

# Stadtplanung und Verkehr in Belgrad

## Herausforderungen und Perspektiven



Verfasser:

Clemens Raffler, Matr.-Nr. 1027274

Kerstin Sigl, Matr.-Nr. 1025373

Exkursionsbericht

**Grundlagen der Verkehrsplanung**

EX, LVA-Nr. 231.935

SS 2013

Leiter der Lehrveranstaltung:

Günter Emberger und Tadej Brezina

Institut für Verkehrswissenschaften

E2030

Wien, 15. Mai 2013

## Inhaltsverzeichnis

1.	Stadtplanung .....	- 3 -
1.1.	Ausgangssituation.....	- 3 -
1.2.	Rechtliche Grundlagen der Raumplanung in Serbien .....	- 3 -
1.3.	Stadtplanung in Belgrad .....	- 4 -
1.3.1.	Organisation .....	- 4 -
1.3.2.	Stadtplanung im 20. Jahrhundert.....	- 5 -
1.3.3.	Masterplan Belgrad bis 2021 .....	- 7 -
1.4.	Herausforderungen für die Planung.....	- 8 -
1.4.1.	Schwarzbauten .....	- 8 -
1.4.2.	Stadterneuerung und Wiederherstellung von Kulturgütern .....	- 9 -
2.	Verkehr .....	- 10 -
2.1.	Straßenverkehr .....	- 10 -
2.1.1.	Grundlagen .....	- 10 -
2.1.2.	Geplante Südumfahrung .....	- 10 -
2.1.3.	Geplante Inner City Semi-Ring-Road.....	- 11 -
2.1.4.	Stadtverkehr .....	- 11 -
2.1.5.	Parksystem .....	- 11 -
2.2.	Motorisierungsgrad und Modal Split.....	- 13 -
2.3.	Bahnverkehr .....	- 14 -
2.4.	Wasserverkehr.....	- 15 -
3.	Quellenverzeichnis .....	- 16 -
3.1.	Literaturverzeichnis .....	- 16 -
3.2.	Abbildungsverzeichnis .....	- 17 -

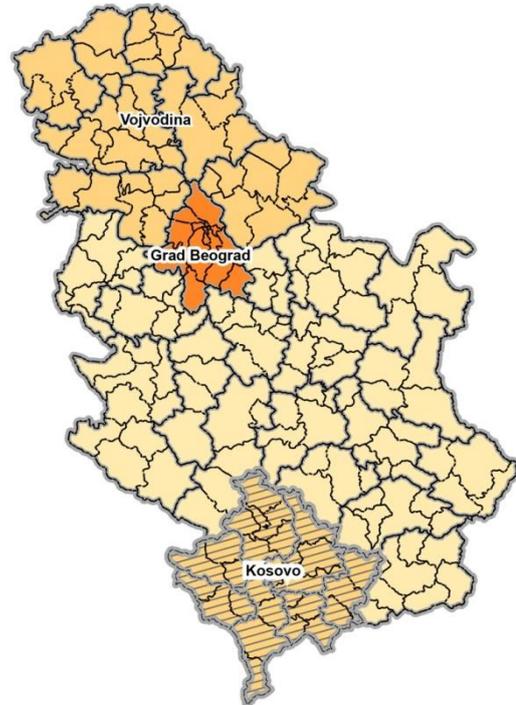
## 1. Stadtplanung

### 1.1. Ausgangssituation

Um derzeitige Tendenzen und einen Ausblick für die Raumplanung in Belgrad geben zu können, wird an dieser Stelle eine kurze Beschreibung der Ausgangslage aus historischer, ökonomischer und sozialer Sicht gegeben.

Experten sehen Serbien nach den lang andauernden Krisen der letzten 22 Jahre in einer sehr schwierigen Situation, welche vor allem die Gesellschaft und die Wirtschaft betreffen. Der Übergangsprozess von einer Zentralverwaltungswirtschaft – wie man sie im ehemaligen Jugoslawien praktizierte – zu einer Marktwirtschaft gestaltete sich in Serbien aufgrund der anhaltenden Kriege sehr schwierig und wurde erst 2001 mit essentiellen Reformen begonnen. Internationale Wirtschaftssanktionen, welche aufgrund der Jugoslawienkriege in Kraft traten, erschwerten diesen Prozess zusätzlich. Auch innenpolitische Turbulenzen verhinderten das Etablieren eines effektiven Steuersystems sowie anderer staatlicher Institutionen. Weiters ist hervorzuheben, dass die Gebietsansprüche der Serben an der teilweise als unabhängig anerkannten Republik Kosovo die Situation noch weiter verschärfen. (vgl. Dabović, 2009, S. 144f)

Erst kürzlich einigten sich die Republik Serbien und die Republik Kosovo auf Minderheitenrechte, was unter anderem von der EU als eine der Voraussetzungen für Beitrittsverhandlungen mit Serbien angesehen wurde.



**Abbildung 1: Republik Serbien (Provinzen und Hauptstadt)**  
(Quelle: Eigene Darstellung)

### 1.2. Rechtliche Grundlagen der Raumplanung in Serbien

Um die rechtlichen Grundlagen für die Raumplanung in Serbien aufzuzeigen, muss mit der im Stufenbau der Rechtsordnung grundsatzgebenden Rechtsnorm – der Verfassung der Republik Serbien – begonnen werden. Die Verfassung der Republik Serbien gliedert sich insbesondere in folgende zehn Abschnitte:

- I. Verfassungsgrundsätze
- II. Menschen-, Minderheitenrechte und Freiheiten
- III. Wirtschaftssystem und öffentliche Finanzen
- IV. Kompetenzen der Republik Serbien
- V. Organisation des Staates
- VI. Verfassungsgerichtsbarkeit
- VII. Territoriale Organisation
- VIII. Verfassungs- und Gesetzmäßigkeit
- IX. Verfassungsänderung
- X. Schlussbestimmung

Raumplanungsbezogene Vorschriften können insbesondere aus den Bestimmungen der Teile V. sowie VII. der serbischen Verfassung entnommen werden:

### **Ad V.: Organisation des Staates**

Laut serbischer Verfassung muss eine Nationalversammlung, in welcher 250, durch Immunität geschützte Abgeordnete tagen, durch direkte Wahl durch das Volk eingesetzt werden. (vgl. Art. 100 Constitution of the Republic of Serbia) Dieser Versammlung sind unterschiedliche Aufgaben zugeordnet. Bezüglich der Planung ist festgehalten, dass der Raumplan und der Entwicklungsplan Serbiens durch eine einfache Mehrheit, für welche kein Präsenzquorum notwendig ist, abgeändert werden kann. (vgl. Art 99, 105 Constitution of the Republic of Serbia)

### **Ad VII.: Territoriale Organisation**

Nicht die gesamte Raumplanung ist dem serbischen Staat als Gesamtheit überantwortet, sondern wird auf kleinerer Maßstabsebene von den autonomen Provinzen (Vojvodina, Kosovo/Metohija) und den lokalen Selbstverwaltungseinheiten besorgt. Eine genauere Bestimmung zur territorialen Organisation Serbiens findet man in diesem Abschnitt der Verfassung. Den autonomen Provinzen wird erlaubt, raumplanungsrelevante Rechtsnormen selbst zu erlassen, wie z.B. zur Raum- und Stadtplanung, zur räumlichen Entwicklung selbst, sowie zur Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Tourismus und Verkehrssysteme. (vgl. Art 183 Constitution of the Republic of Serbia)

