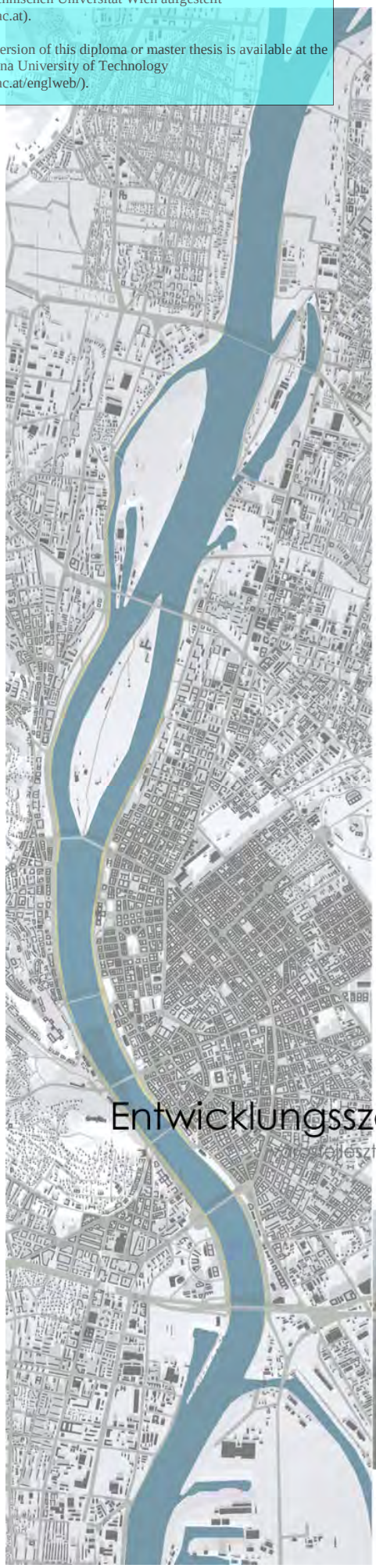
Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (http://www.ub.tuwien.ac.at).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/).



Örfi, József

entlang der Donau
Entwicklungsszenarien für BUDAPEST

Fejlesztési lehetőségek Budapesten A DUNA MENTÉN

Masterarbeit

entlang der Donau
Entwicklungsszenarien für **BUDAPEST**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von

Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. Erich Raith

E.260, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen; Fachbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien - Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

József Õrfi

0927200

Árpád Vezér utca 3. 2081 Piliscsaba, UNGARN

Piliscsaba, am 26. 05. 2012.

Danksagung

Zu danken ist dem Land, wo ich kostenlos weiterstudieren und mich weiterenwickeln haben können, Österreich. Und zu danken den Professoren, von den ich viele Wissen bekommen habe, und eine gute, erfolgreiche Mentalität kennengelernt habe. Als ich in Wien war, habe mich immer ruhig gefühlt, und das Musterblid, was die Österreicher mir gezeigt haben, ist für mich eine lebenslange Wegführung. Zu danken dem Bertreuer, Herrn Erich Raith, wer mir Skopje und den Stadtbau gezeigt hat, und Herrn Gerold Esser, von wem ich neben Geduld und Freundschaft die Kenntnisse der Baugeschichte bekommen habe, und Herrn Gerhard Stadler, mit wem wir gute besprochen haben, wie ein Österreicher und ein Ungar. Weiters gebührt meiner Familie Dank für ihre Unterstützung während meines Studiums.

26. Mai 2012. Õrfi, József

Einleitung 6

Aspekte der Stadtentwicklung entlang der Donau 17
Donau Strategie 17
Schiffbarkeit der Donau 19
Stadtbaugeschichte von Budapest 22
Stadtmorphologie von Budapest 24
Die wichtigere Häuser in Budapest, entlang der Donau 25

Gegebenheiten von Budapest 33
‚Die Hauptstadt der Festland- Gewässer' 33
Bebauung von Budapest 35
Verhältnisse der Verkehr in Budapest 36
UNESCO- Weltkulturerbe entlang der Donau 42
Donauufer von Budapest 44

Frühere Vorstellungen der Stadtplanung 45
Bewerbungen bis heute 47
Vorbilden – Städten am See oder Fluss und andere Städten 51
Vorbilden – Wasser-bezogenen Gebäuden und anderen Ideen 58

Vorführung der möglichen Entwicklungsgebiete 63
I Das Römische Ufer 66
II Gasbetrieb von Óbuda 69
III Die Újlaki-Uferstrasse 72
IV Schiffwerksinsel (Hajógyári-sziget) 74
V Budaer Uferstrasse 77
VI Lágymányosi- Bucht und Kopaszi- Damm 83
VII Donau Ufer von Újpest 85
VIII Volksinsel (Népsziget) und Marina-Küste 87
IX Vizafogó 90
X Pester Ufer 92
XI Csepel Ufer 95
XII Csepel Nord 97
XIII Die Donau 99
Aspekte der Planung – Zusammenfassung 104

Anhang 106
Entwicklungsszenarien für Budapest – im Bild 106
Endnoten und Literaturverzeichnis 116
Abbildungsverzeichnis 118
Literaturverzeichnis 127
Überblicksplan von Entwicklungsszenarien für Budapest 128

Einleitung

„Um eine Wette habe ich die Landschaft von Budapest bis zum Plattensee aus einem Zugfenster gezeichnet" -erzählte ein hochgeehrter Professor von mir einige Jahren nach der Jahrhundertwende an der Miklós Ybl Technische Hochschule. Gábor Reischl hat die Zeichnungen sogar gezeigt; wirre Striche, Linien, Punkte, Häuser und Bäume aus Flecken folgten einander. Selbstverständlich konnte man aufgrund der Zeichnung keine kleinere Einzelheiten eindeutig identifizieren- wenn aber der Betrachter wusste, unter welchen Bedingungen die Zeichnung entstanden ist, wenn er die Strecke und die Dauer der Reise kannte- dann konnte er bestimmte Ortschaften erkennen. Die Detaile waren in Vergleich zu einander ohne Problem zu unterscheiden.

1. Abbildung: Budapest entlang der Donau.

Ein Abschnitt dem Budaer Ufer.

„Entlang der Donau - Entwicklungsszenarien für Budapest" ist der Titel meiner Diplomarbeit. Vielleicht klingt es ein Bisschen oberflächlich- doch bin ich der Meinung, dass es kein aktuelleres Thema heute in Ungarn gibt. Es mangelt momentan an solchen Unternehmen. In der folgenden Arbeit möchte ich eine Übersicht über die verschiedene Pläne im Bezug auf die Entwicklung von einzelnen, von einander jetzt isolierten Stadviertel geben. Ich denke, dass man nicht über die Zukunft und Gegenwart von Budapest sprechen kann, ohne diese Pläne gründlich unter die Lupe zu nehmen.

Die bis heute ausgeführten Entwicklungen wuden nicht als Teil eines umfassenden Konzeptes realisiert. Man kann sie also nicht eindeutig als Entwicklungen betrachten. Es gibt und es gab Versuche, die man mehr oder weniger als Erfolg bewerten kann, die weisen aber nicht auf eine bestimmte Richtung der Stadtregelung. Mit dieser Arbeit unternehme ich ein ähnliches Projekt, wie mein Professor damals im Fensterzug. Ich möchte mich umfassend mit diesem Gebiet beschäftigen, auch wenn die Rahmen einer Diplomarbeit nicht unbedingt breit genug für das Thema sind.

„Jedes Niveau ist nur aus der Sicht von einem höheren Niveau zu verstehen." - vermittelte mir Jenõ Kapy – ein anderer Professor der Hochschule -die Gedanken eines ungarischen Philosophen der Jahrhundertwende. In Budapest braucht man besonders dieses höheren Niveau - eine umfassende Sichtweise, damit man auf alle andere Detaile achten kann und alle Zusammenhänge, die Beziehung der einzelnen Stadteile, die zusammenbindende Rolle der Donau in Betracht nehmen kann.

Wir müssen einzeln eine Funktion finden, die zu den Stadtteile passt. Wir müssen die Zussammenwirkung der Viertel untersuchen. Diese Aufgabe ist zur Planung eines Einfamilienhauses ähnlich, bei der ein wichtiger Punkt ist, dass die Räume in einer richtigen Reihenfolge nebeneinander stehen, und die Einrichtung passend ist. Das Haus sollte den Bedürfnissen der dort lebenden Familie dienen. In meiner Diplomarbeit sollte man nicht über Zimmer und Räume sprechen, sondern über große, autonome Stadteile, die durch die durch sie fliessende Donau eine Einheit bilden. Man spielt jetzt nicht mit Möbel und Pflanzen, sondern mit Gebäudekomplexen und Parkanlagen. Man sollte nicht die Hülle und das Pflaster wechseln, sondern sich über den Schiksal der gegebenen Gebäude entscheiden.

Entscheidungen von Heute scheinen nicht immer gute Entscheidungen für die Zukunft zu sein. Moderne Ideen sind nach einigen Jahren nicht immer modern. Wenn es keine Zeit gäbe, wenn wir in ewiger Umwandelbarkeit leben würden, dann würden sich unsere Wertvorstellungen nicht ändern, unsere Verbindung zur Welt wäre permanent. So könnten wir ruhig in Teamarbeit mit so einer Arbeit anfangen. Wir hätten genügend Zeit um alles zu besprechen, umfassende Strategien auszuarbeiten, die Grundprinzipien unseres Zusammenwirkens auszubauen. Die Welt heute ist nicht so einfach, sie ändert sich dauernd. Die Situation heute ist nicht mit früheren zu vegleichen -so braucht diese Zeit unterschiedliche Antworten. Die Geschlossenheit ist heute nicht mehr aktuell. Offenheit ist für Jeden gut. Menschen sollten sich um Menschen, Völker um Völker wenden. Niemand kann alles wissen. Alle haben ein besonderes Talent für etwas, alle haben einen speziellen Charakter. Alle Völker haben bestimmtes Niveau des gemeinsamen Bewusstseins -vielleicht der Logik der Muttersprache oder der speziellen Landschaft zu danken. Bergleute und Steppenbewohner haben einen anderen Charakter. Diese Unterschiede wirken bis Heute. Vielleicht merkt man sie durch etwas anderes als früher, da wir nicht mehr einen engen Verbindung zur Natur haben. Doch unterscheiden sich zB. ein Ungar von einem Österreicher. Der heutige Mensch hat eine andere Verbindung zur Natur; baut grosse Wirtschaften, benutzt deren natürliche Energie. Diese System funktioniert nur, wenn es komplizirten Bedingungen entsprechen kann; die Rolle des Individuen ist relativ. Man darf alles für den Profit tun. So funktioniert die westliche Welt seit Jahrhunderten- seit der Industrialisierung. In dieser Freiheit stecken aber auch Gefahren; das seit langem funktionirende System wackelt. Es steht auf unsicheren Füßen. Die Unsicherheit, die aus Heute entstammt, setzt seine Stempel auch auf unsere Gegenwart. Wenn kein Mensch ein sicheres Wissen hat, wenn Alles mit Allem zusammennhängt, dann kann der Untergang einer den Untergang von Anderen verursachen. Man kann nur hoffen, dass die Regenwolken weiterziehen.

Das ist die Situation heute, und jetzt musste man eine Stadt planen, Richtlinien skizzieren, die weite Zukunft zeigen. Meiner Meinung nach ist das unmöglich. Es fehlen die gemeinsamen Wertvorstellungen, und die Richtung der Entwicklung ist nicht festgesetzt. In so einer Situation sollte man aber auch etwas tun. Dieses „Tun" ist nicht anderes als das „sich verstehen", sich von einem höheren Niveau definieren. Von Oben sieht man weiter, man hat bessere Chancen später gemeinsam zum Verstehen. Um uns von einem höheren Punkt sehen zu können, lohnt es sich die Richtigen Methoden zu suchen. Das ist der Punkt, wo ich meine persönliche Aufgabe deuten kann. Ich möchte durch meine einfachen Methoden in Rahmen meiner Diplomarbeit helfen.

Ich wollte meine Master Bildung in Wien absolvieren, da ich wissen wollte, wie Architektur in einem Land, wo es kein Kommunismus gab, wo Wirtschaft stabiler ist, wo es in der Geschichte keinen ähnlichen Bruch gab unterrichtet wird. Ich habe mich nicht enttäuscht; ich habe einen neue, viel freiere, wertsuchende, wertschaffende Einstellung kennengelernt. Ich habe Fächer gewählt, die ich in Ungarn nicht studiert habe, so wie Baudenkmalschutz, oder Stadtplanung. So kam ich eines Tages nach Skopje, unter der Leitung von Professor Erich Raith. Das ist für mich bis Heute ein bedeutenes unvergessliches Erlebnis.

2. Abbildung: Skopje, Kenzo Tange

Ich fing an etwas von der speziellen Rolle der Ungarntum zwischen Westen und dem Balkan zu verstehen. Ich habe die westlichen Einflüsse in der Architektur von Ungarn und die ungeplante Bauweise des Balkans entdeckt. Danach habe ich auch Budapest anders betrachtet. Die Mischung von diesen zwei Polen gibt der Stadt einen ganz speziellen Charakter. Meiner Meinung nach sind die ungarischen Jugendstilhauser schöner als die Wiener, sie haben mehr Poetik. Das gilt aber auch für die frühmodernen Häuser. Der grösste Wert der Stadt ist heute die eklektische Innenstadt. Sie wurde nach europäischem Muster, aber auf einem unheimlich hohen technischen Niveau innerhalb von einigen Jahrzehnten aufgebaut. Seitdem gab es fast keine

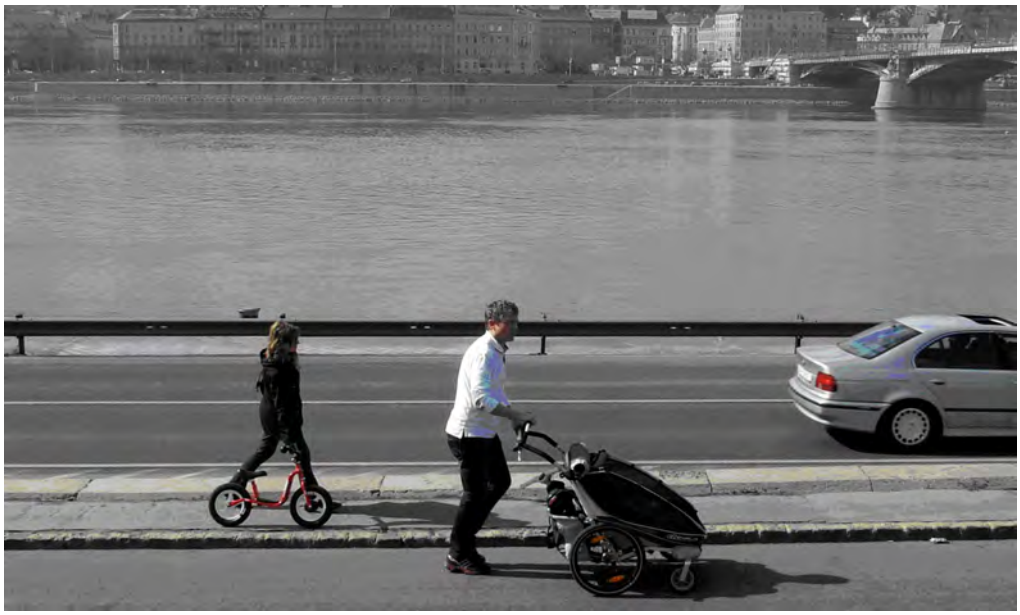
umfassende Entwicklung in der Stadt. Man findet ausschliesslich „spontane" auf „Balkan-Weise" entwickelte Neuigkeiten. Diese Mischung, und die einzigartige Donau-Lage, das Treffen von Hügel und Berge ist der grösste Wert von Budapest- und ist es auch gut so.

Zur Situation von Budapest passen auch die Zweiseitigkeit seiner Geographie, und die halb durchgedachte Struktur. Es ist heute nicht mehr aktuell sich über etwas zu engagieren, und die Ausschliesslichkeit von etwas zu betonen. Es gibt alternativen, man findet Ansichten und genau das Gegenteil von diesen. Die Zahl von Menschen, die durch das Internet und durch die offene Einstellung ein breites Spektrum der Welt kennen, ist hoch. Die Meinungen stoßen, die Zeit vergeht, die Entwicklung wird langsamer. Eigentlich ist das eine angenehme Epoche. Wir werden sehen, wohin sie uns hinführt, was bald folgt. In diesem Sinne ist Budapest als eine kontemporäre Stadt zu verständlichen. Die Architektur von Budapest engagiert sich für nichts ausschliesslich; sie hat barocke und klassizistische Stadtteile, sein Kern stammt aus dem XIX. Jahrhundert, man findet aber ebenso den Stilchaos des 20. Jahrhunderts; seelenlosen Baustellen der ehemaligen Ideologie, und die modern scheinende, postmoderne Investitionen. Die übertriebene Änderungen der 60-er 70-er haben eher den Verkehr umwandelt -ähnlich, wie die Kenzo Tange-Pläne in Skopje- die damals erbaute Gebäudekomplexe und Wohnsiedlungen konnten den Charakter der Stadt entscheidend nicht umformen. Um die Jahhundertwende entwickelte sich ein interessanter Trend, als die städtische, meistens gut gebildete Jugend -oft arbeitslos- angefangen hat etwas daraus zu machen, was leicht vorzufinden war. So entstanden die ‚Trümmel Kneipen', die europaweit bekannt geworden sind. Sie vermitteln ein spezielles Lebensgefühl, sie sind kreativen Schöpfungen von Heute, Mischungen aus Möbel der Sozialistische Zeiten, des zweiten Weltkrieges und heruntergekommene Häuser des 19. Jahrunderts.

3. Abbildung: 'Trümmel Kneipe' in Budapest

In so einem Raum und so einer Zeit ist es schwer über Stadtplanung in europäischem Sinne zu sprechen. In fachlichen Kreisen sind neue Pläne erwünscht, es gibt aber keinen einheitlichen geistigen Hintergrund. Mit der Publikation meiner Diplomarbeit möchte ich zu diesem Dialog beitragen. In der ungarischen Gesellschaft fühlen sich die meisten Menschen Nostalgie. Wenn man sie befragt, wünschen sie sich eine idealere Welt, mit grossen

Grünanlagen, weniger Autos, reines Luft, renovierte Gebäude, prachtvolle Fassaden. Trotzdem fahren sie tagtäglich mit Auto, sind meisten gegen Abbau von Gebäuden, und meinen, das es sowieso kein Geld für soetwas gibt. Die Jugendlichen sind offener für Neuigkeiten, ihre Pläne sind aber nicht zu realisieren, oft, weil sie selber nicht als Konzept formulieren können, was sie wollen. Meine Arbeit kann vielleicht zu einem Dialog mit Ihnen führen. Zivile Aktivitäten sind in der Stadt charakteristisch. Ein gutes Beispiel dafür ist die Gruppe VÁLYO (eine Zusammensetzung aus dem ungarischen VÁros(Stadt) und foLYO (Fluss)). Sie Organisieren Performances, und Veranstaltungen. Sie wollen die Menschen dadurch darauf aufmerksam machen, dass die Beziehung zwischen Stadt und Fluss verlorengegangen ist.

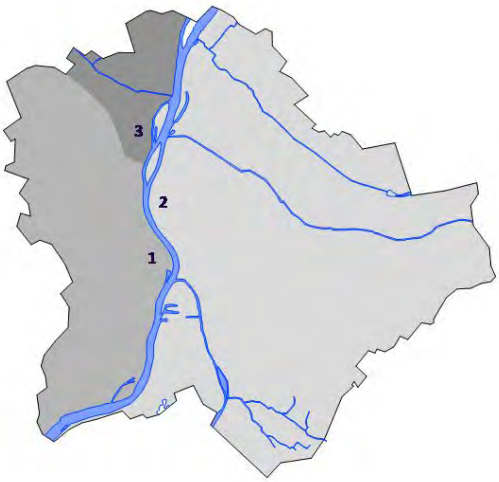


4. Abbildung: Wasser und Stadt sind voneineander getrennt

5. Abbildung: Zivile Aktivität

Ich meine auch, dass es ein Punkt ist, wo Ungeplantheit überhaupt nicht zur Stadt passt. Es würde sich lohnen diese Lage zu ändern.

Donau hat in der Stadt eine bedeutende Rolle, da sie früher nicht durch die Stadt, sondern zwischen zwei Städte geflossen ist. Buda, Óbuda und Pest waren früher nicht eine Stadt. Die Vereinigung geschah im Jahre 1873. Dr. Albert Gárdonyi schreibt in 1913: „Das Jahr 1873 eröffnet in der Geschichte von Budapest eine neue Epoche. Die junge Pest, die blühende Handelsstadt des Landes einigte sich mit der alten Buda-stolze Zeuge der Geschichte. Die Situation von Pest änderte sich durch die Vereinigung überhaupt nicht. Sie war mit ihrer 200.476 Einwohner eine der bedeutestende Städte Ungarns. Die 53.948 Einwohner von Buda und die 16.102 von Óbuda haben also die führende Rolle der Stadt nicht bedeutend beeinflusst. Der Ruhm von Buda strahlte aber auch auf das Pester Stadtteil, so wurde Pest Teil der Vergangenheit von Buda." [1] Nach der Vereinigung änderte sich die Rolle des Flusses. Immer mehrere Brücken wurden gebaut. Die Fertigstellung der Brücken: Lánchíd (Kettenbrücke) 1849,Margit híd(Margharetenbrücke)1867, Eisenbahnbrücke im Süden 1877, Szabadság-híd, damals Franz Josef Brücke 1896, Eisenbahnbrücke von Újpest 1896, Erzsébet-híd 1903, Petõfi-híd 1937, Árpád-híd 1950, Megyeri-híd 2008 (Quelle: Wikipedia)



6. Abbildung: heutige Gebiet von Buda(1), Pest(2), Óbuda(3)

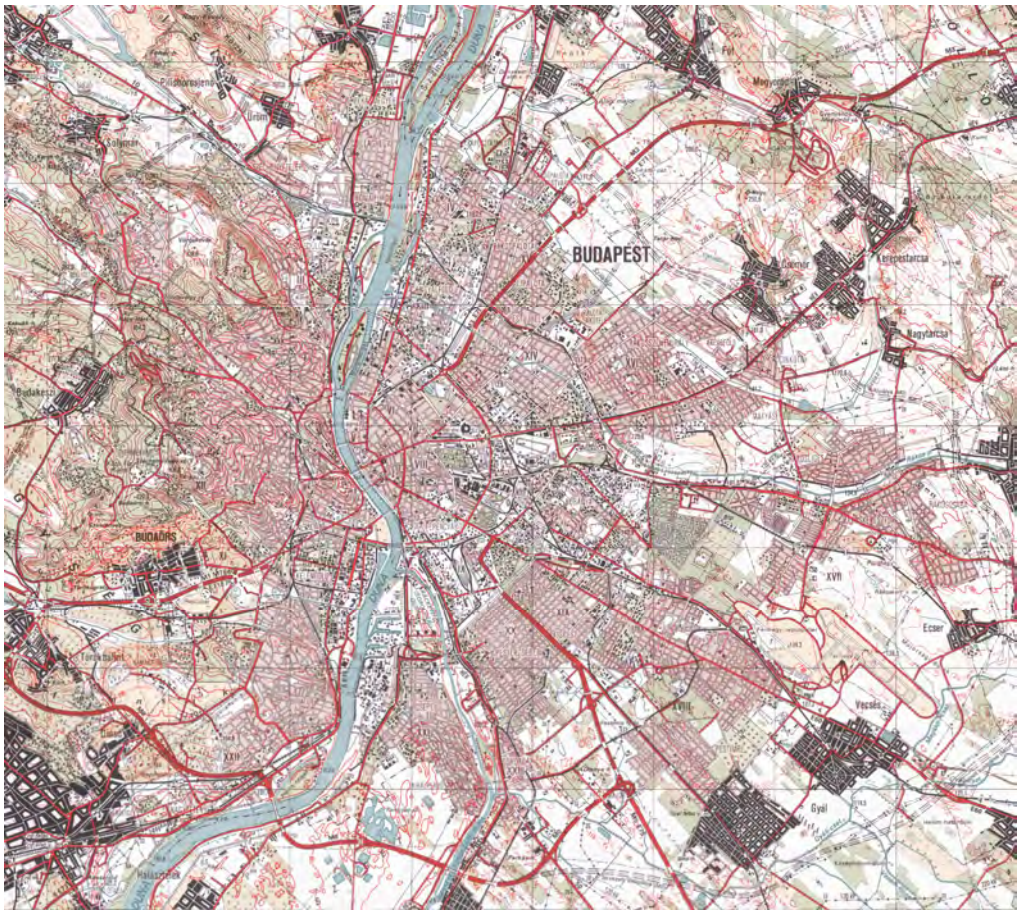
Die Brücken mussten wegen des zweiten Weltkrieges wieder aufgebaut werden. Während der Arbeiten (1946-1960) war die Kossuth-híd die einzige Verbindung zwischen den Stadtteilen. Die Stadt selbst wurde mit Hilfe des Flusses wieder aufgebaut. Es war die billigste Lösung für die Lieferung der Baumaterialien. Auch der Donauufer wurde in dieser Form zu diesem Zweck ausgebaut. Als Uferbefestigung hätte man eher hohe Schutzwände gebraucht, doch wurden hier horizontale Ladeflächen ausgebildet. Die Treppenartige, zweimal 12km lange Konstruktion steht seit Frühling 2011 unter Baudenkmalschutz. So ist es wahrscheinlich das zweitgrösste Baudenkmal der Welt nach der chinesischen Mauer. Panorama der Budapester Ufer, und der Burgviertel ist schon seit 2002 teil der UNESCO Weltkulturerbe. Die ausgebauten Ufer wurden damals als Korso, Promenad, und Marktplatz benutzt. Die Waren lieferten die Händler mit kleinen Schiffen, Boote. Mit der Verbreitung des Autoverkehrs hat die Stadt die Ufer immer

mehr den Autofahrern überlassen. So hat sich ergeben, dass fast 100% der Ufer Oberfläche heute als Straße oder als Parkplatz funktioniert. Die Ufer sind für Fußgänger nur sehr schwer zu erreichen. Es gibt einfach kein Punkt wo die Stadtbewohner oder die Touristen direkt zum Wasser kommen könnten. In der Nähe der Innenstadt ist Margit-sziget (Margaretheninsel) die einzige Ausnahme. Zwischen Margit-híd und Árpád-híd liegt die Insel, und ist leicht zu erreichen. Es ist also leicht zu verstehen, warum so viele Zivile Aktivitaten sind (Lehrpfade und Wettbewerbe von Kieselstein-Werfen.) Die Versammlung der Hauptstadt hat im September 2011 einen Beschluss gefasst, in dem sie die Ausarbeitung einer Studie für Fußgängerzonen an dem Donauufer als Aufgabe für die Budapester Verkehrsgesellschaft (BKK) gaben. Die Fertigung des Planes dauert 2 Jahren lang. Hoffentlich gelingt es Kompromisse zu finden, die die Situation bessern könnten. Der heute zweistufige Ufer wird vom Autoverkehr beherrscht. Daraus folgt, dass man mehrere Strassen entlang der Donau mit der gleichen Fahrtrichtung hat. Verschiedene Zivilaktivitäten suchen verschidene Wege. Pläne, die in der Presse erscheinen, finden manchmal Beifall unter den Jugendlichen, trotzdem meinen Viele, es wird sowieso nichts passieren. Ich interessiere mich für das Thema auch schon seit langem. Zuerst habe ich mir die Frage gestellt: Warum kann man nicht direkt zum Wasser laufen. Es ist eigentlich interessant; warum möchte man unbedingt zum Wasser? Seitdem ich das als Thema meiner Diplomarbeit gewählt habe überlege ich mir immer wieder, warum..? Die wichtigsten Gedanken habe ich in Hermann Hesses Siddharta gelesen: „Mehr (...) lehrte ihn der Fluss. Von ihm lernte er unaufhörlich. Vor allem lernte er von ihm das Zuhören, das Lauschen mit stillem Herzen, mit wartender, göeffneter Seele, ohne Leidenschaft, ohne Wunsch, ohne Urteil, ohne Meinung. (...) "hast auch du vom Flusse jenes Geheime gelernt: dass es keine Zeit gibt?" (...) "Es ist doch dieses, was du meinst: dass der Fluss überall zugleich ist, am Ursprung und an der Mündung, am Wasserfall, an der Fähre, an der Stromschnelle, im Meer, im Gebirge, überall, zugleich, und dass es für ihn nur Gegenwart gibt, nicht den Schatten Vergangenheit, nicht den Schatten Zukunft?" [2] Eine räumliche und zeitliche Kontinuität wird in der Mitte der Stadt durch die Donau gerissen. Riss ist kein negatives Wort; eher eine Gegebenheit, eine Möglichkeit, aus dem Alltag auszutreten. Attila József hat sein Gedicht An der Donau am Ufer geschrieben: “(...)Hatte kein Ohr ganz von mir besessen / Für das Schwätzen des Wassers, sein Schweigen in den Tiefen“

7. Abbildung: die Donau

Der Fluss ist ein sakraler Raum. Sakrale Räume sind natürlich alle Naturlandschaften. In Budapest ist die Donau mehrere Hundert Meter breit. Das ist wirklich eine Landschaft. Diese Wirkung wird durch Insel, Halbinsel, am Stadtrand ungenutzten Überschwemmungsgebiete nur stärker. Es ist gut direkt am Wasser zu laufen. Wasser hilft bei Überlegungen, schenkt uns neue Gedanken. Es ist ein ähnliches Gefühl, wie beim Lagerfeuer. Man denkt an die eigene Vergänglichkeit. Wir können die Umwandlung der Materie beobachten. Es ist interessant zu untersuchen, wo man die ruhige Punkte (1) zur Kontemplation sichern könnte. Man braucht keine lange Strecken; eher viele kleinere Punkte, wo man einfach ruhig da sein könnte.

Durch meine Diplomarbeit möchte ich fühlen, und fühlen lassen, wie dicht diese Strecke eingebaut ist, welche Funktionen, die Einbauten haben, wie weit sie vom Ufer liegen. Die geographische Gegebenheiten sind wichtig: die Höhen der budauer Seite, die flachen Oberflächen von Pest, die Rolle der Insel. Mit einer langen Arbeit habe ich die Pläne, die seit dem Systemwechsel veröffentlicht wurden, gesammelt. Von privaten Vorstellungen bis zu den grossen Projektarbeiten. Die besser und schlimmer gelungene Bauten, deren Schiksal. Die auf Scheitern verurteilte Pläne. Damit man die physischen Gegebenheiten gut beobachten kann, habe ich ein virtuelles Modell gefertigt. Gelände, Strassen und Gebäude habe ich gestaltet. Ich habe die offizielle Budapestkarte mit Höhenlinien [3] gekauft. Jeder 10 Meter wird bezeichnet.



8. Abbildung: Topographische Karte von Budapest mit Höhenlinien

Die habe ich auf eine 3-Dimension Oberfläche installiert. Die wichtigsten Straßen habe ich markiert. Der Maßstab der Karte und die kurze Zeit ermöglichte es nicht, alles detailliert vorzuzeichnen, doch kann man das Straßennetz der Stadt gut erkennen. Die Karte habe ich in einen 4km breiten Rahmen gefasst. Man sieht die rechten und linken Donauufer 25 km lang, nördlich und südlich bis zur Stadtgrenze. Diese Oberfläche habe ich dem Maßstab nach mit den Aufnahmen von Google Map bedeckt. So sind die Häuser und ihre Schatten gut zu sehen. Auf deren Grundfläche, Form und Höhe konnte ich daraus folgern. Ich habe Profile gebildet und in der ganzen Innenstadt, wo die Mietspalaste stehen einen Profil verwendet, die ich durch die Breite der Trakte, und Höhe der Gebäude bestimmt habe.

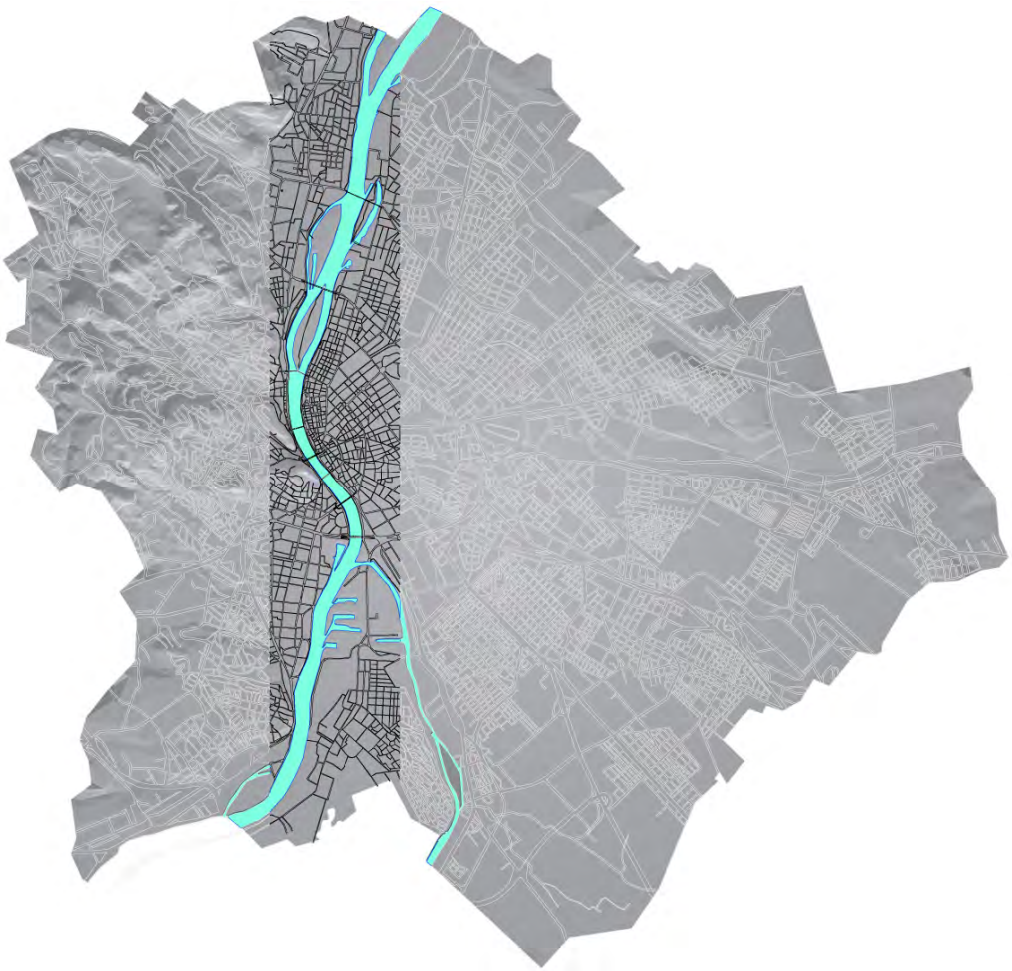
(Die für Budapest so charakteristischen Haustypen sollte man länger definieren; sie sind mehrere Stocwerke hoch, ihr Innenhof ist oft von 4 Seiten geschlossen, innen laufen die Gänge im Kreis. Der Torweg geht direkt auf die Straße, mit repräsentativen Treppen im Gebäudeflügel richtung Straße. Hier wohnte damals der Besitzer -oft auf dem ersten Stock. In den anderen Trakten wohnte der Personal, und oft die Arbeiter der Stadt auch. Sie dürften die Haupttreppe nicht benutzen, so hatten sie hinten einen Kleineren.

