jugoslawische Ministerpräsident Slobodan Milošević, in Kroatien Präsident Franjo Tuđman, aber auch der bosnische muslimische Politiker Alija Izetbegović hervortaten – und der raschen Anerkennung der beiden neuen Staaten Slowenien und Kroatien durch die Europäische

²⁸ Vgl. CALIC (2010), 264 ff

²⁹ Mazedonien schaffte es als einzige Teilrepublik, sich friedlich von Jugoslawien zu lösen. Vgl. NEUMAYER (2011)

Union auf Druck besonders österreichischer (Außenminister Mock) und deutscher Politiker³⁰ wurde die multiethnische Jugoslawische Volksarmee (JNA) plötzlich von Slowenen, Kroaten und Bosniern als feindliche Besatzungsarmee wahrgenommen und angegriffen. Der „Slowenienkrieg“ war – wohl auch wegen der ethnischen Homogenität des Landes - nach 10 Tagen relativ unblutig vorbei, der „Kroatienkrieg“ jedoch dauerte jedoch 4 Jahre bis 1995 und verursachte mindestens 10mal mehr Opfer und Beschädigungen. Ab 1992 verlagerte sich der Krieg auf Bosnien Herzegowina.

Verursacht durch die komplizierte ethnische Situation waren die „Jugoslawienkriege“³¹ ein Krieg jeder gegen jeden. Es kämpften nicht nur reguläre Armeen, sondern noch mehr gefürchtet waren die Milizen diverser Warlords wie Arkans „Serbische Tiger“, die kroatische „HOS“, radikal-islamische Mudschaheddin oder die Terroristen der „UÇK“. ³² Alle Seiten³³ waren verantwortlich für Massaker (etwa in Srebrenica 1995³⁴) und ethnische Säuberungen, die enorme Fluchtwellen auslösten. Die Einrichtung von UN-Schutzzonen ab 1992 verbesserte die Situation nicht, da keiner der Kriegführenden sich davon beeindruckt ließ. Auch die Errichtung des Internationalen Strafgerichtshofs für das ehemalige Jugoslawien in Den Haag³⁵ 1993 änderte nichts. Erst im Dezember 1995 beendete das Abkommen von Dayton offiziell das Schlachten in Kroatien und Bosnien- Herzegowina.

Doch die Region kam nicht zur Ruhe, da die Kosovo-Frage noch nicht gelöst war. Als die von Albanien unterstützte UÇK gegen die Serben im Kosovo vorging und die serbische Staatsmacht zurückschlug, flog die NATO vom 24. März bis zum 10. Juni 1999 (11 Wochen lang) Luftangriffe gegen serbische Militäreinrichtungen und Infrastruktur und löste eine

³⁰ Nicht nur KÖPRUNER(2003) sieht dieses Engagement kritisch sondern auch SCHÖLLGEN (2002)

³¹ Siehe BECKER, BRÜCHER (Hg) (2008); JOHNSTONE (2005) ; MELCIC (2007); SUNDHAUSSEN (2008).

³² Vgl. KÖPRUNER (2003) 138

³³ Und nicht nur die „serbischen Bestien“ wie es die internationalen Medien behaupteten. Vgl. mehrfach bei CALIC (2010), 308 ff, NEUMAYER (2011) und vor allem KÖPRUNER (2003), zB 134, der immer wieder (z.B. 146, 215) auf die Instrumentalisierung der Massaker durch die Politiker, die „Massakerpolitik“ hinweist.

³⁴ Vgl. BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (2012), Srebrenica.

³⁵ Beim ICTY wurden Prozesse zB wegen schwerer Verletzungen der Genfer Abkommen, willkürlicher Zerstörung von Städten und Dörfern, Völkermord und Verbrechen gegen die Menschlichkeit etwa gegen Milosević (2002-2006) und den Anführer der bosnischen Serben Radovan Karadžić (2008-2012) geführt. Insgesamt 125 Verfahren gegen 161 Angeklagte, hochrangige Politiker und Militärs wurden bis Ende 2012 abgeschlossen. Vgl. <http://www.icty.org/> (1.4.2013) und BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (2012), Srebrenica.

humanitäre Katastrophe aus. Serbien musste seine Truppen aus dem Kosovo zurückziehen, der seither unter UN-Verwaltung steht.

Abb. 19 Von den NATO-Angriffe zerstörtes Verteidigungsministerium in Belgrad



Quelle: Vera Baltzarek

SUNDHAUSSEN (2008) fasst das Ergebnis der Kriege 1991-1999 folgendermaßen zusammen:

„Was die Nationalisten aller Konfliktparteien im ehemaligen Jugoslawien in ihrer kollektiven Paranoia und kognitiven Blockade eint(e), war die Vorstellung, dass sie alle im Kampf um Überleben und Zukunft ausschließlich einen Verteidigungskrieg geführt, dass sie getan haben, was angesichts der Bedrohung durch ihre Gegner getan werden ‚musste‘ und was jeder ‚anständige‘ Mensch in dieser Situation getan hätte. Zwei bis drei Millionen Frauen, Männer und Kinder wurden als Flüchtlinge, Vertriebene oder Ermordete Opfer dieses Gruppendenkens.“

Die Staatenlandschaft in der Region war in ihrer neuzeitlichen Geschichte noch nie so „atomisiert“³⁶ wie am Ende des 20. Jahrhunderts. Die ethnopolitischen Trennlinien hatten sich vertieft. Gebiete (wie Kosovo, Krajina, große Teile von Bosnien und Herzegowina), die seit Jahrhunderten multiethnisch besiedelt waren, sind inzwischen – und offenbar auf Dauer

³⁶ HATSCHIKJAN (2001),20

– ethnisch homogenisiert, aber dennoch ein „ungeordnetes Jedermanns- und Niemandsgewbiet geworden“. ³⁷

6.2 Folgen der Jugoslawienkriege für die Stadtentwicklung

Ende der 1990er ließ die Land-Stadt-Migration nach, dafür strömten infolge der Jugoslawienkriege massenhaft Binnenflüchtlinge in die Städte, besonders nach Belgrad, in geringerem Maß auch nach Zagreb. Gleichzeitig verließen viele (junge) Akademiker ihre Heimat, die unter den Kriegsfolgen litt. Auch in Ljubljana begann eine Phase des Stillstandes in der Stadtentwicklung. Der Stadtkern dünnte aus, während die Siedlungsgebiete in den Stadtrandlagen unkontrolliert weiter wuchsen.

Besonders betroffen war Belgrad. Obwohl Belgrad immer noch an die 40% des BIP Serbiens erwirtschaftet, ist seine Bedeutung in der Region gesunken. Nach den Jugoslawienkriegen und der damit verbundenen jahrelangen politischen und wirtschaftlichen Isolation gehört Serbien heute zu den ärmsten Ländern des Westbalkans. Mangels Investitionen wurde die Bautätigkeit sehr eingeschränkt. Noch heute sind – wie das Foto auf Seite 33 zeigt - die Ruinen des NATO-Bombardements in Belgrad zu sehen.

6.3 Auswirkungen der Jugoslawienkriege auf die Infrastruktur

Durch die Kriege der 1990er wurde die Verkehrs-Infrastruktur massiv zerstört³⁸. Die zerstörte Donaubrücke bei Novi Sad blockierte bis zu ihrem provisorischen Neubau 2004 die Donausschiffahrt erheblich. Die ehemalige Hauptverbindungsstrecke Belgrad-Zagreb war ab 1991 für sieben Jahre unterbrochen. Die Sperre dieser Verbindung und die UN-Sanktionen gegen die Bundesrepublik Jugoslawien (Serbien und Montenegro) trafen auch den internationalen Transitverkehr. Er ging stark zurück und suchte alternative Wege. So wurden

³⁷ HATSCHIKJAN (2001),21, der auf die „chaotisch vielfältige“ Staatsstruktur verweist.