Unter lokalen Selbstverwaltungseinheiten versteht man laut serbischem Verfassungstext Gemeinden, Städte und die Hauptstadt Belgrad selbst. Die Kompetenzverteilung dieser jener Einheiten ist vergleichbar mit jener, die bei österreichischen Gemeinden angewendet wird: Ihnen wird – ähnlich der Österreichischen Verfassung – das Recht zugesprochen in jenen Materien kompetent zu sein, welche in einer effektiven Art und Weise innerhalb der Selbstverwaltungseinheit besorgt werden können. (vgl. Art. 177 Constitution of the Republic of Serbia) Die Selbstverwaltungseinheiten müssen die Bereitstellung und Verwendung städtischer Bauflächen und Betriebsgebieten regulieren. Sie sind verantwortlich für die (Re-)Konstruktion, Aufrechterhaltung und Benützung des lokalen Straßennetzwerkes und öffentlicher Einrichtungen sowie für die Regulierung und das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Lokale Selbstverwaltungseinheiten müssen ein ausreichendes Angebot an sozialer Infrastruktur (Bildung, Gesundheit, Sporteinrichtungen, usw.) bereitstellen. Sie tragen die Verantwortung für den Naturschutz, sowie für die Bewahrung des kulturellen Erbes. Weiters sind sie für die Verbesserung und Nutzung der agrarischen Flächen zuständig, ebenso wie für die Anpassung der Stadtentwicklungspläne und des Gemeindeentwicklungsprogrammes. (vgl. Art. 190 Constitution of the Republic of Serbia) Insbesondere der Hauptstadt Belgrad werden durch das *Gesetz der Hauptstadt* und die *Statuten der Stadt* spezielle Kompetenzen eingeräumt. (vgl. Art. 189 Constitution of the Republic of Serbia)

## **1.3. Stadtplanung in Belgrad**

### **1.3.1. Organisation**

Die Stadtverwaltung von Belgrad ist laut den Statuten der Stadt in 14 Sekretariate gegliedert, unter denen das *Sekretariat für Städtebau und Bauangelegenheiten* die hauptzuständige Stelle für die Raumplanung ist. Es ist unter anderem für die Vorbereitung, Anpassung, Dokumentation und Aufbewahrung von Planungsdokumenten sowie Stadtentwicklungsplänen verantwortlich. Eine weitere wichtige Aufgabe dieser Stelle ist es, Baubewilligungen zu erteilen. (vgl. Stadt Belgrad, 2012, online)

Um die Arbeit dieses Sekretariats zu unterstützen, wurde seitens der Stadt Belgrad das öffentliche Urbanistikunternehmen *URBEL* (Urban Planning Institute of Belgrade) gegründet,

um Planungsdokumente, welche den die Bebauung und Stadtentwicklung Belgrads zum Thema haben, auszuarbeiten und zu evaluieren. Neben dieser Tätigkeit organisiert URBEL Seminare zum Thema Stadt- und Regionalplanung und unterhält wichtige Kooperationen mit Planungsinstitutionen unterschiedlicher europäischer Städte. (vgl. Institute of Urbanism Belgrade, n.b., online)

### 1.3.2. Stadtplanung im 20. Jahrhundert

Während des 20. Jahrhunderts wurden für die Stadt Belgrad vier verschiedene Generalbaupläne entworfen, welche die Basis für eine räumliche Entwicklung der Stadt lieferten. An dieser Stelle werden die vier Pläne kurz beschrieben:

#### Generalbauplan Belgrads 1923:

Da Belgrad nach dem Ersten Weltkrieg die Hauptstadt des Königreichs Jugoslawien wurde, begann man durch die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs, Architekten und Stadtplaner zu suchen, welche Konzepte für die räumliche Entwicklung Belgrads entwickeln sollten. Die Zusage für diese Unternehmung erhielt der Architekt Djordje Kovalevski. Die Weiterentwicklung der Stadt an den linken Ufern der Save und Donau wurde von der Regierung der Stadt abgelehnt und daher nicht weitergeführt. (vgl. Vrzić, 2010, S. 18)

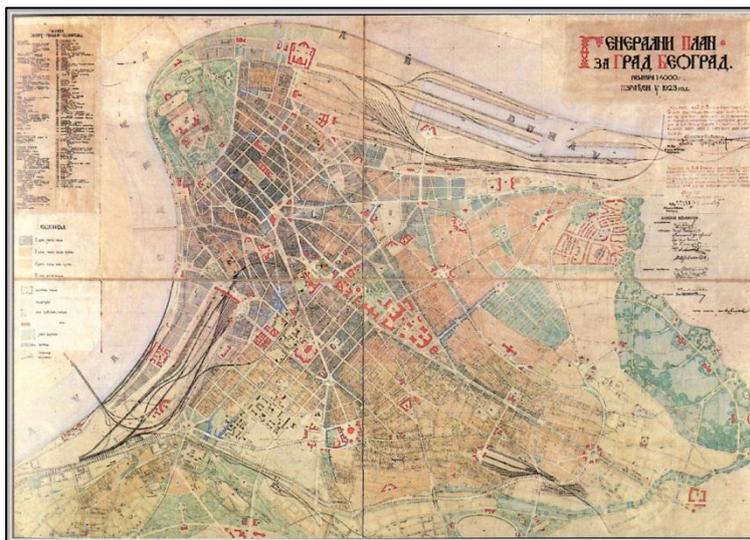


Abbildung 2: Generalbauplan Belgrad 1923 (Quelle: Institute of Urbanism Belgrade, online)

#### Generalbauplan Belgrads 1950:

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges war es unabdingbar, Pläne für einen Neuaufbau der Bebauung und der Transportinfrastruktur zu entwickeln. Um dem starken Bevölkerungswachstum zu begegnen wurde unter dem Direktor des Stadtplanungsinstituts (Miloš Somborski) mit dem Bau der Neustadt am linken Ufer der Sava begonnen. Dabei wurde die auf jenem Ufer gelegene Kleinstadt Zemun in Belgrad integriert.