Die 4 und 10-Stockwerkehöhe der Wohnsiedlungen ist bekannt. In den Gartenstadtviertel habe ich mit Profile gearbeitet, die 1Stockwerk hatten oder nur Erdgeschoss, mit oder ohne Dächer. Auf den Gewerbegebieten stehen kleinere und grössere Hallen-Profile auf dem Modell. Breite und höhe habe ich in Betrach genommen. Insgesamt stehen zirka 2 Dutzend Profile und mehrere virtuelle Objekte da; genau 26.800.

9. Abbildung: Übersicht des 3D-Modell

M 1 100 000

Ich habe Brücken und Ufer mit Aus- und Einfahrten gebaut. Ein großer Vorteil des Modells ist, dass man die ganze Strecke entlang der Donau auf einem Blick überblicken kann. Modell ist keine genaue Abbildung der Realität. Versucht sie aber so real wie möglich darzustellen. Dieses Modell war ein wichtiger Pfeiler, die ich zu meiner Diplomarbeit und zum allgemeinen Überblick brauchte. Mit Hilfe des Modells kann man aus verschiedener Sicht in verschiedenem Maß Bilder generieren. Nach dem Druck der Übersicht zeigen die Schatten die verschiedene Höhen und die räumliche Gegebenheiten. Größe kann man einstellen, so kann man leicht einen Dialog um das Modellbild schaffen. In Ungarn verfügt nicht einmal das Landesbüro der Architektur über so eine Karte, so könnte meine Arbeit sogar für sie eine Hilfe leisten. Erster Pfeiler meines Zieles habe ich also.



10. Abbildung: Oberfläche und wichtigere Strassennetz von Budapest. Das erörterte Gebiet liegt in der Mitte

Mit Hilfe dieser Arbeit möchte ich die früheren Entwicklungen übersehbar machen, die möglichen weiteren Entwicklungen vorstellen. Ich möchte ein Grundprinzip zum Ordnen finden, welche diese Gebiete Zusammenbindet und die das Planen erleichtert. Es ist kein Ziel meiner Diplomarbeit die budapester Donauufer-Problematik ganz zu lösen. Ich möchte nur Aspekte sammeln, die zur Fortschritt beitragen könnten. Noch bevor ich die Gegebenheiten und Geschichte dieser Umgebungen beschreibe, möchte ich diese Aspekte analysieren. Ich werde die von mir wichtig gehaltene, real scheinende konkrete Ziele mit fett gedruckten

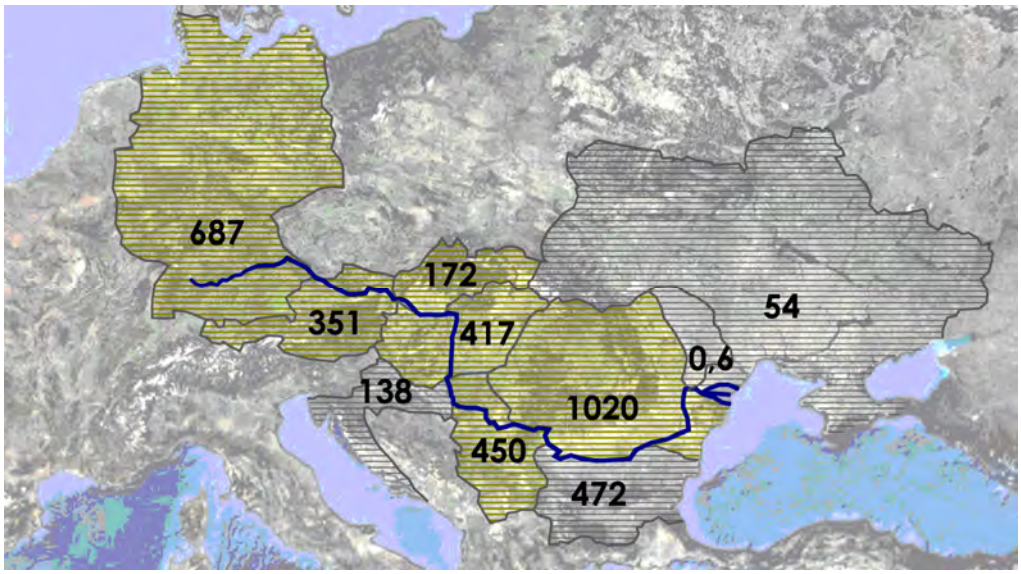
Textteilen und mit Nummer markieren. Das virtuelle Modell werde ich als Hintergrund zur Darstellung der einzelnen Gebiete verwenden.

Ich hoffe, dass ich durch meine Arbeitsmethode viel zu dieser in Ungarn so oft diskutierter Frage beitragen kann. Ich möchte mich mit der Donau Strategie beschäftigen, und die früher aufgekommene Gedanken über eine Wasserkraftwerk und die Schiffbarkeit der ungarischen Donaustrecke mitteilen. Ich erwähne dabei die früheren kulturelle Zielsetzungen und Pläne der Stadt. Ich schreibe über die Besonderheiten des Verkehrs, empfehle dabei Beispiele, die reale Vorbilder für Budapest sein könnten. Grund meiner Arbeit ist eine einjährige Forschung, und die im Internet erreichbaren Quellen.

Eine detaillierte, umfassende Planung ist also kein Ziel meiner Diplomarbeit. Ich möchte nur das Thema für jeder verständlicher machen, und durch die von mir sammelten Stoffe zu einem Überblick beitragen. Dazu dient das 3-Dimension Modell, die Auflistung verschiedener Aspekte, und die Aufzählung möglicher Entwicklungsgebiete. Diese Punkte markiere ich immer mit Nummer und mit fettgedruckten Buchstaben. So kann ich am Ende meiner Arbeit alles leicht Zusammenfassen, und –falls es nötig ist, eine Lehre ziehen. Mit einem Schaubild möchte ich den ganzen spektakulär machen, damit alle Interessanten an einer Diskussion teilnehmen können.

Donau Strategie

Es lohnt sich zuerst sich mit der Donau Strategie zu beschäftigen, da es breiten Rahmen zum Thema anbietet. Budapest liegt nicht allein am Ufer des Flusses, sondern sie ist eine, von den vielen Siedlungen, die an der Donau zu finden sind. Die Donau fließt aus Deutschland nach Rumänien, vom Schwarzwald bis zu dem Schwarzen Meer. Fließt durch oder entlang mehreren Ländern. Es gibt 10 Donau-Länder: Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien und Bulgarien. 1km lang fließt sie entlang Moldawien und sie hat eine ganz kurze Strecke in Ukraine, noch bevor sie wieder in Rumänien durch die Donau-Delta ins Schwarzen Meer mündet.



11. Abbildung: Länder entlang der Donau, insgesamt Ufer, km

Der Fluss strömt vom Westen nach Osten. Die längste Nord-Ost Strecke befindet sich in Ungarn, bei der Hälfte der Flusslänge, wo der Fluss von seinem charakteristischen West-Ost Richtung abweicht, und „stehen bleibt“.

So könnten wir vielleicht sagen, dass Budapest in der Mitte der Donau liegt. Die Stadt könnte vielleicht als ‚Hauptstadt der Donau’ bezeichnet werden. Man findet insgesamt 4 Hauptstädte entlang der Donau. Sie sind Wien, Bratislava, Budapest, und Belgrad.

In Budapest liegt ein Gebiet von 1000Ha innerhalb der Stadtgrenze, was zu entwickeln ist. Das Innenstadtgebiet ist genau zweimal so groß. [4] Aufgrund dieser Größe könnte man die Stadt wirklich als eine Donau-Hauptstadt bezeichnen.

12. Abbildung: Städte entlang der Donau, und die Position von Budapest

Oft wird Donau als ein „hochinternationaler“ Fluss erwähnt, da sie durch so viele Länder fließt. Die Kultur der betroffenen Länder ist ziemlich unterschiedlich, ebenso, wie die Länder der EU. Donau könnte also auch ein Symbol von Europa sein. Kann den Wesen der multikulturellen Europa ausdrücken. In Budapest ist die Donau nicht nur in sich selbst zu verständigen, sondern sie ist ein Stück Europa, ein Stück Ausland in der Hauptstadt. Das Wasser im Fluß hat schon vielen Ländern besucht, und strömt noch weiter. Es gehört also nicht nur uns; sie hat eine zusammenbindende Rolle. Es ist kaum möglich, dass Budapest bald eine ökonomisch führende Rolle in Europa übernimmt. Sie kann aber hier in Ungarn Träger der Multikulturalität sein. Es lohnt sich zu untersuchen, wie man Raum und Erscheinungsmöglichkeit für die vielen Donau-Kulturen (2) sichern könnte.

Die Eu hat im 2001 für den Antrag gestimmt. “Der Plan umfasst Projekte im Bezug auf Umweltschutz, Verkehr, Infrastruktur, Kultur. Das ist der erste Antrag in diesem Bereich wofür die EU mit 549 „Ja“ gestimmt hat. Auf die Ausführung sollte man „nur“ noch warten. Ein Projekt-Team arbeitet momentan an der Verwirklichung. Wenn die Strategie erfolgreich ausgeführt wird, kann sie ein Vorbild für die ganze EU werden, inneren Markt und innere Integration helfen. Unsere Gesellen aus der Region werden Österreich, Bulgarien, Tschechien, Deutschland, Rumänien, Slowakei, Slowenien, und die hoffentlich zukünftigen EU-Länder, wie Kroatien, Serbien, Bosnien, Montenegro, Moldawien, Ukraine.“ [5] Über die wichtigen kulturelle Aspekte: “Für die Donauregion ist eine unheimlich wichtiger Aspekt, dass die verschiedene Gesellschaften Kontakte zu einander haben, und einander kennenlernen können. Das fordert deren Integration. Die Donauregion ist durch dynamisches wirtschaftliches und kulturelles Leben, durch die reiche Kultur eine bedeutende Region in Europa. Für eine zukünftige Entwicklung ist es aber unvermeidbar, dass diese Region auch in Europa eine bedeutendere Rolle bekommt.“ [6]

Der Streitschrift Holnap-Holnapután, deren Redakteure Architekten und Mitarbeiter der Stadtplanung unter der Obhut des Staatssekretärs sind formuliert eine sympathische Vision: “Falls Donau Strategie von EU

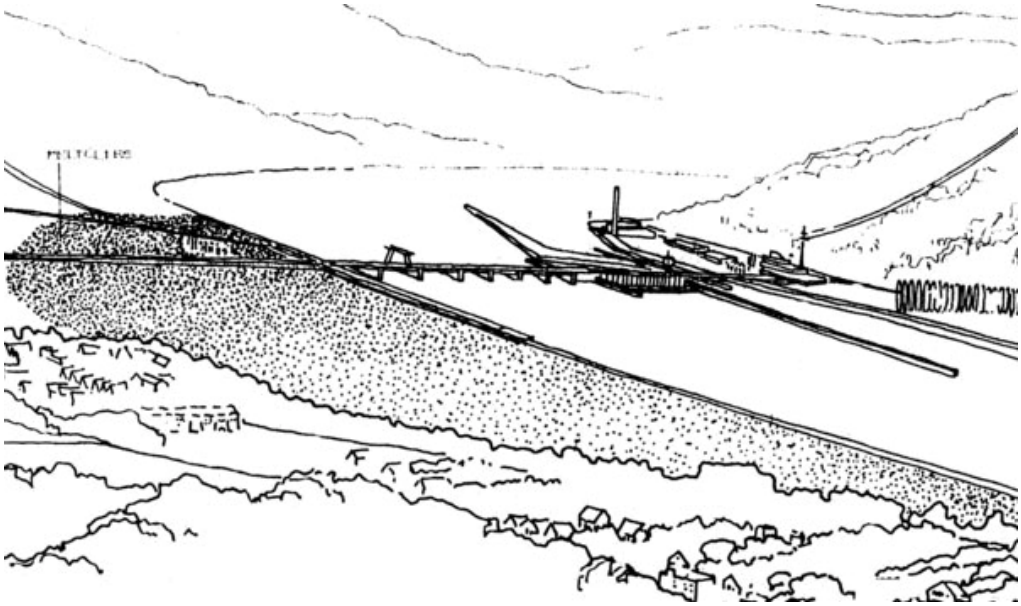
angenommen wird, kann es ein makroregionales Programm der EU sein. Die Koordination der Strategie könnte von Budapest aus geschehen. Durch Diplomatie, einer starken Lobbytätigkeit, und Zusammenarbeit der Städte könnten wir erreichen, dass der ungarische Einfluss nicht nur bei der Zeit der Strategiebildung und Programmierung stark wird, sondern auch die spätere operative Funktion der Strategie von Ungarn aus ausgeführt wird. So wäre budapest Hauptstadt der Donau und Zuhause der Instituten der Donaustrategie.“ [7]

Schiffbarkeit der Donau

Schon im Jahre 2011 habe ich den Ingenieuren Károly Stelczer getroffen. [8] Er war Direktor der Vízügyi Kutató Intézet (Forschungsinstutut für Wasser). Ich wollte mich bei ihm erkundigen ob man auf die Donau Bauten planen darf. Unser Gespräch war spannend. Ich habe vielen -für mich unbekannte Informationen- erfahren. Es hat mich unter anderem überrascht, dass bei Budapest 500 m^3 Wasser pro Sekunde durch die Stadt fließt. Beim Hochwasser kann sich diese Menge zwanzigfach so groß werden. Bei dem größten Hochwasser bis heute flossen 14.000m^3 pro Sekunde durch Budapest. Das ist eine Wassermenge, gegen die nicht einmal die heute stehenden Donauufer einen Schutz anbieten könnten. Der Fluss würde die Stadt unter Wasser setzen. Herr Stelczer hat mir mitgeteilt, dass Wasserkraftwerke eine wichtige Rolle bei Stabilisierung der Wasserstand spielen. In Budapest ist die Schwankung der Wasserstandes 4-5 Meter innerhalb eines Jahres. Bei einer Planung durfte man das also nicht ausser Acht lassen. Ohne Wasserkraftwerke könnten sich auf dem Fluss Eiswehren bilden, die sogar 10-20Meter hoch wachsen könnten. Keine Gebauten dürften auf dem Weg des Eises stehen.

Ein wichtiges Teil unseres Gespräches war die Kraftwerk Bős-Nagymaros. Das ungarische Teil des Kraftwerkes wurde nur teilweise verwirklicht, funktioniert bis heute nicht. Vor dem Systemwechsel gab es einen Plan, nach dem nördlich von Budapest an dem malerischen Donauknie ein Wasserkraftwerk erbaut werden sollte. Der Damm hätte aber die Landschaft komplett zerstört. Zivilen Initiativen ist es gelungen die Bauarbeiten zu stoppen. Der Fall wurde ein Symbol der Systemwechsel. Die Zahl der Gegner hat sich bis heute nicht vermindert. Es gibt also wenig Chance in der Zukunft dort eine Wasserkraftwerk zu bauen. Die Naturumformende Rolle eines Kraftwerkes ist bekannt.

Es wäre äußerst schwer eine Lösung zu finden, womit auch die Umweltschutzorgane zufrieden sein würden. Solche Bauarbeiten ändern die Natur überall endgültig, obwohl ein Kraftwerk wirtschaftliche Vorteile hätte.



13. Abbildung: Plan der Wasserkraftwerk in Donauknie

In Ungarn sollten 3 Dämme erbaut werden um das Wasserniveau stabilisieren zu können, um den Fluss sowohl im Winter als auch im Sommer schiffbar machen zu können. Das wäre Gewinn im Bereich Handel und Fremdenverkehr schaffen. Budapest könnte seine zentrale geographische Lage besser ausnutzen, könnte sich zu einer Handelszentrale entwickeln, wahrscheinlich würden mehrere Gäste die Stadt mit Schiff besuchen. Für einen internationalen Schiffverkehr bräuchte man mindestens ein 3 Meter hohes Wasserniveau. Das kann Ungarn heute nicht sichern. Die Web-Seite der Transeuropäische Verkehrsnetzwerk beschäftigt sich auch mit der Schiffbarkeit der Donau. „Für die nationalen Transitverkehr hat der Projekt von TEN-18 (Donau- Main- Rhein Wasserstraße) eine ausgehobene Rolle. Ziel dieses Projektes ist, die engen Donaustrecken schiffbar zu machen. Das könnte den Güteverkehr zwischen EU und Balkan dynamisch steigern.“ [9] Wegen der Klimawandel ist mit einer weiteren Senkung des Wasserniveau zu rechnen. [10] Die Regelung der Wasserstraßen ist also auch eine Frage der Wasserwirtschaft. „Es ist unsere Nationale Interesse unser- als Stiefkind behandelte Donau- zu regulieren und schiffbar zu machen. Doch ist unsere Donau nicht nur für die Schiffbarkeit wichtig; Landwirtschaft, die Bewahrung des Trinkwasserreserves, und Hochwasserschutz sind auch wichtige Aspekte.“ [11]

Es ist keine Aufgabe meiner Diplomarbeit für all diese Fragen eine Antwort zu finden, doch ist es interessant zu überlegen ob man Probleme des Umweltschutzes durch Stadtplanung lösen könnte.(3) Wenn man über Schiffbarkeit schreibt, muss man aber nicht nur die internationalen Umstände untersuchen. Radio Kossuth hat sich am. 09.05.2011. um 10 Uhr 35 damit beschäftigt. [12] In dieser Sendung hat ein Stellvertreter der Budapester Verkehrsgesellschaft (BKV) über den Budapester Massenverkehr auf Wasserflächen gesprochen. Seitdem baut die Verkehrsgesellschaft tatsächlich Hafen. Der Direktor der MAHART (Schifffahrtgesellschaft) dass die populärste Form der Schifffahrten heute - Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen ist. Außerdem schauen sich Budapest jährlich 1Mio Touristen im Rahmen einer Schifffahrt an. Meistens schlafen sie auf dem Bord und fahren auch

weiter. In der Sendung war auch eine Idee, dass man am Stadtrand internationalen Hafen bauen (4) sollte. Von dort aus könnte die Touristen eine inländische Verkehrsfirma in die Stadt liefern. Heute steht ein internationaler Hafen am Pester Ufer, in der Mitte der Stadt.

14. Abbildung: Internazionaler Hafen, Budapest

Die Gäste der Sendung haben erweitert, dass es heute in Ungarn keine Wasserstrategie gibt, so können wir uns um EU-Förderungen nicht bewerben. Wir können so den sonst kostenlosen Wasserweg im Bereich Handel auch nicht ausnutzen. Es ist sicher, dass ein optimaler Ort für eine logistische Zentrale(5) und für weitere internationale Häfen am Ufer zur Verfügung steht.

15. Abbildung: Die Schiffe decken die Aussicht

Stadtbaugeschichte von Budapest

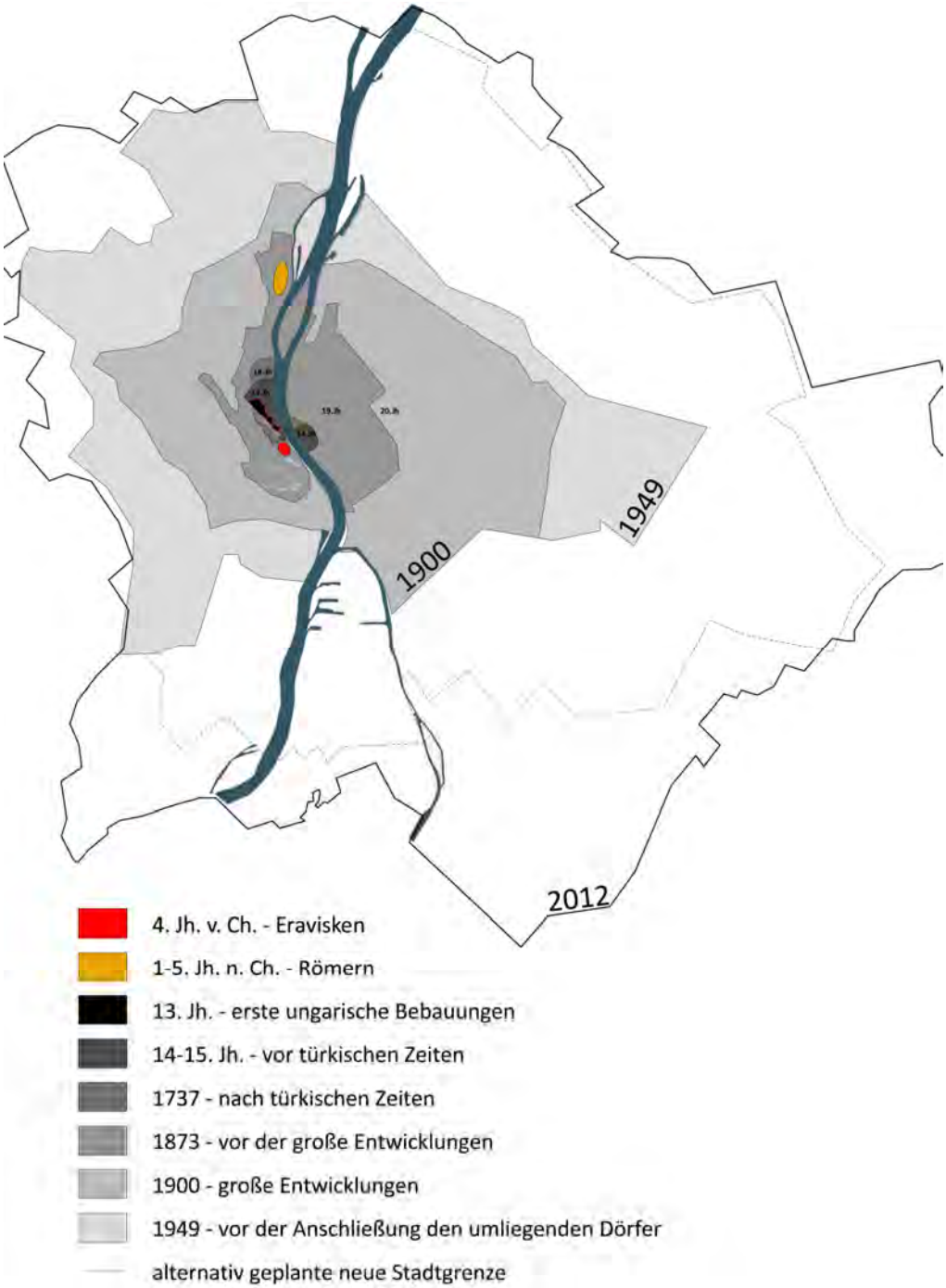
Wenn man die Gegebenheiten der heutigen Budapest verstehen möchte, ist die kurze Erkennung der Stadtgeschichte ein unausliesbarer Schritt. Meine Arbeit möchte diese Geschichte nicht detailiert darstellen, dafür stehen viele wissenschaftlichen Quellen zur Verfügung, aber ohne Kenntnisse über die wichtigeren Schritte, die zum heutigem Zustand geführt haben, kann man die Bedeutung der Strecke entlang der Donau nicht verstehen. Das Gebiet entlang der Donau ist Teil der heutigen Stadt, wodurch wir eigentlich die Stadt „Budapest" nennen können. Bei der Ausbildung der heutigen Budapest war die bedeutendeste Epoche die Gründerzeit, und das 19. Jahrhundert. Die aus früheren Zeiten stammende Bebauungen sind großteils nicht erhalten geblieben. Ich habe schon erwähnt, daß Budapest im Jahre 1873 aus Buda, Pest, und Óbuda zustande gekommen ist. Die kleinere Siedlungen um Budapest wurden in 1950 zur Stadt angeschlossen, so ist die heutige Groß-Budapest entstanden. Früher hat also die Donau die Städte voneinander getrennt, heute aber verbindet sie sie.

Das Gebiet der heutigen Stadt ist schon langher bewohnt. Hier haben Kelten, Römer, Avaren gelebt. „Wie archäologische Funde beweisen, ist das Gebiet von Budapest schon seit mehreren tausend Jahren ununterbrochen bewohnt. Vom 4. Jahrhundert v. Ch. lebten hier Eravisken keltischen Ursprungs, die vom Gebiet des heutigen Frankreich hierher einwanderten. Ihr Stammeszentrum war auf dem heutigen Gellértberg und in dessen Umgebung. Sie wurden ungefähr zu Beginn unserer Zeitrechnung von den Römern unterworfen." Der erste bedeutende ungarische Bau auf dieses Gebiet war, als König Bela der Vierte. nach den Tataren in 13 Jahrhundert den auf der Budaer Seite entlang der Donau stehenden Hügel umgemauert hat, und den Bau dem Königpalast und dem angeschlossenen Stadtteil angefangen hat. Das ist das Gebiet des heutigen Burgviertel, wo heute in barock-Styl aufgebaute Gebäude zu sehen sind. Diese Gebäude bilden das älteste, zusammenhängende Teil von Budapest. Von früheren Zeiten sind fast keine Gebäude geblieben, zu allererst wegen die Zerstörungen der türkischen Zeiten. (Budapest war von 1541 bis 1686 unter türkischer Besetzung.) Im Burgviertel steht, das berühmteste gebliebene Gebäude; die gotische Matthias Kirche. „Über das Leben und die Verwaltung der Stadt in der Periode vor der Befreiung von den Türken - 1686 - haben wir nur Angaben aus sekundären Quellen, da die Schriften der beiden Städte, Buda und Pest während der Befreiungskämpfe fast völlig vernichtet worden sind." Man hat auf das Gebiet von Buda und Óbuda römische Ruinen aufgedeckt, Bäder, Theater, Villen. In den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung haben diese Reste das Bild der Stadt bestimmt, aber später wurden auf diese Ruinen die neue Gebäude aufgebaut. Auf das Gebiet der heutigen Óbuda hat die römische Soldatsstadt gestanden, die man im 1. Jh begründet hat. Der Palast des Statthalters hat auf die Óbuda Insel gestanden. Diese Ruinen sind heute noch nicht zu besichtigen. Das Hauptstraßennetz von Óbuda hat auch einen römishen Ursprung. Während den Jahrhunderten ist die um den Burgpalast stehende Stadt in Buda weiter gewachsen, und war von 14. Jh. ständig der Standort des ungarischen Königs. Unten am Gellértberg funktionierender Hafen hat Buda und Pest mehr Jahrhundert lang verbunden, und diese

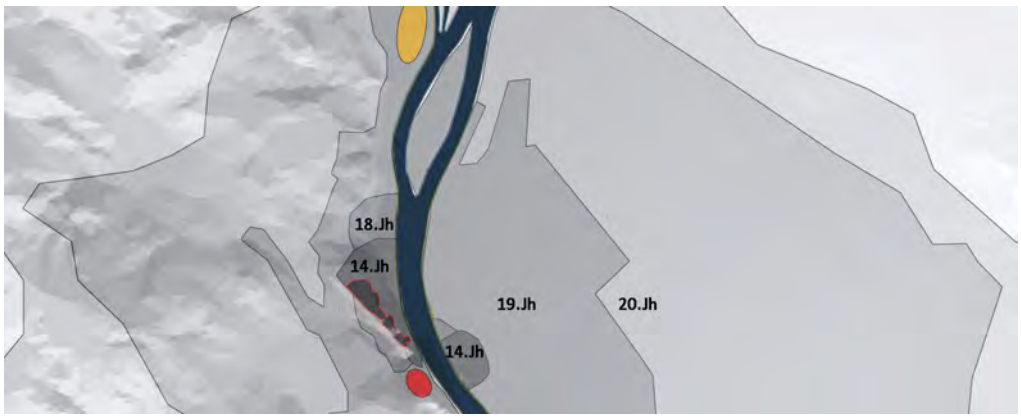
Position der Hafen hat die Struktur dem originalen Straßennetz von Pest bestimmt. Ein Schutzmauer hat Pest schon in 12. Jh. umgeschossen. Buda und Pest hat ihre Glanzzeit vor der türkischen Epoche in 15. Jh. gelebt, aber die Bebauungen von der Reinessance stehen nicht mehr: es gibt nur wenige Reste in Museen. Aus den türkischen Zeiten sind nur ein Paar Reste und Bäder geblieben, wegen des heftigen Kraftes der Zurücknehmung. Nach den türkischen Zeiten haben sich die zwei Städte (Buda und Pest) nur schwer gefunden, die aus dieser Epoche stammende Gebäude wurden später unter die große Stadtentwicklung fast völlig abgebaut.

Die Entwicklung von Buda und Pest wurde in Gründerzeit gestartet, nacheinander wurden die Palasten der Aristokraten, und unter anderem die Wissenschaftliche Akademie, das Nationalmuseum und die Kettenbrücke aufgebaut. Im Freiheitskrampf gegen den Habsburgen bekam der inzwischen wiederaufgebaute Burgpalast und der Burgviertel schwere Verletzungen. Auf die Budaer Seite hat der neben dem Hafen liegende Stadtviertel Tabán eine bedeutende Rolle gehabt, Dort haben hauptsätzlich Schwäben und Rätzen gewohnt. Sie haben Weingarten angebaut. Hier waren viele Gaststätten vorzufinden, aber das Stadtteil wurde Opfer der romantischen Laune; sie wurde im Rahmen des Aufbaus der Elisabethbrücke im Jahre 1930 abgebaut. Der Charakter der heutigen Stadt wird eindeutig durch die Entwicklungen der nach der Gründerzeit gekommene Epoche bestimmt, mit dem Kai und eklektischen Palasten, Wohnhäuser, Ringen, und Hauptstraßen. Am Donauufer in der Innenstadt steht eine kontinuierliche Palastreihe, die kann man eigentlich als ein Schnitt oder Zusammenfassung der hinter diesen Häuserblocks liegende homogen Innenstadtviertel verstehen. Das etnische Konsistenz der Stadt ist neben der bedeutendeste ungarischen Population wegen der geographischen Position und wegen den für Europa typischen Bevölkerungsbewegungen und Siedelungen heterogen. Ausser den Ungarn haben Schwäben, Rätzen, Slovaken, Juden, und Zigeuner hier gelebt, und leben heute auch. Die Zahl der Budapester Bevölkerung hat ihre Höhepunkt mit 2,1 Milionen Einwohner in 1980-ern erreicht. Die Auswanderung in die Agglomeration hat in 90-ern gestartet. Die Zahl der heutige Bevölkerung ist heute etwa 1,8 Million. (Ich lebe auch in Piliscsaba, 25 km weit von Budapest, ich bin in 2000 von Budapest umgezogen.)

Zusammenfassend: die heutige Budapest ist ein langher bewohnter Ort, mit, auf den Gellértberg keltischen und in Óbuda und Buda ehemaligen römischen Bebauungen. Später haben hier hauptsächlich Avaren gelebt, bis zum Ankunft der Ungarn. Vor den türkischen Zeiten haben allmählich gewachsende Städte auf die Ufer von der Donau gestanden, die heute schon keine bauliche Erinnerungen aufzeigen können. Die in türkischen und folgenden Zeiten entstehende Bebauungen sind auch nicht erhalten geblieben. Die heutige Stadt wurde vorwiegend nach der Gründerzeit bis zum 1. Weltkrieg aufgebaut. Zwischen den zwei Weltkriege wurden noch moderne Gebäude aufgebaut, und in Kommunismus Neubausiedlungen aus Betonblocks in Innen- und Vorstadt. Neben den Neubausiedlungen haben die äussere Gebiete immer noch einen ländlichen Charakter.



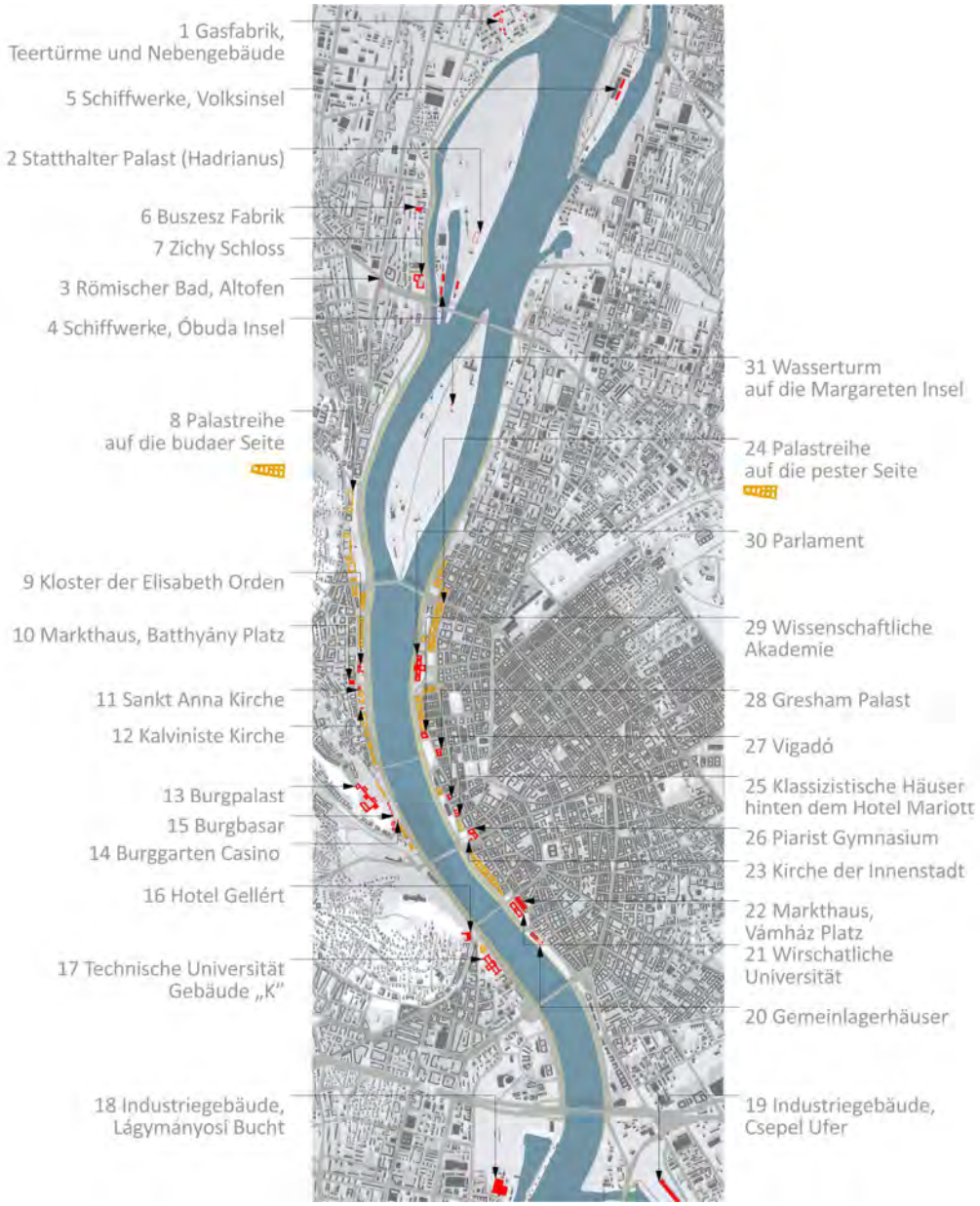
16. Abbildung: Stadtmorphologie von Budapest [15]



17. Abbildung: Stadtmorphologie von Budapest

Die wichtigere Häuser in Budapest, entlang der Donau

(Zeit, Architekt, Stil, Funktion, Zustand, Benutzung, Ort, Denkmalschutz)
(Kai, Brücken und Bäder separat erörtert)



18. Abbildung: Die Position den wichtigeren Häusern entlang der Donau

Ich möchte noch die entlang der Donau stehende, wichtige, oder geschichtlich bestimmende Gebäude auch darstellen, um ein umfassender Überblick auch von architektonischem Aspekt zu erreichen. Die Aufstellung wird natürlich nicht völlig. Ich werde unter den aufweisenden Bilder die Zeit und Styl des Gebäudes, die originale und heutige Benutzung markieren. Die meisten Gebäude sind sinngemäss zum unter der Name Budaer Ufer und Pester Ufer erörterten Gebiet anschliessbar, doch diese Strecken liegen in der Innenstadt. Ein paar wichtigere Gebäude kann man auf die äusseren Gebieten auch finden. Die muss man unbedingt shützen. (6)

1 Gasfabrik, Teertürme und Nebengebäude 19. Abbildung

Aufbau: 1913. Architekt: Weiss Albert. Stil: historisch. Funktion: Gasfabrik. Zustand: erneubar. Benutzung: verlassen. Ort: Óbuda. Denkmalschutz: ja.