³⁸ Vgl. FISCHER (2012),17ff und KÖPRUNER (2003). Siehe auch ZEIT ONLINE (2004).

über Jahre hinaus die Verkehrsströme aus Mitteleuropa nach Griechenland und die Türkei über Rumänien und Bulgarien umgeleitet. Erst ab 2004 ist wieder problemloser Bahntransit durch Serbien möglich, wobei er zahlenmäßig weit unter den Zahlen von 1990 liegt.

Durch die Bildung der Nachfolgestaaten fiel auch der vormals dichte Verkehr zwischen den Teilrepubliken nahezu komplett weg. Private wie geschäftliche Kontakte waren in den 1990ern auf ein Minimum reduziert.

Abb. 20 Jugoslawien/Slowenien, Kroatien, Serbien 1991 - 2013



Quelle: <http://www.mgfa-potsdam.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/karte1990.jpg?PHPSESSID=92bb8>, maßstabslos (10.4.2013)

7 Slowenien, Kroatien, Serbien 2013

7.1 Aktuelle Situation der drei Republiken

7.1.1 Slowenien

Die Republik Slowenien erholte sich am raschesten von den Kriegen. Sie ist seit 2004 EU-Mitglied, seit 2007 Teil des Schengen-Raums und der Eurozone³⁹. Mit dem EU Beitritt wurde Slowenien plötzlich vor die Aufgabe gestellt, seine bestehende Infrastruktur an die modernen europäischen Anforderungen und an bestehende grenzüberschreitende Netze zu adaptieren. Dabei ist Slowenien wegen seiner guten Infrastruktur (modernes Autobahnnetz um die Zentren Ljubljana und Maribor, ein dichtes Eisenbahnnetz, das auch für den internationalen Transit ausgebaut ist (nach Österreich, Ungarn, Italien, Kroatien), drei Flughäfen (davon ein internationaler), Koper als zweitgrößter Hafen in der nordöstlichen Adria) „vergleichsweise gut unterwegs“⁴⁰ trotz des momentan nicht gerade einfachen wirtschaftlichen Umfeldes. Aktuell (2013) erlebt das Land eine Bankenkrise vergleichbar mit der Zyperns, ist allerdings in besserer Verfassung.

7.1.2 Kroatien

Es wird ab 1. Juli 2013 ebenfalls EU-Mitglied. Seit es ab Ende 2005 über seinen Beitritt verhandelte, hatte es Vorleistungen zu erbringen – u.a. die Verhaftung und Auslieferung des Kriegsverbrechers Ante Gotovina⁴¹ und die Beilegung seiner Grenzstreitigkeiten mit Slowenien.⁴² Auch mit Serbien versucht Kroatien pragmatisch auszukommen: Seit 2009

³⁹ Anfang 2008 übernahm Slowenien turnusmäßig die EU-Ratspräsidentschaft. Zur Einschätzung der Rolle Sloweniens in der EU siehe PIKALO (2006).

⁴⁰ WIRTSCHAFTSKAMMER VORARLBERG (2013)

⁴¹ Er wurde allerdings am 16.11.12 vom ICTY freigesprochen. Vgl. Adelheid WÖLFL (2012).

⁴² Etwa um die Seegrenzen in der Bucht von Piran. Der Streit wurde endgültig im März 2013 beigelegt. Vgl. DER STANDARD (2013), Slowenien ratifiziert den Beitrittsvertrag Kroatiens. In: DER STANDARD 3.4.213, 2

arbeiten nicht nur NGOs gemeinsam an der Vergangenheitsbewältigung. Beide Staaten kooperieren auch offiziell wirtschaftlich, militärisch und rechtlich.⁴³

Bei der kroatischen Verkehrsinfrastruktur fällt besonders das Netz der 13 kroatischen **Autobahnen** auf. Da erst relativ spät (in den 1970ern) in Kroatien mit dem Autobahnbau begonnen und in der späten Tito-Ära nur zögerlich Teilstücke gebaut wurden, ist es dank des verzögerten Baubeginns heute eines der modernsten, komfortabelsten, sichersten und – mit intensiver internationaler Beteiligung⁴⁴ – am schnellsten expandierenden Autobahnssysteme in Europa. Von den geplanten rund 1.700 km sind knapp 1.300 km schon fertig gestellt.

Der **Schieneverkehr**, betrieben von der ehemals staatlichen, seit 2006 privatisierten Bahngesellschaft Hrvatske željeznice (HŽ), ist mit knapp 3.000 km (davon nur 250 km zweigleisig, viele Strecken noch nicht elektrifiziert und sehr kurvenreich) gegenüber der Straße unterentwickelt, da im 2. Jugoslawien nur wenig in die Bahninfrastruktur investiert und in den Jugoslawienkriegen viele Strecken in Mitleidenschaft gezogen wurden (besonders in Slawonien und der Lika). Die Bahn ist daher wenig konkurrenzfähig gegenüber dem Busnetz, das in der Regel Strecken preiswerter und in kürzeren Intervallen bedient. Daher arbeitet die Bahn an der Modernisierung ihrer Linien und der Erhöhung der Reisequalität. Dabei setzt sie realistischerweise eher auf Modernisierung als auf völligen Neubau der Strecken.⁴⁵ Da die größten Probleme im Personenverkehr liegen, (Rückgang der Bahnreisenden um fast 45% 2012 auf 2011) konzentriert sich die Bahn auf die Optimierung des Güterverkehrs.

⁴³ SUNDHAUSSEN (2010)

⁴⁴ Vgl. KREBS und KIEFER, ein deutsches Verkehrsplanungsbüro, arbeitete mit bei der Modernisierung und Sanierung von Teilstrecken des Paneuropäischen Korridors Vb Zagreb – Rijeka (2007/8).

<http://www.kuk.de/content/pro/2006-3025/2006-3025-d.pdf> (12.4.2013),

BOMBARDIER beim paneuropäischen Verkehrskorridor X, siehe Pressemitteilung von BOMBARDIER 21.11.2012 <http://www.bombardier.com/de/transportation/pressezentrum/pressemitteilungen/details?docID=0901260d80274bcc> (14.4.2013)

Die deutsche KfW IPEX-Bank finanzierte Kroatien den Bau einer Autobahnbrücke über die Drau. Siehe <https://www.kfw-ipex-bank.de/Internationale-Finanzierung/KfW-IPEX-Bank/Gesch%C3%A4ftssparten/Transport-und-soziale-Infrastruktur-%28PPP%29/Referenzprojekt-III/> (12.4.2013).

Ebenso engagierte sich DYWIDAG Systems beim Autobahnbau in Slowenien (Teilstücke des Paneuropäischen Korridors V) <http://www.dywidag-systems.at/referenzen/hangsicherung/pan-europaeischer-korridor-5-slowenien.html> (12.4.2013)

⁴⁵ Vgl. dazu ANDERS-CLEVER (2012), von GERMAN TRADE & INVEST, die dazu interessante Angaben macht.