Vereinfacht gesagt hatte der Generalbauplan 1950 zum Ziel, bestehende Siedlungen wiederaufzubauen und auf noch unbesiedelte Flächen die Stadt weiter auszubauen. (vgl. Vrzić, 2010, S. 26)

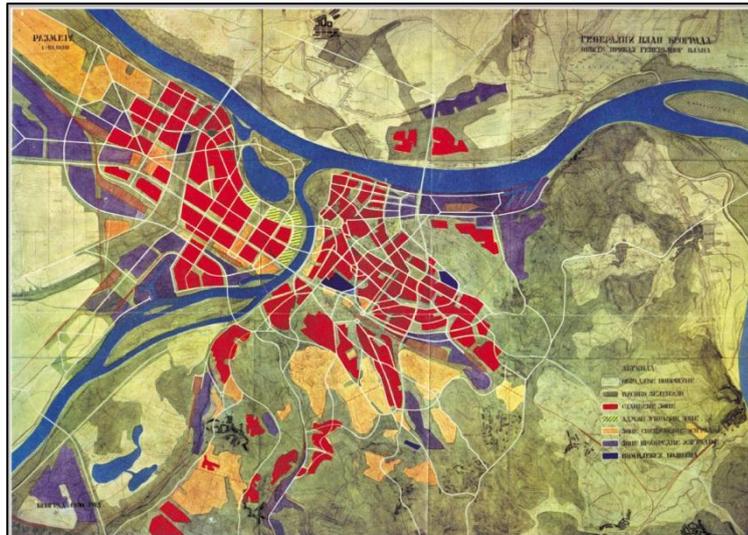


Abbildung 3. Generalbauplan Belgrad 1950 (Quelle: Institute of Urbanism Belgrade, online)

### Generalbauplan Belgrads 1972:

Hier wird der Fokus darauf gelegt, die Werte der vergangenen Entwicklung aufrechtzuerhalten und dadurch das kulturelle Erbe zu betonen, die Flächennutzung zu rationalisieren, dadurch die Qualität der Umwelt zu erhöhen, Infrastrukturinvestitionen angemessen zu verteilen sowie Transportverbindungen zwischen den Stadtteilen zu verbessern. Der Plan wurde unter der Leitung der beiden Architekten Aleksander Djordjević und Milutin Glavički entworfen. Weiters ist festzuhalten, dass in dieser Planungsphase der Gedanke zum Bau eines Metro-Systems mit zwei Linien gefasst wurde. Auch der neue Bahnhof „Zentrum“ im Stadtteil Prokop wurde in den Planungen erstmals erwähnt. (vgl. Vrzić, 2010, S. 32)

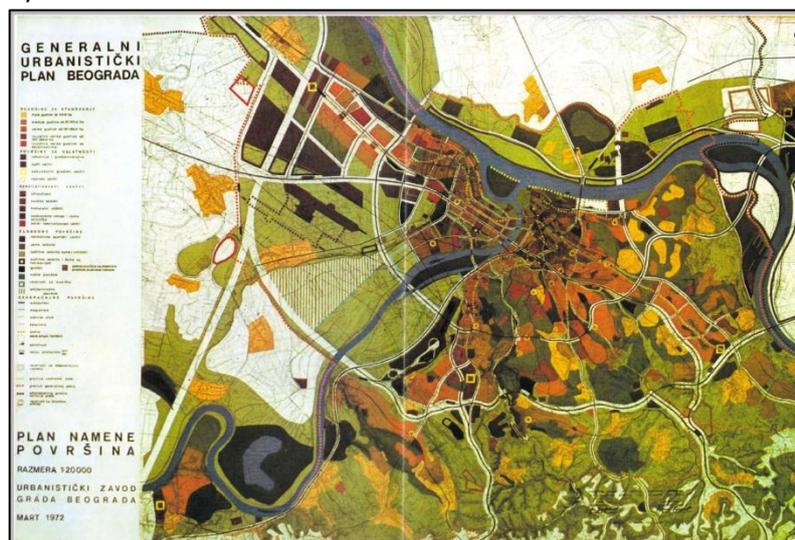


Abbildung 4: Generalbauplan Belgrad 1972 (Quelle: Institute of Urbanism Belgrade, online)

### Generalbauplan Belgrads 1985 (mit Modifikationen und Ergänzungen bis 2000):

Dieser Generalbauplan stellt eine Adaption des Plans von 1972 dar und wurde von Konstantin Kostić entworfen. (vgl. Vrzić, 2010, S. 34)

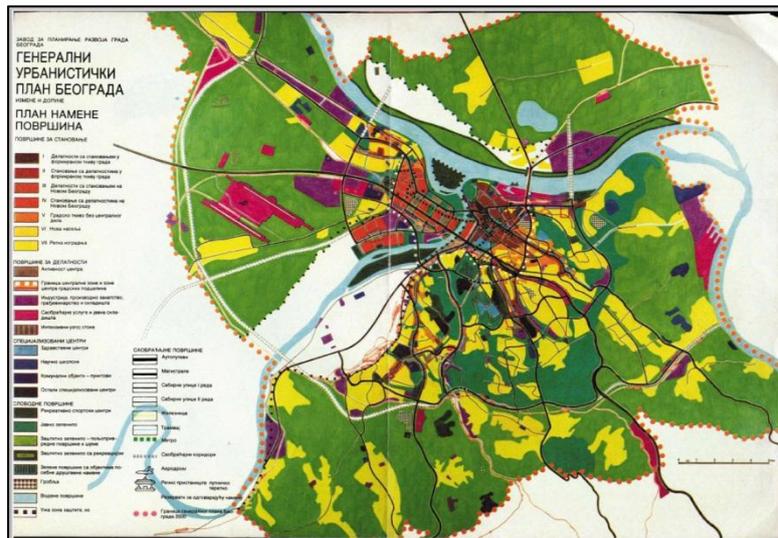


Abbildung 5: Generalbauplan Belgrad 1985 (Quelle: Institute of Urbanism Belgrade, online)

### 1.3.3. Masterplan Belgrad bis 2021

Der *Masterplan Belgrad bis 2021* ist der aktuelle Stadtentwicklungsplan, welcher vom Sekretariat für Stadtplanung und Bau gemeinsam mit URBEL entwickelt und 2003 von der Belgrader Stadtversammlung angenommen wurde. Er wurde von Vladimir Macura und Miodrag Ferencak entworfen und definiert die Beschaffenheit der natürlichen und räumlichen Organisation und deren Schaffung in Belgrad, welche durch den Übergang in ein marktwirtschaftliches Wirtschaftssystem geprägt ist. Das in diesem Plan neu geschaffene Planungsverständnis sieht die Planung Belgrads als „Prozess an, welcher Transparenz, Flexibilität, gute Koordination

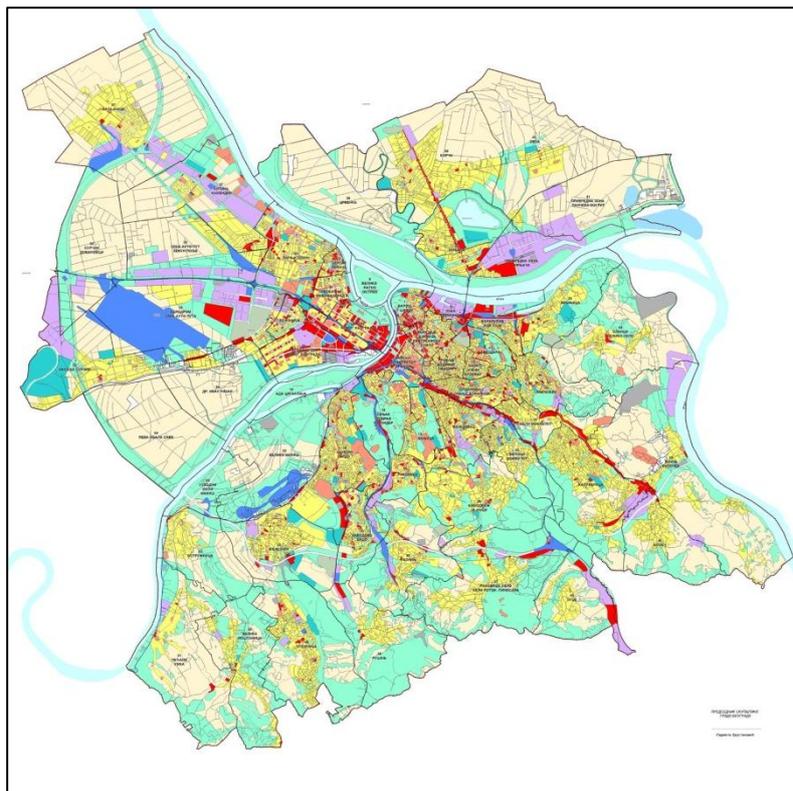


Abbildung 6: Teil des Generalbauplans Belgrad 2021 (Quelle: Stadt Belgrad)