2 Statthalter Palast (Hadrianus) 20. Abbildung

Aufbau: 1. Jh. Architekt: - Stil: römisch. Funktion: Palast. Zustand: nur Fundamente, teilweise aufgedeckt. Ort: Óbuda Insel. Denkmalschutz: ja.

3 Römischer Bad, Altofen 21. Abbildung

Aufbau: 1. Jh. Architekt: - Stil: römisch. Funktion: Bad. Zustand: Reste, vorwiegend aufgedeckt. Ort: Óbuda, Flórián Platz. Denkmalschutz: ja.

4 Schiffwerke, Óbuda Insel 22. Abbildung

Aufbau: 1835. Ingenieur: Robert John Fowles. Stil: - Funktion: Schiffwerk. Zustand: erneubar. Benutzung: Vergnügungslokal, teilweise Fabrik. Ort: Óbuda Insel. Denkmalschutz: nein.

5 Schiffwerke, Volksinsel 23. Abbildung

Aufbau: cca 1900. Architekt: - Stil: - Funktion: Schiff- und Kranwerk. Zustand: erneubar. Benutzung: verlassen. Ort: Volksinsel. Denkmalschutz: nein.

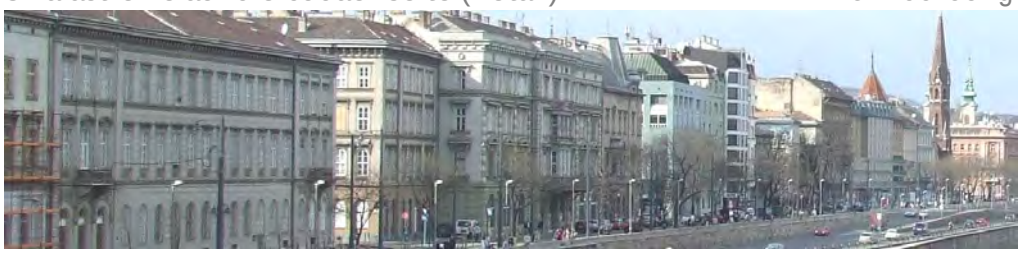
6 Buszesz Fabrik 24. Abbildung

Aufbau: cca 1867. Architekt: - Stil: - Funktion: Brennerei und Zuckerfabrik. Zustand: erneubar. Benutzung: Essigfabrik. Ort: Óbuda Ufer. D.schutz: nein.

7 Zichy Schloss 25. Abbildung

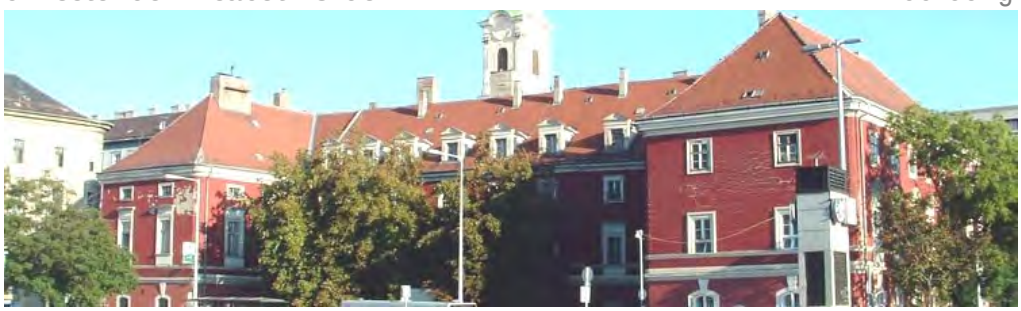
Aufbau: cca 1710. Architekt: Jager János Henrik und Bebó Károly. Stil: barock. Funktion: Wohnschloss. Zustand: erneubar. Benutzung: Museum Óbuda, Museum Kassák, Museum Vasarely. Ort: Óbuda, Szentlélek Platz. Denkmalschutz: ja.

8 Palastreihe auf die budaer Seite (Detail) 26. Abbildung



Aufbau: zw. 1867-1914. Architekt: - Stil: eklektisch. Funktion: Wohnhäuser. Zustand: erneubar. Benutzung: ja. Ort: Budaer Ufer. Denkmalschutz: UNESCO.

9 Kloster der Elisabeth Orden 27. Abbildung



Aufbau: zw. 1731-1757. Architekt: - Stil: barock. Funktion: Kloster und Kirche. Zustand: erneubar. Benutzung: Altersheim. Ort: Batthyány Platz. D.schutz: ja.

10 Markthaus, Batthyány Platz 28. Abbildung

Aufbau: zw. 1900-1902. Architekt: Klunzinger Pál. Stil: historisch. Funktion: Markthaus. Zustand: renoviert. Benutzung: Markthaus, Bank, Restaurant. Ort: Batthyány Platz. Denkmalschutz: ja.

11 Sankt Anna Kirche 29. Abbildung

Aufbau: zw. 1740-1761. Architekt: Hamon Kristóf und Nöpauer Máté. Stil: barock. Funktion: Kirche. Zustand: teilweise renoviert. Benutzung: Kirche. Ort: Batthyány Platz. Denkmalschutz: ja.

12 Kalviniste Kirche 30. Abbildung

Aufbau: zw. 1892-1896. Architekt: Petz Samu. Stil: neogotisch. Funktion: Kirche. Zustand: renoviert. Benutzung: Kirche. Ort: Szilágyi Dezsõ Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

13 Burgpalast 31. Abbildung

Aufbau: 1. Termin cca. 1330 2. Termin (Erweiterung) cca. 1355. 3. Termin (Erweiterung) 1380. 4. Termin (Umbau, Verzierung) 1470-90. 5. Termin 1550- (islamistischer Umbau) 6. Termin (voller Untergang) 1686. 7. Termin (Aufbau) 1714-23. 8. Termin (Erweiterung) 1760. 9. Termin (Erweiterung, neue Fassade) 1896, Architekt: Hauszmann Alajos. Stil: neobarock. Funktion: Königpalast. Zustand: teilweise renoviert. Benutzung: Nationalbibliothek, Museum. Ort: Burgviertel. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

14 Burggarten Casino 32. Abbildung

Aufbau: zw. 1874-1892. Architekt: Ybl Miklós. Stil: neoklastizistisch. Funktion: Maschinenhaus. Zustand: völlig renoviert. Benutzung: leer. Ort: Budaer Ufer. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

15 Burgbasar 33. Abbildung

Aufbau: zw. 1874-1892. Architekt: Ybl Miklós. Stil: neoklastizistisch. Funktion: Vorräume für Burggarten. Zustand: gefährden. Benutzung: leer. Ort: Budaer Ufer. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

16 Hotel Gellért 34. Abbildung

Aufbau: zw. 1912-1918. Architekt: Sebestyén Artúr. Stil: jugendstil. Funktion: Hotel und Bad. Zustand: innen renoviert. Benutzung: Hotel und Bad. Ort: Gellért Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

17 Technische Universität „K" Gebäude 35. Abbildung

Aufbau: zw. 1909. Architekt: Hauszmann Alajos. Stil: jugendstil. Funktion: Universität. Zustand: renoviert. Benutzung: Universität. Ort: Budaer Ufer. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

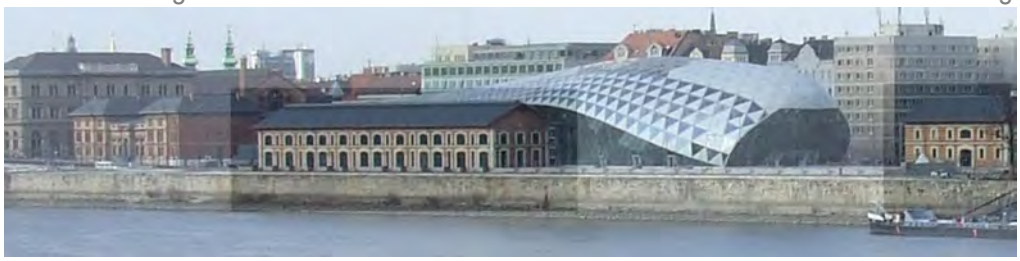
18 Industriegebäude, Lágymányosi Bucht 36. Abbildung

Aufbau: - Architekt: - Stil: - Funktion: Industriegebäude. Zustand: erneubar. Benutzung: verlassen. Ort: Lágymányosi Bucht. Denkmalschutz: nein.

19 Industriegebäude, Csepel Ufer 37. Abbildung

Aufbau: - Architekt: - Stil: - Funktion: Industriegebäude. Zustand: erneubar. Benutzung: verlassen. Ort: Csepel Ufer. Denkmalschutz: nein.

20 Gemeinlagerhäuser 38. Abbildung



Aufbau: cca 1880. Architekt: - Stil: - Funktion: Lagerhaus für Wasserhandlung. Zustand: teilweise abgebaut, teliweise renoviert. Benutzung: Kaufhaus, und Kulturzentren. Ort: Pester Ufer. Denkmalschutz: nein, und UNESCO.

21 Wirtschatliche Universität 39. Abbildung

Aufbau: 1874. Architekt: Ybl Miklós. Stil: neoreinessance. Funktion: Universität. Zustand: teilweise renoviert. Benutzung: Universität. Ort: Fõvám Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

22 Markthaus, Vámház Platz 40. Abbildung

Aufbau: 1897. Architekt: Petz Samu. Stil: historisch. Funktion: Markthaus. Zustand: renoviert. Benutzung: Markthaus. Ort: Fõvám Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

23 Kirche der Innenstadt 41. Abbildung

Aufbau: 1. Termin römische Alter (Fundamente sind Mauer einer römischen Festung) 2. Termin 11. Jh. (erste Kirche) 3. Termin 14. Jh. (Umbau im gotischen Stil) 4. Termin 16-17. Jh. (türkischer Umbau) 5. Termin 1725-1739 (Wiederaufbau im barock Stil), Architekt: Pauer János György. Stil: barock. Funktion: Kirche. Zustand: erneubar. Benutzung: Kirche. Ort: Március 15. Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO.

24 Palastreihe auf die pester Seite (Detail) 42. Abbildung

Aufbau: zw. 1867-1914. Architekt: - Stil: eklektisch. Funktion: Wohnhäuser. Zustand: erneubar. Benutzung: ja. Ort: Budaer Ufer. Denkmalschutz: UNESCO.

25 Klassizistische Häuser hinten dem Hotel Mariott 43. Abbildung

Aufbau: 18. Jh. Architekt: - Stil: klassizistisch. Funktion: Wohnhäuser. Zustand: renoviert. Benutzung: ja. Ort: Belgrád Ufer, zw. Régiposta und Turr István strasse. Denkmalschutz: ja.

26 Piarist Gymnasium 44. Abbildung

Aufbau: 1717. Architekt: - Stil: barock. Funktion: Gymnasium. Zustand: völlig renoviert, innen umgebaut. Benutzung: Gymnasium. Ort: Március 15. Platz. Denkmalschutz: ja.

27 Vigadó (altes Redoute) 45. Abbildung

Aufbau: 1. Termin 1833. Architekt: Pollack Mihály Stil: klassizistisch (1847 verletzt). 2. Termin (wieder Aufbau) 1859-65. Architekt: Feszl Frigyes. Stil: romantisch. Funktion: Kulturhaus, Konzertraum. Zustand: völlig renoviert. Benutzung: Konzertraum, Galerie. Ort: Vigadó Pl. D.schutz: ja, und UNESCO

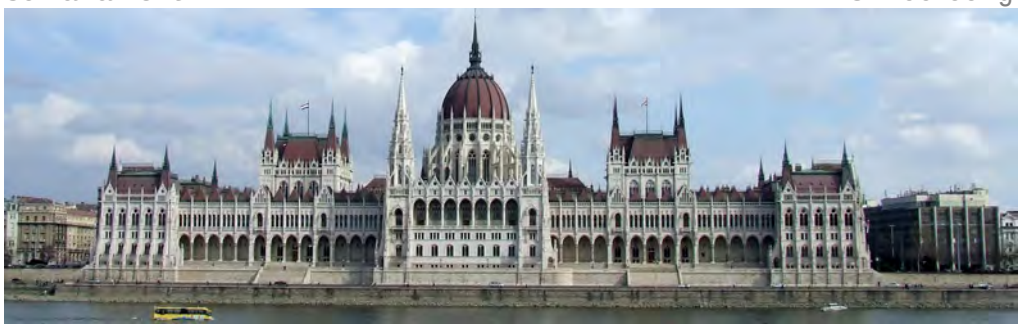
28 Gresham Palast 46. Abbildung

Aufbau: 1907. Architekt: Quittner Zsigmond und Vágó Bruder, Stil: Jugendstil. Funktion: Geschäftssitz einer Firma. Zustand: völlig renoviert. Benutzung: Hotel. Ort: Széchenyi István Platz. Denkmalschutz: ja, und UNESCO

29 Wissenschaftliche Akademie 47. Abbildung

Aufbau: 1862-65. Architekt: Friedrich August Stüler, Stil: neoreinessance. Funktion: Wissenschaftliche Akademie. Zustand: renoviert. Benutzung: Wissenschaftliche Akademie. Ort: Széchenyi István Platz. D.schutz: ja, und UNESCO

30 Parlament 48. Abbildung



Aufbau: 1885-1904. Architekt: Steindl Imre, Stil: Grundriss: barock, Körper: neogotisch. Funktion: Parlament. Zustand: renoviert. Benutzung: Parlament. Ort: Kossuth Lajos Platz. D.schutz: ja, und UNESCO

31 Wasserturm auf die Margareteninsel 49. Abbildung

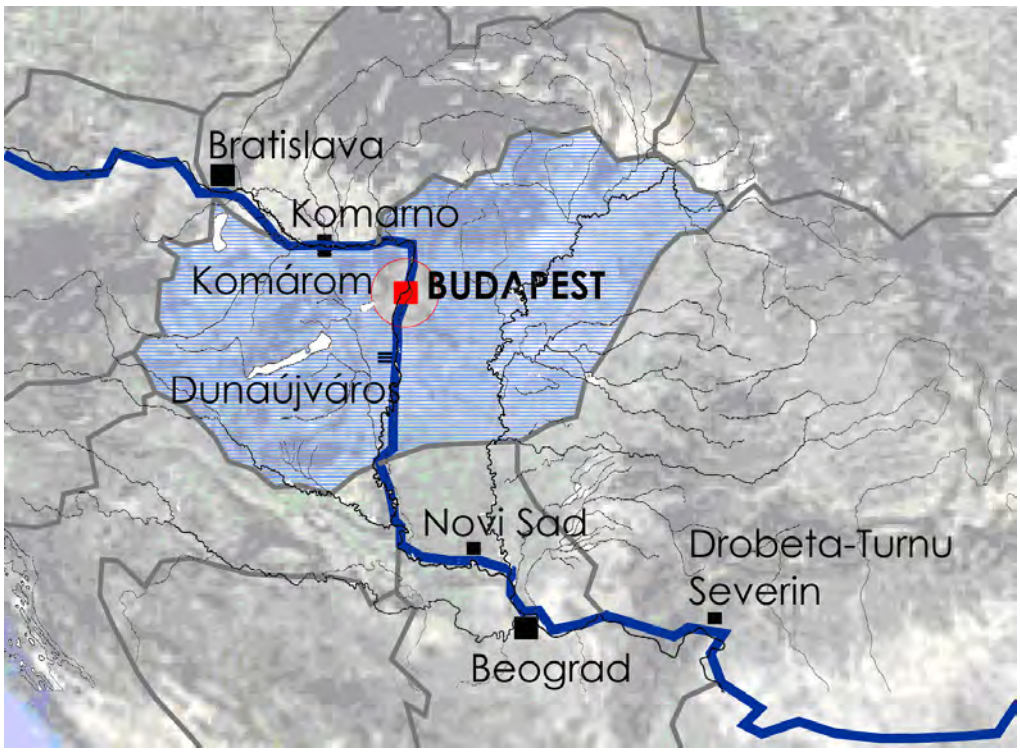
Aufbau: 1911. Architekt: Zielinski Szilárd, Stil: historisch. Funktion: Wasserturm. Zustand: erneubar. Benutzung: Austellungsräume. Ort: Margareteninsel. Denkmalschutz: ja. [16]

Gegebenheiten von Budapest

‚Die Hauptstadt der Festland- Gewässer'

Budapest ist auch als Hauptstadt Ungarns zu definieren. Sie ist die Hauptstadt eines Landes, welche früher durch seine Größe eine bedeutende geographische und wirtschaftliche Region des Karpaten- Beckens war. Es war ein kulturell sehr buntes Gebiet. Ungarn heute ist ein drittel so groß wie früher, es hat keinen multinationalen Charakter mehr.

Ein Großteil der ungarischen Nationalität wohnt in den umliegenden Ländern. Diese Änderungen kann das Land nur in einem längerem Prozess verarbeiten. Doch denke ich, dass das kleine Ungarn auch als eine selbstständige Einheit zu definieren ist. Wir ungarn bezeichnen das übriggebliebene Land als „Mutterland". Zu seinem Gegebenheiten gehört, dass es ausschließlich aus flachen Gebieten und aus Hügellandschaft besteht. Die umliegenden Berge gehören nicht mehr dem Land. In der Mitte dieses Landes findet man eine Bruchlinie. Entlang dieser Linie ziehen Mittelgebirge Richtung Südwesten- Nordosten. Buda ist auch Teil dieser Gebirgskette. Diese Region der Mittelgebirge hat einen bedeutenden Fremdenverkehr, und verschiedene kulturelle Einheiten. Durch seine Lage konnte Budapest diese Einheiten zusammenbinden. Der höchste punkt von Ungarn ist Kékes mit seiner 1014M. Dieses Land ist also nichts anderes als ein Becken, wo sich die Gewässer zusammensammeln.



50. Abbildung: Das Karpaten-Becken und die position von Ungarn

Wir haben ein Wasserspeichergebiet mit einem hohen Grundwasserniveau, mit mehreren bedeutenden Flüssen. Wir haben

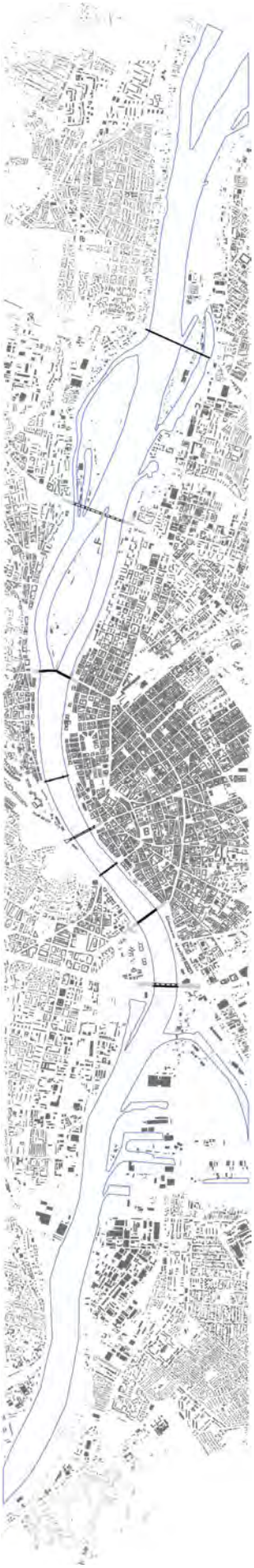
Thermal, und Heilwasser mit purem Mineralwasser; Mitteleuropas größter See liegt auch in Ungarn. Es gibt hier alle möglichen Wasserarten außer Meer. Ungarn ist also ein Land der Festlandgewässer. Die Bäder sind wichtige touristische Attraktionen, sie sind aber auch von den Einheimischen gerne besucht. Die Renovierungen von hohem architektonischem Niveau dauern schon seit Jahren. Von 6 Bädern gehören 4 einem Besitzer. Am Welttag der Gewässer warten sie die Gäste mit gemeinsamen Programmen.

51. Abbildung: Bäder von Budapest

Man kann Ungarn als „Festland der Gewässer“ bezeichnen. Diese Bezeichnung könnte uns vielleicht auch bei der Symbolsuche für Budapest inspirieren. Auf der Hülle meiner Diplomarbeit ist ein Obdachloser zu sehen. Er wäscht sich in dem aus Gellért-Bad herausfließenden Wasser. Das ist auch eine Möglichkeit.

52. Abbildung: Obdachlosern in Donau

Bebauung von Budapest



Budapest hat eine - auch in europäischem Vergleich große Fläche. “Budapest hat unter den europäischen Städten einer der größten Oberfläche. Diese beträgt mehr als 52.000 Ha. Der Kreis der historischen Innenstadt hat einen Durchschnitt von 2000 Ha. Wenn man auch noch alle umfassende Entwicklungs-gebiete an der Donau dazurechnet; bekommt man noch weitere1000 Ha.“ [17] Auf diesem Gebiet leben ca. 2 Millionen Einwohner. Aus diesen Daten folgt, dass Budapest, in Vegleich zu anderen Städten keine dichtbesiedelte Stadt ist.

53. Abbildung:

Bebauung von Budapest entlang der Donau. Man kann die leere Gebiete gut sehen.

54. Abbildung:
Betonblockhäuser in Budapest entlang der Donau

Hier kann eine Vorstellung von den Architekten József Vágó, aus den 30-ern stehen: “Budapest kann die Richtung ihrer Entwicklung bewahren; sie hat eine von den Zentralen herausgehende Bebauung. Je weiter wir von der Stadtzentrum sind, desto dörflicher ist die Bebauung. Das heißt, die, durch Ringstraßen gegebenen geschlossene Strukturen sollten weiterentwickelt werden. Für Buda hat man schon die nicht zu dicht besiedelten Gartenstädte aufgebaut. Sie sind gesund, und geräumig. Die Stadt bräuchte aber einen für Autoverkehr gut geeigneten Straßennetzwerk.“ [18]

Diese Vorstellung ist großteils auch heute aktuell. Da es genügender Platz zur Verfügung steht, braucht man mit keiner dichten Bebauung planen. Auf meinem virtuellen Modell ist die Bebauung gut zu sehen. Mit dichter Bebauung kann man nur in der Innenstadt rechnen. In den Übergangsgebieten ist die Bebauung überraschend klein. In den Äußeren Gebieten findet man noch weniger Bauten bzw. Einwohner. Ausnahmen bilden nur im Sozialismus erbauten Wohnviertel mit den Blockhäusern.

Verhältnisse der Verkehr in Budapest

Auf dem virtuellen Modell ist gut zu sehen, dass das Autostraßennetzwerk von Budapest keinen einheitlichen Charakter aufweist. Die geographischen Gegebenheiten der selbstständigen Stadtteile sind nicht homogen. Buda ist hügelig. Óbuda ist entlang der Donau flach, weiter von der Donau hat sie Hügel. Pest ist fast ganz flach. In der Budauer Hügellandschaft findet man keine geraden Straßen. Das Netzwerk folgt den geographischen Gegebenheiten. Eine Ausnahme aus den unordentlichen Strukturen bilden nur die flachen Gebiete. Dort hat sich die Möglichkeit ergeben, ein einheitliches Straßennetz zu bilden.

Die Pester Innenstadt hat Ringe. Sie sind schönes Beispiel für durchgeplanten Stadtbau. Kiskörút (Kleiner Ring), Nagykörút (Großer Ring), und Hungária körút bilden die Ringe. Die wichtigsten Radialstraßen sind: Andrássy út, Bajcsy-Zsilinszky út, Váci út, Rákóczi út, Üllõi út, Soroksári út. Die Verlängerungen dieser Radialstraßen sind die Brücken. Vom Norden nach Süden: Árpád híd, Margit híd, Lánchíd, Erzsébet híd, Szabadság híd, Petõfi híd, Rákóczi híd. Dieses Netzwerk ist die wichtigste Arterie der Stadt. In Buda passen sich die Straßen zur Bodengestaltung an. Dem Nagykörút (Großer Ring) entspricht mit einem kleinen Bruch in Buda die Alkotás út- Budaörsi út-Linie. Zusammen mit Nagyszõlõsi utca, Bocskai út, Irinyi József utca bilden sie einen geschlossenen Ring. Dieser Bruch sollte umstrukturiert werden(7), damit der Verkehr ebenso gut, wie auf dem Großen Ring funktionieren kann.

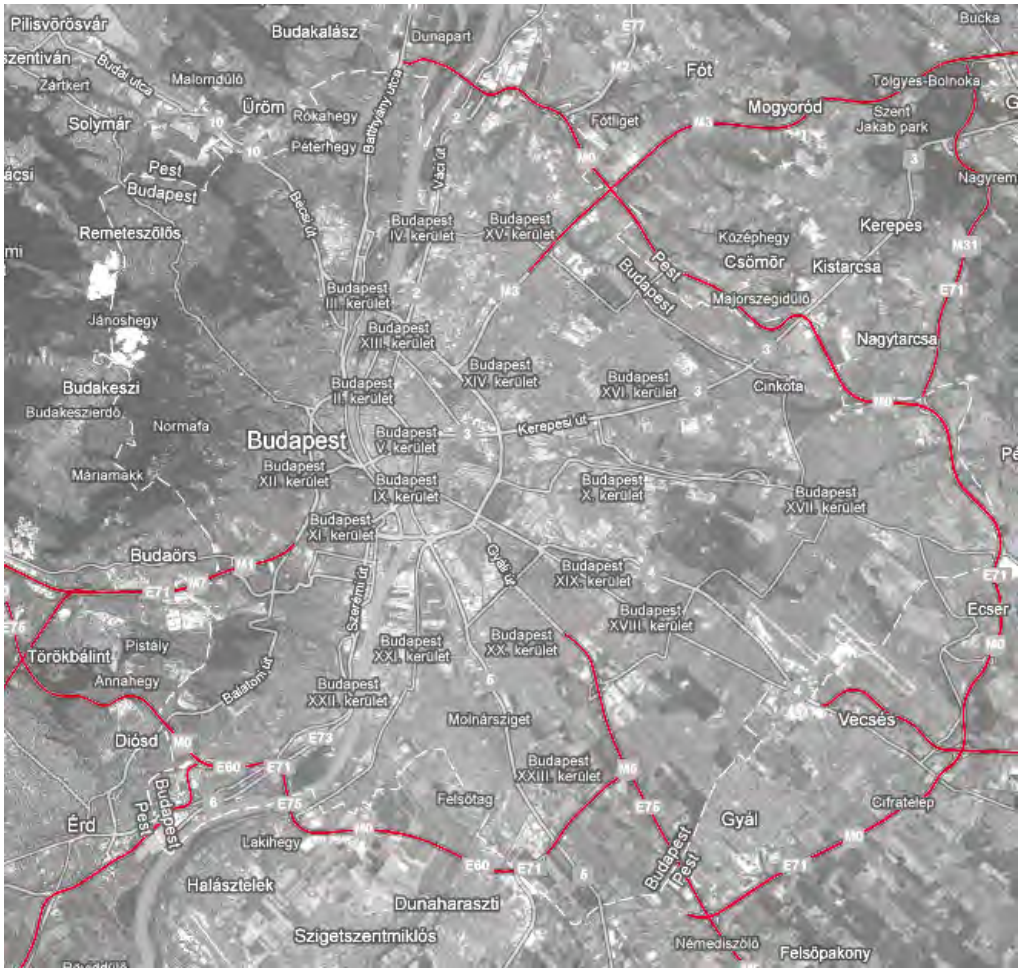
Die Pester Rákóczi út hat ihre Erweiterung mit Hegyalja út in Buda. Der aus Róbert Károly körút, Hungária körút, Könyves Kálmán körút bestehender Ring hat in Buda keine entsprechende Strecke. Wo diese Straßen im Norden und im Süden die Donau erreichen biegen sie nördlich und südlich ab. Zu diesen Straßen schließen sich die Autobahnen. M1 und M7 sind Verlängerungen der Budaörsi Straße Richtung Westen und Südwesten. M3 ist eine Erweiterung der im Herzen der Stadt liegende Andrássy út. Sie

führt vom Stadtwäldchen, richtet sich nach Osten, und Nordosten. M5 führt von der nördlichen Seite Pests Richtung Süd, Südosten. Sie führt die Linie Nagykõrösi út- Gyáli út weiter. Autobahn M0 läuft an der Stadtgrenze und ist momentan nur 3/4 Teil fertig. Der Ausbau der übrig gebliebene Strecke ist problematisch. Teil der M0 sollte durch ein hügeliges an Karstwasser reichem Gebiet führen. Bis heute hat man keine umweltfreundliche Lösung für das Problem gefunden. In allgemeinem kann man sagen, dass das Verkehrsnetz von Budapest gut strukturiert und gut durchgedacht ist.

55. Abbildung: Straßennetz von Budapest, Struktur

Ein Problem ist, dass dieses Netz mit vielen Spuren in die Innenstadt mündet. Die zweimal drei Spuren der Bajcsy-Zsilinszky út und Rákóczi út sind eine starke Übertreibung. Innenstadt sollte nicht für Durchfahrten, sondern für Zielverkehr erreichbar werden. Es wäre sinnvoll in der Innenstadt eine Hierarchie der Straßen aufzustellen. Kapazität des Straßennnetzes sollte außerhalb der Innenstadt entwickelt werden. Die kleineren Straßen sollten in 2 Kategorien geordnet werden. Diejenige, von denen man den Ziel zu Fuß in wenigen Minuten errreichen kann, sollten über 2 Fahrtrichtungen verfügen. Die noch kleineren Straßen sollte man nur für Einwohner und zum Parken erreichbar machen.(8) Meiner Meinung nach könnte man mit dieser einfachen Methode erreichen, dass das Leben in der Innenstadt angenehm wird. In die gesperrten Straßen könnte man Bäume pflanzen. Man könnte auch die kleine alte Läden wieder eröffnen. Verkehr ist flexibel. Diese

Information habe ich von Gyula Szabó bekommen. Er ist Verkehrsingenieur der Budapester Verkehrszentrale (BKK). Eine Erfahrung ist, dass der Verkehr während Straßenarbeiten, Umleitungen nicht hält. Die Fahrer wählen enfach andere Strecken. In den Straßen, die keine wichtige Rolle in Durchfahrtverkehr haben, wäre die System ohne Problem einzuleiten.



56. Abbildung: Autobahnen in Budapest

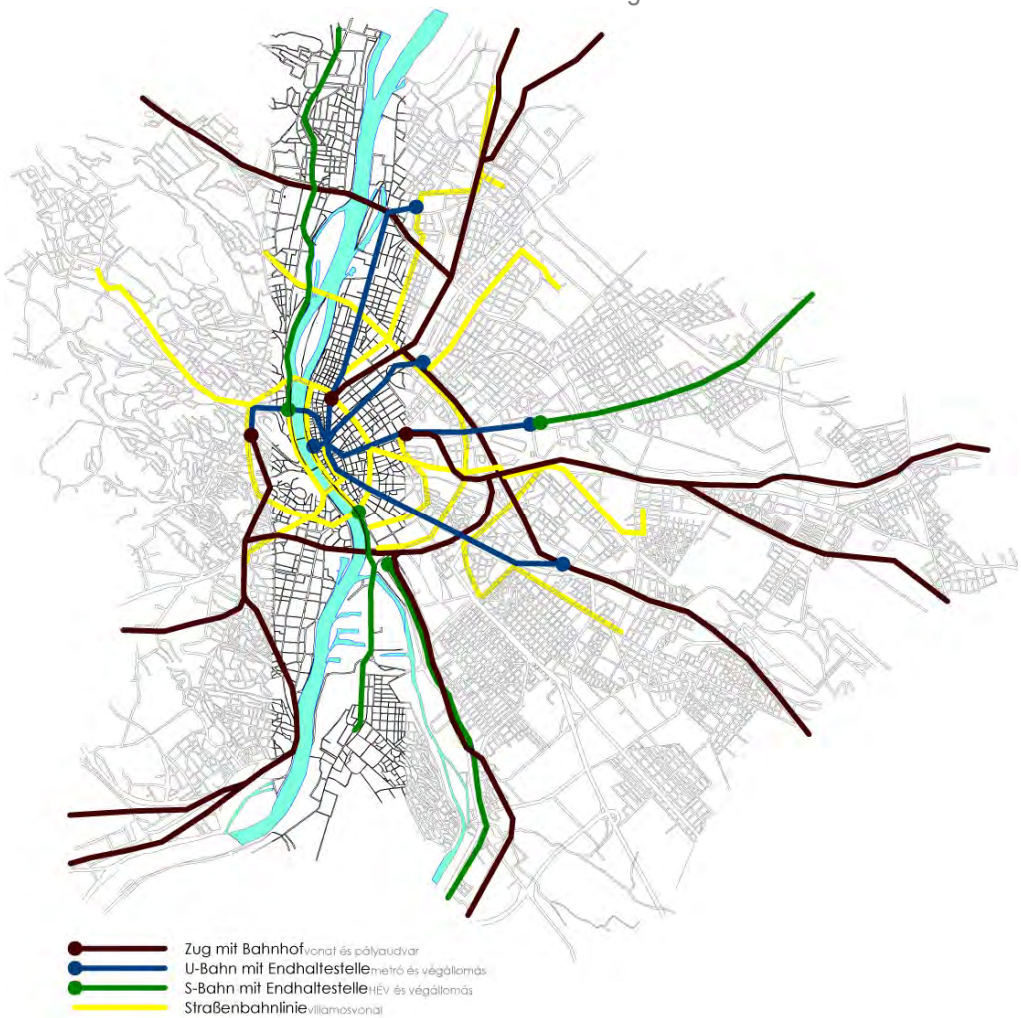
In meiner Diplomarbeit werde ich dieses Netz nicht detailliert ausarbeiten, ich wollte es nur erwähnen. Ein Problem ist auch, dass die nord-südliche Autostraßen entlang der Donau die Stadt von Donau isolieren. In der Budauer Seite findet man von Lágymányosi híd bis Óbuda 2mal 1 Spuren, die als Fluchtweg für Autofahrer dienen. In Óbuda bei dem Zsigmond tér verlässt diese Straße den Ufer. Bei der Árpád híd kehrt sie an die Donau zurück, noch bevor sie Richtung Szentendrei straße abbiegt. Die Breite der Oberen Uferstraße ist verschieden. Meistens hat sie 2 Spuren, läuft aber nicht kontinuierlich entlang der unteren Uferstraße. Zwischen Petõfi híd und Erzsébet híd fahren die Autos entlang dem Wasser. Zwischen Erzsébet híd und Kettenbrücke eine Straße weiter vom Ufer. Zwischen Kettenbrücke und Margit híd fahren die 2 Spuren Richtung Norden. Von der Zsigmond Platz 1 Spur nach Norden, 1 nach Süden mit Abfahrtmöglichkeit. Obere Uferstraße und Untere Uferstraße verlassen die Donau bei der Árpád híd, sie kehren zurück, sie münden dort in die Vörösvári Straße. Budaer Uferstraße ist also nicht homogen. Für Fußgänger bedeutet die untere Uferstraße ein größeres Problem, besonders die Strecke nördlich von Margit híd. Hier gibt es Stellen, wo zwischen der Donau und dem Ufer 9 Spuren laufen.