Außerdem sind noch organisatorische Herausforderungen zu bewältigen. Die kroatischen Staatsbahnen HZ haben sich über die vergangenen Jahrzehnte zu einem "Subventionsgrab" entwickelt. Sie gelten als die Staatsbetriebe, die mit der geringsten Effektivität arbeiten, ohne dass in der Vergangenheit erfolgreich gegengesteuert worden wäre. Nunmehr müssen im Zusammenhang mit dem EU-Beitritt Lösungen gefunden werden. Für "HZ Cargo" (Gütertransport) hat die Regierung die Suche nach einem strategischen Investor eingeleitet. Bei Bauprojekten wird immer stärker auf PPP gesetzt.

Im **Schiffsverkehr** ist Kroatien besser aufgestellt. Der größte Seehafen an der östlichen Adria ist Rijeka, gefolgt vom Industriebahnhof Ploče und dem Passagierhafen Split. Ein bedeutender Binnenhafen ist Vukovar an der Donau. Die Bedeutung Rijekas (wo bis 2017 zwei neue Containerterminals fertig gestellt werden) erklärt, warum Kroatien ab 2007 - als Ersatz für die veraltete, langsame Bahnverbindung Zagreb-Rijeka aus 1873 - eine neue, kürzere und schnellere Bahnlinie zwischen Zagreb und Rijeka plant. Dieses Projekt ist Teil einer umfassenden Modernisierung des paneuropäischen Eisenbahnkorridors 5 b.⁴⁶

7.1.3 Serbien

Es ist unter den drei im Rahmen der Exkursion besuchten Nachfolgestaaten Jugoslawiens derjenige, der weiter am stärksten unter den Kriegsfolgen leidet. Es litt nicht nur Serbiens Image: die internationalen, besonders die deutschen und österreichischen Medien sahen –in einer Mischung aus Ethnizismus und Ideologie- in Serbien, personifiziert in Milosević, einseitig den „Bösen“, während seine Gegner pauschal als Opfer wahrgenommen wurden⁴⁷. Während die Zahl der Serben außerhalb Serbiens erheblich schrumpfte, musste Serbien (laut offiziellen Angaben) selbst mehr als eine halbe Million serbische Flüchtlinge und Vertriebene aus Kroatien, Bosnien-Herzegowina und dem Kosovo aufnehmen und damit schwierige soziale Probleme bewältigen. Die Situation zwischen Serbien und Kosovo ist weiter prekär.⁴⁸

⁴⁶ WIEN INTERNATIONAL (2007)

⁴⁷ Darauf weist immer wieder KÖPRUNER (2003) hin, aber auch HATSCHIKJAN (2001) 17 f

⁴⁸ Zum Streit um die Autonomierechte für die serbische Minderheit im Kosovo vgl. WÖLFL (2013 a) und WÖLFL (2013 b).

Dazu stürzten der Wegfall des Handels mit den übrigen Teilen Jugoslawiens, die von der UNO während der Jugoslawienkriege (1992-1996) verhängten Wirtschaftssanktionen, die Ausgaben für die Armee das Land auch wirtschaftlich in eine Krise. Serbiens Wirtschaftsleistung ist trotz Strukturreformen und Liberalisierung weiter die geringste unter allen drei besuchten Ländern.⁴⁹

Kritisch ist auch die Situation der serbischen **Infrastruktur**. Die **Eisenbahndichte** ist die geringste von allen drei Westbalkanländern, das Netz in einem schlechten Zustand⁵⁰, da zahlreiche regionale (besonders in der Vojvodina) und z.T. auch zweigleisige Strecken seit den 1970ern nicht mehr erneuert wurden. Dazu kamen jahrelang unbehobene Kriegszerstörungen. Abgesehen von der Hauptstrecke Zagreb-Skopje und deren Abzweigung nach Ungarn, die noch in jugoslawischer Zeit mit modernen Sicherungssystemen und automatischen Streckenblocks ausgestattet wurden, kommt heute noch zum überwiegenden Teil manuelle Signalisierung zur Anwendung. Auch das rollende Material ist veraltet (1960-1980er) und wird z.T. als Ersatzteilspender „kannibalisiert“. Wegen des Fahrzeugmangels fallen viele (Personennahverkehrs-)Züge aus, verspäten sich oder werden nur verkürzt geführt.

Aktuell konzentrieren sich die Bahn-Ausbaumaßnahmen in Serbien⁵¹ auf Teilstrecken des Paneuropäischen Korridors X (neue Morava-Brücke bei Čuprija, Elektrifizierung der letzten Dampfeisenbahnstrecke im Korridor X zwischen Niš und Dimitrovgrad). In Russland wurden neue Triebwagen und die ersten klimatisierten Wagons angekauft. Entsprechend dem von der EU vorgeschlagenen Masterplan für Serbien werden langfristig einzelne Bahnstrecken saniert, zweigleisig ausgebaut, mit dem European Rail Traffic Management System (ERTMS) versehen und beschleunigt. Da die 5 Mrd € Gesamtkosten von Serbien nicht aufgebracht werden können, wird in einzelne, kleinere Projekte investiert, viele Planungen sind noch nicht realisiert.

⁴⁹ Vgl. BAUER-HAILER, WEZEL (2010), 52. Laut BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (2011) beträgt nach den letzten verfügbaren Zahlen (2011) das BIP/Kopf nach Kaufkraftstandards beim Index EU-27=100 bei Slowenien 84, Kroatien 61, Serbien 35 (Österreich zum Vergleich: 129).

⁵⁰ Vgl. FISCHER (2012), 18 ff; DZAJIC-WEBER (2013)

⁵¹ Vgl. FISCHER (2012) 27 ff

Der serbische **Straßenverkehr** hat im Vergleich zur Eisenbahn stark zugenommen –was die Bahn zusätzlich schwächt, die der komfortableren, zuverlässigeren, schnelleren Konkurrenz der Überlandbusse unterliegt, die praktisch jedes Dorf anfahren. Das serbische Straßennetz ist insgesamt 45.290 km lang (fast das Zwölfwache des heutigen Bahnnetzes mit seinen 3.809 km, von denen bloß 1.364 km elektrifiziert sind). 498 km davon sind mautpflichtige Autobahnen (die wichtigste davon ist die Autoput Beograd–Šid), 136 km mautpflichtige Halbautostraden. Obwohl die hochrangigen Schnellstraßen sukzessive ausgebaut werden, wird im Internet weiter gewarnt, „Nachtfahrten durch Serbien [erforderten] höchste Aufmerksamkeit, da aufgrund der schlechten Qualität von Straßenbelag sowie Straßen- und Kfz-Beleuchtung ein erhöhtes Risiko besteht.“⁵²

Ein wichtiger Verkehrsträger in Serbien ist die **Binnenschifffahrt** auf Donau, Save und Theiß. Im **Flugverkehr** spielt der internationale Flughafen „Nikola Tesla“ Belgrad die wichtigste Rolle. Daneben gibt es noch einen zweiten internationalen Flughafen in Niš. Ein weiterer ziviler Flughafen entsteht seit Sommer 2006 durch den Umbau eines ehemaligen Militärflugplatzes bei Užice.

Trotzdem fiel 2012 das Urteil der EU über die serbische Verkehrspolitik hart aus:

„Im Bereich Verkehrspolitik waren insbesondere im Hinblick auf den Straßenverkehr, die Binnenschifffahrt und den Luftverkehr einige Fortschritte zu verzeichnen. Gesetze über das Eisenbahnwesen und über Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr müssen verabschiedet werden. Dabei muss auf den fairen Marktzugang geachtet werden. Im Hinblick auf die Trennung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen und die Einrichtung einer mit klaren Kompetenzen ausgestatteten Aufsichtsbehörde sind weitere Anstrengungen erforderlich. Vor allem die Kapazitäten für Rechtsdurchsetzung und Kontrolle müssen weiter gestärkt werden. Insgesamt befindet sich die Angleichung in diesem Bereich in einem mäßig fortgeschrittenen Stadium.“⁵³

Dieses Zitat ist signifikant für die Rolle der EU bei der Verkehrspolitik Serbiens, Kroatiens und Sloweniens. Daher soll hier näher darauf eingegangen werden.