zwischen den Akteuren und das effiziente Lösen der Hauptprobleme der Entwicklung“ (Grozdanic, 2008, S. 4) notwendig macht.

Dieser Plan setzt sich aus einem Textteil und mehreren planlichen Darstellungen zusammen. Hierbei ist zu bemerken, dass die Pläne immer als Vergleich der beiden Jahre 2001 und 2021 aufliegen, um die vorgesehene Entwicklung besser darzustellen. Es werden seitens der Stadtverwaltung alle Unterlagen (Pläne/Text), welche zum Verständnis notwendig sind, zum

Download zur Verfügung gestellt. Allerdings sind Legendentexte und der ausgearbeitete Bericht nur auf Serbisch in kyrillischer Schrift verfügbar, was das Verstehen für Interessierte aus dem Ausland erschwert.

## 1.4. Herausforderungen für die Planung

### 1.4.1. Schwarzbauten

Eine der größten Herausforderungen für die Stadtplanung in Belgrad ist wohl die enorm hohe Zahl an Schwarzbauten, welche Ende der 80er Jahre und besonders in den 90ern in den peripheren Gebieten von Belgrad errichtet wurden. Ein Fachbeitrag sieht die Gründe für die Vielzahl an Schwarzbauten in ökonomischen, sozialen oder administrativen Schwächen und im Falle Belgrads in der großen Zuwanderungswelle im Zuge der Umstrukturierung des ehemaligen Jugoslawiens. Vor allem auf landwirtschaftlich genutzten Flächen und locker besiedeltem Gebiet wurde illegaler Wohnraum für zuwandernde Bevölkerung aus Krisengebieten geschaffen (ca. eine Mio. Gebäude). (vgl. Gligorijević, 2012, S. 3f) Belgrad stellt seit den siebziger Jahren in ganz Serbien einen „demographischen Magneten“ (Antonic, 2013, S. 4) dar, was gleichsam für die Stadt Belgrad sowie für die ländlichen Regionen problematisch ist: Durch den Zuzug entwickelt sich ein enormer Druck auf das Arbeits- und Wohnungsangebot in Belgrad und ländliche Regionen haben Probleme mit Abwanderung, welche ein wirtschaftliches Wachstum unmöglich machen. (vgl. Antonic, 2013, S. 4)

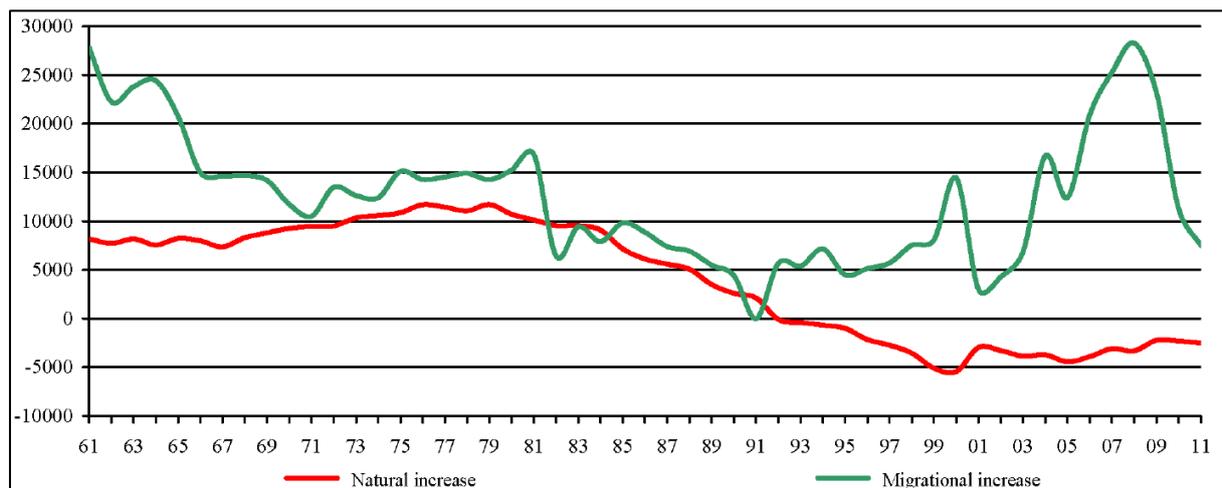
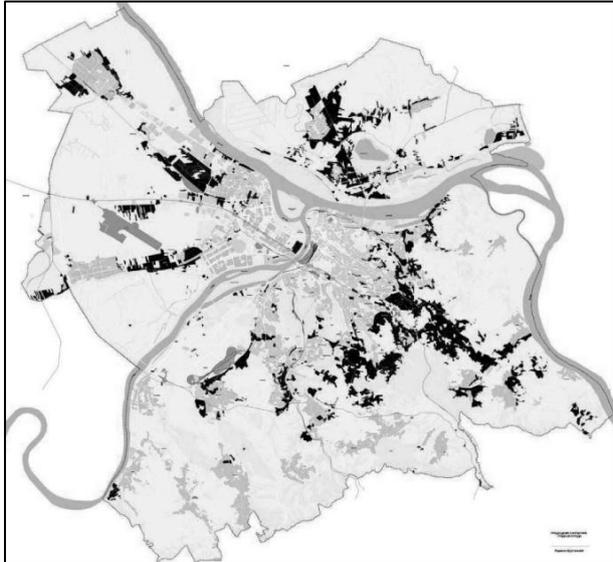


Abbildung 7: Bevölkerungssaldo Serbiens 1961 bis 2011 (Quelle: Belgrade Institute for informatics and statistics)

Das oben beschriebene Wachstum der Stadtbevölkerung wird von vielen Autoren auch als „Belgradisation“ bezeichnet, welche vor allem durch die Ideen der kommunistischen Führung von der Konzentration und Zentralisierung von Industrie, Finanzkraft und Verwaltungsaktivitäten zustande kam. (vgl. Antonic, 2013, S. 5)

Laut der Stadtverwaltung Belgrad (Sekretariat für Städtebau und Bebauungsangelegenheiten) ist es eines der Hauptziele des Generalbauplans Belgrad 2021, diese Bauten zu legalisieren und sie demnach mit sozialer und technischer Infrastruktur (Kanal-, Stromanschlüsse, Straßenzufahrten,...) zu versorgen. Die Kosten für diese nachträgliche Einrichtung werden teilweise von der Stadt Belgrad und teilweise von der vor Ort lebenden Bevölkerung getragen. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Städtebau und Bebauungsangelegenheiten, 2013)



**Abbildung 8: Siedlungsflächen mit illegaler Bebauung**  
(Quelle: Antonic, Branislav und Biserka Mitrovic)

*Abteilung für erbaute Objekte ohne Baugenehmigung* innerhalb des für Raumordnung zuständigen Sekretariats einberufen.