57. Abbildung: wichtigere Straßenlinien in Budapest

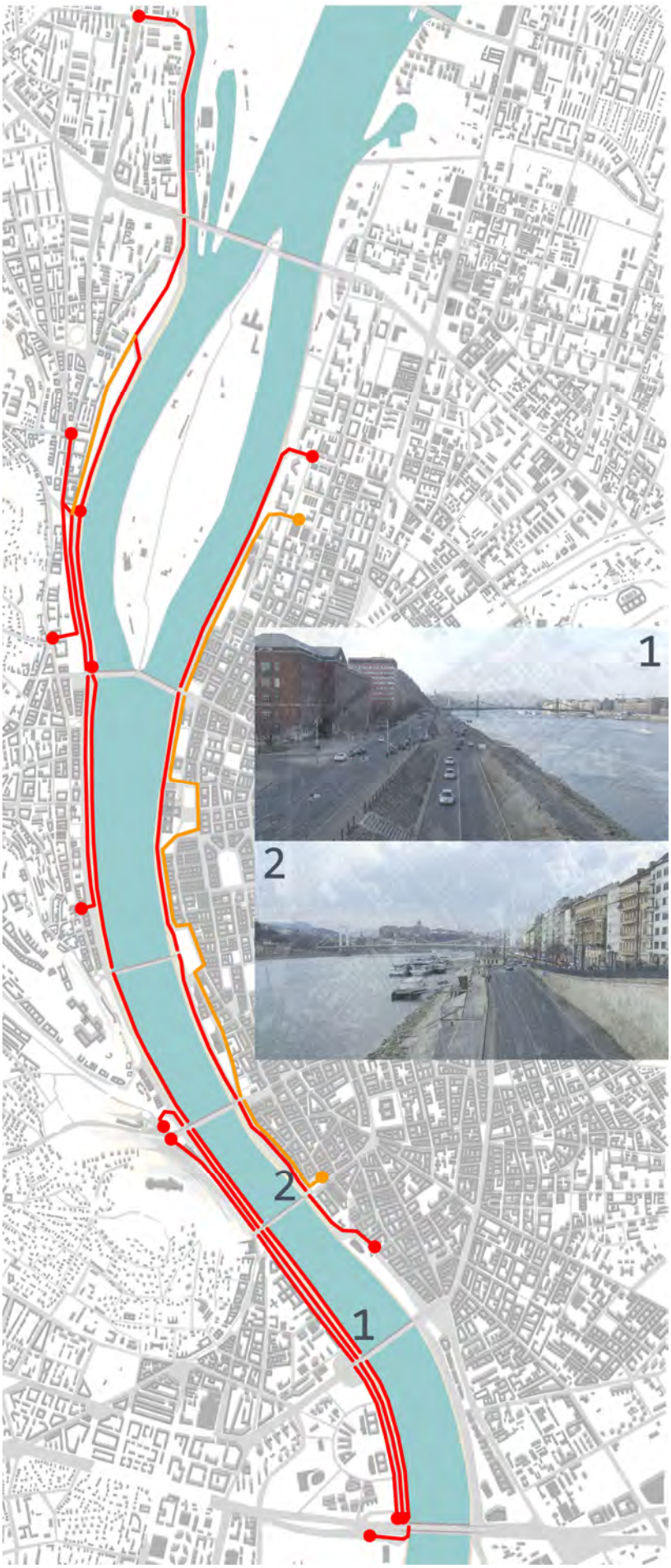
In Pest treibt der Verkehr direkt entlang der Donau. Von Szabadság Brücke ganz bis Dráva utca(sie befindet sich zw Margareten Brücke und Árpád Brücke) haben die Uferstraßen keinen Bruch. Obere Uferstraße hat bis Erzsébet híd nur 1 Spur, sie richtet sich nach Süden. Nördlich wandelt sie sich zur Donaukorso um. Nördlich von Kettenbrücke hat die obere Uferstraße auch eine 1spurige Strecke. Bis Margareten Brücke hat sie 1 oder 2 Spuren, und läuft ganz bis Bessenyei str. Hungária Ring könnte die Rolle dieser Uferstrecke übernehmen, dafür hätte man eine dem Münchener Mittleren Ring ähnlichen Entwicklung (9) des Hungária Ringes gebraucht. In München hat man die Knotenpunkte abgeschafft und verschiedene unterirdische Strecken für Eisenbahn und Fußgängerverkehr gebaut, damit der Ring belastbarer wird. So kann man ohne Hindernisse weiterfahren, genauso, wie auf einer Autobahn. Es gibt weniger Stau, dadurch ist die Umweltbelastung wesentlich kleiner, und die Kapazität der Straßen würde wachsen. So könnte diese Straße für die Autofahrer ein Fluchtweg sein. Dadurch würde die zentrale Rolle der Uferstraßen eingestellt werden. So könnten wir Uferstraßen für Fußgänger und Fahrradfahrer (10) zur Verfügung stellen bzw. das Wasser erreichbar machen. Ein gutes Beispiel dafür, dass der Verkehr auch ohne Uferstraßen funktioniert, ist die Zeit des Hochwassers. Da sind die Donauufer vom Verkehr gesperrt, doch finden die Autofahrer einen Weg für sich. Wenn die Autos nicht mehr fahren, wimmelt es von Fußgänger entlang der Donau. Es lohnt sich auch noch über die Massenverkehrlinien zu sprechen. Eisenbahnnetz von Ungarn konzentriert sich in den 3 großen Bahnhöfen. Sie sind: Déli (Südbahnhof), Keleti (Ostbahnhof), Nyugati (Westbahnhof). Die Eisenbahnlinien sind auf meiner Karte auch vorzufinden.

58. Abbildung: Grün ist die Linie von Ufer, rot ist die Linie von Hungária Ring

Es ist ein eigenartiges Merkmal, dass man außer den 3 großen Bahnhöfen auch weitere Verschiebebahnhöfe in der Stadt findet. (Rákosrendezõ, Ferencváros, Józsefváros Óbuda, Kõbánya) Früher dienten sie dem bedeutenden Frachtverkehr. Dieser Industrizweig spielt seit der Privatisation keine bedeutende Rolle mehr. In Rahmen der Stadtplanung wäre es doch sinnvoll den Frachverkehr zu entwickeln. Eisenbahn kreuzt die Donau an 2 Stellen. (Nordeisenbahnbrücke und Südeisenbahnbrücke.) Man sollte die Möglichkeit des Frachtverkehrs und Logistik am Wasser untersuchen. U-Bahn 4 wird momentan gebaut. Eine weitere Linie steht auch im Plan. Die betroffenen Gebite bekommen eine wichtigere Rolle im Verkehr.



59. Abbildung: Massenverkehrlinien von Budapest



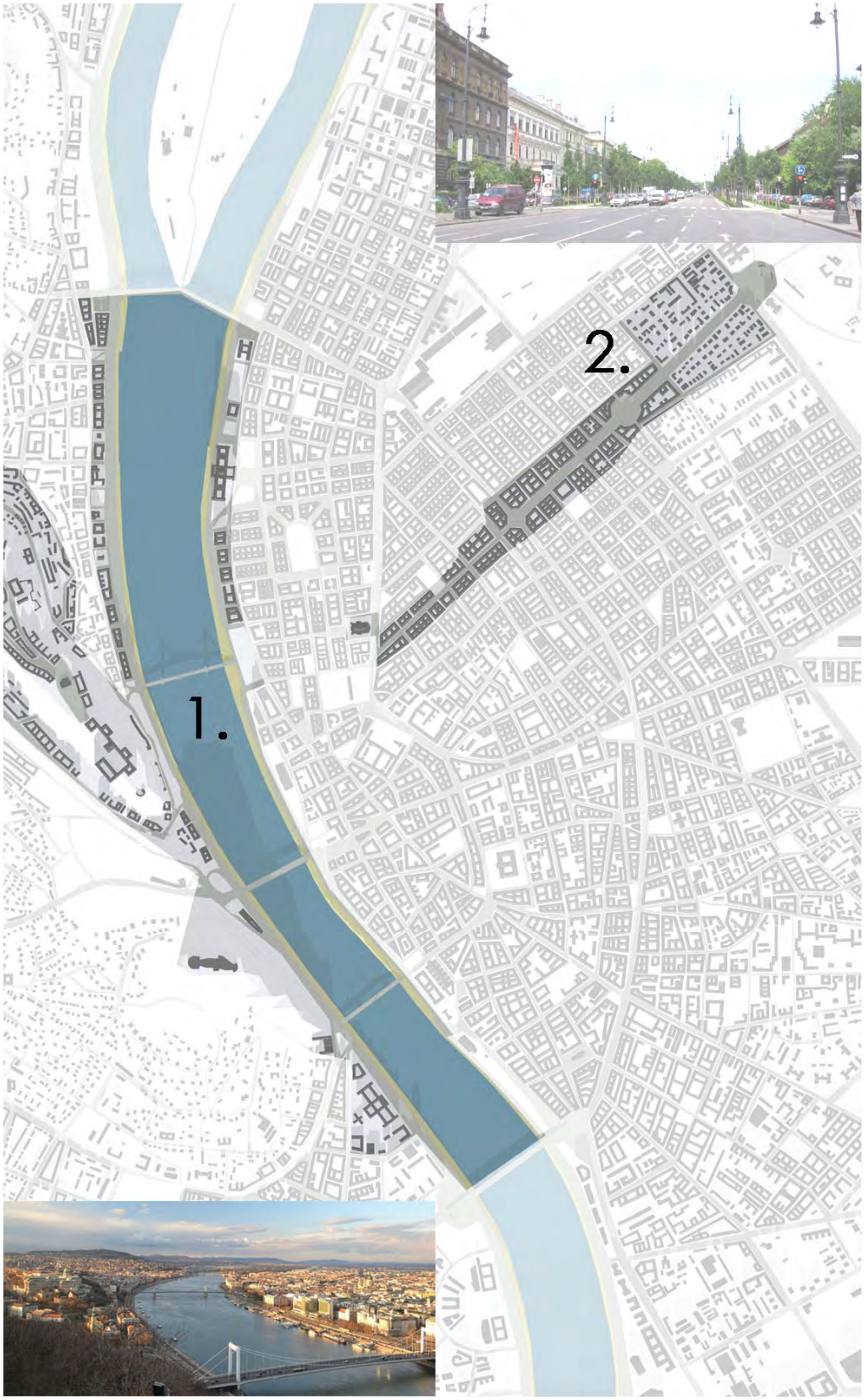
60. Abbildung: Autoverkehr des Ufers. Rot: 2x1 Spuren, Orange: 1Spur

UNESCO- Weltkulturerbe entlang der Donau

Seit 1987 findet man Budapester Stadtteile an der Liste der UNESCO. ”Momentan sind in Budapest Panorama des Donauufer, Budauer Burgviertel (1987) Zwischen einigen Gebäuden der Technischen Universität und Kettenbrücke ligende Uferstrecke mit Gellért Bad, Freiheitsstatue des Gellért-Berges, Zitadelle, die Gebäude des Budauer Burgviertel, ganz bis Margit-híd gehören dazu. In Pest stehen das Parlament die Akademie, Gresham-Palast, und der Ufer selbst bis Petõfi-híd unter Schutz. Andrássy Straße und seine historische Umgebung (2002) Opernhaus, Milleneums U-bahn, Heldenplatz gehören auch dazu. In der Welt findet man 704 Attraktionen, die Teil der Weltkulturerbe sind. Davon findet man 2 in Ungarn. (Quelle:Wikipedia) [19]

In Ungarn hat man auch weitere 7 Attraktionen zum Teil der Weltkulturerbe gewählt. Sie sind außerhalb Budapest zu finden. Seit 1993 sind die Thermalkarst Höhlensystem der Budauer Seite, seit 2008 die Gebäude von Ödön Lechner, und seit 2009 römische Limes [20] auf der Warteliste der UNESCO. Das Abkommen über die Weltkulturerbe schreibt in seinem Paragraph: „Die Staaten die Teil dieses Abkommens sind verpflichten sich für einen aktiven Schutz, Bewahrung, und Darstellung ihrer Natur und Kulturschätze. a.)Sie erstreben eine allgemeine Politik, die im Leben der Gemeinschaft, die Welterbe aufgrund seiner Bedeutung behandelt. Eine Politik, die den Schutz dieser Schätze in seiner allgemeine Strategie und seinen Projekte einbaut. b.) Diese Länder sollten eine Organisation zum Schutz diesen gründen, die Mitarbeiter von angemessener Professionalität und die nötigen Mittel zur Arbeit hat. c.)Sie sollten die wissenschaftlichen und technischen Forschungen fördern. Sie sollten operativen Methoden ausarbeiten, wodurch die Weltkulturerbe bedrohende Gefahren vermeidet werden können. d.) Juristische, wissenschaftliche, technische, Verwaltungs- und Finanzielle Maßnahmen sollen getroffen werden, die Auswahl, Schutz, Imstandehaltung, Renovierung der Teil der Weltkulturerbe bildenden Werte zu unterstützen. e.)Sie sollen die Gründung von Bildungszentren helfen; Entwicklung und Forschung dieser Gebiete fördern.” [21]

Es ist ein Dokument welche ganz genaue Methoden beschreibt, wie man diese Werte schützen, bewahren und darstellen sollte, damit sie auch für die nächsten Generationen anzuschauen sind. Es gab schon mehrere Pläne und Vorstellungen im Bezug auf die Entwicklung der Donauufer. Man darf aber bei keinem Vorschlag außer Acht lassen, dass Donauufer unter einen besonderen Schutz stehen.



61. Abbildung: Attraktionen der Weltkulturerbe von Budapest

(1. Budapest Panorama des Donauufer

2. Andrássy Strasse und seine historische Umgebung)

Budapest grenzt beiden Seiten die Uferstraßen. Deren Spur ist nicht mehr der ehemaligen Donaulinie gleich. Die Donau wurde hier stark reguliert. Mehrere Gebiete sind aufgefüllt worden, wie zB.: Umgebung der Technischen Universität in südlichen Budaseite. Margareteninsel wurde auch reguliert; man sieht nicht mehr die kleine Insel im Südwesten.[22] Die Donauufer stehen aufgrund Gesetz 53/2011 (VIII.25) unter Umweltschutz. „Schutz diesen Baudenkmäler und Gebiete wird von Erbenschutz gesichert; sie brauchen aber auch einzeln einen extremen Schutz. Es ist wichtig wie der Gesetz argumentiert: (...) wegen ihrer architektonischen Werte und ausgehobene Rolle in dem Stadtbild sind die Uferstraßen Baudenkmäler gesprochen, ein Ziel ist deren Bewahrung (...) Mit ihrer einheitlichen Formen und Baumaterialien haben die Uferstraßen im Jahre 1871 dabei geholfen die 2 vereinigten Seiten zu einer einheitlichen Hauptstadt zu bilden.“ [23]

62. Abbildung: Untere und obene Uferwand auf die pester Seite

Die Uferstraßen wurden in mehreren Etappen erbaut. Sie haben einen unterschiedlichen Durchschnitt, an manchen Stellen sind sie schräg, an manchen vertikal. Die 2 Stufen haben horizontale befahrbare Oberflächen. Diese Flächen waren Ladegebiete für Baumaterialien und andere Waren. Nach dem Millenium war die Rolle der Uferstraßen nicht mehr so wichtig. Anfangs funktionierten hier Märkte, dann wurden sie Promenade, noch später Autostraßen. Während meiner Wiener Studien habe ich im Thema Baudenkmalschutz eine Einstellung kennengelernt, dessen Kerngedanke ist, dass alte Strukturen nicht einmal bei einem Strukturwandel umgebaut werden. Sie bleiben unberührt; nur die Funktion ändert sich. Bei dem Ufer der Donau findet man unter den horizontalen Oberflächen nur die Dämme und ein Asphaltbelag. Wenn man Baudenkmalschutz vor Augen halten möchte, kann man eine neue Konstruktion nur hier stabilisieren, ohne die alten Steinwände zu schaden. Die neu geplanten Bauten sollen von UNESCO angenommen werden. Man muss also diese Aspekte in Betracht nehmen.

Frühere Vorstellungen der Stadtplanung

Es lohnt sich die früheren Pläne der Entwicklung zu sammeln, damit wir die tatsachliche Rolle und Bedeutung dieser Ort verstehen können. Es ist eine ungarische Eigenheit, dass immer Pläne und Projekte gefertigt werden, sie sind aber immer zu den verschiedenen Regierungen zu binden. Diejenige die aktuell an Macht sind fangen an, neue Pläne auszuarbeiten. Doch gibt es bestimmten Punkte in denen alle mehr oder weniger einverstanden sind. Budapest behandelt seine unbenutzten Industrie-und Gewerbegebieten entlang der Donau, die durch politische, wirtschaftliche, oder gesellschaftliche Strukturwandel entstanden sind, mit hervorragender Berücksichtigung.

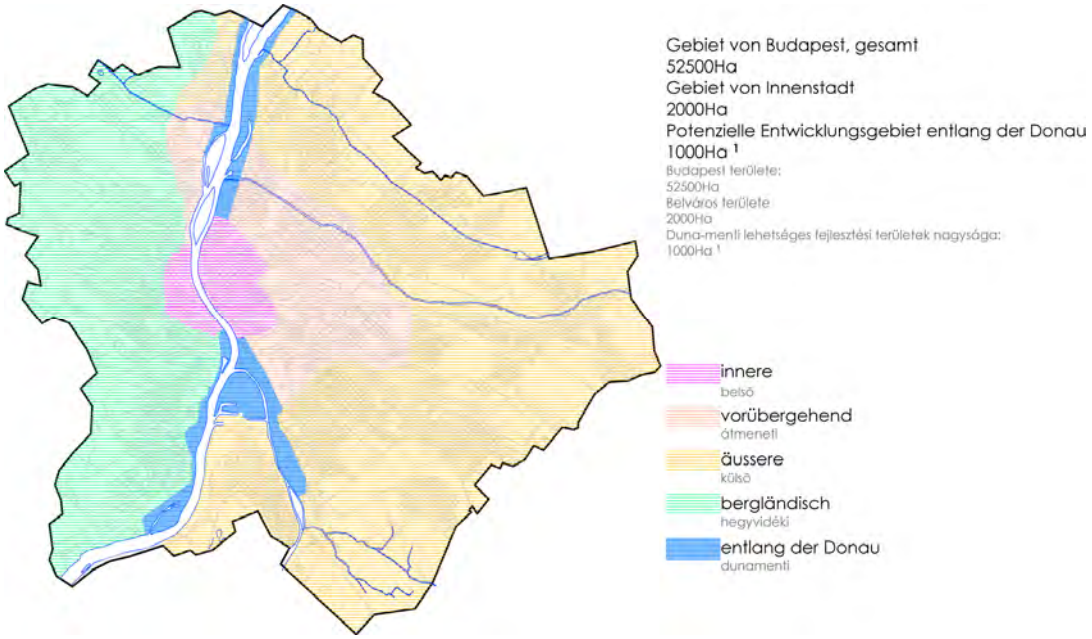
-Das Programm der Oberbürgermeister im Jahre 1990 hat die Nord-südliche Ausbreitung der Stadt als Ziel gesetzt.

-Der Plan von 1994 hat Budapest in Zonen mit verschiedenem Charakter eingeteilt. Er wollte die Äußeren Gebieten, Übergangsgebieten, Budauer Berglandschaft, die Zone entlang der Donau anders behandeln. In dieser Vorstellung wurde das Gebiet entlang der Donau zuerst als eine selbstständige Einheit erwähnt.

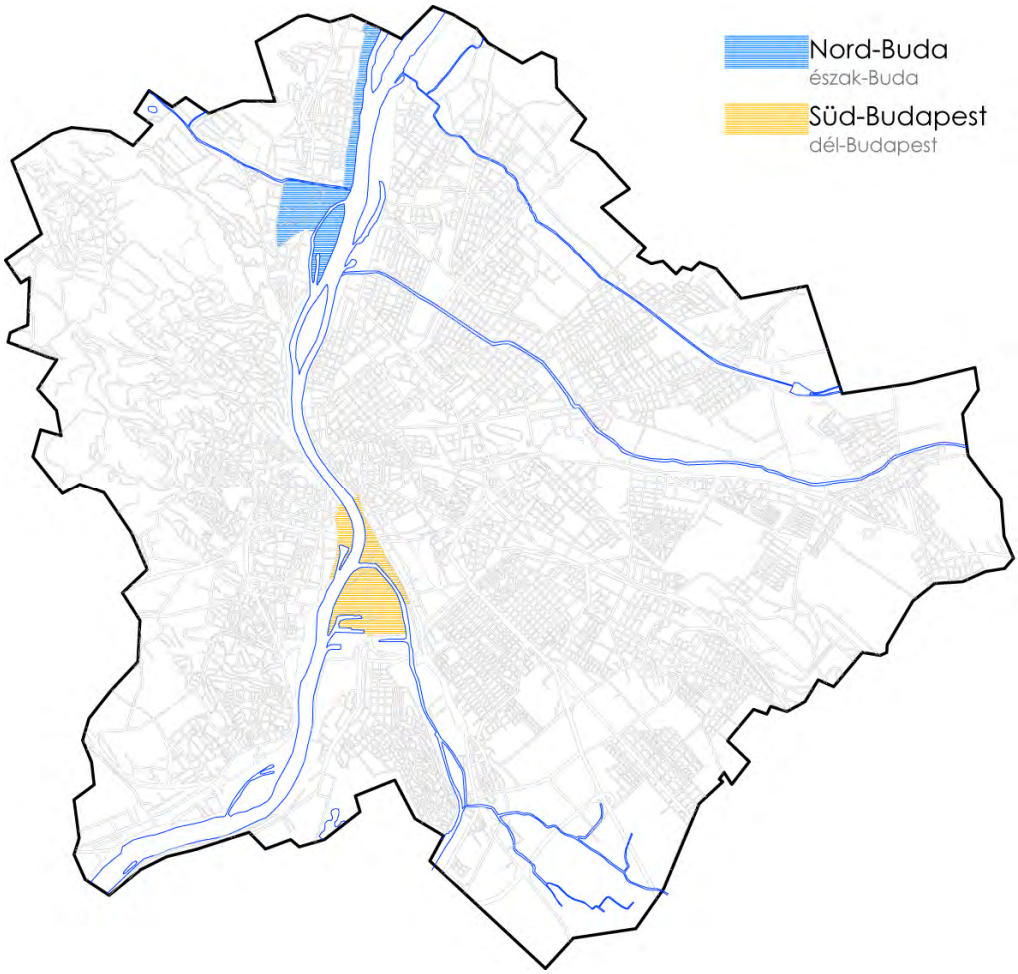
-Eine Regelung von 1997 wollte mit einem 30m Breiten Gebiet zwischen der Stadt und der Donau sichern, dass keine Enwicklungen direkt am Fluß ausgeführt werden. So könnte der Donauufer für jeder erreichbare Grünanlage werden.

- Konzept von 2003 hat innerhalb der Stadt Projektgebiete unterschieden. Im internationalen Gebieten ist die Methode schon bekannt. Es gibt ausgehobene Entwicklungsgebiete, geistliche und finanzielle Kräfte konzentrieren sich auf einem Punkt. So kann man in einem Bereich bedeutendere Ergebnisse aufweisen. (zB: Paris, rive Gauche) So wurden zwei Entwicklungsräume entlang der Donau definiert: Nord Buda: (Römische Ufer, Gasbetrieb, Schiffwerkinsel, Mocsáros dûlõ) und Süd Buda: (Kopaszi-Damm, Nord Csepel). Diese gebiete liege nahe der Innenstadt, sie verfügen über einen wahnsinnig großen Entwicklungspotenzial.

-Struktureller Plan von 2005 hat den genauen Bereich der Entwicklungsgebieten bestimmt. Ohne dies könnten die Projekte nicht verwirklicht werden. (EU-Projekt Abwasserwerk von Csepel, Besserung der Wasserqualität, neue Brücken) [24]



63. Abbildung: Verschidene Zonen in Plan von 1994



64. Abbildung: Entwicklungsgebiete von Konzept 2003

-Hier stehen einige Zeilen aus dem Podmaniczky-Plan, der zwischen 2005 und 2008 ausgearbeitet wurde: „Die Hauptstadt hat einen Entwicklungsplan, der bis 2013 verwirklicht werden soll. Dieser rechnet mit einer umfassenden Entwicklung. Wichtige Elementen der Entwicklung sind: Entwicklung des Srtraßennetzes, Entw. des Massenverkehrs, Verstärkung von logistischen und wissenschaftlichen Funktionen. Um die Lebensumstände der Stadtbewohner zu bessern ist es nötig über die heruntergekommene Stadtviertel zu sprechen. Die Wiederbelebung der verlassenen Industriegebieten(...) und die Donauufer sollten Zentren der Tourismus, Kultur und Verkehr sein. Die Entwicklung der Donauufer als Wohnviertel mit institutionelle, kulturellen, Freizeit- Funktion ist eine Möglichkeit von außerordentlichen Bedeutung." (Bojár Iván András) [25]
Mehrere Projekte von Podmaniczky Plan wurden verwirklicht, wie zB. Corvin Projekt, oder Entwicklung der Kopaszi-Damm. Der Projekt Regierungsviertel an der Stelle der Westbahnhof scheiterte.

-Momentan läuft auch die Ausarbeitung eines umfassenden Projektes, sein Inhalt ist aber noch unbekannt.
Als eine Zusammenfassung können wir sagen, dass es noch keinen Durchbruch im Thema Stadtplanung gab. Es gibt aber Vorhaben und Wille. Die Meinungen der Fachleute sind mehr oder weniger nicht unterschiedlich. Alle behandeln Donauufer als ein einheitliches Gebiet, obwohl sie über den Verbrauch der Gebiete andere Ansichten haben. Der Schicksal der verlassenen Industriegebiete taucht auch oft als eine wichtige Frage auf. Wichtigste Gedanke ist die, die man im 1997 schon formuliert hat: man könnte entlang der Wasserfläche Grünanlagen(11) bilden.

Bewerbungen bis heute

Eine Zivilbewegung, Szeretem Budapestet (Ich liebe Budapest) und eine politische Partei haben eine Bewerbung 2005 ausgeschrieben. Ziel war ein neues architektonisches Symbol für Budapest zu finden. Der Gewinner war eine Brücke für Fußgänger, und die Donau-Schnellschifflinie. (12) Dieser Plan ist tatsächlich zu verwirklichen, und Niveau der Pläne ist auch hoch. In einer FIDESZ- Bewerbung war auch eine Brücke für Fußgänger der Gewinner, nur an einem anderen Ort. Die Bewerbung Budapest Szíve (Herz von Budapest) wurde in erster Linie für die Umgebung des Rathauses ausgeschrieben. Die meisten Arbeiten haben sich aber auch umfassend mit dem Verkehr der Innenstadt beschäftigt. Fast jede Projektarbeit hat vorgeschlagen den Fußgängerverkehr an der Donau bzw. entlang der Donauufer zu entwickeln. (13) Alle sind der Meinung, dass dies der Schlüssel zur Änderung einer lebensfremden Innenstadt ist. Sie alle haben eine radikale Reduzierung des Autoverkehrs und die Bildung von Fußgängerzonen als Ziel gesetzt. Im Jahre 2006 wurde EASA in Budapest veranstaltet. Ein zentrales Thema für die 400 Jugendlichen war die Beziehung zum Wasser.

65. Abbildung: Fussgängerbrücke von Ich liebe Budapest Zivilbewegung

Die Arbeit haben sie auf dem Bord von Donauschiffen geleistet. Sie haben schwimmende Strukturen auf das Wasser geplant, die Übergang zwischen Land und Wasser bedeuten könnten. In 2010 hat sich Budapest für den Titel Kulturhauptstadt Europas beworben. Bewerbungsmaterial haben sie aufgrund der früheren (2005) Ich liebe Budapest Pläne zusammengestellt.

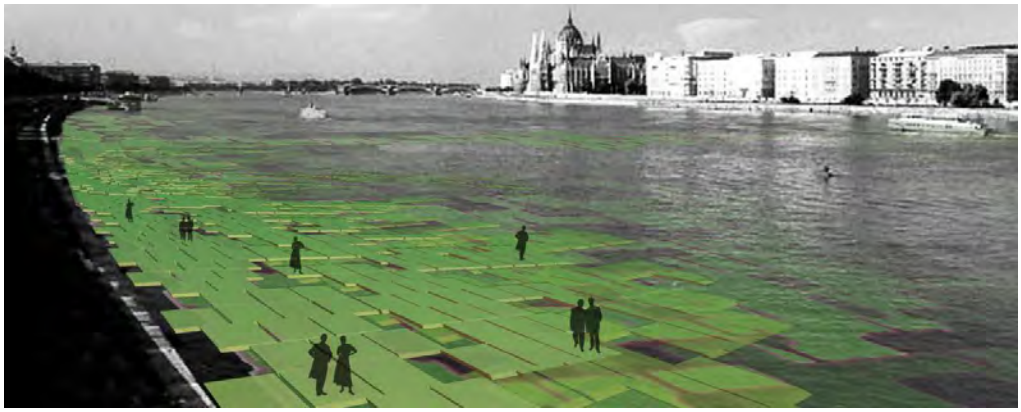
66. Abbildung: Ein Bild von der Bewerbung Budapest Kulturhauptstadt Europas

Der Plan hat mehrere Entwicklungen (Fußgängerbrücke, Informationspunkte usw.) beinhaltet; der Gewinner war aber eine andere Stadt: Pécs. In 2006 haben 2 Architekten vorgeschlagen eine internationale Bewerbung mit dem Titel Duna Partraszállás (Donau Landung) für Ingenieur auszuschreiben. Thema der Bewerbung könnte auch Entwicklung der Donauufer sein. Die Bewerbung hat kleine Fussgängerüberwege durch die Ufer als Lösung empfohlen. Studio Metropolitana hat in 2010 auch eine Ausschreibung für Geographen, und Architekten organisiert. Die wichtigste Lehre der Ausschreibung war, dass Budapest sich als Partner der Wien-Bratislava Zentral definieren könnte. Sie könnte sich zur wirtschaftlichen, kulturellen, regionalen Zentrale entwickeln. Sie haben nicht nur Budapest unter die Lupe genommen, sondern auch die ganze Agglomeration. Diese Region hat insgesamt 3,5Mio Einwohner, 1,5Mio mehr, als in der Stadt Budapest selbst. Sie verstehen unter Agglomeration das zwischen Esztergom und Dunaújváros liegende Gebiet. Sie betrachten es als eine gemeinsam entwickelnde Region. Der Verkehr könnte hier mit Hilfe der Donau entwickelt

werden. Sie haben für Budapest 2 Stadtzentren geplant, man könnte sie als Zentren dieser größeren Region definieren. Ein Stadtzentrum könnte nördlich von Budapest bei der Megyeri híd, ein Anderes auf dem nördlichsten Teil der Csepel-Insel (14) geplant werden.

67. Abbildung: Plan der Donau-Schnellschifflinie

Im Rahmen der Bewerbung sind auch kleinere Ideen zu finden. In 2010 hat die Budapester Versammlung ein Programm angenommen welches die Entwicklung der Donau zu einer Verkehrslinie als wichtiges Ziel bestimmt.



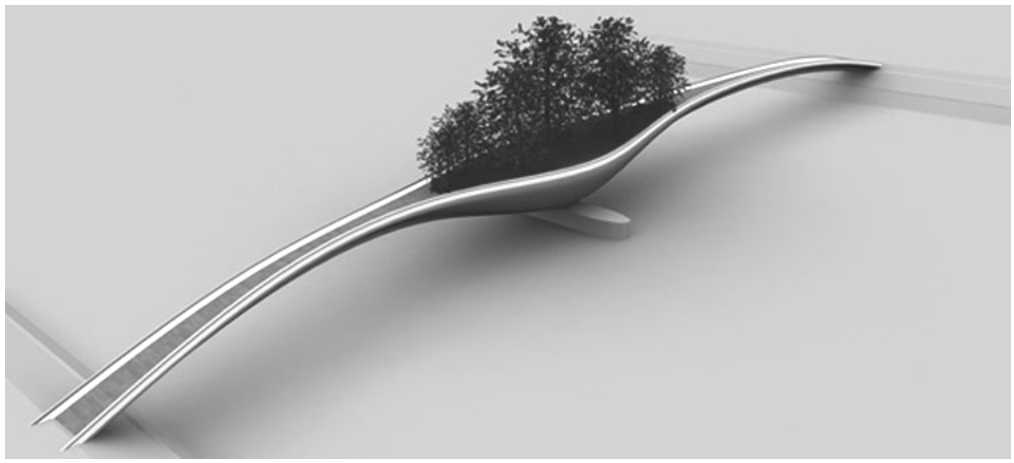
68. Abbildung: Ein Plan der Internazionale Bewerbung EESA

Da die finanzielle Unterstützung von der EU nur nach 2014 zur Verfügung gestellt sein wird, wurde die internationale Bewerbung, die Teil der Donau Strategie sein könnte doch nicht ausgeschrieben. Ab Herbst 2011 gibt es trotzdem eine Ausschreibung. Abgabetermin ist Juni 2012. Die Bedingungen der Teilnahme sind aber für mich nicht 100% bekannt. Die Zielsetzungen der Ausschreibung sind: „Die große Ressource von Budapest ist der Fluß. Man sollte die dadurch ergebenen Möglichkeiten erkennen, und nich nur ein harmonisches Zusammenleben vor Augen halten. Die Atmosphäre der Stadt wird etwas besonderes, nur wenn man bei den Enwicklungen der Stadt den Fluß und dessen Ufer als ein Ausgangspunkt hat. Um das Ziel zu erreichen sollten die Uferstraßen nicht nur als Autostraßen funktionieren; die Ufer sollten aktiver Teil des stadtleben sein. Man sollte die Donau für Fußgänger erreichbar machen. Die Elemente der Stadtstruktur sollten mit dem Wasser verbunden werden, die Frage des Auto- und Massenverkehrs sollte wieder bearbeitet werden. Aufgrund dieser Pläne sollten die Fußgänger mehrere Gebiete zurückbekommen, so könnten sich Donau und Stadt verbinden.“ [26]

Ausser den aufgezählten Ausschreibungen gab es mehrere Bewerbungen, und Veranstaltungen, Fotobewerbungen, Ideenbörse- meistens von Zivilen Initiativen organisiert. Die dadurch auftauchenden Ideen bleiben aber meistens nur noch Ideen. Ich erinnere mich noch an einer erähnenswerten Idee, wovon ich keine weitere Information gefunden habe: man hat ein Wasserrad auf die Donau geplant.

Zusammenfassen kann man sagen, dass der Wille bei jeder Regierung vorzufinden ist, doch hat die bis heute wichtigste Ausschreibung ein Zivilveranstalter organisiert. Die interessantesten Pläne möchte ich in weiterem bei dem betroffenen Ort beschreiben.

69. Abbildung: Vorstellungen von der Bewerbung Herz von Budapest



70. Abbildung: Siegerplan von der Bewerbung Symbol von Budapest 2005 (Fussgängerbrücke)

Es ist wichtig zu beobachten, was für eine verwirklichte und vorgestellte Stadtentwicklungen in Europa und der andere Teilen der Welt sind, insbesondere die Stadt befindet sich am Ufer. Ein aufschlussreiche Fallbeispiel in Hinsicht von auswertbar und lebenswert Nutzung des Ufers ist Paris, an der Seine leben der Autoverkehr und Fußgängerverkehr nebeneinander.