⁵² DZAJIC-WEBER (2013)

⁵³ EU (2012), 8. Daran ändert auch der von Serbien selbst 2013 konstatierte Investitionsaufschwung wenig. Vgl. PRODANOVIC (2013)

7.1.4 Der Westbalkan im Rahmen der Europäischen Verkehrspolitik

Die Europäische Gemeinschaft interessiert sich für diesen Raum nicht erst seit den Jugoslawienkriegen und seitdem zwei der drei Balkanrepubliken Mitglieder sind oder bald werden. EU-Ziel⁵⁴ ist es, zur Einsparung von Zeit und Kosten im internationalen Güter- und Personenverkehr und damit zur Verbesserung der Standortqualität Europas

- die Verkehrsmärkte der EU und ihrer Nachbarländer zu integrieren (Stichwörter Kohäsion, Interoperabilität und Intermodalität)
- die Verkehrsinfrastruktur zwischen der EU und ihren Nachbarländern ausbauen.

Das geschieht in Zusammenarbeit zwischen dem Westbalkan und der EU auf Basis einer Beobachtungsstelle für den Verkehr in Südeuropa (SEETO) durch Infrastrukturausbau mittels

- Festlegung strategischer Verkehrsnetze und „vorrangiger Vorhaben“ von „regionalem UND europäischem Interesse“.
- EU-Ko-Finanzierung (31,6 Mrd € 2014-20), denn die Einzelstaaten sehen häufig nicht genügend Investitionsanreize bei der Durchführung von Infrastrukturprojekten, die nicht nur ihnen selbst, sondern auch anderen Staaten Vorteile bringen. Politiker aller Länder interessieren aus nationalem Prestigedenken und politischem Kalkül in erster Linie - vielfach sinnlose - Großprojekte im jeweils eigenen Land.⁵⁵
- Harmonisierung von steuerlichen und technischen Bedingungen (z.B. einheitliche Spurweiten, Signalgebungssystem (ERTMS) bei der Bahn)
- Abbau langwieriger Grenzformalitäten

⁵⁴ Siehe dazu: EU-LEITLINIEN für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (2010)
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/tr0043_de.htm
(12.4.2013)

⁵⁵ Siehe dazu besonders die Kritik der grünen EU-Abgeordneten LICHTENBERGER (2013)

- Organisationsverbesserungen (Privatisierung von ineffizienten Staatsbetrieben, mehr PPP zur Projektfinanzierung).

Schon 1994 und 1997 benannte die EU insgesamt 10 Paneuropäische Verkehrskorridore, die als Transportachsen in die Länder Ost- und Mitteleuropas dienen und die die Grundlage für den Ausbau der paneuropäischen Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasserwege) vom Atlantik bis zur Wolga bzw. von Skandinavien bis zum Mittelmeer bilden sollten.

Abb. 21 Paneuropäische Verkehrskorridore



Quelle: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pan-European_corridors_de.svg (10.4.2013)

Für den Westbalkan besonders interessant sind die Korridore⁵⁶

- V Venedig – Triest – **Koper (SLO) - Ljubljana (SLO) – Maribor (SLO)** –
Budapest – Ukraine (Uschhorod – Lemberg – Kiew)
mit den Ästen
 - V a Slowakei (Bratislava – Žilina – Košice) – Ushhorod (UKR)
 - V b **Rijeka (HR)– Zagreb (HR)** – Besehely (U) und
 - V c **Ploče (HR)** – Sarajevo (BIH) – **Osijek (HR)** – Budapest

- VII = Donau über Deutschland – Österreich – Slowakei (Bratislava) - Ungarn (Győr)
Kroatien - Serbien –Bulgarien (Russe – Lom – Constanța)

- X Salzburg – Villach – **Ljubljana (SLO) – Zagreb (HR) – Belgrad (Serbien) –**
Niš (Serbien) – Skopje (Mazedonien) – Veles (Mazedonien) – Thessaloniki
(Griechenland)
mit den Ästen
 - X a Graz – **Maribor (SLO) – Zagreb**
 - X b Budapest– **Novi Sad (Serbien) – Belgrad**
 - X c **Niš** – Sofia (Bulgarien) (Korr. IV – Istanbul) und
 - X d Mazedonien (Veles – Bitola) – Griechenland (Florina – Via Egnatia)

Die Arbeiten auf dem insgesamt 2.360km langen Korridor X sind unterschiedlich weit gediehen: Die Eisenbahninfrastruktur ist in Slowenien fertig, in Serbien wurde 2013 mit dem Bau begonnen; die Straßeninfrastruktur ist in Slowenien und Kroatien fertig, in Serbien in Bau.

Seit der Osterweiterung 2004 verlaufen die Paneuropäischen Verkehrskorridore hauptsächlich innerhalb der EU und sind damit Teil des Transeuropäische Netzes, (TEN-V[erkehr]oder TEN-T[raffic], beschlossen ab 1996).

⁵⁶ Siehe

http://web.archive.org/web/20101123182840/http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pan_europ/paneurodocs.html (12.4.2013)

Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) steht, hat die EU als „Katalysator für Wachstum und Entwicklung“⁶⁰ doch eine „führende Rolle“ als eine Art Moderatorin bei der Auswahl und Finanzierung von regionalen Infrastrukturprojekten über die Europäische Investitionsbank und bei der Vorbereitung des EU-Beitritts der betroffenen Staaten.

Davon profitierte auch Serbien, das (nach der Verhaftung und Auslieferung des Serben Karadžić an das ITCY) 2008 ein Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen mit der EU ratifizierte. Ab 2009 können Serben ohne Visa in die EU einreisen. Seit März 2012 ist Serbien als EU Beitrittskandidat anerkannt. Trotz seiner nachholenden Modernisierung, demokratischen Transformation und (Re)Integration nach Europa, hat Serbien aber noch seine „Hausaufgaben“ zu machen, z.B. im Bereich Menschenrechte und Korruptionsbekämpfung.⁶¹

8 Aktuelle Situation der Städte Ljubljana, Zagreb und Belgrad

8.1.1 Gemeinsamkeiten

bei der Stadtplanung

- In allen drei Städten stagnierte seit 1991 sowohl die Bevölkerungs- wie die Stadtentwicklung. Jetzt (2013) gibt es jedoch wieder Bemühungen, aktiv Stadtentwicklung zu betreiben („Vision Ljubljana 2015“, Projekt Zagreb Riverfront, Belgrad Save Amphitheater, Prokop Hauptbahnhof, City of Water).
- Die Innenstädte als die historischen und kulturellen Kerne der Stadt sind konfrontiert mit Bevölkerungsschwund, Überalterung, sinkender Lebensqualität wegen alter

⁶⁰ DESPOT (2010)

⁶¹ Vgl. DZAJIC-WEBER (2013)

Bausubstanz und schlechter werdender Versorgung durch die Abwanderung von Einkaufszentren oder Freizeiteinrichtungen an die Peripherie, wachsenden Verkehrsproblemen (Verkehrsüberlastung durch zunehmenden MIV, Parkplatznot).