Die Legalisierung der Schwarzbauten wird jedoch nicht nur aus dem Grund der Unterversorgung der Bevölkerung mit sozialer und technischer Infrastruktur vorangetrieben, sondern auch aus der Annahme heraus, dass beinahe 30% der ökonomischen Tätigkeit in Belgrad in informellen Siedlungen stattfinden, welche bereits 44% des bebauten Stadtgebietes einnehmen. Die größten Ausdehnungen haben die Siedlungen am linken Donauufer sowie im Nordosten der Stadt Belgrad angenommen, was man anhand Abbildung 8 leicht erkennen kann (schwarze Flächen symbolisieren illegale Siedlungen).

Um mit dieser Herausforderung zurechtzukommen, wurde unter anderem die

#### **1.4.2. Stadterneuerung und Wiederherstellung von Kulturgütern**

Ein Großteil der Baumasse und Kulturgütern Belgrads konnte in den 90er Jahren nicht gepflegt werden und wurde somit vernachlässigt, wodurch kulturelle und architektonische Werte verloren gingen. Die Gründe dafür liegen in genereller Armut, einer schwachen Wirtschaft und der politischen Situation. (vgl. Gligorijević, 2012, S. 4) Die für den Schutz der Kulturgüter beauftragten Institutionen konnten sich aufgrund des mangelnden Interesses seitens der Bevölkerung und des starren und bürokratischen Ansatzes zur Stadterneuerung zu keiner Lösung des Problems durchringen.



**Abbildung 9: Zerbombtes Verteidigungsministerium**  
(Quelle: Eigene)

## 2. Verkehr

### 2.1. Straßenverkehr

#### 2.1.1. Grundlagen

Durch Belgrad verlaufen zwei Autobahnen, welche den Rang einer Europastraße haben: die E70 in westliche Richtung nach Zagreb sowie die E75 in nördliche Richtung nach Novi Sad bzw. Budapest und in südliche Richtung nach Niš bzw. Sofia). (vgl. Stadt Belgrad, 2013, online)

Dabei zählen die von Westen kommende E70 und der nach Süden verlaufende Teil der E75 zur Hauptstrecke des Paneuropäischen Verkehrskorridor X. Dieser verbindet Salzburg mit Thessaloniki. (vgl. Dizajn i izrada – ArkNet, 2009, online)

#### 2.1.2. Geplante Südumfahrung

Noch nicht zur Gänze fertiggestellt ist die Südumfahrung Belgrads. Diese soll nach Beendigung der Bauarbeiten die beiden Autobahnen E70 und E75 sowie die Hauptstraßen M19 und M22 und die Regionalstraße R200 verbinden. Ziel der Umfahrung ist eine Reduktion der Verkehrsbelastung der bestehenden Autobahnen E70 bzw. E75, welche durch das Zentrum Belgrads verlaufen. (vgl. Putevi Srbije, 2013, online)

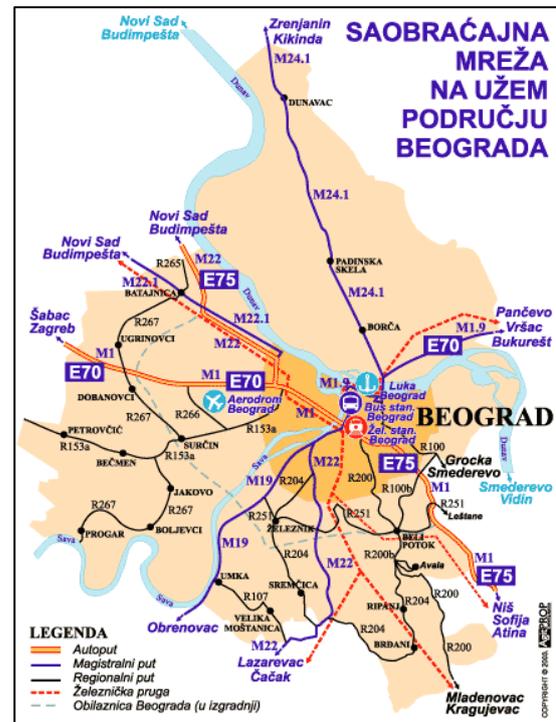


Abbildung 10: Autobahnen und andere Verkehrswege in Belgrad (Quelle: Stadt Belgrad, online)

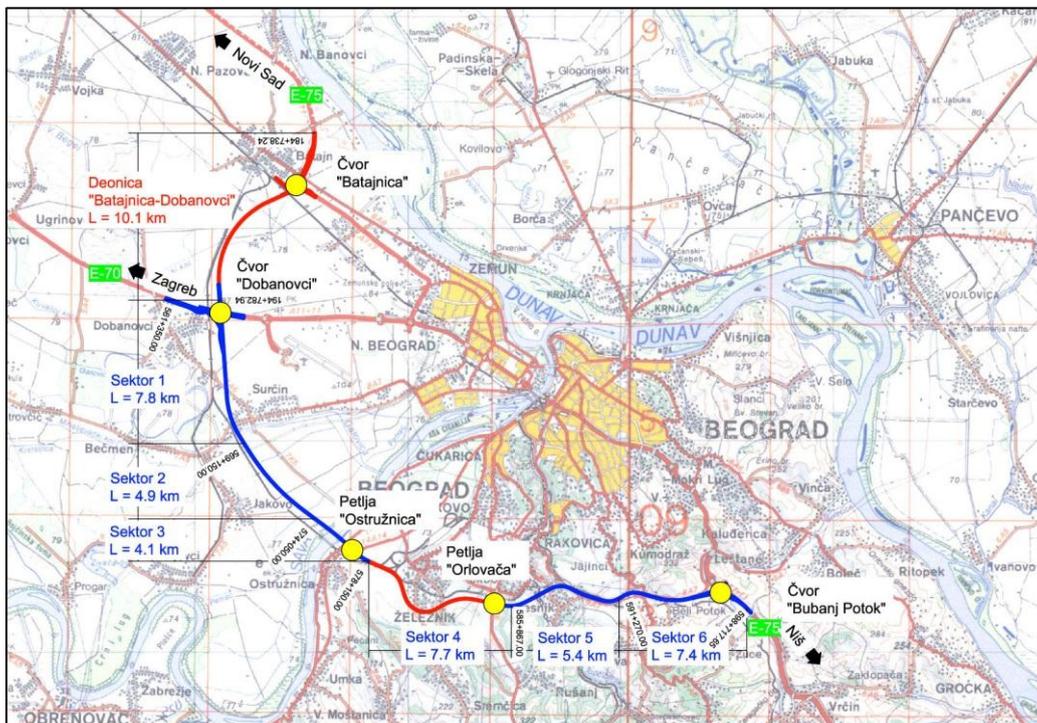


Abbildung 11: Südumfahrung Belgrads (Quelle: Ministerium für Infrastruktur und Energie der Republik Serbien, online)

### 2.1.3. Geplante Inner City Semi-Ring-Road

Zudem soll eine „Inner City Semi-Ring-Road“ (ICSRR; auch „Innerer Magistraler Halbring“) auf einer Länge von insgesamt 17 Kilometern umgesetzt werden, die einen Teil des Hauptstraßennetzwerkes (magistralni put) bilden soll. Die Grundlagen für die Entwicklung des Halbringes um das Zentrum sind im Masterplan Belgrad 2021 enthalten.