71. Abbildung: Rive Gauche, Paris

72. Abbildung: Rive droite, Paris

Ein Subventionsantrag wurde für die Lösung dieses Problems ausgeschrieben, und der Prozess der Verwirklichung der Vorstellung wird schon angegangen. Unter die Pläne kommt die Idee der Verkehrsberuhigung auf, die bedeutet nicht das Verbot von Autos, löst die Zusammenleben der verschiedenen Verkehrsweisen (Autos, Fahrraden, Fußgänger). Ein anderes parisisches Beispiel ist der neue Stadtteil Rive Gauche am Seine, der besteht aus Büros, Wohnungen und öffentliches Gebäude. Hier befindet sich die Nationalbibliothek Frankreichs, andere Universitätsgebäude und der Bereich der Aktivität. Der Bezirk liegt an der Grenze der Innenstadt, in einem verkehrsreichen Gebiet, die Mischung der traditionellen städtischen Funktionen war eine eindeutige Wahl. Das Projekt wurde verwirklicht und war sehr erfolgreich.

73. kép: Paris, Rive Gauche új városrész

Eine andere Stadt in Frankreich, Lyon hat ganz ähnliche Gegebenheiten wie Budapest. Die Stadt liegt am Zusammenfluss zwei Flüssen (Rhone und Saone), doch die Halbinsel inzwischen ein verlassenes und gezehrtes industrielles Gebiet war. Während der Entwicklung wurden mehr und größeren Grünflächen (11) als ein primäres Ziel ausgesetzt. In dem Bezirk wird die Proportion von öffentliche Flächen 71%, 60% von dem wird Grünfläche sein. Die am Ufer verlaufende Autoverkehr wurde von dem Wasser abgeleitet (15), auf der Küste wurde Grünfläche gestaltete, die entlang der Straßen in der Stadt hereinreichen. Fußgängerbrücke (16), architektonisch symbolisch Bürohäuser, Wohnviertel, öffentlichen Parken wurden auch erbaut. Für mich ist es ein attraktives Beispiel, auch die Lage der Stadt ist ähnlich zu Budapest.

74. Abbildung: Lyon ist ein gutes Musterbild für Budapest

Die Stadt Amsterdam ist auch wichtig zu beobachten, weil Ufer, Häfen und Inseln Fünftel der Stadtfläche besitzt. Obwohl gibt es offensichtliche Unterschieden, der analysierte Budapester Donau-Phase hat nach Proportionen ähnliche Gegebenheiten, wenn wir nicht die ganze Stadt beobachten. Weitere Ähnlichkeit, dass verlassene, funktionslose Bereichen dort auch sind, zum Beispiel Hafen. Obwohl die Maßstäbe anderer sind, doch sie ähnlich zu die Budapester verlassene Industriegelände sind, die sich am See befinden (Schiffswerke, Gasfabrik). Ziemlich verschiedene Anlage ist doch das charakteristische Einbauwesen: solang Budapest insoweit ein ganz loser

Stoff hat, die Niederländer hat eine Jahrhundert alte Tradition des dichten Einbaus. [27]

75. Abbildung: Haveneiland, Netherland, Amsterdam

Durch die Entwicklung der Osten Hafen wurde sich gestrebt, um mehr und mehr bestehende Gebäude zu erhalten (17), um die Wasserpanoramen im Rücksicht zu nehmen, um die bestehenden Strukturen der Hafen zu erhalten. Während der Entwicklung wurden unter die Beteiligung von international anerkannten Architekten (18) Wohnungen, Sozialwohnungen in High-Density-Montage gebaut. Während dieser Entwicklungen wurden bereits die Ansichten der Bewohner in der Umgebung genommen. Diese Entwicklungen wurden auch beobachtet, um die neu bebauten Flächen proportional zu den übriglassende, zu den Flächen gehörende Grünflächen sind, die als öffentlicher Park dienen (zum Beispiel Haveneiland und im Süden gelegte Insel, der Diemerpark).

76. Abbildung: Borneo Sporenburg, Netherland, Amsterdam

77. Abbildung: Borneo Sporenburg, Netherland, Amsterdam

78. kép: Hamburg, Hafencity

Hamburg, die zweitgrößte Stadt in Deutschland, entwickelt auch Ports. Sie liegen direkt im Herzen der Innenstadt, so dass erwartet ist, dass die Entwicklung auch das neue Stadtzentrum in Hamburg sein wird. Das unterscheidet sich von dem Beispiel in Budapest, wo die entwickelten Küstengebiete weiter draußen sind. Die Richtungen der Stadtentwicklung wurden bereits im Jahr 2000 formuliert: „der ehemalige Hafen- und Industriegebieten entlang der Elbe sollen für wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Stadtentwicklung Zwecke verwendet werden.“ [28] Wohngebäude, Bürogebäude werden gebaut, und hier erscheint auch die Rolle der ikonischen Architektur (18), die Bekanntheit für die Stadt und das Projekt selbst geben kann. Diese Rolle wird hier von der Konzerthalle Elbphilharmonie, der Plan von Herzog & de Meuron erfüllt.

Während der Entwicklungen werden besonders auf Nachhaltigkeit (19) konzentriert, infolge deren Hamburg ein großen Teil von die aktuelle Kosten der Investitionen auf lange Sicht wiedererlangen kann. Interessantes Phänomen ist die im Bereich bestellte Fläche, die für die Zentralstelle von Greenpeace auch stattgebende Überseequarter, wo eine gesonderte Bewerbung für die Gestaltung des architektonischen Leitbilds des „grüne“ Idee vertretenden Einbaus ausgeschrieben wird.[29] Die Fläche von Rive Gauche in Paris ist 130 Hektaren, der Beispiel in Amsterdam ist 150 Hektaren, die Fläche von der Hamburger Hafen City ist 100 Hektaren.[30] Übersahen die Beispiele, die Anzahl der Lehrhaftigkeiten ist zu ziehen. Vielleicht am wichtigsten ist die Idee der Nachhaltigkeit, Umweltbewusstsein ist nicht nur ein modischer Begriff, sondern eine wirtschaftlich offenkundige Investition. (Hamburg) Die andere ist, dass man sich zu der Verbesserung der Lebensqualität bei der Gestaltung der Umwelt während der Entwicklung als eine Priorität bemühen sollte, da es eine solche Investition ist, die langfristig fließt zurück, und wird die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt verbessert. (Lyon) Es gibt keinen Platz für rein spekulative Investitionen, mit denen kann die Stadt nicht vorwärts bewegen, im Gegenteil, sie bereichern bezeichnenderweise nur die Anzahl der weiter lösenden Probleme. Ich halte es auch wichtig, dass die besten Architekten für die frequentierten, speziellen Investitionen benötigt sind, Ungarn soll auch fähig zu werden, um sie mit gut durchdachten internationalen Bewerbungen anrufen zu können. Die

ikonische Architektur trägt einen solchen intellektuellen Mehrwert, der am Bereich Marketing Zurückfluss bringt. (Lyon, Rive Gauche, Hamburg)

79. kép: Ikonische Architektur (Hamburg, Lyon, Paris)

Die Erhaltung der vorhandenen Werte in je größerer Proportion ist auch eine sympathisch Einstellung. (Amsterdam) Das Gesicht scheint auch, was der Hauptunterschied zwischen Budapest und die westeuropäischen Großstädte ist. Einerseits die Einbau-Intensität Pro-Fläche-Anzahl ist bei uns geringer. Anderseits die potenziellen Entwicklungsbereiche liegen nicht in der Nähe des bestehenden Zentrums, sondern befinden sich im aktuellen Sinn an vorstädtischen Gebieten. Nicht zu erwähnen, die behandelte Städte vertreten wirtschaftlich ein große Macht, im Vergleich zu ihnen ist der jemals an dem gleichen Niveau stehende Budapest heutzutage hart zurückgeblieben, dank der jahrzehntelangen Kommunismus und der langwierigen Suchpfad nach der Wende. Die Richtung ist nicht sichtbar, daran wir wirtschaftlich weiter gehen sollen, da es schwierig ist, ein Stadtentwicklungsprogramm dazu zu erstellen. Daher lohnt sich auszugehen, dass es gibt, und was gibt selbst (20). Ich finde maßgeblich von diesem Standpunkt der geographischen Lage, und dass die potenziellen Entwicklungsbereiche sich in riesigen Flächen befinden.

Ein weiteres Beispiel ist auch belohnt zu beobachten, wie eine solche Stadt ist zu entwickeln, wo die sozialen Unterschiede großen sind, und das Land arm ist, in dem die Stadt liegt. Curitiba ist ein Beispiel für die Stadtplanung, um das Budapest viel lernen kann, da diese Städte häufig Quellenmangel haben. Der Bürgermeister Jamie Lerner hat nur drei Hauptmaßnahmen in der mit Elendsviertel unterbrochenen Stadt eingeführt, die nicht nur die Erneuerung der Stadt geführt haben, sondern sind sie sich zu einem weltweiten Beispiel zu befolgen geworden. Die Erste war die Reform des öffentlichen Verkehrs, die geschlossene Busfahrspur, die nicht nur wirkt ohne staatliche Hilfe, sondern war es fähig, selbst allein den U-Bahnverkehr auszuwechseln. Es wird getrachtet, dass die verschiedenen Verkehrsformen voneinander isoliert existieren, da sie sich nicht stören, und sie werden effektiver. Außer diese Maßnahmen wurden viel grüne Gebiet gestaltet, die die Stadt viel mehr lebenswert geworden sind. Die dritte Maßnahme der Stadt ist lehrreich, doch es keine Stadtplanmaßnahme: Gemüse wird im Austausch der Müllsammlung für die Elendsviertelbewohner gegeben, so sie wurden auch aktiv in der Wiederherstellung der Umwelt beteiligt. Es lohnt sich, der Spruch des Bürgermeisters über die materiellen Aspekte zu zitieren:

„In alle Stadt kann in 3 Jahre eine Entwicklung erreichen werden. Unabhängig von den Eigenschaften oder den Budgetrahmen. Kreativität beginnt, wenn ein 0 von dem Budget abgeschnitten wird. Wenn zwei 0 wird, die Herausforderung ist noch schöner.“ Und ein anderes Zitat: „Die Stadt ist kein Problem, die Stadt ist die Lösung!“ [31]

80. Abbildung: Curitiba, geschlossener Busverkehr

Ein weiteres Beispiel Lateinamerikas von Bogota, Kolumbien. In dieser Stadt ist kein Anders geschehen, dass ein Ziel gesetzt wurde: kein Kind kann ohne das wachsen, dass ein öffentlichen Park weiter würde, als drei Block. Man kann denken, es ist nicht genug, die Probleme einer Stadt zu lösen.

81. Abbildung: Kolumbia, Bogota

Widerlegen dazu, hier ist ein Zitat von Attila Balazs: „Auf den ersten Blick kann es scheinen, dass es in die Städten der Dritten Welt eine leichtsinnige Verschwendung ist, das Geld für Fußgängerzonen von guter Qualität auszugeben, wo es so viele unerfüllte Bedürfnisse gibt. Eigentlich ist das Gegenteil richtig. Wo die Stadtbewohner in grundlegende Dienstleistungen und Konsumtionen großer Mangel leiden, die Lebensqualität kann schneller und effektiver mit der Sicherung von öffentlichen Gütern zugenommen werden, wie zum Beispiel Parks, Plätze, Bürgersteige, als durch die Erhöhung der individuellen Einkommen der armen Legen. Die Parks, öffentliche Plätze, Fußgängerzonen und Bürgersteige sind unentbehrlich um soziale Gerechtigkeit. Die Bürgersteige von guter Qualität sind die grundlegende Elemente der demokratischen Städten. Es ist häufig, dass Bilder von Hochhäusern und Autobahnen als die Entwicklung einer Stadt illustriert werden. Eigentlich ist eine große Stadt in dem Sinn der Urbanisierung nicht

zivilisierter, wenn sie hat Hauptstraßen, sondern wenn zum Beispiel ein Kind einfach und sicher mit Fahrrad bewegen kann.“ [32] „Die Statistiken in Bogota zeigen anders: zwischen 1998 und 2002 verringert sich die Dauer der Staus um eine Stunde, die Geschwindigkeit erhöht sich 43%, die Luftverschmutzung sinkt um 16%, der Kraftstoffverbrauch wurde um 10%reduziert, die Proportion der Radbenutzer hat von 0.3% bis 5% gestiegen, der Autoverkehr in den Spitzenzeiten verringert sich 40%, die tödlichen Unfälle hat 13% abgenommen und Menschenmord vermindert sich um 12%.“ [33]

Als letztes Beispiel steht hier Freiburg in Europe, das der europäischen Pionier des ökologischen Denkens gehalten wird. Der Stadtteil „Quartier Vauban“ wurde so gestalten, dass die Autos nur am Viertel parken können, damit erreicht wurde, dass öffentlichen und grünen Gebieten an der ganze Gebiet des Stadtteils sich befinden kann. Diese Beispiele zeigen, dass lebenswerteres Leben oft nicht unbedingt Geldfrage ist, sondern es ist eine Willefrage. Die Situation in Budapest steht nicht zwischen einer reichen Stadt in Westeuropa und eine arme Stadt in Lateinamerika, ein Teil unserer Probleme befindet sich auch anderswo. Dennoch liegt Budapest in eine einzigartige Position während der Donau, dass die Probleme eigentümlich nur zu „Budapester“ Lösungen führen können.

82. Abbildung: Vauban, Freiburg: Verkehrloser Stadtteil

„Immer mehr Städte sehen ein, dass sie in der Stadtplanung nicht nur eine administrative und regulatorische Rolle spielen können. Die Koordination, Bewerbung und Vorstellung der sonst privaten Investitionen eine öffentliche Aufgabe wäre, davon die Stadt viel gewinnen kann. Statt der wilden spekulativen Entwicklungen tragen wesentlich die Bau harmonisiert mit den infrastrukturellen Investitionen zur Herausbildung einer wettbewerbsfähigen Stadt bei. Die Anspornung der Qualitätverbesserungen, die Gestaltung eines gesunden Wettbewerbs, und vor allem die Erschaffung eines einheitlichen, klaren Vision der Stadt helfen, eine lebenswerte Stadt zu fördern. Und die thematische Präsentation der neuen Themen, die Förderung der Innovation hilft Gestaltung der in der Zukunft auch bewohnbaren Stadt. Eine gut funktionierende Stadtführerschaft und ein Informationszentrum (21) dienen diese sehr.“ [34]

Vorbilden – Wasser-bezogenen Gebäuden und anderen Ideen

Im Folgenden präsentiere ich gedankenerregend einige erfolgreiche Wasser-bezogenen Ideen und Gebäude, die durch die Präsenz des Wassers inspiriert wurden. Diese Einsicht kann nützlich sein, um von den allgemeinen konzeptionellen, gewöhnlichen Rahmen zu bewegen.

Das erste Beispiel beteiligt die religiöse Architektur. Es geht über den Tempel des Wassers von Tadao Ando. Der Tempel legiert die Heiligkeit des Wassers und die Einfachheit des menschlichen Eingriffs. Das Gebäude steht unter Wasser, man kann durch das Wasser eintreten, das Wasser öffnet sich vor dem Besucher.

83. Abbildung: Tempel des Wassers, Tadao Ando

Das folgende Beispiel ist ganz neu. Die niederländische Moses-Brücke führt einen ähnlichen Gedanken aus. Ein Fahrdamm läuft entlang dem Ufer, eine Brücke über den Damm würde gezwungen, so die Planer haben die Struktur unter die Wassergleiche gelegt. Es ist eine interessante und nachdenklich Spektakel, der Bild der Menschen überqueren das Wasser trocken zu beobachten.

84. Abbildung: Moses Brücke, Netherland

Der Budapester Lage ist interessant von dieser Hinsicht, das Beispiel macht aufmerksam darauf, wie notwendig und wichtig die konstant oder immer veränderliche Wassergleiche bei den Wasser-bezogenen architektonische Interventionen ist. (Siehe Kapitel Schiffbarkeit der Donau) Im Jahr 2002 wurde die Landesausstellung in der Schweiz veranstaltet, wo die Nebelpavillon auf der Wasseroberfläche des Neuchatel Sees echter Publikumserfolg war. Das Gebäude verwendet das Spiel der Natur auf künstliche Weise: „Das Gebäude von dem von Time unter den weltweit einflussreichsten Personen gewählten Architekten-Duo Elizabeth Diller und Ricardo Scofidio hat Wetterbedingungen als Designmaßnahmen verwendet. Die auf den See erhöhte, schlanke, leichte Struktur wurde zeitweise von einer artifiziellen, aus 35 tausend Klappen vertriebenen Nebelwolke eingehüllt.“ [35]

85. Abbildung Nebelpavillon, Schweiz, Neuchatel

In Texas, Fort Worth wurde ein öffentlicher Park gegründet, das eigentlich ein artifizieller Wasserfall ist, ähnlich zu einem riesigen Aquarium. „Die Pläne wurden von zwei berühmten Architekten der Zeit, Philip Johnson und John Burgee gezeichnet. Das Gebäude, das der Effekt der indischen Brunnen nicht verneinen konnte, befindet sich in der Innenstadt; man kann zu dem 11 Meter tiefen legten Bassen durch die Terrassen untergehen, die mit Bäumen, Pflanzen, angepflanzt wurden, und mit Gewässern und Rasseln dekoriert wurden.“. [36]

86. Abbildung: öffentlicher Park in Texas, Fort Worth

Einem bemerkenswerten Anblick dient der trichterförmige Überfluss des größtenWasserspeichers Großbritanniens Ladybower, doch ist es schwer, der Betrieb von der Bilden zu verstehen. Das Wasser bildet eine Struktur um den Überfluss, wie ein Mandala oder Blumen aus Wasser. (Die drei obigen Beispiele wurde aufgrund der Zusammenstellung von hg.hu vorgestellt)

87. Abbildung: Wasserspeicher Ladybower, Überfluss. Großbritannien

Die Pläne der niederländischen Waterstudio stellen ein gutes Beispiel dafür, wie möglich ist, das Wasser in der Architektur in einem neuen Weg zu verwenden. „Waterstudio arbeitet neue architektonische und stadtentwickelte Typologien aus, und das Firma befasst sich auch mit der Entwicklung der technischen Lösungen der dynamischen Wasserverwertung und der Bauarbeit auf dem Wasser. Diese Lösungen führen zu neuen Konfigurationen, und infolge deren neuen Formen der Konstruktion. Die Hauptmotivation der Firma ist der Innovation. Das Ziel ist, ihre Ideen in den folgenden Jahrzehnten weithin nutzbar und weltweit verbreitet zu werden.“ [37]

88. Abbildung: Schwimmendes Wohnhaus. Plan: Waterstudio

Das Gebäude Kunstmuseum Abu Dhabi geplant von Jean Nouvel ist ein schönes Beispiel für eine Wasser-orientierte Baustelle, die Berücksichtigung des Wassers. Sehr feines Tool ist das über dem Wasser gaukelte Dach in weiche Form, es zeigt veranschaulich, dass Wende nach dem Wasser wirklich gut nur mit künstliche Mitteln erreichen werden kann.

89. Abbildung: Kunstmuseum, Abu Dzabi. Plan: Jean Nouvel

Das letzte architektonische Beispiel habe ich von Budapest gewählt. Das Gebäude CET (Central European Time) hat kulturalische und kommerzielle Funktionen am Donau-Ufer in der Umarmung von alten Lagerhäusern bekommt. Der Alte und die Neue können einander glücklich ergänzen, hinzukommt die mit dem Wasser harmonisierten Form und die glückliche Namenwahl, da die Abkürzung CET bedeutet Walfisch auf Ungarisch. Das Gebäude selbst ist nicht genug, um ein neuen architektonischen Symbol von Budapest zu werden, aber es ist ein gutes Beispiel für zukünftige Entwicklungen. Der Planer Kas Oosterhuis kommt auch aus der Niederlanden.

90. Abbildung: Central European Time, Budapest

Die Lehren der Wasser-bezogenen Gebäude und die Möglichkeiten davon fasse ich nicht diesmal zusammen, hat es mir anders getan: „Es gibt unzähligen Wasser-variationen in der zeitgenössischen Architektur: manchmal die Bedingungen des Wassers bestimmen die Struktur der Gebäude, anders die vorgestellten Gebäude komponiert die Wasserfläche. Erstmals bedeutet das Gebäude den artifiziellen Einbau der natürlichen

Wasserumgebung (der Einbau der Fluss- oder Bachtäler mit Brücken), in letzterem Falle leistet das artifizielle Wassergebiet die Vorladung der Illusion der Natürlichkeit (Bürogebäude, Brunnen der Einkaufszentren). Die möglichen Kombinationen der Unterwasserwelt und Überwasserwelt verrücken die Grenzen der kreativen Lösungen zur futuristischen Ebenen durch die Entwicklung der Technologien, von den Ausstellungsräumen der Unterwasserwelt bis zur kommunalen Raumformen gebaut unter oder auf das Wasser.“ [38]

Nicht nur Gebäude beziehen sich auf das Thema Wasser. Man kann interessante Beispiele auch auf dem Level der Möbel finden. Zum Beispiel steht das niederländische Projekt „Nimphaea“, das ein mobil, schwimmende Sitzgelegenheit ist. Die identischen Elemente wurden so gebildet, um mehreres Arten rangiert werden zu können, so ein kleiner schwimmender Gemeinschaftsbereich nach Belieben geworden wird.

91. Abbildung: Projekt Nimphaea, Netherland

Ein ähnliches Konzept wurde von der Ich liebe Budapest Bewegung für eine Bewerbung 2005 bearbeitet, das eine temporäre Verbindung zwischen dem Ufer und Wasser in Budapest erträumt. Ein anderes Budapester Beispiel ist der schwimmende Strand (22), der schon durch einen Sommer bestanden hat. In Wien gibt es ein ähnlicher, doch permanenter Strand. Es kann die Lösung für das Problem des Badens am See in den heutigen Großstädten, wo die Wasserqualität direkt nicht geeignet wäre. Der schwimmende Strand ähnlich zu Waterstudio verwischt die Grenze des Wassers und der gebauten Umwelt, in dieser Eigenschaft ist es sehr wichtig für Budapest, wo der Eingriff nur solcherweise vorstellen kann, wenn die Weltkulturerbe Vedute des Donauufers verbleibt.

92. Abbildung: Schwimmender Strand bei dem Belgrad Ufer in Budapest

Die Hausboote und die aquatische Spielplätze lohnen sich zu erwähnen, die letztere aus Österreich, aus dem Wiener Donauinsel und aus dem Märchenpark entlang den Neusiedler See. Das charakteristische Merkmal des Wassers ist die Lösung.

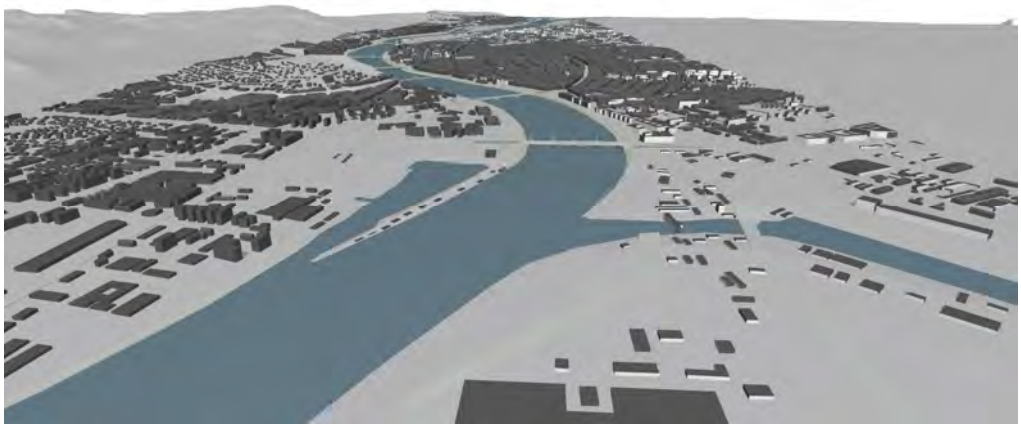
Irgendetwas tut man herein, das Wasser ist fähig, im Laufe der Zeit aufzulösen: die schroffen Felsen werden auch runde Kieselsteine im Wasser. Das ist die einzige aktive Eigenschaft des Wassers, es erträgt alles darüber hinaus: wenn der Wind weht, es kräuselt sich, wenn die Gravitation wirkt, es fließt. Kann nicht komprimiert werden, doch fordert es Raumen, aber es kann irgendein Form sein. Manchmal ist es sanft und streichelt, man kann darin reinigen, manchmal wird es wild, und bezaubert alles. Es ist eine sehr inspirative Sphäre, wenn man es respektiert und versteht, kann es helfen, gute Kreationen zu veranlassen.

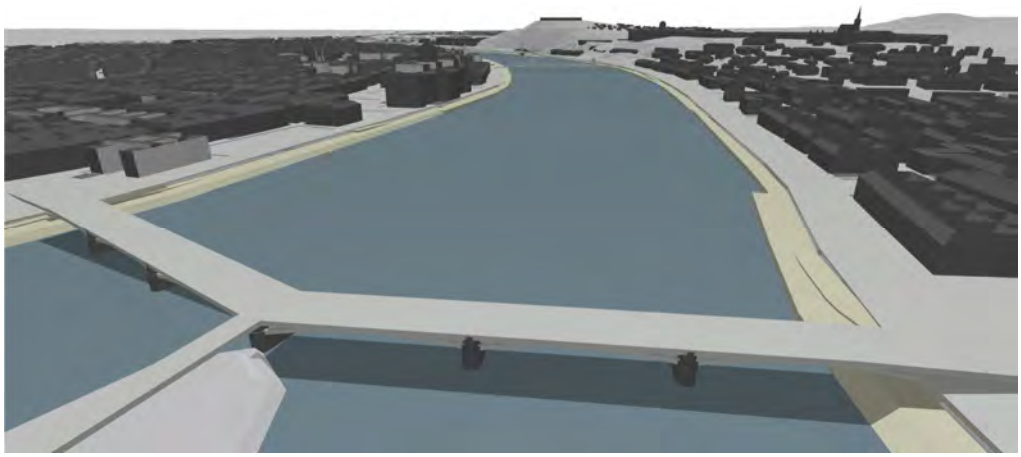
93. Abbildung: Wasserspielplätze aus Österreich

Vorführung der möglichen Entwicklungsgebiete

Um einen umfassenden Überblick über die Stadtentwicklungsmöglichkeiten in Budapest am Donau Ufer zu bekommen, sollen wir untersuchen, welches Charakter die Gebiete haben. Man soll auch wissen, ob diese Gebiete homogen eingebaut sind und was für eine Lange dieses Gebiet hat. Deshalb habe ich das virtuelle Modell dieses 100 km^2 großen Gebietes angefertigt. Ich habe ein solches Mittel gebraucht, das die Einbau- und Verkehrsverhältnisse klar zeigen und diese wirklich differenziert sinnbar machen kann. Dazu braucht man nicht nur ein von oben gesehene Satellitenbild. Diese Bilder sind aber große Hilfe, weil das ganze Gebiet in seiner reichen Wirklichkeit erscheint. Ich interresierte mich aber sehr, wie sich diese gebaute Wirklichkeit zur Landschaft verhält, welche Verhältnisse es gibt, wie große Fußstapfen auf diesen Gebieten die Menschen gelassen haben. Das den Einbau, die Wege, die Uferstrassen, die Donau und die ganze Fläche zeigende Modell hat schon zum ersten Blick interessante Lehren beigestellt. Ich habe das geglaubt, dass Budapest eine dicht bevölkerte Stadt ist, deren Hälfte zwischen den Bergen, und die andere ist auf Tiefland liegt.

Aber es kam hervor, dass die Stadt nur in der Mitte mittelmäßig eingebaut und in den Randgebieten locker bevölkert ist. Es kommt auch hervor, dass Buda am Ufer nur auf einer Strecke hügelreich ist, davon nördlich und südlich ist das Gebiet schon tief. Es wurde sichtbar, dass der nach den Randgebieten verdünnernde Einbau von den Wohnanlagen gebrochen ist. Ich habe bemerkt, dass eine Stadt, die prinzipiell seine Existenz einem Fluss bedankt, kann damit nichts anfangen.

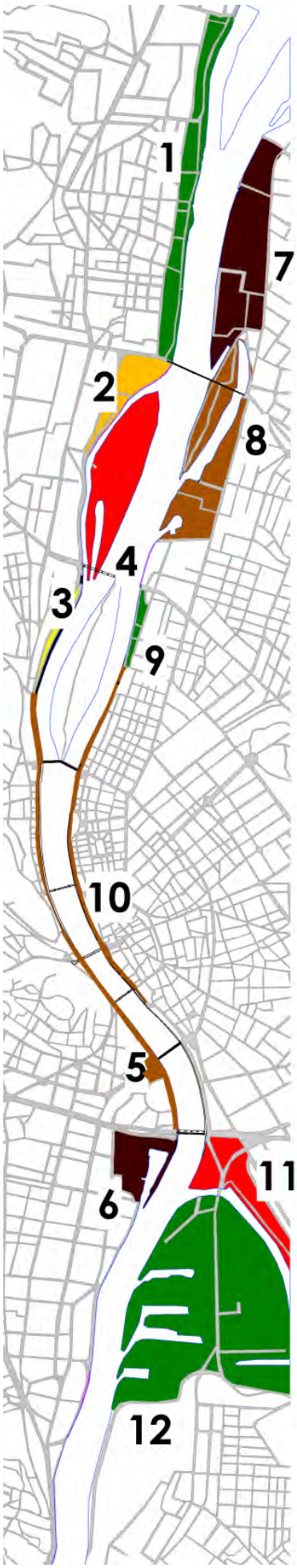




94. und 95. Abbildung: Budapest entlang der Donau (Bebauung und Hügeln)

Jetzt sehen wir die Gebiete eins nach dem anderen, die schon zum ersten Blick sehr große Möglichkeiten anbieten, da sie leer am Donau Ufer stehen oder wie ich in meiner Forschung erwähnt habe, jemand sich schon mit der Entwicklung dieser Gebieten beschäftigt.

Diese sind vom Norden nach Süden zuerst an der Budaer und danach an der Pester Seite: Römische Ufer (1), die Gebiete des Gasbetriebes (2), das Gebiet zwischen der Újlaki-Uferstrasse und der Donau (3), Schiffwerk (Óbudai) Insel (4), die ganze ausgebaute Budaer Uferstrasse (5), die Lágymányos Bucht an der Budaer Seite (6), das Donau Ufer von Újpest (7), die Volksinsel und daneben das Ufergebiet (8), die Donau-Strecke von Vizafogó (9), die ganze ausgebaute Pester Uferstrasse (10), die Gebiete neben der nördlichen Spitze von Csepel Insel an der Pester Seite (11), die Spitze von Csepel Insel (12) und das Gebiet der Donau (13).



96. Abbildung:

Mögliche Entwicklungsgebiete

1. Römische Ufer
2. Gasbetrieb
3. Újlaki Uferstrasse
4. Schiffwerkinsel
5. Budaer Uferstrasse
6. Lágymányosi Bucht
7. Donauufer von Újpest
8. Volksinsel und Marina Küste
9. Vizafogó
10. Pester Ufer
11. Csepel Ufer
12. Csepel Nord

Nach Süden von dem Letzten befinden sich noch drei möglichen Gebiete: das erste am Ufer der Soroksárer Kleindonau, das zweite an der westlichen Seite der Csepel Insel, und das dritte an der Budaer Seite in der Nähe der Háros Insel. Diese vom Zentrum entfernten Gebiete sind auch wichtig, aber ich denke, dass sie eine weniger frequente Rolle spielen, deshalb werde ich in meiner Studie diese Gebiete nicht vorführen. Ich werde den charakteristischen Einbau, die Verkehrspunkte, die Vergangenheit und die gegenwärtigen Gegebenheiten von jedem Gebiet vorführen. Überdies werde ich die früheren verwirklichten oder geplanten Stadtentwicklungen für diese Gebiete demonstrieren. Mein Ziel mit dieser umfassenden Analyse ist, weitere maßgebliche Aspekte zu sammeln, die schon auf der Grundlage der Meinung der Experten entstanden sind, oder sie sind meine Ideen, die durch den Forschungsprozess geboren sind. Mit der Sammlung dieser Impulse zeichnet sich vielleicht das zukünftige Bild über die Gebiete am Budapester Donau Ufer.

97. Abbildung: Römische Ufer von der Nordbahnbrücke

98. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Römischen Ufers

Das Gebiet zwischen der Szentendrei Straße und dem Donauufer ist der Geburtsort des ungarischen Ruderns. Unsere Ruderer gehören bis zum heutigen Tag zu den Vorreitern. Vor anderthalb Jahrhunderten war die Wasserfläche am Römischen Ufer das Paradies der Ruderer. Im Jahre 1843 wurde hier der erste ungarische Ruderwettkampf veranstaltet. Seit den 1800er Jahren war das auch ein beliebter Badeort an der Donau, ganz bis zum Jahre 1973 konnte man in der Donau an mehreren Stellen baden. Nach der Verschlechterung der Wasserqualität wurden aber die Badeorte geschlossen. Auf den Quellen am Römischen Ufer standen früher Wassermühlen, der ursprüngliche Name des Gebietes ist auch darauf zurückzuführen: Schießpulvermühle (Lõpormalom). Auf diesem Gebiet blühte der Büffelhandel, und auch Jahrmärkte von Handwerkern wurden hier veranstaltet. Im zwanzigsten Jahrhundert wurde das Gebiet immer beliebtester Ort des Wassersportes, immer mehr Bootshäuser wurden nacheinander gebaut. Das Gebiet ist seit den siebziger Jahren in Verfall geraten, das Interesse für den Sport ist zurückgegangen. [39] (Wikipedia). Um die Jahrtausendwende begann man auf dem Gebiet Wohnhäuser mit Wochenendhausfunktion zu bauen, denn laut der geltenden Regelungen ist

auf diesem Gebiet der Bau von Wohngebäuden nicht erlaubt. Das wichtigste Problem des Gebietes ist heutzutage der Hochwasserschutz und deren Zukunftsforschung. Nach 1953 wurde die Nánási Strasse entlang der Damm gebaut, unter dessen Spurlinie auch eine Gasleitung führt. Wenn der neue Damm das Ufer entlang laufen würde, dann würde er die Wohnhäuser vor dem Wasser schützen, zugleich würde er aber nördlich von ihnen die Aussicht auf den Fluss vom Ufer trennen. Würde aber der Damm entlang der Nánási Strasse laufen, dann wäre der Schutz der Wohnhäuser nicht gelöst. Ich habe als Lösung einen Kompromiss (23): Der neue Damm soll vom Gebiet der schon aufgebauten Wohnhäusern abseits der Donau starten. Dadurch kann die Fußgänger- und Fahrradzone zwischen dem Damm und Ufer erhalten bleiben, die Spurlinie soll nördlich von den Häusern nach hinten verlegt werden. Die Bootshäuser sollen erhalten bleiben, in Ordnung gebracht werden und die jetzt vernachlässigten öffentliche Räume sollen geregelt werden.