- Daraus ergibt sich aktuell die Notwendigkeit zur Revitalisierung der alten Stadtzentren durch die Attraktivierung des öffentlichen Raums (Neugestaltung von Plätzen, Straßenzügen und Grünräumen, Ausbau der Fußgängerzonen, Erschließung der Flussufer in allen drei Städten) und die Förderung von Nutzungsmischung.
- Zwei der drei Städte (Zagreb, Belgrad) werden durch Flüsse bzw. Bahnlinien in zwei Teile getrennt, die die aktuelle Stadtplanung zu vereinigen versucht.
- Zur Verhinderung von Zersiedlung und um eine geplante Entwicklung zu sichern, werden ehemalige, z.T. brach liegende Industrieflächen (Ljubljana - Šmartinska-Viertel) oder Militärgelände (Zagreb – Borongaj) neu strukturiert.

Verkehrspolitik

- Betreiber des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs sind kommunale Unternehmen. Sie führen meist Buslinien und Straßenbahnen. Die Städte subventionieren auch die Tickets des öffentlichen Verkehrs, z.T. mit recht hohen Beträgen (Zagreb schießt z.B. 75 % zu den Ticketpreisen bei, während das in Wien ca. 47 % sind.) In Zagreb gibt es zusätzlich zu Bussen und Straßenbahnen eine Standseilbahn, in Belgrad Oberleitungsbusse und eine Stadtbahn. Keine der Städte hat eine U-Bahn.
- Moderne Informationssysteme für den öffentlichen Verkehr wie LED-Intervall-Anzeigen gibt es nur in Ljubljana und Zagreb.

Abb. 23 LED-Intervall-Anzeigen (Foto 1 Ljubljana, Foto 2 Zagreb)

Quelle: Vera Baltzarek

- Alle Städte setzen beim Verkehr auf Nachhaltigkeit und daher auf Strategien zur Attraktivierung des Umweltverbunds (öffentlicher, Rad- und Fußgängerverkehr) und zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. „Smart Cities“ werden angestrebt.
- Intermodalität soll verbessert werden (einheitliche Ticketsysteme für sämtliche öffentliche Verkehrsmittel, Angleichung der Taktfahrpläne).
- Der Radverkehr ist ausbaufähig⁶²,
- Das Parkplatzproblem ungelöst (wenige leistbare Parkgaragen, wenig Kurzparkzonen, P+R-Anlagen)

8.1.2 „Besonderheiten“

8.1.2.1 Ljubljana

Eine wesentliche Herausforderung stellt die raumintensive **Zersiedlung** des Umlands dar. Seit 1995 hat Ljubljana mehr als 20.000 Einwohner an die Nachbargemeinden verloren.

Was den **Verkehr** in Ljubljana⁶³ angeht, ist die Stadt ein wichtiger internationaler Verkehrsknoten südlich der Alpen für die Verkehrsströme zwischen Italien, Österreich,

⁶² Vgl. COMPRESS (2013 b) und die Arbeiten der übrigen ExkursionsteilnehmerInnen.

Ungarn und Kroatien. Von einem Autobahnring rund um die Stadt gehen vier weitgehend fertig gestellte Autobahnen weg: Richtung Karawankentunnel / Jesenice, Koper, Maribor und Zagreb.

- 15 km nördlich des Zentrums bei Brnik liegt der internationale Flughafen. In max. 190 km Entfernung finden sich 4 weitere Flughäfen (Klagenfurt, Triest, Zagreb, Graz). Bis 2017 sind Investitionen von 115 Mio. Euro für ein zweites Passagierterminal (Baubeginn 2012, mit 17,6 Mio EU-Kofinanzierung), den Bau eines logistischen Zentrums und eines Frachtterminals geplant.⁶⁴

Abb. 24 Internationaler Flughafen Ljubljana-Brnik



Quelle: http://farm5.staticflickr.com/4075/4938327839_b6582c6cc0_z.jpg (3.6.2013)

- Der Hauptbahnhof im Norden des Zentrums ist zentraler Eisenbahnknoten für den internationalen Verkehr in Slowenien (österreichische Südbahnstrecke kreuzt Strecke über Jesenice nach Villach) und wichtigster Knoten des städtischen öffentlichen Verkehrs mittels Omnibussen („Trola“).

⁶³Siehe dazu bes. <http://www.visitljubljana.com/de/ljubljana-und-zentralslowenien/verkehr-beforderung/> (10.4.2013); und WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH (2012)

⁶⁴ vgl. WIRTSCHAFTSKAMMER STEIERMARK, Transport-Verkehr (2011)

Abb. 25 Hauptbahnhof Ljubljana



Quelle: Vera Baltzarek, <http://www.travel-by-photos.com/wp-content/uploads/ljubljana-apartment-tower.jpg> (3.6.2013)

- Seit 2002 läuft ein Programm zur Regionalentwicklung in der Agglomeration Ljubljana⁶⁵ mittels Bau von Buslinien, Ausbau bereits existierender Eisenbahnlinien und Neubau von Zuglinien parallel zu den wichtigsten Ausfallstraßen aus Ljubljana mit einheitlichem Ticketsystem und Taktfahrplan zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Finanziert werden die Kosten von ca 173 Mio € von den betroffenen Gemeinden, durch EU-Mittel und eine Bezinsteuer.

Abb. 26 LPP (Ljubljanski potniški promet) Verkehrsmittelbetreiber in Ljubljana



Quelle: Vera Baltzarek

⁶⁵ CIPRA (2013)

8.1.2.2 Zagreb

Ein spezielles Problem dieser Stadt – wie der Belgrads- ist die **Trennung der nördlichen von den südlichen Stadtteilen einerseits durch die Bahn, andererseits durch die Save**. Daher wird die Verlegung, Absenkung oder Anhebung der Bahntrasse überlegt,⁶⁶ bzw. im Projekt Zagreb Riverfront eine sinnvolle Einbindung des Landschaftsraums am Flussufer an das Stadtgefüge über die Schaffung verbindender Elemente. Im Süden der Save soll ein Wohn- und Geschäftsviertel mit einzelnen Hochhäusern die Stadt näher an den Fluss bringen, während im Norden ein bereits bestehender Verkehrsknoten zu einem intermodalen Terminal ausgebaut werden soll.

Wie alle Hauptstädte hat Zagreb im Vorort Pleso, 17 km südöstlich des Zentrums, einen internationalen **Flughafen**. Er ist der größte der 7 kroatischen Flughäfen. Bis 2014 soll – nach etlichen für derartige Großprojekte offenbar typischen Problemen (umstrittener Architekturwettbewerb, finanzielle Probleme, schwierige Suche nach einem internationalen Konzessionär) – ein neues Terminal fertig werden.⁶⁷

Abb. 27 Internationaler Flughafen Zagreb-Pleso neuer Terminal von Architektin Zaha Hadid



Quelle: <http://architecturelinked.com/profiles/blogs/zagreb-airport-new-passenger> (3.6.2013)

Zagreb hat drei **Eisenbahnhöfe**: den Hauptbahnhof (im Süden des Zentrums) für den internationalen Fernverkehr über den Paneuropäischen Verkehrskorridor X, den Westbahnhof (westlich des Zentrums) für den Personennahverkehr und einen Rangierbahnhof (im Süden der Save). Da das kroatische Bahnnetz allerdings nicht sehr

⁶⁶ Vgl. STADT WIEN (2012), Zagreb, 19 f

⁶⁷ WIEN INTERNATIONAL (2011)

engmaschig ist, ist der **Busbahnhof** im Süden der Stadt stärker frequentiert als der Hauptbahnhof.