Die Planung verfolgt zum einen das Ziel, eine effiziente Verteilung des Verkehrsflusses sicherzustellen, ohne das Zentrum passieren zu müssen, zum anderen soll damit auch das Zentrum verkehrlich entlastet werden, da eine Zunahme des Verkehrs auf den Hauptstraßen von 90% angenommen wird. Außerdem wird erwartet, dass mit der Fertigstellung der Umfahrung ein Rückgang der Luftverschmutzung und Lärmbelastung in der Zentrumszone einhergehen wird. (vgl. Rubinjoni, 2011, S. 20ff)

### 2.1.4. Stadtverkehr



**Abbildung 12: Trotz fehlender prioritärer Behandlung des ÖV im Verkehr gibt es auf großen Abschnitten selbständige Gleiskörper für die Straßenbahn (Quelle: Eigene)**

Laut des öffentlichen Verkehrsunternehmens *GSP (Public Utility City Transport Company Belgrade)* und der Stadtverwaltung Belgrad (Sekretariat für Verkehr) gibt es im Stadtverkehr keinen Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel. Das heißt, dass es für Busse oder Straßenbahnen keine „grüne Welle“ gibt, die den Verkehrsmitteln ein schnelleres Vorankommen ermöglichen würde. Die entsprechende Ausrüstung der Lichtsignalanlagen fehlt – ein Großteil der 600 in Belgrad vorhandenen Lichtsignalanlagen sind Festzeitanalgen, weshalb es nicht durchführbar ist, dem öffentlichen Verkehr eine höhere Priorität einzuräumen. Seitens des *GSP* besteht zwar der Wunsch, den öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet in nächster Zukunft vorrangig zu behandeln, zugleich geht man allerdings vom Sekretariat für Verkehr davon aus, dass dies keinen spürbaren positiven Effekt haben wird. (vgl. *GSP – Public Utility City Transport Company Belgrade*, 2013 und Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr, 2013)

### 2.1.5. Parksystem

Auch in Belgrad herrscht innerstädtisch ein Mangel an Parkplätzen, weshalb seit dem Jahr 2003 das Stadtzentrum Belgrads in Zonen eingeteilt ist, welche das Parken zeitlich verschieden begrenzen und mit Tarifen in unterschiedlicher Höhe versehen sind. Die Zonen sind nach ihrer Wichtigkeit gestaffelt, das heißt, dass in Zonen je nach Anzahl und Art wichtiger städtischer Einrichtungen (z.B. Post, Krankenhaus, Polizeistation usw.) bzw. hoher oder geringer Frequenz das Parken kürzer oder länger gestattet ist.

In weniger frequentierten Straßen der Stadt ist das Parken ebenfalls gebührenpflichtig, mit dem Unterschied, dass diese zeitlich unbegrenzt sind, hier wird die Parkdauer jeweils stündlich verrechnet. (vgl. *Parking Servis Belgrade*, n.b., online)

Die Parkzonen sind folgendermaßen definiert:

- Rote Zone
  - Parkdauer: maximal 60 Minuten
  - Kosten pro Stunde: 60 Dinar ( $\cong$  0,54 Euro)
- Gelbe Zone
  - Parkdauer: maximal 120 Minuten
  - Kosten pro Stunde: 55 Dinar ( $\cong$  0,49 Euro)
- Grüne Zone
  - Parkdauer: maximal 180 Minuten
  - Kosten pro Stunde: 45 Dinar ( $\cong$  0,40 Euro)

(vgl. Belgradian, 2011, online)



**Abbildung 13: Parkzonen mit Zeitlimit im Zentrum (Quelle: Parking Servis Belgrade, online)**

Sobald die Dauer des Parkens abgelaufen ist, darf innerhalb der darauffolgenden 30 Minuten nicht in derselben Zone geparkt werden.

Die Tarife bzw. die zeitliche Begrenzung des Parkens in diesen Straßen sind wochentags von 7:00 Uhr bis 21:00 Uhr und Samstag von 07:00 Uhr bis 14:00 Uhr zu entrichten. Sonntags ist das Parken kostenfrei. (vgl. Belgradian, 2011, online)

Während sich also die Preise für das Parken in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen in Belgrad für eine Stunde zwischen ca. 40 bis 54 Cent bewegen (noch günstiger sind diese im Falle der Bezahlung per SMS), bezahlt man dazu im Vergleich in Wien pro Stunde 2,00 Euro<sup>1</sup>.

Seit der Einführung der Parkzonen wird ein Rückgang der einfahrenden PKW verzeichnet, weshalb der innerstädtische Bereich auch eine Reduktion an Lärm und Verschmutzung erfuhr. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass Gehsteige wieder öfter ihrem ursprünglichem



**Abbildung 14: Parkende Autos am Gehsteig (Quelle: Eigene)**

Zweck dienen – nämlich dem, den Fußgängern mehr Platz und Sicherheit einzuräumen. Leider konnte dies noch nicht gänzlich behoben werden, wie wir bei der Exkursion feststellen mussten. (siehe Abbildung 14).

Ein weiteres Problem, welches sich durch das Einrichten der Parkzonen ergeben hat ist, dass die Autos nun am Rand der Zonen parken, wo es keine zeitliche Begrenzung gibt. Auch in den Zonen mit der zeitlichen Begrenzung ist es allerdings möglich, den gesamten Tag über zu parken,

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Wien (n.b.): *Parkschein (Parkometerabgabe)*. Online im Internet: <http://www.wien.gv.at/amtshelfer/finanzielles/rechnungswesen/abgaben/parkschein.html>, abgerufen am 04.04.2013.

wenn man eine Gebühr von umgerechnet 15,00 Euro entrichtet. Begünstigt ist ebenso der Lieferverkehr für die Betriebe in diesen Bereichen. Anrainer haben ebenfalls kein Zeitlimit und müssen für das Parken in den Zonen 5,00 Euro pro Monat bezahlen.

Bei Erweiterungen der Zonen bzw. Einrichtung von Wohnstraßen werden betroffene Bürger und Bürgerinnen informiert und Diskussionen mit ihnen geführt. Sollte ein Vorschlag auf Zustimmung stoßen, so werden die Zonen erweitert. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr, 2013)

Als Alternative zum Parken in den Straßen stehen eine Reihe an Parkgaragen bzw. -häusern zur Verfügung, welche sich oftmals in der Nähe des Stadtzentrums befinden.