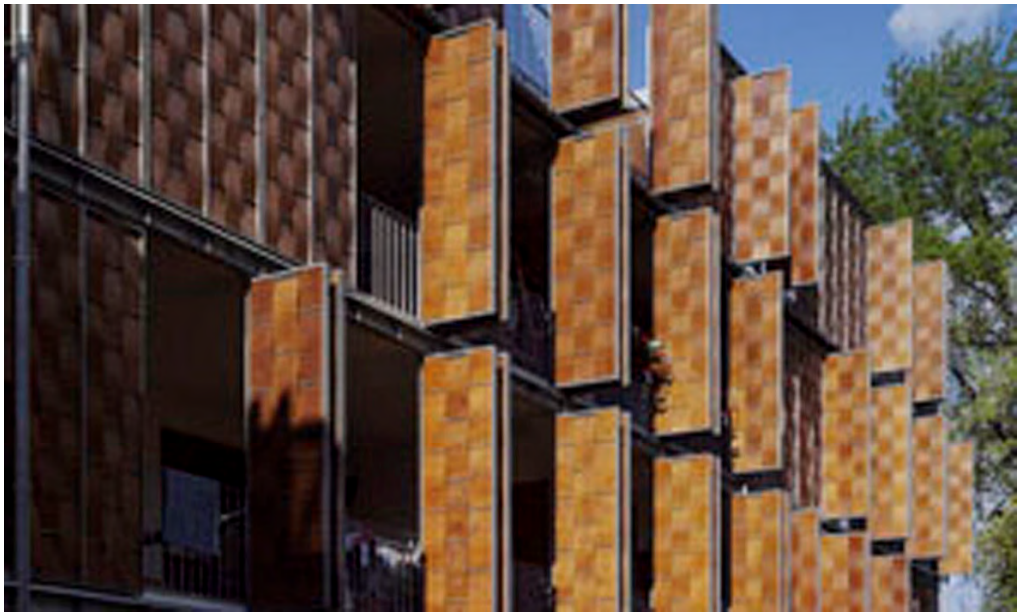
99. Abbildung: Heutiger Zustand eines Boothauses

100. Abbidlung: Römische Ufer früher

Wichtigere Entwicklungen am Römischen Ufer:

1. Erholungspark Nánási Garten. Die Gebäude werden vom Beschattungssystem geprägt, was sich auf diesem Gebiet nicht als die wichtigste architektonische Frage erweist. Das Ufer ist für die zerstreut liegenden Punkthäuser weniger geeignet, die Häuser hätten lieber mit Blick auf den Fluss gebaut werden sollen. Die Aufgabe wurde nicht perfekt gelöst. Zwar wird den Bewohnern eine verträgliche Umwelt gesichert, aber die

Investition war rein profitorientiert, und hat sich im weiteren Sinne mit der Gebietsverordnung nicht beschäftigt.



101. Abbildung: Ein gebäude von Erholungspark Nánási Garten

2. Római Riverport. Wenn die vorher erwähnte Investition als negativ betrachtet wurde, gilt das für diese Investition noch mehr. Der punkten artige Einbau ist auch hier kennzeichnend, aber die Häuser sind noch fantasieärmer. Das neu eingebaute Gebiet wird - wie es in Ungarn üblich ist - von einem hohen Zaun geschützt, abgeschlossen damit von allen Gemeinschaftsfunktionen. Für den Rest des Römischen Ufers ist der Langhausbau winkelrecht auf das Ufer kennzeichnend. Es wäre wünschenswert, die neu eingebauten geschlossenen Wohnbereiche zu eröffnen, und das Ufer in Betracht auf die Sport- und Gastgewerbetraditionen zu rehabilitieren.

102. Abbildung: Római Riverport

Die Gastgewerbe erfolgt zurzeit in anspruchslosen Buden, unter ungarischen Verhältnissen zu hohen Preisen. Der Zustand der Betonrampen und der Bootshäuser ist sehr schlecht. Das Gebiet verbirgt weitere Wohnmöglichkeiten in sich, mit gründlich durchgedachten Plänen wäre die Erweiterung von öffentlichen und Sportfunktionen (24) möglich. Die verwirklichten Beispiele zeigen in eine andere Richtung.

103. Abbildung: Gasbetrieb von Óbuda von der Nordbahnbrücke

104. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Gasbetriebs von Óbuda

Das Gebiet im Knotenpunkt des Bahn- und Wasserverkehrs verbirgt große Möglichkeiten. Zur Errichtung eines Gasbetriebes wurde 1908 ein Tender ausgeschrieben, die Geschichte des Betriebes kann wie folgt kurz zusammengefasst werden. „Das 400 Tausend Quadratmeter (112 Tausend Quadratklafter) große Grundstück lag zwischen den Ruinengarten von Aquincum, der Ringbahn und der Donau. Seine Vorteile sind: Eisenbahnanschluss, Wasserweg, das Wasser zum Betrieb kann aus der Donau gesichert werden, sowohl die Straße als auch die Wasserleitung waren bis zur Grenze des Grundstückes ausgebaut. Die Höhenverhältnisse des Grundstückes waren verhältnismäßig günstig, aber die Hochwassergefahr ist aufgetaucht. Laut Experten soll man im Falle eines ausgebauten Schutzdammes vor Flut keine Angst haben, denn seit der Regelung der Donau gab es keine Überschwemmung an diesem Gebiet.“ [40] (...) „Der Betrieb hat derzeit die modernste Technologie angewendet, die täglich sogar die Produktion von 250 Tausend Kubikmeter Gas ermöglichte. (...) Um den

Gasbetrieb wurden eigene Wohnhäuser und sonstige Servicegebäude gebaut. (...) Im Betrieb wurden neben Gas noch weitere Nebenprodukte hergestellt, wie Koks und Teer. Der Teer wurde in den auch heute sichtbaren Teertürmen gelagert und hier wurde der zum Straßenbau benutzte leichte und schwere Teer durch Gravitation voneinander getrennt. Wegen der Umstellung der Hauptstadt auf Erdgas sollte der Betrieb schon 1980 stillgelegt werden, aber das erfolgte erst im Oktober 1984. Der Grund dafür war, dass man wegen der Energiekrise den hier produzierten Koks gebraucht hat. Zwischen 1984 und 2004 wurden im Gasbetrieb auf diesem Gebiet nur Verwaltungsaufgaben durchgeführt. Danach kam dieses Gebiet in den Besitzt der Hauptstadt. Die Gebäude von hervorragendem Wert gelangen unter Denkmalschutz.“ [41] (Wikipedia)

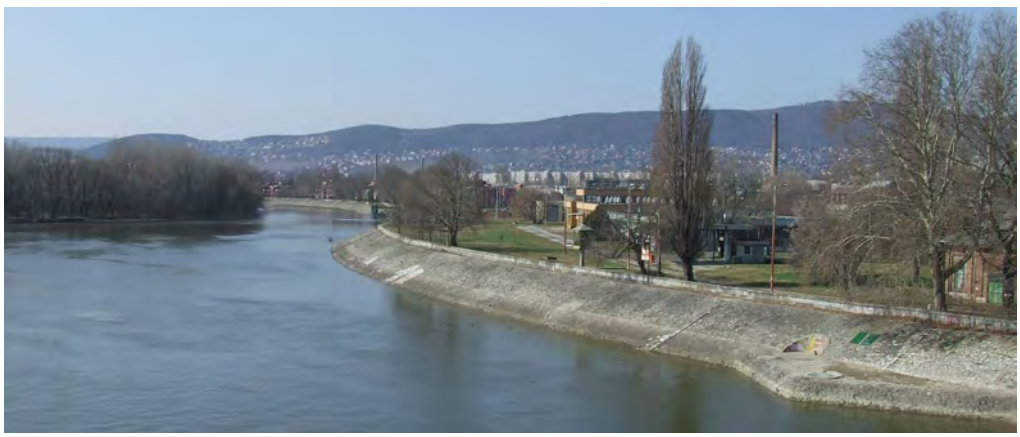
105. Abbildung: Teertürme des Gasbetriebes

Das Gebiet befindet sich an der nördlichen Eisenbahnbrücke zwischen dem Römischen Ufer und der Schiffwerksinsel (Hajógyári-sziget). Die wichtigste Investition auf diesem Gebiet ist der Graphisoft-Park von hoher Qualität. Hier handelt es sich hauptsächlich um Bürohäuser, neben dem Gründer Graphisoft befindet sich auch die Microsoft Ungarn hier.

106. Abbildung: Gebäude von Graphisoft Park

Der Rest des Gebietes des Gasbetriebes ist ziemlich verschmutzt, von den bestehenden Gebäuden bilden die Wasser- und Teertürme einen

höheren architektonischen Wert. Unter der Oberfläche befinden sich römische Funde. Laut der bisherigen Ideen zur Nutzung des Gebietes sollte entweder das Image von Graphisoft-Park vorgesetzt werden, oder ein Museumviertel ausgebaut werden. (Diese Ideen sind typisch für die meisten Projekte in Budapest, für die meisten gerade aufgegriffenen Gebiete schlagen die Entwickler diese beiden Funktionen vor). Die Zukunft des Gebietes ist durch die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude geprägt, diese müssen also bewahrt werden. Die zukünftigen Aufgaben sollen in Betracht auf die Umgebung des Gebietes gefunden werden: Nördlich liegen Wohngebäude, es liegt direkt am Ufer, in der Nähe befindet sich die Schiffwerksinsel (Hajógyári-sziget), zwischen ihnen fließt die Donau. Westlich befindet sich das Museum des römischen Aquincums. Das Gebiet könnte nach dem Modell des Wiener Gasometers mit Büro- und Wohnungsfunktionen, daneben einem öffentlichen Park und kulturellen Bildungseinrichtungen geregelt werden.(25) Es ist ein wichtiger Aspekt, in dem neuen Stadtteil alle notwendigen Dienstleistungen erreichen zu können, sogar die umliegenden Wohnviertel zu bedienen (Bildung, Handel, öffentliche Räume). Es lohnt sich, eine kleine Fußgängerbrücke (16) als Verlängerung der Záhony Strasse auszubauen, um mit dem örtlichen Stadtzentrum der Grünanlage der Schiffwerksinsel (Hajógyári-sziget) einen direkten Kontakt zu schaffen.



107. Abbildung: Gasbetrieb und Kleine Donau

108. Abbildung: Gasbetrieb in Google Maps

109. Abbildung: Die Újlaki-Uferstrasse von Árpád Brücke

110. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Újlaki Uferstrasse

Die Újlaki-Uferstrasse befindet sich auf der Budaer Seite an dem Donau Ufer entlang der Margareteninsel. Dieser Teil ist in anderer Lage als die zusammenhängenden Uferstrassen, weil die Linie der S-Bahn und Verkehrstrasse den Ufer für anderthalb Kilometer verlässt, damit entsteht eine schwer erreichbare, schmale, aber unmittelbar am Donau Ufer laufende Strasse. Dieser Bereich hat jetzt verschiedene Funktionen, meistens Grünfläche, die eine Renovierung braucht, und daneben befindet sich eine Restaurant, ein spezielles Feld für Rollbrett und ein Tennisplatz. Hier steht auch eine Gedenkfahne für das Jahr 1956.

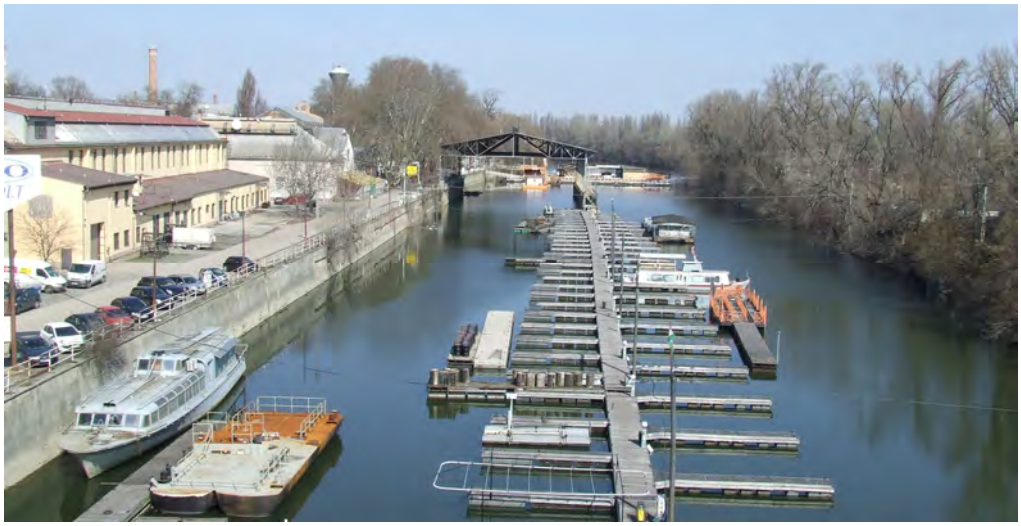
111. Abbildung: Gaststätte Rozmaring auf das Újlaki Ufer

Dieses Feld könnte sein gegenwärtiges Charakter auf lange Sicht aufbewahren, daneben auch das Niveau steigern. Diesen Bereich kann man jetzt schwer annähern, es gibt nur eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke in dem nördlichen drittelnden Punkt und eine Fußgängerübergangstelle im Hälftepunkt des Bereiches. Auf dem Gebiet läuft eine Radfahrerstraße nach Süden von der Übergangstelle, aber sie ist nicht mit dem querlaufenden Fußgängerverkehr gleichgestimmt. Ein weiteres Problem ist, dass der Verkehr auf der unteren Uferstrasse das ganze Gebiet durchschlägt, weil es nicht die Linie der S-Bahn folgt. Aus dem Aspekt der Stadtentwicklung können wir eigentlich über dieses Gebiet als ein Restgebiet sprechen. Seine Wichtigkeit kann doppel sein: einerseits es könnte die öffentliche Park (11) der westlichen, über großen Einbaudichtigkeit vefügenden Gebiete werden; andererseits es könnte ein Vorraum/Erweiterung der als zentrale Park von Budapest zu klein Margaret Insel sein.

112. Abbildung: Fußgängerbrücke bei der Timár Strasse

Eine solche Fußgängerbrücke soll als Fortsetzung des Szépvölgyi Weges gebaut werden, die eine direkte Erreichung der Margaret Insel für die Einwohner von Óbuda-Újlak sichert. Auf dem Gebiet der Újlaki-Uferstrasse können neue Funktionen als Ergänzung der Funktionen auf der Margaret Insel errichtet werden: Sportfelder und Bewirtung. Der das Gebiet durchschlägenden Verkehr soll in die Richtung der Randgebiete umgeleitet werden, um ein zusammenhängendes Gebiet zu bekommen.

113. Abbildung: Plan einer Fussgängerbrücke von 2005



114. Abbildung: Die Schiffwerkinsel von Árpád Brücke

115. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Schiffwerkinsel

Viele haben sich schon über die Nutzung der Schiffwerksinsel Gedanken gemacht. Die bisherigen Pläne sind aber alle aus der Ausnutzung und nicht aus der Entwicklung des Gebietes ausgegangen. Auf der Schiffwerksinsel, wie das auch der Name zeigt, gab es früher auf dem südlichen Teil der Insel ein Schifffabrik. Zur Stapellassung der Schiffe diente die nordsüdliche Bucht, die Gebäude liegen rund um die Bucht. Heute gibt es keine Produktion mehr, in den Gebäuden befinden sich hauptsächlich Restaurants, die rentabel sind.

Am nördlichen Teil der Insel wird von Jahr zu Jahr der größte Festival von Europa, das sog. Sziget Festival veranstaltet. Im Betracht auch auf die Lokale auf dem südlichem Teil der Insel kann gesagt werden, dass auf der Insel die Unterhaltung im Mittelpunkt steht. Obwohl sich die Bewohner in Óbuda während des Festivals oft beschweren, kann man in Budapest keinen anderen Ort finden, der von bewohnten Gebieten weiter entfernt liegen würde.

116. Abbildung: Sziget Festival

Der mittlere Teil der Insel ist jetzt ein zu rehabilitierender öffentlicher Park. Auf diesem Gebiet befinden sich unerschlossene römische Funde unter den Ruinen, unter ihnen das Schloss des Kaisers Hadrianus. Laut der früheren Pläne sollten hier Kongress- und Hotelviertel und Erlebnisbäder bzw. Glückspiel- und Konferenzzentren gebaut werden.

117. Abbildung: Frühere Anblicksplan

Ich bin persönlich mit einer Nutzung, die die Bedürfnisse der Bewohner außer Acht lässt, nicht einverstanden. Die Insel wird von Óbuda nur durch einen schmalen Wasserstreifen getrennt. Auch auf der Landkarte ist es gut zu sehen, dass sie sich an die Budaer Seite ganz eng anpasst.

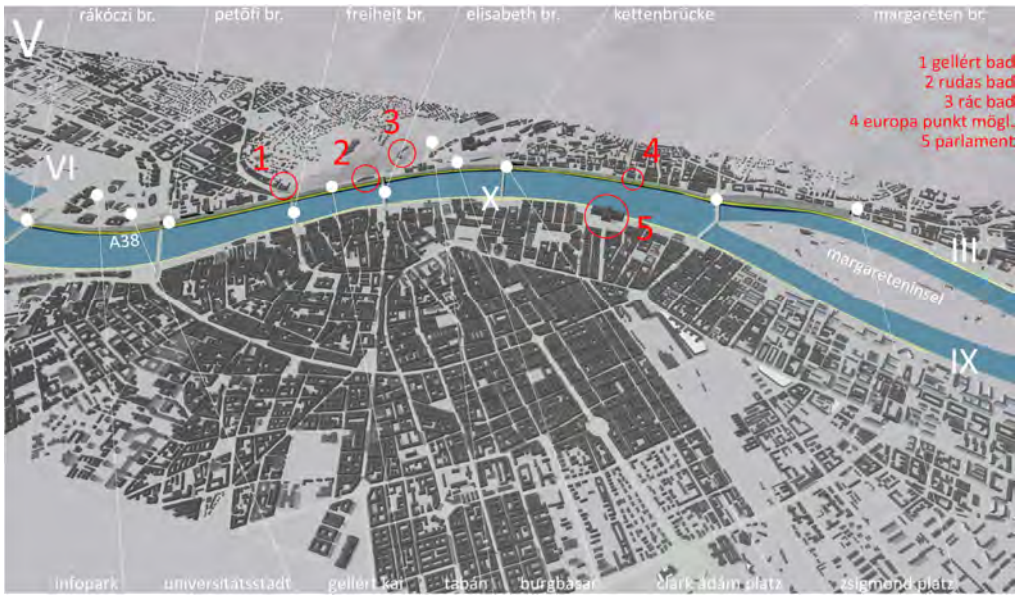
118. Abbildung: Anblicksplan von Glückspiel- und Konferenzzentren

Deshalb muss ihre Rolle unbedingt in Betracht auf die Bedürfnisse von Óbuda gefunden werden. In den Entwicklungsplänen von Óbuda steht die Nutzung dieses Gebietes als öffentlicher Park(11) (Óbuda hat keinen anderen öffentlichen Park) und hier wird auch Errichtung von Sportplätzen (26)geplant. Diese Bestrebungen sind zu unterstützen. Damit der Bezirk die Insel besser ausnutzen kann, muss die Möglichkeit für Übergang gesichert werden. Es lohnt sich, eine kleine Fußgängerbrücke(16) als Verlängerung der Záhony Strasse auszubauen, so kann der nördliche Teil der Insel direkt erreichbar werden. Dazu gehört auch die Rehabilitation des Gebietes von Buszesz(27) am Kai von Óbuda. Die schönen Werkhallen von Buszesz liegen zwischen den Wohnvierteln und der Insel. Im Falle einer Funktion, die die beiden Gebieten nicht trennt sondern verbindet, könnte hier auch eine Fußgängerbrücke(16) errichtet werden. Es würde sich lohnen, den Verkehr bei der Árpádbrücke auf die Szentendrei Strasse umzuleiten, so könnte am Ufer, entlang der Insel ein Korso (28) errichtet werden. Die Spurlinie der Vorortbahn könnte auf einer kurzen Strecke herunter gesenkt werden, um dadurch mit der Stadt einen direkten Kontakt zu schaffen. Diese Entwicklungen würden den Wert des Gebietes aufwerten, es geht hier also um eine rentable Investition. Also die Schiffwerksinsel gehört nicht nur zu Óbuda. Sie hat einen unmittelbaren Nachbarn, die Margareteninsel, die als öffentlicher Park der Hauptstadt funktioniert, ihre Aufgaben aber kaum wahrnehmen kann. Die zwei Inseln sind von der Árpádbrücke verbunden, von der Brücke gibt es aber nur auf die Margareteninsel eine Autoabfahrt und einen Fußgängerweg. Es lohnt sich, die Frage der direkten Fußgänger- und Fahrradwegverbindung zwischen den beiden Inseln(29) zu prüfen.

119. Abbildung: Das Buszesz-Betrieb liegt am Ufer

120. Abbildung: Bebauungsplan zum Gebiet von Buszesz: Die Insel und Wohnviertel sind noch mehr getrennt.

121. Abbildung: Budaer Uferstrasse von Rákóczi Brücke



122. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Budaer Uferstrasse

Über den Ausbau von Uferstrassen habe ich im Allgemeinen schon gesprochen, ich möchte hier nur so viel erwähnen, dass sie zwei Ebenen haben. Auf dem unteren Kai gibt es zweimal einspurigen Autoverkehr, auf dem oberen Kai entfernt sich der Autoverkehr ab und zu von dem Ufer und die Spurweite ändert sich. Der Kai steht seit 2011 unter Denkmalschutz, zugleich bildet er organischen Teil des Panoramas des Donau Ufers, das von der UNESCO zum Teil des Welterbes erklärt wurde. Auf der Budaer Seite ist neulich das Netz des Budaer Hauptsammlerkanals ausgebaut worden, das - zwar mit einer Verspätung von 150 Jahren - die Ableitung des Abwassers von Buda löst. Im Laufe der Bauarbeiten wurde der Kai gesperrt, das hat aber den Verkehr trotzdem gelähmt, sogar wurde er trotz der Bauarbeiten von Fußgängern und Radfahrern überschwemmt. Es wurde sogar eine Initiative zur Sperrung des Kais in die Wege geleitet, sie hat sich aber bis zum heutigen Tag nicht verwirklicht.

123. Abbildung: Überblickszeichen des Budaer Hauptsammlerkanals

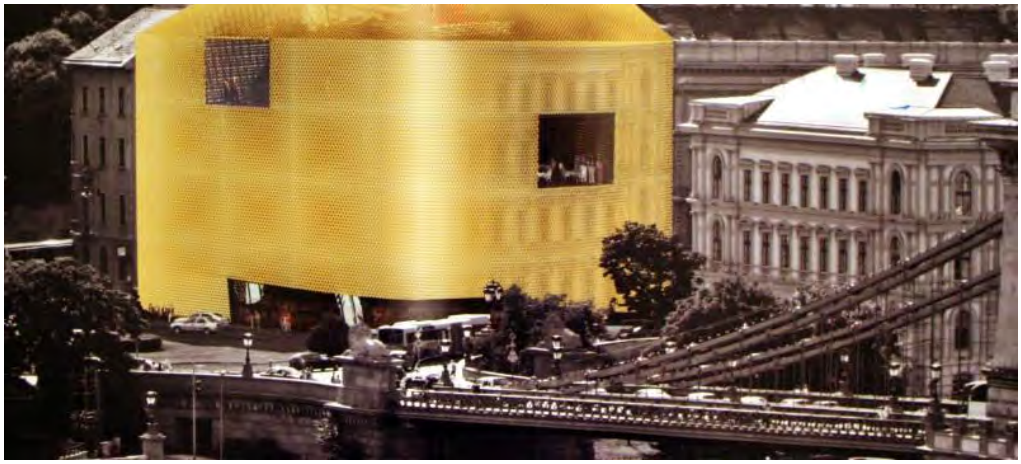
Als letzter Schritt der Arbeiten wurden die Straßenbahnschienen erneuert. Das bedeutendste Stattentwicklungskonzept plante eine Weltausstellung zwischen der Rákóczibrücke und Petõfibrücke im Jahr 1996. Die Weltausstellung wurde von der damaligen politischen Leitung in Bezug auf wirtschaftliche Gründe abgesagt. Auf dem geplanten Gebiet wurde der Gebäudekomplex der Technischen Universität bzw. Bürohäuser unter dem Namen Infopark errichtet.

124. Abbildung: Infopark und Eniversitätsstadt

Die neuen Gebäude sind international nicht bedeutend, sie wiederspiegeln das Niveau der Architektur um die Jahrtausendwende in Ungarn. Bei der Abfahrt des Pfeils der Petõfibrücke funktionierten weit von Wohnbereichen entfernt, mit ausgezeichneten öffentlichen Verkehrsverbindungen ein Jahrzehnt lang Lokale von großer Bedeutung. (Die Straßenbahnen Linie 4 und 6 fahren auf dem Ring). Die Lokale wurden von der Bezirksverwaltung letztendlich geschlossen.

125. Abbildung: populäre Lokale bei der Petõfi Brücke

Auch einige Entwicklungsideen wurden in den vergangenen Jahren in der Umgebung der Uferstrassen verwirklicht. Am Budaer Brückenkopf der Kettenbrücke befindet sich auf dem Clark-Adam-Platz in der Nähe der Tunnel ein Lückenbaugrundstück. Zum Einbau wurde eine Bewerbung ausgeschrieben. Die Bewerbung hat die Idee eines Hotels gewonnen, das keinen Blick auf das Donauufer gehabt hätte, das Panoramabild wäre nur durch Monitoren zu sehen gewesen. Die Idee wurde Gott sei Dank nicht verwirklicht, das Grundstück steht auch seitdem leer. Laut einer Idee in den siebziger Jahren sollte der Fußgängerverkehr der Fõ Straße unter die Erde geführt werden und auch die Station der Standseilbahn sollte hier ausgebaut werden. Die größte Konsequenz der Idee ist, dass es möglich ist, vor Ort einen zweistufigen Verkehr auszubauen.



126. Abbildung: Siegerplan der Clark-Ádám-Platz Bewerbung

Neulich ist der Plan eines Museums auf das Tageslicht gekommen, dass zwischen dem Infopark und der Rákóczibrücke am Donauufer errichtet werden könnte. Das würde einen Rubikwürfel darstellen und würde ungarischen Erfindungen Denkmal setzen, indem diese interaktiv vorgestellt würden. Die Idee sollte in Rahmen einer internationalen Bewerbung verwirklicht werden.

127. Abbildung: Vorentwurf des Rubikwürfel Museums

Neulich hat die Bewegung „Ich liebe Budapest“ eine neue Gebietsentwicklungsidee. Laut ihrer Vorstellung sollte der untere Kai am Fuße des Gellértberges bedeckt werden und ein „Badeufer“ mit Freibecken, Promenaden und Parken ausgebaut werden. Die Idee lenkt die Aufmerksamkeit darauf, dass man etwas mit den drei nebeneinanderliegenden Heilbädern (Gellért, Rudas, Rác) anfangen sollte. Im Plan wurde nicht erwähnt, dass der Eingriff das Panorama des Donauufers als Teils des Welterbes wesentlich beeinflussen würde.

128. Abbildung: Badeufer am Gellért Ufer (Plan: Szeretem Budapestet)

Eine andere wichtige Idee der Bewegung war, im südlichen Teil des Burgberges, in Tabán ein Unterhaltungsviertel zur Entwicklung der ungarischen Weinkultur zu errichten. Auf diesem Gebiet befindet sich jetzt ein Park. Neben der Erhaltung dieses Parks wäre die Idee zwischen der Attila Straße und der Krisztina Straße (30) in der alten Straßenstruktur zu verwirklichen.

129. Abbildung: Leeres Gebiet zw. Attila Strasse und Krisztina Ringstrasse

Aufgrund des Modells von Lyon und München könnten mit der Entwicklung des Hungária Ringes die Uferstrasse vom Verkehr befreit (15) werden womit eine vollständig neue Situation entsteht. Es wäre möglich neben Beibehaltung der Straßenbahnlinien einen öffentlichen Park am Donau Ufer (11) zu errichten der eine organische Fortsetzung der Grünfläche angefangen vom Römischen Ufer über den Gasbetrieb und bis zur Óbudaer und Újpester Uferstrasse bilden könnte. Damit könnte auch der Fußgänger- und Fahrradverkehr gelöst werden, der jetzt manchenorts auf unmöglich schmalen Wegen passiert. (Der schmalste Punkt beträgt ca. 0.7 Meter).

130. Abbilddung: Fußgänger- und Fahrradweg auf das Budaer Ufer

Bis 2014 soll der Burgbasar erneuert werden, der direkten Kontakt zwischen dem Schloss und dem Ufer schaffen kann. Die Experten schlagen für diesen Bereich kulturelle und Gastgewerbefunktion vor. Als Ergänzung ist zu erwähnen, dass die vielen kleinen Räume wirklich dem Basar (31) dienen könnten. Es könnte hier eine Drehscheibe für den Handel errichtet werden, die die ausländischen Touristen mit anspruchsvollen ungarischen Souvenieren versorgen würde. Ergänzt mit der schmalen Spur zwischen der Attila Straße und Krisztina Ring könnte hier wirklich ein Unterhaltungs- und Handelsviertel entstehen. Die Fußgängerbrücke (eigene Nummer: 32), die von der Bewegung „Ich liebe Budapest“ empfohlen wurde, könnte die Verbindung zwischen dem Burgbasar und dem Vigadó Platz bilden, die zugleich eine städtische Mittelachse des alten Pests als Fortsetzung der Király Straße bilden würde. Bei Umleitung des Verkehrs ist auch die Idee des Badeufers(33) bei Beibehaltung des Panoramas zu verwirklichen.

131. Abbildung: Erneuerungsplan von Burgviertel und Burgbasar

Laut des Models von Curitida wäre der zweistufige Kai geeignet, den Fußgänger- und Fahrradverkehr voneinander zu trennen (34). Den letzteren würde ich unmittelbar an das Ufer des Flusses legen, der obere Kai könnte Promenade bleiben. Die zweimal eine Spur des unteren Kais könnte einen Zweirichtungsfahrradweg bei Nutzung der bestehenden Ab- und Auffahrten ermöglichen. Die direkte Spur am Ufer sollte dem Fußgängerverkehr übergegeben werden. Der obere Kai dient zu Spaziergängen, der untere im Hintergrund mit der Mauer, im Vordergrund mit dem Wasser zur Anwendung an das Wasser (1). Nördlich von der Margaretenbrücke, südlich von Zsigmond Platz würde ich von der zweimal drei spurigen Autostraße zwei dem Fußgängerverkehr übergeben. Auf dieser Strecke gibt es einen ausgebauten Fahrradweg.

132. Abbildung: Oberes und unteres Ufer (Budaere Seite)

Der Ausbau des Kais am Budaer Ufer erfolgte mit senkrechten Mauern, eine Ausnahme bilden die nördlichen Strecken von dem Újlaker Uferstrasse und südlich von der Petõfibrücke. Das bildet wegen der Nahe der Technischen Universität und des Straßenbahnverkehrs rund um die Uhr auf der Petõfibrücke einen perfekten Standort zur Errichtung von Lokalen. An diesem Ort steht das A38 Schiff, das im Jahre 2012 den Titel des besten Lokals der Welt bekommen hat. Der Ort ist auch jetzt sehr populär, mit der Aufhebung des Autoverkehrs ist zu erwarten, dass eine große Menge von Jugendlichen ans Ufer kommt. Es lohnt sich, ihnen auf weitere Stehschiffen (35) Lokale zu errichten, aber es besteht auch die Möglichkeit, die früher geschlossenen Lokale am Pfeil der Petõfibrücke wiederherzustellen.

133. Abbildung: A 38 Stehschiff

Auf der Budaer Seite ist der Einbau mit einheitlichem Charakter am Donauufer, Ausnahme davon sind das Punkthaus nördlich vom Batthyány Platz gegenüber dem Parlamentsgebäude und das moderne Hotelgebäude in seiner Nachbarschaft. Also das Gebiet hat wegen seiner Position gegenüber dem Parlament eine hervorragende Bedeutung. In dem Gebiet verbirgt sich viel mehr Möglichkeit. Mit dem Abbau der genannten Gebäude könnte man hier einen EU-Infopunkt errichten(36), der für die Bewohner der Stadt einen direkten Kontakt zu den Institutionen der EU sichern könnte. Das könnte zugleich das Symbol der EU-Mitgliedschaft werden: Auf der einen Seite ist die ungarische Gesetzgebung, auf der andere Seite der Europäische Rat.

134. Abbildung: Budaer Ufer gegenüber das Parlament

135. Abbildung: Kopaszi-Damm von der Rákóczi Brücke

136. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Lágymányosi Bucht

Das Gebiet liegt südlich von der Rákóczi híd an der Donau. Die zwei Seiten der Bucht sind von anderem Charakter. Die enge Halbinsel wurde nicht lange zu einer anspruchvollen Parkanlage umgebaut. Es ist ein richtiger Erholungsort geworden.Die architektonisch spannende Gebäude stehen teilweise noch unausgenutzt, langsam eröffnen sich aber die Restaurants, Pubs, Vergnügungsstätte. Der Ufer der Bucht wurde so ausgebildet, dass man sich ungestört sonnen kann. Am Inselspitze wurde auch ein wunderschönes Boothaus gebaut, Sportliebhaber, die am Római-part keinen Platz mehr haben, finden hier alles. An der Uferseite findet man ein verlassenes Gewerbegebiet, mit schönen Gebäuden, dahinter liegt ein funktionierendes Gewerbegebiet. Konkreten Vorstellungen über dieses Gebied finden wir in Plan Podmaniczky (2006): „Nach der Meinung der Architekten ist die Bucht die spannendste Entwicklungsgebiet der Stadt. Auf dem Kopaszi-Damm bewahren wir die Grünanlagen; hier sollten Bauten der Kultur, Sport, Kunst und Gastgewerbe stehen. In den ehemaligen Gewerbegebieten sollten Hotels, Aquapark, Eishalle, Wasserbühne, Freibad erbaut werden. Die Investoren würden sich um die gute Erreichbarkeit des Gebiets kümmern. Durch Straßenbahnlinien über die Lágymányosi (Rákóczi) Brücke und entlang der Budauer Donauseite, Fahrradwege, Promenade (37) sollte das Gebiet einfach erreichbar werden.“ [42]

137. Abbildung: Kopaszi-Damm heute. Musterbild für die Entwicklungen

138. Abbildung: frühere Bebauungsplan von Lágymányosi-Bucht

Auf jedenfall enthält der zweite Teil des Zitates positive Vorstellungen. Dieses Gebiet ist momentan nur sehr schwer-nur zu Fuß zu erreichen. Mit der Abschaffung des Autoverkehrs in den Uferstraßen ist die Idee leicht zu verwirklichen. Es könnte das südliche Ende einer von Római-part ausgehenden Grünfläche entlang des Ufers (11) sein.

Der Schiksal der Uferseite ist nicht so eindeutig. Sie sind mit Gewerbegebieten benachbart, so könnte man hier nicht so einfach ein Stadtzentrum wie bei Basbetrieb von Óbuda verwirklichen. Es lohnt sich das Gebiet zu zerteilen, damit wir die einzelnen Teile mit eigener Funktion versehen können. Der nördlichste Punkt vom Gebiet ist am Fuße der Rákóczi Brücke hervorragend für Autofahrer zu erreichen. Er ist optimal für einen ähnlichen Bürohausviertel wie die Pester Seite der Árpád híd. Südliche Seite hat schöne alte Gewerbegebäude- es ist eine Frage was man mit denen anfangen sollte. Es ist auch eine Frage welches Verhältnis zwischen dem Gebiet und Nord-Csepel bestehen sollte. Die Auflistung in dem Zitat beinhaltet viele verschiedene Funktionen. Meiner Meinung nach sind Eishalle und Aquapark die attraktivsten Pläne, wegen ihrer Verbindung zum Wasser. Der ungarische Eishockey Mannschaft hat schon lange Mangel an für sie nötigen Trainingshallen. Aber Tüske-Halle in dem nicht weit liegenden Expo-Gebiet (Universitätsstadt) könnte diese Rolle vielleicht übernehmen. Aquapark sollte als Investition funktionieren, ist aber nicht unbedingt nötig. Wegen des guten Verkehrs und in der Nahe ligenden Nord-Csepel finde ich eine Handelsfunktion realer. Ich empfehle einen Business-Quartier (38) wie Park Graphisoft im Gebiet des Gasbetriebes zu bauen. Nur nicht im Bereich Informatik, sondern ausgenommen für Handel. In der nahe liegenden Häfen sind ein weiteres Argument dafür.