Abb. 28 Hauptbahnhof Zagreb



Quelle: Vera Baltzarek

8.1.2.3 Belgrad

Belgrads **Verkehrsprobleme** infolge der „absoluten Dominanz der Autos“⁶⁸ sind ungelöst. Es gibt kaum autofreie Zonen. Nur drei ständig überlastete Savebrücken und eine Donaubrücke verbinden die Stadt mit Novi Beograd und den nördlichen Vororten. Daher werden aktuell weitere, kleiner dimensionierte Brückenbauten überlegt, z.T. mit ausländischer (japanischer) Finanzierung. Trotz Investitionen in unterirdische Garagen und der Ausweitung der Kurzparkzonen gibt es zu wenige Stellplätze.

Der öffentliche Verkehr ist wenig zuverlässig: die wenigen Verkehrsmittel sind oft veraltet, erst 30% der 42km langen Straßenbahnlinien erfüllen neueste Standards. Von ihrer Barrierefreiheit können Menschen mit eingeschränkter Mobilität nicht ausreichend profitieren, da der umgebende öffentliche Raum keineswegs den gleichen Ansprüchen entspricht. Es werden mehr - auch von privaten Unternehmen geführte - Buslinien benötigt. Seit 1982 entwickelte U-Bahn-Projekte wurden bisher nicht realisiert. Allgemein klagen Verkehrs- und Stadtplaner über die extrem langsame Verwirklichung von Projekten, weil die

⁶⁸ APOSTOLOVIC (2010), 20

Finanzierung nicht ausreichend und konstant und der politische Wille auch nicht immer vorhanden ist.⁶⁹

Der günstige Modal Split mit 53% ÖV erklärt sich einerseits aus den niedrigen Fahrpreisen bzw der Tatsache, dass 60% der Passagiere kein Ticket lösen, weil sie entweder wie Kinder, Senioren oder Menschen mit Behinderung Freifahrt haben oder schwarzfahren, was wegen der fehlenden Durchgriffsmöglichkeiten der Kontrolloren – ähnlich wie in Zagreb - relativ leicht ist.

Abb. 29 GSP Belgrade – Verkehrsmittelbetreiber in Belgrad



Quelle: Foto 1&2 Vera Baltzarek, Foto 3: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/e3/GSP_Autobus_terazije.jpg/800px-GSP_Autobus_terazije.jpg, Foto 4: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a8/Beogradski_trolejbus.jpg/800px-Beogradski_trolejbus.jpg (3.6.2013), Vera Baltzarek

Zu den wichtigsten aktuellen Projekten⁷⁰ in Belgrad gehört der neue **Hauptbahnhof Prokop**. Als bedeutendster Belgrader Eisenbahnknoten und gleichzeitiges intermodales Zentrum soll

⁶⁹ Vgl. APOSTOLOVIC (2010), 21 und STILLER (2011), 12 ff. Beschlossen wurde der neue Hauptbahnhof Prokop 1971, Baubeginn war 1977, bis heute ist noch kein Ende absehbar. Die Finanzierung ist trotz eines Kredits von 25 Millionen Euro aus Kuwait offenbar weiter ungesichert. Siehe dazu PRODANOVIC (2013)

der Durchgangsbahnhof Hochgeschwindigkeitszugverbindungen innerhalb des Paneuropäischen Verkehrskorridors X ermöglichen, den Lastzugverkehr um die Altstadt herum beenden, sowie die Belgrader S-Bahn Beovoz und die zukünftige U-Bahn-Linie 2 an den Eisenbahnfernverkehr in Belgrad anbinden. Die angedachte Verlegung des Fernverkehrs-Busbahnhofs aus dem alten Bahnhofsviertel würde den starken Verkehr dort etwas entschärfen.

Zusätzlich könnte durch die Entfernung der Schienen des alten Zentralbahnhofs mitten im Stadtkern die physische Barriere zur Save aufgehoben werden, was der Stadt die Möglichkeiten geben würde, sich dem Fluss zu nähern. Gleichzeitig wäre das 185 ha große „Save Amphitheater“ für den Umbau zu einem neuen urbanen Zentrum verfügbar.

De facto ist dieses Projekt - das gar nicht in den aktuellen Belgrader Generalplan einbezogen wurde - wie unser Besuch dort zeigte, aus Geldmangel jedoch offenbar als Rohbau „stecken geblieben“ und damit eines der für Belgrad typischen, sich lange hinziehenden Projekte, die nicht vollständig realisiert werden.

Abb. 30 Hauptbahnhof Prokop (Stand Mai 2013)



Quelle: Vera Baltzarek

Auch der intermodale Knoten ist bisher nur Planung oder, wie die Kritiker meinen, eine Utopie: die U-Bahn ist aktuell unfinanzierbar, die S-Bahn, die das Stadtzentrum mit der Peripherie verbindet, hat innerhalb der Stadt lediglich drei Stationen: eine im Norden („Beograd centar“), eine in der Nähe des Stadtzentrums („Vukov spomenik“, 1995 als erste

⁷⁰ Vgl APOSTOLOVIC (2010), 22 ff

unterirdische Station eröffnet) und schließlich eine im Süden („Karadordev park“). Auf den Fotos unten fällt die Menschenleere in den großzügigen, modernen Räumlichkeiten auf.

Abb. 31 Station „Vukov spomenik“



Quelle: Vera Baltzarek

Ebenfalls noch im Projektstadium befindet sich die „**City of Water**“, die aus dem Donauufer zwischen Ada Huja und Dorćol Marina, wo sich jetzt Fabriken, Lagerhäuser, der alte Frachthafen oder illegale Mülldeponien befinden, ein Wohn- und Geschäftsviertel mit großen Grünflächen und einem markanten Hochhaus als neuer Landmark machen soll – analog zum Projekt Zagreb Riverfront.

Auch noch nicht vollständig umgesetzt sind die zwei derzeit bedeutendsten **Straßenverkehrsprojekte**: die Verbindung des Inneren Magistralen-Halbrings mit der neuen Savebrücke und die Autobahnumfahrung im Süden rund um Belgrad, die den Transitverkehr, der heute über die Autobahn E70 mitten durch die Stadt geht, aus dem Zentrum ableiten soll.

9 Fazit

Die interessante Exkursion bestätigte den durch das Literaturstudium gewonnenen Eindruck.

- Der Einfluss der wechselvollen Geschichte Sloweniens, Kroatiens und Serbiens ist bis heute noch sehr groß.

- Er erklärt das deutliche Nordwest-Südost-Gefälle bei der Verkehrsinfrastruktur und der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums. Sichtbar wird es z.B. im öffentlichen Verkehr an der Netzdichte, der Kürze/Länge der Intervalle, der Qualität der Verkehrsmittel und der angebotenen Informationen über das Netz, der Gestaltung der Stationen und der Menge und Zufriedenheit der Fahrgäste.
- Die bereits (von Slowenien und Kroatien) erreichte oder (von Serbien) angestrebte EU-Mitgliedschaft macht sich positiv als sehr profitabel für die jeweiligen Länder bemerkbar. Sie unterstützt den Infrastrukturausbau z.B. finanziell (vor allem beim internationalen und dem öffentlichen Verkehr).
- Der Aufschwung ist allerdings erst seit kurzem deutlich merkbar: nach den Beeinträchtigungen durch die Jugoslawienkriege der 1990er wurde die zögerliche Erholung durch die Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2008 unterbrochen.
- Daher bestehen weiter ungelöste Probleme (weniger im Nordwesten als im Südosten).