Die Kosten werden nach Stunden verrechnet, eine zeitliche Begrenzung ist nicht gegeben. Die Preise pro Stunde bewegen sich – je nach Lage der „Public Garage“ – zwischen 60 und 90 Dinar ( $\triangleq$  0,54 und 0,81 Euro). Außerdem ist zudem eine Vielzahl an (ebenfalls gebührenpflichtigen) Parkplätzen vorhanden. (vgl. Parking Servis Belgrade, n.b., online)

## 2.2. Motorisierungsgrad und Modal Split

Im Jahr 2011 betrug der Motorisierungsgrad in der Stadt Belgrad 260 PKW/1000 EW. Verglichen mit Wien (2011) gibt es in der Hauptstadt Serbiens 134 PKW/1000 EW weniger – in Wien liegt der Motorisierungsgrad bei 394 PKW/1000 EW<sup>2</sup>. Trotz dieses niedrigen Motorisierungsgrades ist es gesetzlich vorgeschrieben, bei Neubauten pro Wohneinheit 1,1 PKW-Stellplätze zu errichten. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Städtebau und Bauangelegenheiten, 2013)

Die Tendenz zum Privat-PKW ist allerdings – wie eine Statistik über den Modal Split in Belgrad zeigt – seit dem Jahr 1989 steigend. Für 2021 wird ein Anteil von über 30% prognostiziert – 10% mehr als 2005.

Analog dazu wird ein Rückgang beim Fußgängeranteil erwartet: 2005 noch bei 24% soll er bis 2021 nur noch knapp über 10% liegen.

Führend im Modal Split ist der öffentliche Verkehr (2005 lag der Anteil bei 53%), der Anteil wird jedoch als leicht rückläufig eingestuft. (vgl. Rubinjoni, 2011, S. 9)

Beim Besuch des Stadtverwaltungsamtes (Sekretariat für Verkehr) in Belgrad wurde uns der Modal Split der Stadt Belgrad präsentiert – leider bekamen wir keine genaue Auskunft, aus welchem Jahr dieser stammt (siehe Abbildung 15). Ein weiteres Problem war, dass die

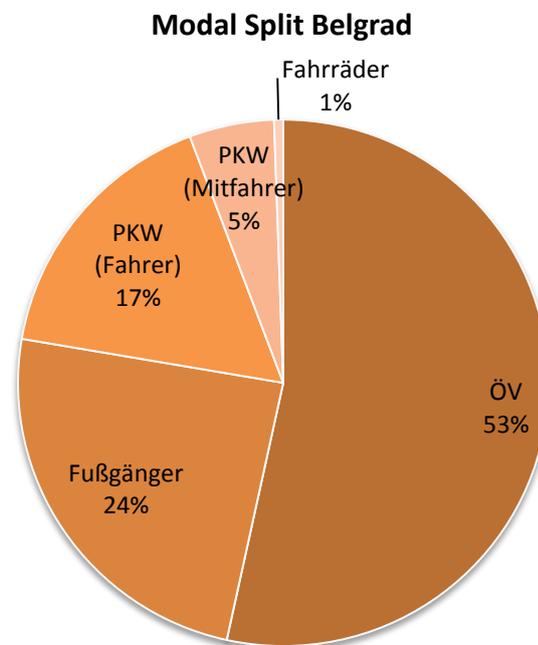


Abbildung 15: Modal Split Belgrad (Bezugsjahr unbekannt)  
(Quelle: Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr)

<sup>2</sup> Quelle: Statistik Austria (2013): *Kraftfahrzeuge – Bestand*. Online im Internet:

[http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_bestand/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html), abgerufen am 16.04.2013.

Summe der einzelnen Verkehrsmittelanteile nicht genau 100% ergab, weshalb diese im Diagramm gerundet wurden mussten.

Der Radverkehrsanteil wurde mit unter einem Prozent angegeben. Ziel laut des Sekretariats für Verkehr ist es, den Radverkehrsanteil auf 10% zu erhöhen und stattdessen den Anteil der PKW- und ÖV-Fahrten zu verringern. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr, 2013) Zugleich wird allerdings vom Sekretariat für Urbanismus angemerkt, dass die Straßen vor allem im innerstädtischen Bereich sehr schmal und steil sind, weshalb es schwierig ist, Radwege zu verwirklichen. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Städtebau und Bauangelegenheiten, 2013)

### 2.3. Bahnverkehr

Im Generalbauplan 1972 wurde festgelegt, dass der alte Hauptbahnhof von dem neuen Bahnhof „Belgrad Zentrum“ im Stadtteil Prokop ersetzt werden sollte. Die Bauarbeiten wurden demnach in den 70er Jahren begonnen und bis heute noch nicht abgeschlossen, wie sich beim Lokalaugenschein während der Exkursion zeigte. Dennoch ist der Komplex bereits auf vier Gleisen in Betrieb – wie ersichtlich war, sind aber noch eine Reihe weiterer Gleise vorgesehen.



**Abbildung 16: Ursprünglicher Plan für die Realisierung des neuen Hauptbahnhofes Zentrum (Quelle: Skyscapercity Forums)**

Ein Nachfragen bei der Stadtverwaltung Belgrad (Städtebau und Bauangelegenheiten) hat ergeben, dass nicht



**Abbildung 17: Derzeitiger Baufortschritt des Bahnhofes (Quelle: Eigene)**



**Abbildung 18: Deutlich sichtbar, wo weitere Gleise entstehen sollen**  
(Quelle: Eigene)

mehr mit einer vollständigen Realisierung gerechnet wird. Sobald die Bauarbeiten abgeschlossen sind, soll das alte Bahnhofsgebäude als Museum genutzt werden. (vgl. Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Städtebau und Bebauungsangelegenheiten, 2013)

Auf der Homepage der Serbian Railways finden sich jedoch Berichte aus dem Jahr 2012, die besagen, dass der Serbische Staat erst kürzlich von Kuwait 25 Millionen Euro erhalten hat, um sie in den Bahnhof zu investieren. (vgl. Serbian Railways, 2012, online)

## 2.4. Wasserverkehr

Belgrad befindet sich nicht nur an einem Paneuropäischen (Land-)Verkehrskorridor, sondern auch an einem weiteren – am Korridor VII, der als einziger ein Wasserweg auf der Donau ist. Dieser verbindet Belgrad mit zehn europäischen Staaten, welche Zugang zum befahrbaren Teil des Donaustroms haben. (vgl. Ilić Kovačević und die öffentliche Institution Jugoslovenski pregled, 2011, online)

Einen zweiten Wasserweg bildet die Save, die ebenso durch die Hauptstadt Serbiens fließt. Beide Gewässer dienen in erster Linie dem Gütertransport. (vgl. Stadt Belgrad, 2007, online)