139. Abbildung: Donau Ufer von Újpest von der Nordbahnbrücke

140. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Donau Ufers von Újpest

Das ist ein riesengroßes Überschwemmungsgebiet. Auf einem Teil befindet sich ein Industriegebiet, das das ganze Gebiet durchschlägt. Es gibt nur ein einziges Zitat, das sich mit diesem Gebiet beschäftigt und im Internet zu finden ist: „Zwischen der Váci Straße und der Donau befinden sich riesengroße, nicht ausgenutzte, ehemalige Industriegebiete. Die Umsetzung des Gebietes von der Lederfabrik ist schon angefangen, Újpest sucht die Beziehung mit der Donau auf diesen Gebieten.“ [43] Auf der Budaer Seite kann eine Grünfläche entlang des Ufers (11), die einen großen Wert repräsentiert, eingebaut werden. Das Gebiet des Újpesti Ufers gehört meistens zu Újpest, die Grünfläche streckt entlang der Donau langsseits in dem ganzen Bezirk. Seine Rolle ist ähnlich als die des Römischen Ufers. Beide Bezirke haben eine große Flächenausdehnung aber keine davon haben große öffentliche Grünflächen. Anhand des Beispiels von Óbuda, ihren Vorschlag für die Schiffwerkinsel als Basis genommen, kann man hier neben den öffentlichen Grünflächen auch bedeutende Sportzentren (26) zustande bringen. Das Gebiet ist vom Süden mit Népsziget benachbart, dazwischen befindet sich eine Bucht. Zwischen ihnen gibt es ein sehr wichtiger Unterschied: der Újpester Donau-Ufer ist geeignet, sich zu mehreren Pünkten des Bezirkes zu knüpfen und sie zu bedienen. Die Position gegenüber dem Römischen Ufer ist

auch interessant, wegen der da schon abgezogenen Lehren. Hier denke ich vorwiegend auf die Rolle des Sports, da man hier für Wassersport geeignete Gebäude einrichten könnte. Der Ufer hat ein eigenes Leben, dafür die Ursache könnte sein, dass das Geschäftshaus am Váci Weg den ganzen Ufer von der Stadt abschlägt. Man sollte dafür eine Lösung finden, wie könnte der Ufer wieder zur Stadt gehören (zum Beispiel durch Strassenüberführung oder durch die Einreichung der Grünfläche neben der Wege). (39)

141. Abbildung: Váci Strasse trennt das Ufer und den Stadtteil Újpest

Interessant ist es, dass die Struktur der geregelten Strassen in Újpest nicht in die Richtung des Ufers leiten, sondern diagonal darauf. Diese Struktur wertet die Gebiete im nördlichen Teil des Ufers auf, wohin mehrere Strassen leiten (zum Beispiel Fóti Weg). Auf diesem Teil ist der Váci Weg auch nicht so eingebaut, hier könnte man die Grünfläche von Újpest herausbilden; in den südlichen Gebieten, die vom Váci Weg auch besser erreichbar sind, die eventuelle Wohnentwicklungen auch. Man soll auf jeden Fall erklären, dass der Einbau dieser Gebiete zu dieser Zeit von nichts begründet ist, aber als Újpester Grünfläche hätte dieses Gebiet eine wichtige Rolle. Es lohnte sich, von diesem Gebiet eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zur Szentendre Insel auszubilden (16), da dieses Gebiet ist mit der Volksinsel benachbart ist und damit könnte ein sehr guter Verkehr zwischen den Donau Inseln und der Stadt zustande kommen, der viele Möglichkeiten gäbe, zum Beispiel verschiedene Touren zu organisieren, die von der Innenstadt beginnen.

142. Abbildung: Strassennetz in Richtung Nordwest- Südost

143. Abbildung: Volksinsel und Marina Küste von Nordbahnbrücke

144. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Volksinsel und Marina Küste

Népsziget ist ein Halbinsel neben dem Bezirk Angyalföld. Ursprünglich war es eine Insel, die in den neuzehnten Jahrhunderts Halbinsel geworden wurde. An der Ostseite betriebt der Ganz Danubius Kran- und Schiffwerk, diese Gebäude sind heute leer. Die weste Küste der Halbinsel war ein Freistrand, später mit mehr und mehr Kurhäusern, „als ein Wettbewerb mit der Römischen Küste gegenüber“. An der Westküste der Bucht haben der Fiumer und Pester Schiffwerken, und um der Foka-Bucht haben ehemalige Kiesmühlen betriebt, später war Freistrand hier auch. [44] (Wikipedia) Durch die Insel geht die Nordbahnbrücke mit Rampe- und Treppeabstiegen durch, da die Népsziget hat eine direkte fußläufige Verbindung zu der Budaer und Pester Küste auch. Es gibt eine Fußgängerbrücke an der Südspitze der Insel, die die Insel mit der Pester Seite verbindet. Die Halbinsel ist heute leer, die Gebäude sind verlassen, Spaziergänger und eine Hundschule bedeutet einiges Leben.

Auf die Ostküste wurde ein niveauvoller Bebauungsplan im Jahre 2005 gemacht, 2007 ist auch ein wichtiger Bebauungsplan mit der Name Budapest 360• ans Tageslicht gekommen, mit dem Slogan „das neue Stadtzentrum von Budapest“. Die Entwicklungsplanen für dieses Gebiet haben noch nicht fertiggemacht, aber es ist bestimmbar, dass die Aufsicht der Bucht und der

Nähe des Einkaufszentrum Duna Plaza zusammen dieses Gebiet fähig machen, mit Wohnzielen einzubauen.

145. Abbildung: Plan Home center auf die östliche Seite des Buchtes

146. Abbildung: Plan 360• Budapest

Während den Entwicklungen sollte man daran achten, dass die wichtigsten Dienstleistungen auch bauen werden, es wird nicht mehr passieren, wie entlang der Bucht und Nord davon, wo die Entwickler nur an der Rückerstattung der Investition gedacht haben, und wurden nur Wohnhäuser gebaut. Die Baustellen Prestige Towers und Marina Part genannt bieten direkt oder indirekt (von den vorn stehenden Häusern verdeckt) Donau-Panorama für Tausenden von Menschen, aber kein Kindergarten, keine Schule wurde gebaut, die einzige Dienstleistung ist das Einkaufszentrum in der Nähe.

Die Qualität und der Lage der Gebäude hat keinen architektonischen Wert, der echte Wert der Wohnungen hiererreicht nicht das Preisniveau, den die Wohnungen kosten. Die Frage der Institutionen ist auf dem Gebiet zu lösen, und die für private Zwecke abgetrennte direkte Küstenstreifen ist auch nicht so günstig. Um die mögliche Verwertung von Volksinsel sind andere Gesichtspunkte zu untersuchen, die über die direkte Umgebung zeigen. Die von Touristschiffen verwendete Internationale Schiffstation befindet sich heutzutage an der Pester Uferstrasse in dem Herz der Budapester Innerstadt. Die Uferstrasse ist nicht geeignet für den Empfang der Gäste wegen des hohen Autoverkehrs, einzige Fußgängerüberwege sichert die Beziehung mit den übergroßen Hotels, die die städtische Landschaft und die klassizistische Häuserreihe enthüllen. Der Abbruch der Hotels lohnt sich zu überdenken.

147. Abbildung: Prestige Towers

148. Abbildung: Bebauungsplan der Marina Küste (links die Prestige Towers)

Die Internationale Schiffstation (4) lohnt sich nicht hier zu bleiben, obwohl eine Promenade von der Uferstrasse wird, weil ein großer, internationaler Hafen die Verbesserungen der Infrastruktur erfordert. Doch Volksinsel kann für diese Aufgabe geeignet sein, weil die Insel spezielle Fähigkeiten hat. Es gibt eine ausgebaute Uferstrasse auf der westlichen Seite, die sich für die Aufnahme von Schiffen geeignet ist. Hotels (40) und andere Entwicklungen können auf dem Gebiet der Insel gebaut werden, die die Insel attraktiver gestalten. Die Bucht neben der Halbinsel kann geeignet dafür sein, die Gäste auf die dort parkierte Schiffen mit lokalem Interesse (41) aufzusteigen, und in das Stadtzentrum zu fahren. Durch die Verbindung mit einer Fußgängerbrücke zwischen der Óbuda-Insel und Népsziget kann der früher erwähnte Donau-Grünkorridor (11) fortwährend werden der Möglichkeiten für größere Ausflüge direkt von der Innerstadt sichern. Die Brücke ist würdig, auf der Südspitze der Insel in der Linie der bestehenden kleinen Brücke aufzubauen. Durch die Verbindung der Inseln und Grünflächen wird die Funktion der Gebiete einander verstärken.

IX Vizafogó

149. Abbildung: Vizafogó Küste von Árpád Brücke

150. Abbildung: Bebauung und Umgebung Vizafogó

Der Vizafogó befindet sich im 13. Bezirk, neben bei Margareteninsel, südlich von der Árpád Brücke. Seine Lage ist eigenartig, da wie bei der anderen Seite der Margareteninsel, verlässt der Autoverkehr das Ufer und biegt nach Váci Straße ab. Am mehr als ein Kilometer langen Bereich befindet sich heute noch grüne Landschaft, aber es ist für Fußgänger kaum zugänglich (genau wie im Újlak). An der nördlichen Seite liegt ein Sportplatz mit Fußballfeld und Schwimmbecken, mehr südlich befindet sich ein wenig besuchtes, vernachlässigtes Grüngebiet (11).

In diesem Bezirk lebt wohl die aktivste Zivilgesellschallschaftschicht, die in dieser meditativen Umgebung oft mit der Donau verbundene Programme organisiert. Ein Beispiel wäre die von der VaLyo Gruppe organisiertes Strand-Programm, sie sagen das Wasser wäre absolut ideal fürs Baden. Hier wurde auch schon Steinwerfen-Wettbewerb organisiert, als auch eine Wanderung mit dem Thema Donau. Es lohnt sich das Gebiet mit der Margareteninsel durch eine Fußgängerbrücke (16) zu verbinden. Wie auf der Buda Seite am Újlaki Ufer, die zwei Gebiete haben ähnliche Probleme, aber ihre Atmosphäre ist unterschiedlich.

151. Abbildung: Plan einer Fussgängerbrücke, 2005

Es würde sich lohnen hier ein Kulturufer (42) zu gestalten, mit einigen Restaurants oder Bistros und Platz für eine Freilichtbühne. Es wäre ein Ort für Performances und Ausstellungen, für kreative Ideensammlung. Die mit dem Gebiet verbundene Entwicklungen sind die Gebäuden Riverloft und Riverside, die zweite wurde von einem alten Industriegebäude umgebaut. Diese Entwicklungen passen sich die Struktur der Umgebung an, spielen aber keine Rolle im Bezug zur Nutzung des Ufers.

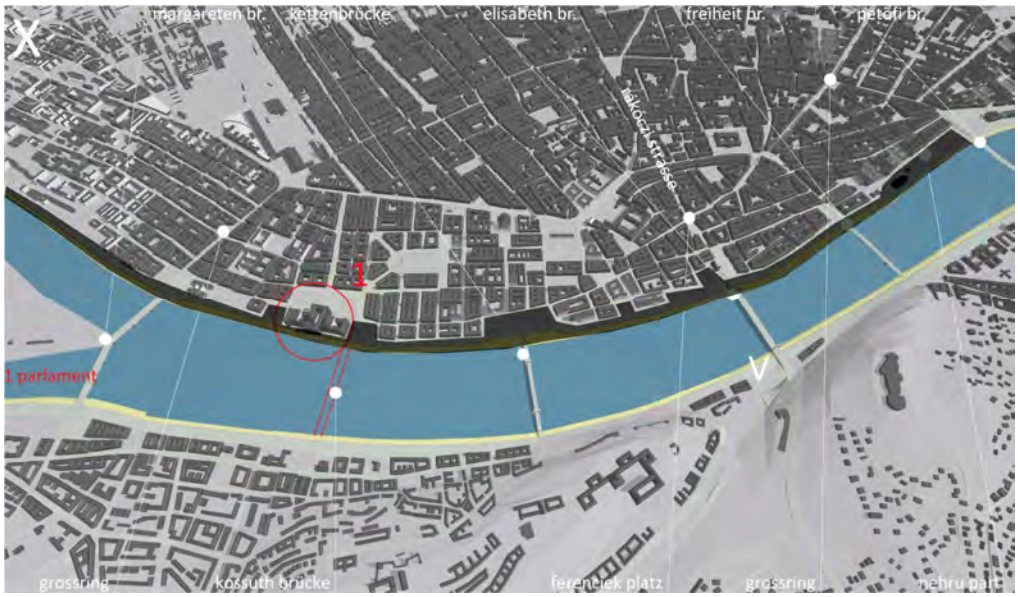
152. Abbildung: Riverloft

153. Abbildung: Riverside

Außer die erwähnten Gebäuden, kennzeichnen Wohnsiedlungen das Gebiet und sind so ziemlich hoch für die Einwohner. Für sie könnten die Verbindung zur Margareteninsel und das ordentliche Ufer auch attraktiv sein, im Weiteren würde sich ihre Umgebung auch aufwerten. Idealer Weise könnte die Fußgänger- und Fahrrad-Brücke als Ergänzung zur Dráva Straße errichtet werden. So würden zwei unterschiedliche Gebiete entstehen, eins mehr intimer am nördlichen Uferstück und ein Anderes mehr intensiver genutzt.

X Pester Ufer

154. Abbildung: Pester Ufer von Margareten Brücke



155. Abbildung: Pester Ufer und seine Umgebung

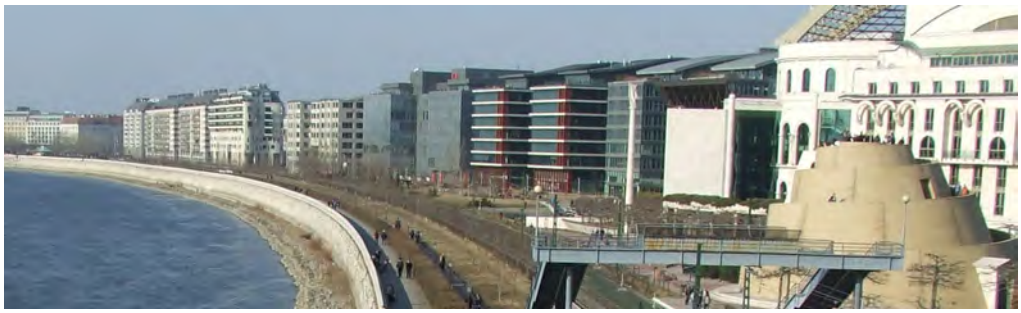
Nach der Entwicklung des Hungária Ringes (9) und des „Nagykörút"-s in Buda (7) kann man an der Pester Seite mit der Umleitung des Autoverkehrs rechnen, genau wie auf der Budaer Seite. Momentan gibt es zwei Spuren am unteren Ufer. Der Verkehr am oberen Ufer ist öfters nur aus lokalem Sichtpunkt wichtig, man könnte sagen, es funktioniert als eine kleinere Einbahnstraße. Nach der Umleitung des Autoverkehrs ergibt sich die Möglichkeit dieses Gebiet den Fußgängern und Fahrradfahrer zu übergeben. Dadurch wäre die grüne Flur am Donau Ufer (11) auf der Pester Seite ununterbrochen: von der Donau Ufer im Újpest hinaus bis zum Ufer bei Soroksári Straße. Das untere Ufer ist ziemlich breit auf dieser Seite. Es ist heute fast unmöglich in der Nähe des Parlaments am Donau-Ufer entlang zu spazieren, falls das sich ändert, könnte man die alte Kossuth Brücke wieder ins Leben rufen (43). Es wäre logisch genau in diesem Punkt eine Brücke zu bauen, da überall anderswo in Budapest die Brücken gleich weit entfernt liegen, außer dieser Stelle. So würde eine direkte Verbindung zwischen Parlament und das vorgeschlagene EU Haus auf der Budaer Seite entstehen. In dem schon vorher zitierten Artikel über den Podmaniczky Plan können wir über den Soho-Viertel (44) lesen, der am Nehru Ufer gestaltet werden sollte. Diese wäre eine Elit-Vergnügungsviertel gegenüber den stehenden Schiffen in Buda. Das gegenüberliegende Ufer bereitet Vergnügung vor allem für

Studenten, während dessen die Errichtung dieser Viertel für alle Einwohner attraktiv wäre. Das Umbau des Belgrád Ufers wurde schon von der „Ich liebe Budapest" Bewegung unterstützt, wodurch eine direkte Verbindung zur Donau entstünde. Sie hätten den Auto- und Straßenbahnverkehr in einen Tunnel mit dem unteren Ufer auf einer Ebene verlegt. Die Verknüpfung dieses Planes mit den Welterbe Orten wäre problematisch gewesen. Die Errichtung der Donau-Promenade schließt es nicht aus, die aus lokalen Sichtpunkt wichtigen, einspurigen Straßen beizubehalten, ihre Ausschaltung muss jedoch einzeln untersucht werden.

156. Abbildung: Donau Promenade (Plan von Bewegung Ich liebe Budapest)

An Stellen, wo es unmöglich wäre die wichtigen Straßen zu überbrücken, da könnte die Promenade und die Straßen mit gedämmtem Verkehr parallel existieren. Es ist wissenswert, dass die Stadt sich das Ausbau von Plätzen an Brücken und Pester Promenade überlegt. Die innere Promenade, weiter weg von der Donau, die die ganze Stadt durchquert ist vor kurzem fertiggeworden und es ist auch ein erfreulicher Plan, dass die Plätze an Brücken beruhigt werden. Eine aktuelle Initiative argumentiert für die Beruhigung des Rákóczi Weges durch die Umkehrung des Verkehrs von der Elisabeth Brücke nach Pest in die Richtung des Ufers, aber meiner Meinung nach ist diese Initiative bestreitbar. Die Elisabeth Brücke hat einen hohen Autoverkehr und der Rákóczi Weg ist in dieser Hinsicht der ost-west gerichtete Schlagader der Innenstadt. Es ist verständlich, dass viele den nördlichen und südlichen Teil der Innenstadt einigen und die alte Stimmung der Straße wieder herstellen wollen. Jedoch, die Umleitung des Verkehrs auf das Ufer stellt den Sinn der Brücke in Frage und verunmöglicht die Errichtung des ununterbrochenen, grünen Flures am Donau Ufer. Meiner Meinung nach sollte man die wichtigsten Hauptstraßen der Stadt lassen und für deren Fußgänger eine Lösung finden. Ein Teil dieses Projekts ist die Eliminierung der Unterführung am Ferenciek Platz, ein interessanter Konzept, der in die Richtung der Beruhigung von dem Rákóczi Weg hinweist. Wie ich es mir vorstelle, die einfachste Lösung für die Wiedervereinigung der verrissenen Stadtteile (45) wäre über das Ufer, die totale Verkehrseliminierung ist überflüssig. Man könnte aber die Umstände so richten, dass der Verkehr von sich selbst sich beruhigt. Vorbedingungen wären die Entwicklung von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Vollendung von Metrolinie 4, die Kapazitätserweiterung von Busen, die eine Sonderspur (46) haben und die

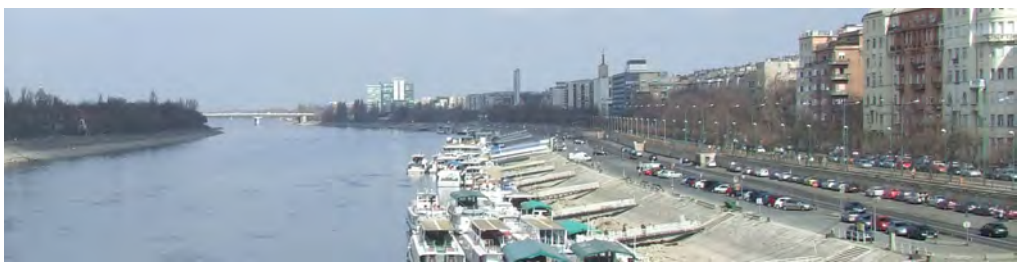
Errichtung von eine fünfte Metrolinie (47) (Idee: BKK) Das größte, bisher verwirklichte Projekt war das Bebauen vom Donau Ufer südlich der Petõfi Brücke. An diesem Gebiet, hinaus bis zur Rákóczi Brücke, entfernt sich die S-Bahn vom Ufer und eignet sich deshalb für den Bau vom Büro- und Wohnhäusern. Am südlichen Teil dieses Gebiets wurden der neue Nationaltheater und der Palast der Kunst erbaut. Der architektonische Niveau des Theaters ist wegen die genutzten eklektischen Mittel und fast unarchitektonischen Lösungen unter aller Würde. Das Design der Palast der Kunst mischt zeitgenössische Merkmale mit Ansichten aus den Siebzigern und vertretet keinen hohen architektonischen Wert. Die Gestaltung seines Konzertraums übereinstimmt fast völlig mit dem des Kulturhauses von Jean Nouvel in Luzern, obwohl dies nie kommuniziert wurde. Das Gebiet wurde eingepflanzt, das Bebauen vom restlichen Teil ist im Gange. Obwohl dieses Gebiet nie wirklich integriert wurde, man sieht oft Fußgänger am Ufer entlang.



157. Abbildung: Millenium „Stadtzentrum"

158. Abbildung: Nationaltheater und der Palast der Kunst

Nördlich von der Margareten Brücke wird das untere Ufer breiter, weil früher hier ein wichtiger Stauraum war. Diese Strecke wäre ideal für einen Markt oder für die Erstattung einer Kulinarischen Insel (48) ergänzt durch die Restaurants in den anliegenden Häusern. Durch die Entwicklung des Verkehrs an der Donau schwimmende Inseln mit Restaurants könnten den Häfen (49) besiedeln. Es wäre Wert mehrere schwimmende Strände (22) zu erstatten - wie vor einigen Jahren, damit die Einwohner eine vielfältigeres wassernahes Leben genießen könnten.



159. Abbildung: Pester Ufer nach Nord von Margareten Brücke

160. Abbildung: Csepel Ufer von der Südbahnbrücke

161. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Csepel Ufers

Ich habe für den Namen dieses Gebietes kein eindeutiges Data gefunden. Im Titel erwähnter Name ist eigentlich ein auf der Mappe gekennzeichneter Name einer Straße. Dieses Gebiet liegt südlich von der Rákóczi Brücke, auf der Pester Seite, parallel mit den Csepel Insel im Süden. Sein wichtigstes Kennzeichen ist seine perfekte Lage wegen der Nähe zur Brücke, Flughafen und Csepel Insel. Am besten könnte man dieses Gebiet als Businessquartier (37) nutzen.

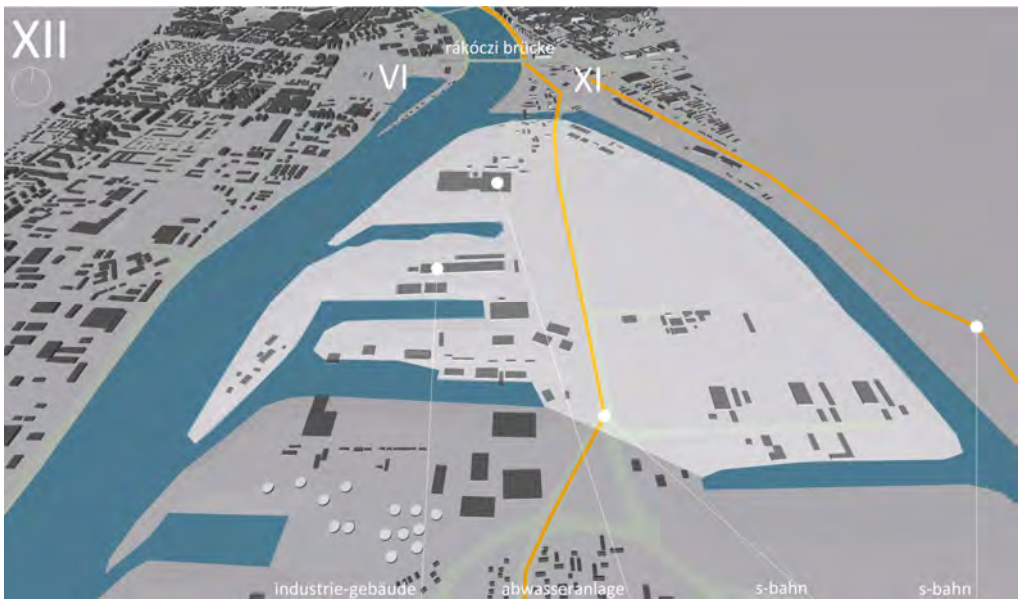
Hier würden Hochhäuser (50) das Stadtbild nicht zerstören, aber sogar gut ergänzen. Verknüpft mit dem vorgeschlagenen Internationalen Handelszentrum an der Csepel Insel, die Handelsfirmen könnten ihre Büros in diesem Viertel besetzen. Ferner könnte man hier das Hauptgebäude der Donau Region Strategie (51) aufbauen und dadurch die zentrale Koordinationsrolle von Budapest nutzen. Entlang der Klein-Donau, am südlichen Teil, könnte man ein Wohnviertel (52) erstatten, ähnlich zum Marina Ufer, aber auf ein höheres Niveau mit durchdachtem Konzept. Es ist wichtig, dass bei einer Entwicklung auch die notwendigen Serviceabteilungen gebaut werden.

162. Abildung: Duna Passage (Plan)

Erich van Egeraat hat under dem Namen Duna-City und mit dem Motto „Stadt in der Stadt“ Pläne verfertigt: splitterartige Hochhäuser, Grüngebiete und Wohnparks. Solche Nutzung ist wegen den Merkmalen des Gebietes zu unterstützen.

163. Abbildung: Duna City, Erich van Egeraat (Plan)

164. Abbildung: Csepel Nord, Luftaufnahme. Quelle: cultiris.com



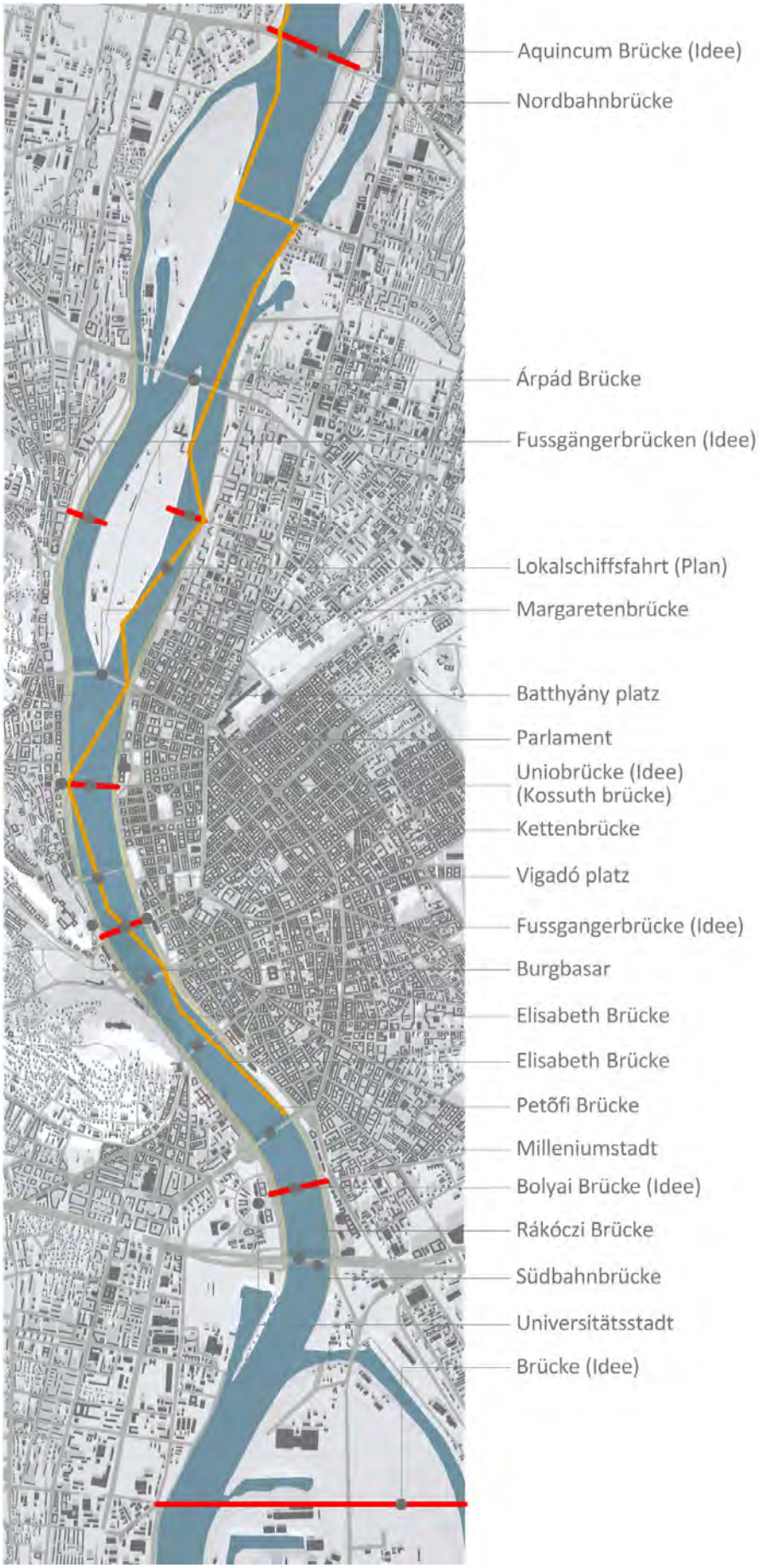
165. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Csepel Nord

Die Fläche kann auf drei, gut getrennte Teile, auf die westliche und auf die Ostseite und auf die zwischen den beiden zu findenden Mittelachse aufgeteilt werden. Dieser Ort ist die Fläche mit größtem Entwicklungspotenzial im Innenraum von Budapest, wegen der Nähe von der Rákóczi Brücke und dem Flughafen Liszt Ferenc, der zweiseitigen Donau-Verbindung, der frequentierten Position und der rieisigen ungebrauchten Fläche. Die Stadtentwickler beschäftigen sich seit langem mit dem Schicksal der Fläche, im Jahre 2001 wurde sogar eine Bewerbung ausgeschrieben: „Die Fläche dient seit Langem als möglicher „Défense" Viertel im Beruf - es gab Bewerbungspläne für die Erarbeitung der Einbaukonzepten, aber ist alles unverändert, so ist die riesige Reservenfläche bei der Donau in der Nähe von der Innenstadt weiterhin physisch unberührt" [45] Die unbebaute Fläche beträgt 200 Hektaren. „In den kurzfristigen Plänen der Budapester Selbstverwaltung kommt der Aufbau der zentralen Abwasserbereinigungsanlage an der westlicher Seite der Inselgipfel vor und möchte in diesem Raum einen neuen Stadtpark mit mindestens 30 Hektaren Größe zuteilen. Die neuen Funktionalitäten beweisen auch, dass die Integration der Inselgipfel zu den stadtliche bebauten Räumen der Hauptstadt ist aktuelle Aufgabe. Der Bereich ist für den Empfang der unterschiedlichsten

Entwicklungsabsichte geeignet: für die komplexe Verwirklichung solcher zur Interessen der ganzen Stadt dienenden Entwicklungen, die bereichen Budapest mit neuen, im Moment fehlenden Funktionalitäten, mit speziellen Rollenfächer, mit Bauform vom neuen Typ, unterstützend die dynamische Entwicklung der Wirtschaft und der Stadt." [46] Seitdemwurde die Abwasserbereinigungsanlage verwirklicht. Der Plan, der an der Bewerbung gewonnen hat, hat ein Konzept vorgeschlagen, wo kein besserer bezüglich der Fläche vorzustellen ist. Der mit der Führung von Balázs Gerõ und Márton Szabó verwirklichte Plan (14) hat die unbebaute Fläche in zwei Teile aufgeteilt, dazwischen hat die Realisierung eines neuen Kanales vorgeschlagen. Auf der mittleren Achse der Insel wurde der die Bebauung angelegt und auf der Fläche, die vom Kanal abgetrennt wurde, wurde ein riesiger Stadtpark (11) gestaltet. Dieser kann sogar die Wohnungsflächen, die auf die andere Seite der Kleinen Donau vorgeschlagen wurden, bedienen, mit den Fußgängerbrücken (16).

166. Abbildung: Siegerplan der Bebauungsbewrbung 2001 (Gerõ-Szabó)

Der Gedanke der Brücke, die über Csepel Nord Albertfalva von der Budaer Seite und Soroksár von der Pester Seite zusammenbinden würde, ist mehr als 100 Jahre alt. Die vorgeschlagene Brücke (53) kann den Stadtpark für die zwei Flächen mit einem Stil von einer Gartenstadt zugänglich machen. Bezüglich der Fläche lohnt es sich festzulegen, dass sie im Mittelpunkt des ablandigen und aquatischen Verkehrs liegt, westlich mit mehreren für die Landung geeigneten, querlaufenden Kanale und Industrieflächen. Die westliche Seite kann dafür geeignet sein, hier - in der Mitte des Flusses, weit weg, aber trotzdem in der Näher der Stadt - eine Verteilerbasis vom Wasserverkehr auf der Donau (5) aufzubauen. Im Zusammenhang mit dieser Handel- und logistische Basis können die Geschäftsviertel der unter den Namen Lágymányos Bucht und die Csepel Ufer diskutierten Flächen mitberücksichtigt werden. Den Einbau auf der Insel ist besser nach dem Beispiel aus Amsterdam so zu gestalten, dass der für den Empfang unterschiedlicher Gesellschaftsschichten unabhängig von der sozialen Situation geeignet ist. Aus dem Immobilienbestand von Budapest fehlt der ausreichende Miet- und Sozialwohnungsbestand (18). Auf dieser Fläche muss wegen der riesigen bebaubaren Möglichkeit dafür Platz sichergestellt werden. Das Industriegebiet muss auch in Betracht gezogen werden und falls notwendig, muss mit neuen Logistikgebäuden für die Rolle der zentralen Handelsbasis der Donau geeignet gemacht werden.



167. Abbildung: die Budapester Donau-Strecke mit der Brücken und Brückenvorschläge

Selbst die Wasserfläche kann dafür geeignet sein, dass dort eventuelle Entwicklungen verwirklicht werden können. Wir haben Beispiele gesehen, die das sind Frage stellen, wenn wir an die schwimmenden Möbeln oder an die Schöpfungen aus dem Kapitel „Gebäuden und sonstige Ideen im Zusammenhang mit dem Wasser", die eng mit dem Wasser zusammenhängen, nur damit zu verstehen sind. Außerdem werden die möglichen neuen Brücken in Betracht ziehen. Es lohnt sich auf jeden Fall, die Wasserfläche in sich separat zu behandeln, da ich schon erwähnt habe, dass die Donau nicht der Teil von Budapest ist, „Der Fluss ist zum gleichen Zeitpunkt überall, bei der Herkunft und bei der Mündung". Die Verbindung zwischen den Ländern, über deren Fläche durchfließt, hat keine Zeit, für sie zählt nur die Gegenwart. Diese Fläche muss also bezüglich ihrer internationalen Bedeutung auch analysiert werden. Ich fange mit den vorher schon aufgetauchten Entwicklungen an, dann analysiere ich die Verbindung der Wasserfläche mit den einzelnen Gebieten, zum Schluss betrachte ich diejenigen möglichen Entwicklungen, die wegen der Internationalität aufkommen.