10 Literaturverzeichnis

- Erika **ANDERS-CLEVER** (2012), Kroatien leitet realistische Planung für Bahnausbau ein
<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=727540.html> (12.4.2013)
- Milica **APOSTOLOVIC** (2010), Router. Passagierhafen Belgrad (Diplomarbeit TU Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung), Wien
<http://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2010/AC08237259.pdf> (10.4.2013)
- Ursula **BAUER-HAILER**, Hans Ulrich **WEZEL** (2010), Die Nachfolgestaaten Jugoslawiens: EU-Beitritt als Ziel. In: STATISTISCHES MONATSHEFT BADEN-WÜRTTEMBERG 3(2010)50-54
http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/veroeffentl/Monatshefte/PDF/Beitrag10_03_11.pdf (12.4.2013)
- Johannes M. **BECKER**, Gertrud **BRÜCHER** (Hg) (2008), Der Jugoslawienkrieg. Eine Zwischenbilanz. Analysen über eine Republik im raschen Wandel (=Schriftenreihe zur Konfliktforschung 23), Berlin/Münster
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG** (2011), Zahlen und Fakten Europa
<http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/europa/70546/bip-pro-kopf> (12.4.2013)
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG** (2012), Das Massaker von Srebrenica.
<http://www.bpb.de/politik/hintergrund-aktuell/140276/das-massaker-von-srebrenica> (12.4.2013)
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG** (2013), Zahlen und Fakten. Europa
<http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/europa/70546/bip-pro-kopf> (10.4.2013)
- Marie-Janine **CALIC** (2010), Geschichte Jugoslawiens im 20. Jahrhundert, München
- Georges **CASTELLAN** (1991), Histoire des Balkans 14e – 20e siècle, Paris
- CIPRA** (2013), Programm zur Regionalentwicklung in der Agglomeration Ljubljana
<http://www.cipra.org/de/alpmedia/good-practice/237> (10.4.2013)
- COMPRESS**, Verbindungsbüro der Stadt Wien (2013 a), Länderinfos
<http://www.compresspr.at/laenderinfo> (10.4.2013)
- COMPRESS**, Verbindungsbüro der Stadt Wien (2013 b), Leere Park-and-Ride-Plätze in Ljubljana
<http://www.compresspr.at/node/241579> (10.4.2013)
- Andrea **DESPOT** (2010), Der Balkan ist Teil des europäischen Projekts
<http://www.bpb.de/internationales/europa/europa-kontrovers/38063/standpunkt-andrea-despot?p=all>
 (10.4.2013)
- Ljelja **DOBRONIĆ**, Drago GRGEC, Josip ESTERAJHER (1993), Zagreb, Zagreb
- Azra **DZAJIC-WEBER** (2013), Serbien. <http://liportal.giz.de/serbien/geschichte-staat.html> (12.4.2013)
- EU** (2012), Schlussfolgerungen zu Serbien
http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2012/package/sr_conclusions_2012_de.pdf (10.4.2013)
- EU-LEITLINIEN** für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (2010)
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/tr0043_de.htm
 (12.4.2013)
- Ulf **FISCHER** (2012), Optionen für Taktfahrpläne im Netz der serbischen Eisenbahnen (Diplomarbeit, master thesis TU Wien, Institut f Verkehrswissenschaften), Wien

Tadej **GLAŽAR** (2007), Nachklang der reifen Moderne – sensible Modernität. Kroatische moderne Architektur der Fünfziger- und Sechzigerjahre. Von Konzepten und Realisierungen – Träume und Wirklichkeit. In: Adolph STILLER (Hg) (2007), Avantgarde & Kontinuität. Kroatien – Zagreb - Adria, (= Katalog der Ausstellung Architektur im Ringturm XIV), Salzburg, 46-71

Vera **GRIMMER** (2007), Hinweise zur Kulturgeschichte Kroatiens. In: Adolph STILLER (Hg) (2007), Avantgarde & Kontinuität. Kroatien – Zagreb - Adria, (= Katalog der Ausstellung Architektur im Ringturm XIV), Salzburg, 9-14

Magarditsch **HATSCHIKJAN** (2001), Die „großen Fragen“ in Südosteuropa. Ein Balkan-Locarno für stabile Strukturen. In: AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE 13-14(2001) 17-26
www.bpb.de/apuz/26359/die-grossen-frgen-in-suedosteuropa?p=all (10.4.2013)

INTERNATIONAL CRIMINAL TRIBUNAL FOR FORMER YUGOSLAVIA (ICTY) <http://www.icty.org/> (1.4.2013)
 Diana JOHNSTONE (2005), La Croisade des fous: Yougoslavie, première guerre de la mondialisation, Paris

Bojan **KOVAČEVIĆ** (2011), Nikola DobrovićArchitekt über Belgrad. In: Adolph STILLER (Hg) (2011), Belgrad – Momente der Architektur (= Katalog der Ausstellung Architektur im Ringturm XXV), Wien, 41-54

Kurt **KÖPRUNER** (2003), Reisen in das Land der Kriege. Erlebnisse eines Fremden in Jugoslawien, Kreuzlingen/München

Eva **LICHTENBERGER** (2013), Nationale Prestigeprojekte verhindern EU-Verkehrspolitik.
 In: EurActiv.de 8.2.2013 <http://www.euractiv.de/infrastruktur-und-verkehr/artikel/nationale-prestigeprojekte-verhindern-eu-verkehrspolitik-007198> (2.4.2013)

Josef **MÄRZ** (1938), Jugoslawien. Probleme aus Raum, Volk und Wirtschaft, Berlin

Dunja **MELCIC** (Hg) (2007), Der Jugoslawien-Krieg. Handbuch zur Vorgeschichte, Verlauf und Konsequenzen, 2. aktualisierte Auflage, Wiesbaden

Mihajlo **MITROVIĆ** (2011), Der architektonische Bogen 1946-2011. In: Adolph STILLER (Hg) (2011), Belgrad – Momente der Architektur (= Katalog der Ausstellung Architektur im Ringturm XXV), Wien, 55- 71

Nima **NADER**, Oliver **SAUER** (2011), Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich (Bewertung durch Centrum für europäische Politik CEP)
http://www.cep.eu/fileadmin/user_upload/Kurzanalysen/Zusammenarbeit_Verkehrsbereich/KA_Zusammenarbeit_im_Verkehrsbereich.pdf (10.4.2013)

Ingo **NEUMAYER** (2011), Jugoslawien-Kriege.
http://www.planet-wissen.de/politik_geschichte/menschenrechte/jugoslawien_kriege/index.jsp (1.4.2013)

Jernej **PIKALO** (2006), Slowenien in der Europäischen Union In: Politik und Zeitgeschichte 46 (2006)
<http://www.bpb.de/apuz/29417/slowenien-in-der-europaeischen-union?p=all> (10.4.2013)
 Tamara PRODANOVIC (2013), Serbien vor einem Investitionsaufschwung
<http://voiceofserbia.org/de/content/serbien-vor-einem-investitionsaufschwung> (10.4.2013)

Gregor **SCHÖLLGEN** (2002), Zehn Jahre als europäische Großmacht.
<http://www.bpb.de/apuz/25568/zehn-jahre-als-europaeische-grossmacht?p=all> (1.4.2013)

STADT WIEN (2012), "Stadt bauen - Beispiele für und aus Wien" (=Ausstellung in Wiener Planungswerkstatt 25. 1.-30.3.2012 mit Beispielen u.a. aus Ljubljana, Zagreb)
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008206b.pdf> /10.4.2013)

DER STANDARD (2013), Slowenien ratifiziert den Beitrittsvertrag Kroatiens. In: DER STANDARD 3.4.213, 2