**Abbildung 19: Wasserwege (Save im Vordergrund, dahinter Donau)**  
(Quelle: Eigene)

## 3. Quellenverzeichnis

### 3.1. Literaturverzeichnis

- Antonic, Branislav und Biserka Mitrovic (2013): *The Taming of the Shrew: Coping with Illegal Settlements in Belgrade, Serbia*. Belgrad.
- Belgradian (2011): *Parking*. Online im Internet: <http://www.belgradian.com/around-belgrade/parking/>, abgerufen am 04.04.2013.
- Constitution of the Republic of Serbia. Online im Internet: [http://www.srbija.gov.rs/cinjenice\\_o\\_srbiji/ustav.php](http://www.srbija.gov.rs/cinjenice_o_srbiji/ustav.php), abgerufen am 19.04.2013.
- Dabović, Tijana und Dejan Djordjević (2009): *System of spatial planning in Serbia: A critical overview*. Belgrad.
- Dizajn i izrada – ArkNet (2009): *Koridori Srbije*. Online im Internet: <http://www.koridor10.rs/index.php?mod=static&id=2>, abgerufen am 06.04.2013.
- Gligorijević, Žaklina (2012): *Belgrade Planning in a new cycle of Transition*. Belgrad.
- Grozdanic, Milica (2008): *Belgrade - European Metropolis, Transformations through Space and Time*. Belgrad.
- GSP – Public Utility City Transport Company Belgrade (2013): Mündliche Auskunft vom 07.05.2013.
- Ile Kovačević und die öffentliche Institution Jugoslovenski pregled (2011): *Donau – Ein Fluss der Länder und Völker verbindet*. Online im Internet: <http://www.dunavskastrategija.rs/de/?p=68>, abgerufen am 10.04.2013.
- Institute of Urbanism Belgrade (n.b.): *About Us*. Online im Internet: [http://www.urbel.com/urbel\\_novi/default.aspx?ID=uzb\\_OZavodu&LN=ENG](http://www.urbel.com/urbel_novi/default.aspx?ID=uzb_OZavodu&LN=ENG), abgerufen am 19.04.2013.
- Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Städtebau und Bauangelegenheiten (2013): Mündliche Auskunft vom 07.05.2013.
- Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr (2013): Mündliche Auskunft vom 07.05.2013.
- Parking Servis Belgrade (n.b.): *Zones*. Online im Internet: [http://www.parking-servis.co.rs/en/parking\\_facilities/zones/](http://www.parking-servis.co.rs/en/parking_facilities/zones/), abgerufen am 04.04.2013.
- Putevi Srbije (2013): *Belgrade Bypass*. Online im Internet: <http://www.putevi-srbije.rs/index.php?lang=en&Itemid=995>, abgerufen am 06.04.2013.
- Rubinjoni, Zoran (2011): *Belgrade Urban Transport*. Unterlagen zum Vortrag vom Juli 2011 in im Rahmen der „Conference on Transportation Infrastructures in the Balkans“ in Madrid. Online im Internet: [http://www.tecniberia.es/jornadas/documentos/ZORANRUBINJONI\\_BELGRADEURBANTRANSPORT.pdf](http://www.tecniberia.es/jornadas/documentos/ZORANRUBINJONI_BELGRADEURBANTRANSPORT.pdf), abgerufen am 16.04.2013.
- Serbian Railways (2012): *Kuwait invests €25 million in "Prokop"*. Online im Internet: [http://www.serbianrailways.com/system/en/home/newsplus/viewsingle/\\_params/newsplus\\_news\\_id/38155.html](http://www.serbianrailways.com/system/en/home/newsplus/viewsingle/_params/newsplus_news_id/38155.html), abgerufen am 14.05.2013.
- Stadt Belgrad (2007): *Investitionsinfrastruktur*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=1299654>, abgerufen am 10.04.2013.
- Stadt Belgrad (2012): *Sekretariat für Städtebau und Bauangelegenheiten*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=302034>, abgerufen am 19.04.2013.
- Stadt Belgrad (2013): *Verkehr*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=1500>, abgerufen am 06.04.2013.
- Vrzić, Đina (2010): *Analysis of Planning Activities for Belgrade fortress area – Consideration of the area in Master plans for Belgrade (in 1923, 1950, 1985 and 2003), Detailed urban plan and regulation plans*. Belgrad.

## 3.2. Abbildungsverzeichnis

### Titelseite:

Stadt Belgrad: *Wappen und Fahne von Belgrad*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301209>, abgerufen am 14.05.2013.

### Abbildung 1:

Datengrundlage: Diva-Gis. Online im Internet: <http://www.diva-gis.org/gdata>, abgerufen am 15.04.2013.

### Abbildung 2:

Institute of Urbanism Belgrade: *Urban Face of Modern Belgrade*. Online im Internet: [http://www.urbel.com/urbel\\_novi/default.aspx?ID=uzb\\_BG\\_planovi&LN=ENG](http://www.urbel.com/urbel_novi/default.aspx?ID=uzb_BG_planovi&LN=ENG), abgerufen am 02.05.2013.

### Abbildung 3:

Institute of Urbanism Belgrade: *Urban Face of Modern Belgrade*. Online im Internet: [http://www.urbel.com/urbel\\_novi/default.aspx?ID=uzb\\_BG\\_planovi&LN=ENG](http://www.urbel.com/urbel_novi/default.aspx?ID=uzb_BG_planovi&LN=ENG), abgerufen am 02.05.2013.

### Abbildung 4:

Institute of Urbanism Belgrade: *Urban Face of Modern Belgrade*. Online im Internet: [http://www.urbel.com/urbel\\_novi/default.aspx?ID=uzb\\_BG\\_planovi&LN=ENG](http://www.urbel.com/urbel_novi/default.aspx?ID=uzb_BG_planovi&LN=ENG), abgerufen am 02.05.2013.

### Abbildung 5:

Institute of Urbanism Belgrade: *Urban Face of Modern Belgrade*. Online im Internet: [http://www.urbel.com/urbel\\_novi/default.aspx?ID=uzb\\_BG\\_planovi&LN=ENG](http://www.urbel.com/urbel_novi/default.aspx?ID=uzb_BG_planovi&LN=ENG), abgerufen am 02.05.2013.

### Abbildung 6:

Stadt Belgrad: *Generalbauplan Belgrads bis 2021*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301126>, abgerufen am 14.05.2013.

### Abbildung 7:

Belgrade Institute for informatics and statistics: *Statistical yearbook of Belgrade 2010*. Belgrad.

### Abbildung 8:

Antonic, Branislav und Biserka Mitrovic: *The Taming of the Shrew: Coping with Illegal Settlements in Belgrade, Serbia*. S.991.

### Abbildung 10:

Stadt Belgrad: *Verkehr*. Online im Internet: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301500>, abgerufen am 10.04.2013.

### Abbildung 11:

Ministerium für Infrastruktur und Energie der Republik Serbien: *Karte von Belgrad*. Online im Internet: <http://www.mi.gov.rs/obilaznica.htm>, abgerufen am 06.04.2013.

### Abbildung 13:

Parking Servis Belgrade: *Zones with time limit*. Online im Internet: [http://www.parking-servis.co.rs/en/parking\\_facilities/zones/zones\\_with\\_time\\_limit](http://www.parking-servis.co.rs/en/parking_facilities/zones/zones_with_time_limit), abgerufen am 04.04.2013.

### Abbildung 15:

Stadtverwaltung Belgrad – Sekretariat für Verkehr: Mündliche Auskunft vom 07.03.2013.

### Abbildung 16:

Skyscrapercity Forums: *Belgrade*. Online im Internet: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1583467>, abgerufen am 14.05.2013.