Marijan **STILINOVIĆ** (Hg) (1961), Zagreb, Zagreb

Adolph **STILLER** (2011), Momente der Architektur – Kontext als Spezifikum. In: Adolph STILLER (Hg) (2011), Belgrad – Momente der Architektur (= Katalog der Ausstellung Architektur im Ringturm XXV), Wien, 9-40

Fritz **STÖCKL** (1975), Eisenbahnen in Südosteuropa. Jugoslawien, Griechenland, Rumänien, Bulgarien, Türkei, Wien

Holm **SUNDHAUSSEN** (2007), Geschichte Serbiens 19.-21. Jahrhundert. Wien/Köln/Weimar

Holm **SUNDHAUSSEN** (2008), Der Zerfall Jugoslawiens und dessen Folgen.
<http://www.bpb.de/apuz/31042/der-zerfall-jugoslawiens-und-dessen-folgen?p=all> (1.4.2013)

Holm **SUNDHAUSSEN** (2010), Pulverfass Balkan – wie stabil ist der Frieden? http://www.planet-wissen.de/politik_geschichte/menschenrechte/jugoslawien_kriege/interview_sundhaussen.jsp (12.4.2013)

Heidemarie **UHL** (1995), Leipzig und Laibach/Ljubljana: Zur Strukturentwicklung urbaner Leitkulturen. Am Beispiel zweier zentraleuropäischer Städte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Reinhard KANNONIER, Helmut KONRAD (hg) (1995), Urbane Leitkulturen 1890-1914. Leipzig-Ljubljana-Linz-Bologna, (=Studien zur Gesellschafts- und Kulturgeschichte 6), Wien, 17-71

WIEN INTERNATIONAL (2007), Kroatien baut Adria-Schnellbahn Zagreb-Rijeka
<http://www.wieninternational.at/de/print/node/3371> (10.4.2013)

WIEN INTERNATIONAL (2011), Die (un)endliche Geschichte des Zagreber Flughafens
<http://www.wieninternational.at/de/content/die-unendliche-geschichte-des-zagreber-flughafens-de> (10.4.2013)

Andreas **WITKOWSKY** (2002), Der Stabilitätspakt für Südosteuropa und die "führende Rolle" der Europäischen Union. <http://www.bpb.de/apuz/25511/der-stabilitaetspakt-fuer-suedosteuropa-und-die-fuehrende-rolle-der-europaeischen-union?p=all> (2.4.2013)

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH (2012), Branchenforum Urban Technologies: Kommunal- und Umwelttechnik in CEE und Russland (2012), Vorschau – Urban Technologies Arbeitsschwerpunkt 2012/2013 Slowenien (ppt) http://portal.wko.at/wk/format_liste.wk?dstid=704&sbid=416&ttid=1&group=awo (10.4.2013)

WIRTSCHAFTSKAMMER STEIERMARK, Transport-Verkehr (2011), Flughafen Ljubljana: Bis 2017 Investitionen von 115 Mio. Euro geplant
http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=650929&dstid=1474&titel=Flughafen%2CLjubljana%3A%2CBis%2C2017%2CInvestitionen%2Cvon%2C115%2CMio.%2CEuro%2Cgeplant (10.4.2013)

WIRTSCHAFTSKAMMER VORARLBERG, Transport-Verkehr (2013), Slowenien: Urbane Technologien (IO). Exportmarkt- und Wirtschaftsinformation
http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?angid=1&stid=704208&dstid=704&titel=Slowenien%3a%2cUrbane%2cTechnologien%2c%28IO%29 (10.4.2013)

Adelheid **WÖFL** (2012), Freispruch für Gotovina: Missverstandenes Urteil. In: DER STANDARD, 16. 11. 2012.
<http://derstandard.at/1350261646607/Freispruch-fuer-Gotovina-Missverstandenes-Urteil> (13.4.2013)

Adelheid **WÖFL** (2013 a), Nordkosovo: Belgrad und Prishtina ringen um Lösung. In: DER STANDARD 2.4.2013, 4

Adelheid **WÖFL** (2013 b), Entscheidender Dialog zum Nordkosovo. In: Der STANDARD 3.4.2013, 4

11 **Abbildungsverzeichnis**

ABB. 1 JUGOSLAWIEN 1918 – 1941	5
ABB. 2 ETHNISCHE ZUSAMMENSETZUNG JUGOSLAWIENS 1981	7
ABB. 3 STADTENTWICKLUNG LJUBLJANA.....	10
ABB. 4 STADTENTWICKLUNG ZAGREB 1869 – 1910 – 1960	11
ABB. 5 STADTENTWICKLUNG BELGRAD 1897 – 1912 – 1923	12
ABB. 6 JUGOSLAWISCHES EISENBAHNNETZ 1936.....	17
ABB. 7 JUGOSLAWISCHES STRAßENNETZ 1936	18
ABB. 8 JUGOSLAWIEN 1941 - 1945.....	19
ABB. 9 NOVI BEOGRAD, BLOCK 23 (1970ER)	22
ABB. 10 VOGELPERSPEKTIVE AUF NOVI BEOGRAD (1970ER)	22
ABB. 11 BELGRAD, SITZ DER GESAMTJUGOSLAWISCHEN REGIERUNG (1947-61)	23
ABB. 12 BELGRAD, MILITÄRKRANKENHAUS (1970-73)	24
ABB. 13 BELGRAD, GENEX BÜRO- UND WOHNTÜRME (1970 - 80).....	24
ABB. 14 ZAGREB, RATHAUS (1956 - 58)	25
ABB. 15 ZAGREB, VERTEILERKREIS AM REMETINEC, DEM SÜDEINGANG IN DIE STADT	26
ABB. 16 NOVI ZAGREB, SIEDLUNG TRAVNO	26
ABB. 17 LJUBLJANA NORDÖSTLICHER STADTRAND.....	27
ABB. 18 AUTOPUT M 1.....	29
ABB. 19 VON DEN NATO-ANGRIFFE ZERSTÖRTES VERTEIDIGUNGSMINISTERIUM IN BELGRAD	33
ABB. 20 JUGOSLAWIEN/SLOWENIEN, KROATIEN, SERBIEN 1991 - 2013.....	35
ABB. 21 PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKORRIDORE	42
ABB. 22 TEN –ACHSEN	44
ABB. 23 LED-INTERVALL-ANZEIGEN (FOTO 1 LJUBLJANA, FOTO 2 ZAGREB).....	47
ABB. 24 INTERNATIONALER FLUGHAFEN LJUBLJANA-BRNIK.....	48
ABB. 25 HAUPTBAHNHOF LJUBLJANA.....	49
ABB. 26 LPP (LJUBLJANSKI POTNIŠKI PROMET) VERKEHRSMITTELBETRIEBER IN LJUBLJANA.....	49
ABB. 27 INTERNATIONALER FLUGHAFEN ZAGREB-PLESO NEUER TERMINAL VON ARCHITEKTIN ZAHA HADID... 50	
ABB. 28 HAUPTBAHNHOF ZAGREB	51
ABB. 29 GSP BELGRADE – VERKEHRSMITTELBETRIEBER IN BELGRAD.....	52
ABB. 30 HAUPTBAHNHOF PROKOP (STAND MAI 2013)	53
ABB. 31 STATION „VUKOV SPOMENIK“.....	54

12 Tabellenverzeichnis

TAB. 1 LÄNDERÜBERSICHT	3
TAB. 2 ETHNISCHE/SPRACHLICHE/KONFESSIONELLE ZERSPLITTERUNG JUGOSLAWIENS	6