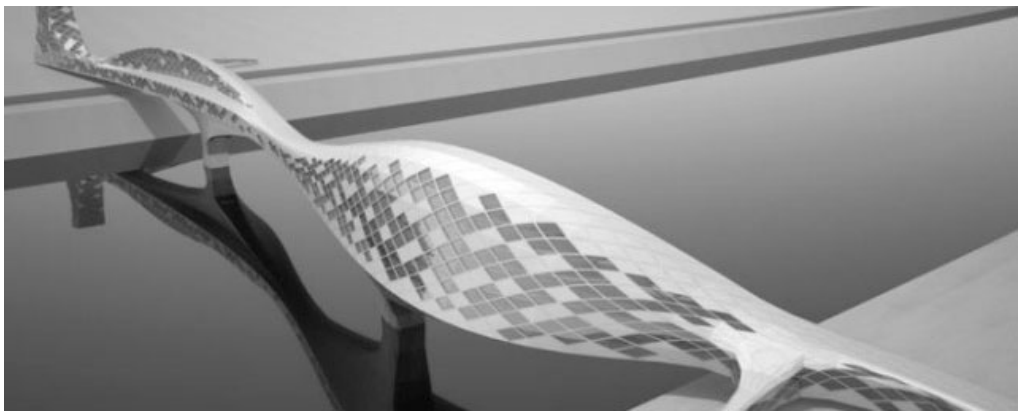
Wenn ich mit den Brücken anfange, darf nur so eine Änderung erlaubt werden, die den Durchblick ergänzt, aber die Gesamtwirkung nicht verletzt und die von der UNESCO akzeptiert wird, da der Durchblick auf der Donau-Ufer in Budapest Bestandteil der Weltkulturerbe ist. Die Kossuth Brücke hat zwischen 1946 und 1960 eine Verbindung zwischen den beiden Donau-Ufern hergestellt, bis die im Krieg zerstörten und explodierten Brücken restauriert wurden.

168. Abbildung: Alte Kossuth Brücke

Nach der Tausenderwende, vor dem Eintritt in die Europäischen Union wurde von einer Zivilorganisation der Bau von einer neuen Brücke vorgeschlagen mit dem Namen Unionbrücke: „Im Anlass des EU-Beitritts und des staatlichen Millenniums lassen wir was wertvolles für unsere Nachfolger und Sonstigen übrig (...) Die dominante Eigenschaften um die Tausenderwende in Ungarn, die zu verewigen sind und der Zukunft dienen sind: der Gedanke der Europäischen Union, die sog. Sozialer Wirtschaft, der Tourismus, die in der Vergangenheit und in der Gegenwart zu findende innovative Kraft und die Wissensgesellschaft. Diese müssen vom neuen für das Millennium gebauten Objekt symbolisiert und gedient werden. Die Union-Brücke ist keine Verkehrsbrücken, sondern Fußgängerbrücke, die Geschäfte

über der Donau bietet, touristische Sehenswürdigkeit, die (...) Besucher aus der ganzen Welt anzieht.“ [47] Die Verbindung zwischen dem Parlament und dem Batthyány Platz wird heute über die U-Bahn unter der Donau sichergestellt, trotzdem stehen viele Touristen ratlos auf dem Platz: wie könnte man rüber zum Parlament, auf die andere Ufer? Die Kossuth-Brücke hat an einer Internetumfrage 2010 den ersten Platz gewonnen, als mögliche Fußgängerbrücke, hat 45% aller Stimmen bekommen. [48] Mit dem Aufbau der Kossuth Brücke, würde eine symbolische Verbindung zwischen dem Parlament und dem Europahaus (36) nördlich von Batthyány Platz hergestellt, ohne den Blick auf die Donau zu verletzen, denn hier fehlt eine Brücke. Ohne den Bau dieser Brücke und mit der empfohlenen Fußgängerbrücke zwischen dem Burgbasar und dem Vigadó Platz würde das Gleichgewicht des Blicks auf der Donau kippen, denn mit der Zugrundlegung der durchschnittlichen Entfernung würden die drei Brücken nur einer Lücke enger folgen (Kettenbrücke, Burgbasar-Vigadó-Brücke, Elisabethbrücke). Wenn aber die Kossuth Brücke aufgebaut würde, dann würden die Fußgängerbrücke zwischen Burgbasar und Vigadó (32) in geographischem Sinn mit der Verlängerung der alten Stadtachse die Rolle der zentralen Brücke übernehmen[49], was die Eindichtung des Rhythmus auf diesem gewissen Punkt annehmbar machen würde. Man braucht eine Brücke, die den üblichen Blick nicht verletzt und auch keinen Überbau hat. Die von der Bewegung „Ich liebe Budapest” geplante Brücke entspricht dieser Anforderung wegen der übertriebenen Maßformung nicht.

Die von József Finta geplante Bolyai Brücke zwischen der Universitätsstadt und Millenniumstadt auf der Strecke zwischen Petõfi und Rákóczi Brücke ist auch keine gute Idee. Es gibt hier auch keine „ein brückige” Entfernung. Das Panorama auf die Donau wäre sinnlos überfüllt und die Verbindung der zwei selbständigen Viertel, die die Tätigkeit voneinander nicht ergänzen, ist nicht begründet. Um diesem Problem auszuweichen wurde von dem Planer ein Einkaufszentrum auf die Brücke geplant. Das könnte die mögliche Zielgruppe wirklich ansprechen, aber wir haben uns für die Bewahrung des Panoramas von Budapest in einem internationalen Abkommen verpflichtet, wovon Budapest auch wegen einer Privatinvestition nicht absehen kann.



169. Abbildung: Plan von Bolyai Brücke (József Finta)

Auch die Privatinvestoren haben angefangen durch die Presse verschiedene Ideen aufzubringen: in einer solchen unmöglichen Situation ist die Idee einer „Luftkabine“ auf der Stelle der früher geplanten Fußgängerbrücke entstanden. Laut dieser Idee soll ähnlich den auf den

Schipisten eine Kabine auf Kabeln gehängt über die Donau verkehren. Die Idee ist mindestens so unanspruchsvoll als wenn man in einem Denkmalschutzgebiet nicht unterirdisch die elektronische Leitung führen würde, sondern aus finanziellen Gründen Strommaste anlegen würde, und ein Mast gerade vor dem denkmalgeschützten Gebäude stehen würde.

170. Abbildung: Plan von „Luftkabine“ zwischen Burgbasar und Vigadó Platz

Zurück zu den Brücken: weitere mögliche Standorte sind: Fußgängerbrücke (16) auf den beiden Seiten der Margaretenbrücke, Autobrücke (53) über die Csepelinsel, und Autobrücke (54) direkt neben der nördlichen Eisenbahnbrücke. Die erste Brücke ist zu unterschützen in Betracht dessen, das an den Ufern in Vordergrund der Insel gute Strecken sind, die als öffentliche Parks gebraucht werden können. Diese Fußgängerbrücken würden sowohl den Stadtteil Óbuda-Újlak, als auch den Stadtteil des 13. Bezirks aufwerten. Die Csepelbrücke ist auch begründet, wenn die dort geplanten Investitionen verwirklicht werden. Die Brücke könnte aus der Region eine direktere Verbindung zum Flughafen herstellen und zu dem heute nur durch eine größere Umleitung erreichbaren Süd-Budaer und Süd-Pester Stadtteil einen Kontakt schaffen. Die Aquincumbrücke kann auch begründet werden, wenn der Gasbetrieb eingebaut wird. So könnte zwischen Óbuda und der Volksinsel und damit zu Angyalföld (Pest) eine direkte Verbindung hergestellt werden. Eine ähnliche Lösung würde auch die neben der südlichen Eisenbahnbrücke aufgebaute Rákóczi Brücke bedeuten, was ernste (aber nicht ganz gut funktionierende) Stadtentwicklungen in der Region initiiert.

Im Allgemeinen kann gesagt werden, dass der Fluss die zwei Stadtteile voneinander trennt und dieses Problem nur durch Brücken uns Wasserverkehr gelöst werden kann. Bei der Anlegung der Brücken müssen zwei Dinge betrachtet werden: ihr Maß und ihre Ordnung soll sich an den heute bestehenden Rhythmus anpassen und sie sollen solche Stadteile verbinden, die einander fördern. Von den vorher genannten Vorschlägen gibt es einige die diese Kriterien erfüllen, und es gibt welche, die nicht.

Damit die Donau die Stadtteile nicht trennt sondern verbindet soll auch die Wasseroberfläche in den Verkehr einbezogen werden (12). Auch zur Zeit wurden in dieser Richtung Schritte unternommen, die Budapester Verkehrsgesellschaft (BKK) hat neulich angekündigt, weitere Anlegestellen (Landungsplätze) zu bauen und ihren Fahrplan zu erweitern. Die Position dieser Anlegestellen ist eine wichtige Frage, denn es ist sehr wichtig, durch die Promenade am Donauufer immer mehr Verkehrsmittel auch zu Fuß zu

erreichen. Die Anlegestellen können auch geeignet sein, die Funktion von touristischen Informationspunkten und kleineren Lokalen wahrzunehmen. (49) In der Bewerbung der Bewegung „Ich liebe Budapest“ tauchte 2005 die Idee zum ersten Mal vor der Öffentlichkeit auf, der Gewinner hat die Idee unter dem Namen Donaumetro ausgearbeitet. Die Entwicklung des Wasserverkehrs ist eine wichtige Aufgabe. Je besser organisiert und mit größerer Kapazität funktioniert er, desto mehr kann der Autoverkehr in der Stadt gesenkt und die Luftqualität verbessert werden. Die Donau steht als Verkehrsweg gratis zur Verfügung sie muss nicht erneuert werden. Wegen des sinkenden Autoverkehrs müssen auch die Straßen seltener erneuert werden, so wäre die Anschaffung einer notwendigen Schiffflotte kurzfristig eine rentable Investition für die Stadt. Jetzt startet der Verkehr mit den bestehenden alten Schiffen, 13 Anlegestellen werden geplant. Davon befinden sich fünf auf der Pester Seite, fünf auf der Budaer Seite, und drei an den Inseln. Es lohnt sich die Zahl der Anlegestellen zu je früher verdoppeln, denn die Donau fließt durch die ganze Stadt nicht nur in der jetzt geplanten Strecke.

Hiermit möchte ich wiederholen: der Wasserverkehr könnte den Auto- und Massenverkehr des Stadtteiles an Donauufern ablösen, womit sehr viel Geld erspart werden könnte. Die bisher behandelten Standorten betrachtet, entfaltet sich eine Leitlinie: die Rolle der Fußgängerbrücken (16). Von der Szentendreiinsel bis zur Csepelinsel könnte die Stadt entlang an den Uferstrassen wie ein grüner Korridor ein Grünstreifen entstehen, die mit der Hilfe der Brücken belaufbar wird. Am Treffpunkt der Flüsse und der Boden wachsen immer Bäume, dieses natürliche Bild könnte Budapest zurückbekommen. Der Grünstreifen könnte allen erreichbar sein, als ein öffentlicher Park funktionieren, was das Lebensniveau und damit zugleich die Wettbewerbsfähigkeit der Stadt erhöhen wird.

Die Donau ist ein multikultureller Fluss von internationaler Bedeutung. Budapest hat wegen seiner frequentierten und zentralen Magen die besten Gegebenheiten, zu einem Zentrum dieses internationalen Flusses zu werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll man mit Hilfe der Donau die Möglichkeit für das Treffen der Kulturen in Budapest schaffen. Die Donau ist ein möglicher Planungsstandort, denn sie bindet die Verbindung zwischen den Ländern. Es soll ein Raum als Treffpunkt entwickelt werden, wo Ausstellungen zur Vorstellung einzelner Länder stattfinden können. Der mögliche Standort des Donaukulturhauses (2) ist die Bucht vor der Margaretenbrücke. Hier könnte unter Einbeziehung der UNESCO im Einklang mit dem Donaupanorama im Rahmen eines internationalen Architekturtenders die Lösung gefunden werden, die nicht nur zum Symbol von Budapest, sondern auch zum Symbol der Donau werden könnte.

171. Abbildung: Die südliche Seite der Margareten Brücke. Leerer Raum.

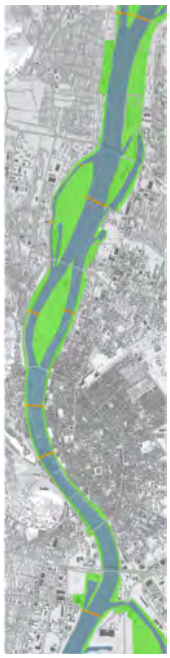
Alles in einem sind die Konturen einer einwohnerfreundlichen Stadt mit größerem Entwicklungspotenzial gut zu sehen. So ein Budapest ist auch unter den heutigen wirtschaftlichen Umständen zu verwirklichen. Die Vorschläge helfen die Entwicklung der Stadt. Die gesammelten Pläne sind weder überraschend noch irreal. Sie sind keine Phantasmagorien, sondern Pläne, die verwirklicht werden können. Sie zeigen die Möglichkeiten der heutigen Stadt. Die Entwicklungen schreiten nicht über die Stadtgrenze. Sie konzentrieren sich nicht auf die weite Zukunft, sie zeigen nur die erste Stufen eines Weges, am wessen Ende Budapest zentrale regionale Rolle bekommen kann.

Die Methode enthält keine welterschüttelnde Neuigkeiten. Es ist eine Synthese der besser Entwickelten Westen und des - in seiner Armut kreativ gewordenen Osten. Der gesunde Optimismus von Jaime Lerner- brasilianischer Bürgermeister von Curitiba hat viel geholfen. Aus einer ähnlichen Mentalität sind die Budapester Trümmelkneipen herausgewachsen. Bei Formulierung meiner Vorschläge wollte ich immer die realen Umstände darstellen. Verhältnis der Stadtteilen zu einander habe ich auch vor Augen gehalten. Man sollte alles komplex betrachten. (siehe Einleitung: „Jedes Niveau ist aus der Sicht von einer höhere Niveau zu verstehen.“)

Der Ausbau der Beziehung von den einander isolierten Stadtteilen könnte deren Entwicklung helfen. Die gesammelten Pläne enthalten vielen Möglichkeiten in dieser Richtung. Ich glaube daran, dass Budapest durch diesen Ideen viel gewinnen könnte, wenn Wille und bereite Stadtführung sich einigen könnten. Die Methode, die gleichzeitig auf einzelne Stadteile und auf deren Verhältnis konzentriert, ist vielleicht in Budapest neu. Sie hilft bis heute noch unbekannte Ideen zu formulieren. Zusammenbindung der entlang der Donau liegende Gebiete zu einem grünen Korridor wäre als Konzept dem Brüsseler Ring ähnlich. In Budapest ist aber die Struktur der Vorstädte in vergleich zu den europäischen Stadten locker. Die Form Ring ist hier unpraktisch. Man könnte sogar die Struktur der Wohnpalaste lockern (56). Einige Flügel könnten abgerissen werden, so könnten sich Innere Höfeentlang einer ganzen Straße bilden. (siehe: Praxis der Stadtteilrehabilitation in der Franzstadt.)

Die Idee eines grünen Korridors entlang der Donau bedeutet aber nicht nur Bäume und Rasen, sondern auch die Bauten mit der nötigen Funktion. Der grüne Korridor verbindet die verschiedenen Flächen entlang der Donauufer. Insel, Halbinsel, Uferstrecken würden durch Fußgängerbrücken verbunden. Eine wichtige Rolle spielt Sport. Der Schrift Holnap-Holnapután formuliert so: “Sporttourismus: Budapest hat schon für jeder Sportart internationale Wettbewerbe organisiert. Wegen seiner Vergangenheit im Sportbereich ist es wichtig den Sporttourismus zu fördern.“[50] Nicht nur die Möglichkeit sich zu einer Sportstadt zu entwickeln ergibt sich, sondern in der Zukunft könnte Budapest auch kulturelles Zentrum der Donaustädte sein. Die Verwirklichung

des grünen Korridors könnte der Stadt einen Schwung geben. Der Ausstellungsraum Duna-Kultur (2) in der Nähe der Margit híd, könnte die kulturelle Rolle verstärken. Am Ende meiner Diplomarbeit werde ich die Gedanken, Ideen die zu der Gegebenheit einem Ort passen auf einem Übersichtsbild noch einmal aufzählen. Ich erhoffe, dass meine Arbeit zu einem Überblick wirklich beitragen kann, und die Diskussion in der Gesellschaft positiv beeinflusst.



172. Abbildung: Grünflur in Budapest entlang der Donau

Sammlung den Entwicklungsideen und nachfolgende Prinzips anhand der Diplomarbeit:

(1) Ruhige Punkte. Idee, bauliche Entwicklung, eigene. (2) Raum und Erscheinungsmöglichkeit für die vielen Donau-Kulturen. Idee, bauliche Entw., eigene. (3) Umweltschutz. Prinzip den Entwicklungen. (4) Internazionaler Hafen am Stadtrand. Idee von der Schifffahrtgesellschaft, bauliche Entw. (5) Logistische Zentrale. Idee, bauliche Entw., eigene. (6). Denkmalschutz. Prinzip den Entwicklungen. (7) Umstrukturierung des Bruches zw. Alkotás- und Budaörsi Straße • Ring in Buda. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (8) Umstrukturierung des Straßennetz. • kein Autoverkehr in kleineren Straßen. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (9) Entwicklung des Hungária Ringes. Idee von taj-kert-blog.hu, verkehrliche Entw. (10) Uferstraßen für Fußgänger und Fahrradfahrer. Idee, stadtbauliche Entw. eigene. (11) Grünanlagen (öffentlicher Park) entlang der Wasserfläche. Idee von einer Regelung 1997, stadtbauliche Entw. (12) Donau-Schnellschifflinie in Budapest. Idee von Iglói-Nagy, P., verkerhliche Entw. (13) Fußgängerverkehr an der Donau, Idee von der Bewerbung Budapest Herz, stadtbauliche Entw. (siehe 10.) (14) Neue Stadtzentrum auf dem nördlichsten Teil der Csepel-Insel. Idee von einer Bewerbung 2001., stadtbauliche Entw. (15) Ableitung des Autoverkehrs von dem Wasser. Idee aus Lyon, stadtbauliche Entw. (16) Fußgängerbrücken. Idee von Lyon, stadtbauliche Entw. (17) Bestehende Gebäude erhalten, Idee von Amsterdam, bauliche Entw. (18) Beteiligung von international anerkannten Architekten. Prinzip von Amsterdam. (19) Nachhaltigkeit. Prinzip von Hamburg. (20) Es lohnt sich auszugehen, dass es gibt, und was gibt selbst. Prinzip und Lehre von budapester Trümmelkneipen. (21) Informationspunkt. Idee von Kádár, B., bauliche Entwicklung. (22) Schwimmender Strand. Idee von Wien und Bp., bauliche Entw. (23) Leitungslinie des Dammes auf das Römische Ufer, Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (24) Erweiterung von öffentlichen und Sportfunktionen auf das Römische Ufer. Idee von Magistrat von Óbuda, stadtbauliche Entw. (25) Gemischte Funktionen für Gasbetrieb von Óbuda. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (26) Sportplätze auf die Schiffwerkinsel. Idee von Magistrat von Óbuda, bauliche Entw. (27) Rehabilitation des Gebietes von Buszesz-Fabrik. Idee von Benkõ, M. bauliche Entw. (28) Korso am Óbuda Ufer. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (29) Fussgängerbrücke zw. Schiffwerk- und Margareteninsel. Idee, bauliche Entw., eigene. (30) Unterhaltungsviertel zw. Attila- und Kristina Straße. Von mir modifizierte Idee von 'Ich liebe Budapest' Bewegung, bauliche Entw. (31) Basarfunktion in Burgbasar. Idee, bauliche Entw., eigene. (32) Fußgängerbrücke ind der Mitte der Stadt. Idee von Ich liebe Budapest Bewegung, bauliche Entw. (33) Badeufer unten am Gellértberg. Idee von Ich liebe Budapest Bewegung, bauliche Entw. (34) Voneinander getrennte Verkehrsfömen. Idee von Jaime Lerner, verkehrliche Entw. (35) Weiter Stehschiffe für Vergnügung. Idee, bauliche Entw., eigene. (36) EU-Infopunkt gegenüber dem Parlament. Idee, bauliche Entw., eigene. (37) Promenade bei der Rákóczi Brücke auf die Budaer Seite. Idee von Podmaniczky-Plan, stadtbauliche Entw. (38) Businessquartier in Lágymányosi-Bucht. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (39) Straßenüberführungen in Újpest über die Váci Straße. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (40) Hotels auf die Volsinsel. Idee, bauliche Entw., eigene. (Siehe 4.) (41) Parkplatz für Schiffe mit lokalem Interesse neben der Volksinsel. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (42) Kulturufer bei Vizafogó. Idee von Barta, E., bauliche Entw. (43) Kossuth Brücke wieder ins Leben rufen. (für Fussgänger) Idee von Uniohíd Bewegung, bauliche Entw. (44) Soho-viertel auf das Nehru Ufer. Idee von Podmaniczky-Plan, bauliche Entw. (45) Wiedervereinigung der verrissenen Stadtteile am Donau Ufer. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (Siehe 11.) (46) Kapazitätserweiterung von Busen, Sonderspur. Idee von Jaime Lerner, verkehrliche Entw. (47) Fünfte Metrolinie in Pest in Richtung Nord-Süd. Idee von BKK, verkehrliche Entw. (48) Kulinarische Strecke auf das Pester Ufer, nach Nord von der Margareten Brücke. Idee, bauliche Entw., eigene. (49) Häfen (Landungsplätze) für Schifflinie mit lokalem Interesse, mit Restaurant und Informationspunkt. Idee, bauliche Entw., eigene. (50) Hochhäuser in Pest nach Süd von Rákóczi Brücke. Idee von Erich van Egeraat, bauliche Entw. (51) Hauptgebäude der Donau Region Strategie in Pest nach Süd von Rákóczi Brücke. Idee, bauliche Entw., eigene. (52) Wohnviertel entlang der Klein-Donau, am südlichen Teil von Csepel Ufer. Idee von Erich van Egeraat, bauliche Entw. (53) Csepel-Brücke. Idee von einer Regelung von 19.Jh., stadtbauliche Entw. (54) Autobrücke direkt neben der nördlichen Eisenbahnbrücke. Idee von Regelungsplan, stadtbauliche Entw. (55) Struktur der Wohnpalaste lockern. Idee von verwirklichende Entwicklungen der Józsefváros. Stadtbauliche Entw.

Entwicklungsszenarien für Budapest, entlang der Donau – im Bild

Die hier beigefügte Bilder zeigen die Bebauungen und Entwicklungen der früher dargestellte potenzielle Entwicklungsgebiete. Die Zusamenstellung der im Diplomarbeit dargestellte, frühere und unter der Herstellung der Arbeit aufgekommene Ideen gibt die Möglichkeit, dass wir ein umfassendes Bild von der potenzielle Richtung der Entwicklung von Budapest bekommen können. Die im Bild aufgewiesene raumliche Formen und Aufbauen sind nur etwaig, nur den Überblick des für Alle übermittlebar, das Thema umfassenden Bildes dienen. Die Darstellung ist nur schematisch.

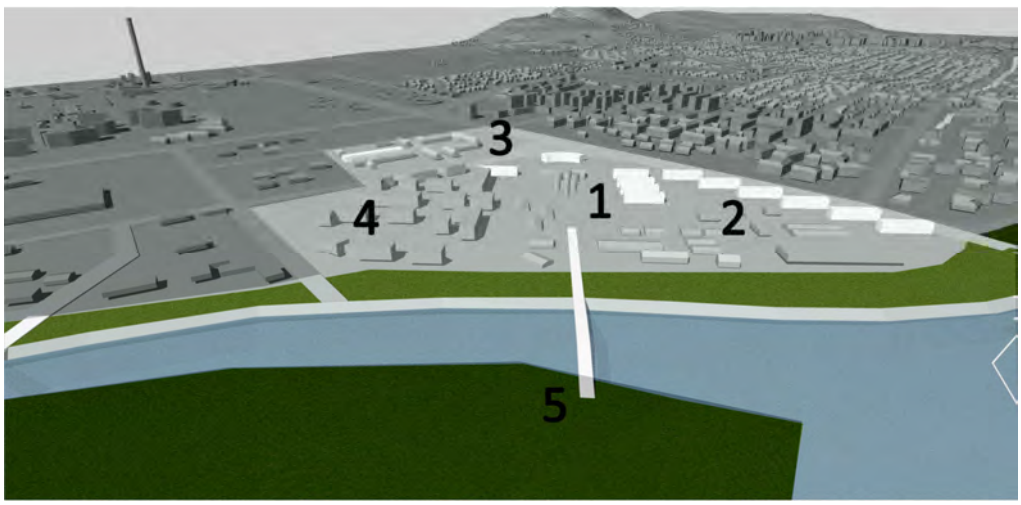
Das Thema Stadtentwicklungsmöglichkeiten in Budapest entlang der Donau anfordert mit dem Bezogen den verschidenen Fächern, zivile Organisationen und die Bewohnerschaft weitere Forschungen, weitere Ideen und detailisierte Entwicklungspläne. Aber es ist schon nicht die Aufgabe eines Mensches, sondern der mit Budapest in Beziehung stehende Gemeinschaft.

I Römische Ufer

173. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Römische Ufer

174. Abbildung: Überblick von Römische Ufer

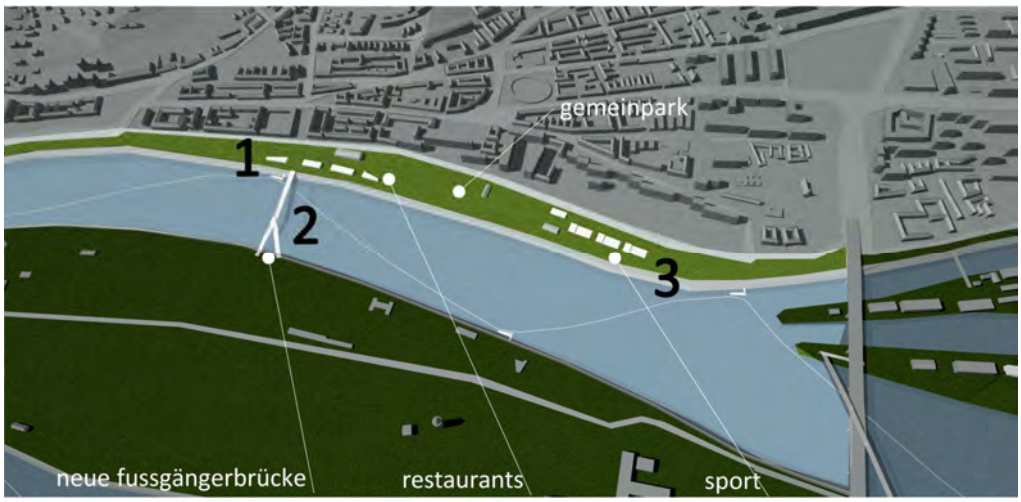
175. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Gasbetrieb von Óbuda



176. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Gasbetrieb von Óbuda

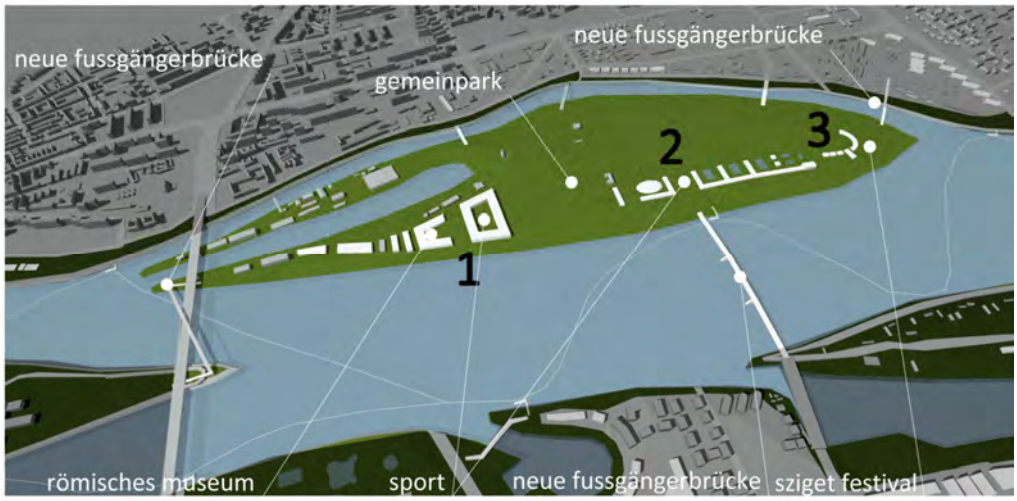
1. Hauptplatz, kulturelle Funktionen in der Teertürme
2. Neue Wohngebäude und Loft-wohnungen
3. Anstatt den Arbeitswohnungen Shculung und Handlung
4. Stehende Bürohäuser
5. Neuer Gemeinpark auf die Schiffwerkinsel

III Újlaki Uferstrasse



177. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Újlaki Uferstrasse

IV Schiffwerkinsel

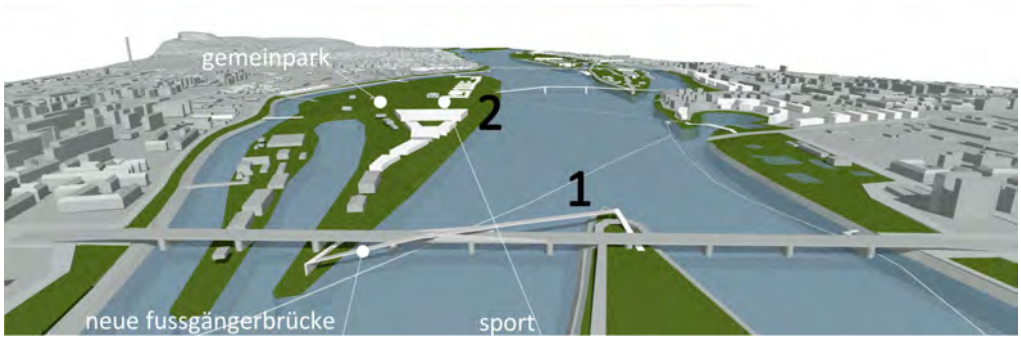


178. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Schiffwerkinsel

1. Sportfunktionen (Fussballstadion, Tennisplätze, Sporträume)

2. Sportfunktionen (Bad, Strand, Hockey)

3. Anlagen von Sziget Festival



179. Abbildung: Überblicksbild von Schiffwerksinsel

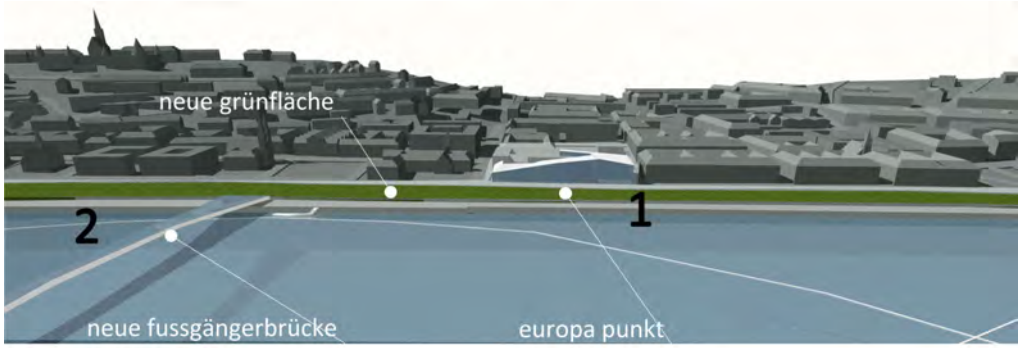
1. Neue Fussgängerbrücke zwischen Margareten Insel und Schiffwerkinsel

2. Sportanlagen af die Schiffwerkinsel

V Budaer Uferstrasse

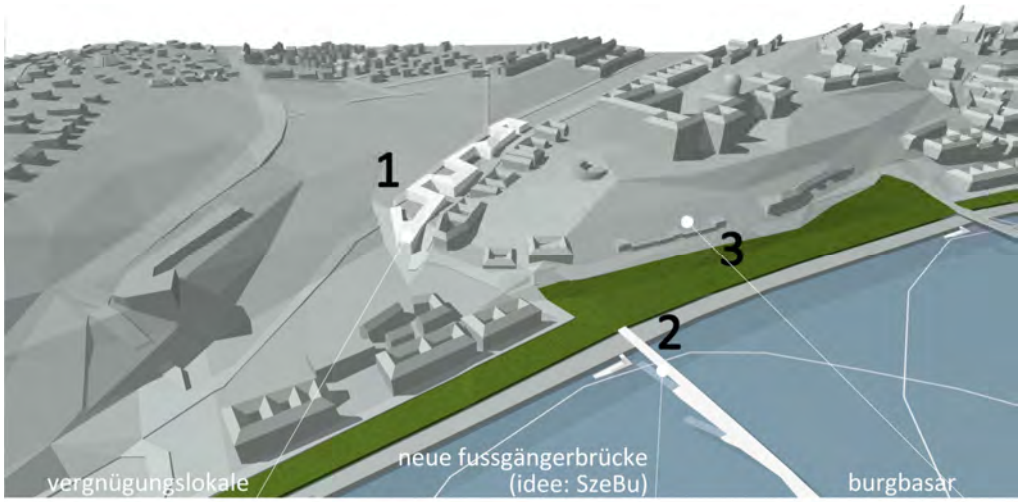
180. Abbildung: Potenzielle Entwicklungen der Budaer Uferstrasse

1. Europa Punkt (ungarische Zentrale von European Union)
2. Bad-ufer vordem Gellért-Berg (Idee: Ich liebe Budapest Bewegung)
3. Sportanlage ind der Universitätsstadt und Vergnügungsschiffe



181. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse

1. Europa Punkt
2. Neuer Brücke auf den Ort der Kossuth Brücke



182. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse

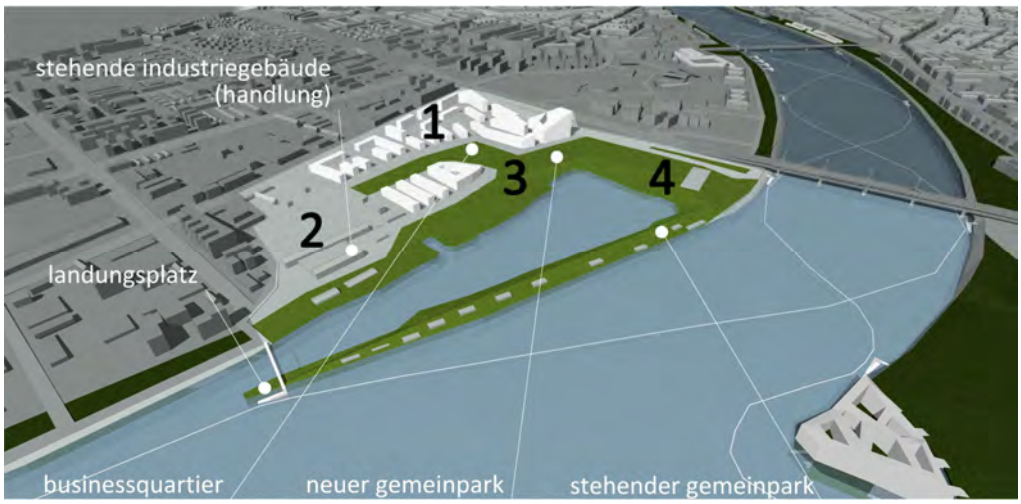
1. Vergnügungslokale zwischen Attila Strasse und Krisztina Ringstrasse
2. Neuer Fussgängerbrücke (Idee: Ich liebe Budapest Bewegung)
3. Burgbasar (Basar)

183. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse

1. Vergnügunsschiffe

2. Sportanlage ind der Universitätsstadt

VI Lágymányosi Bucht



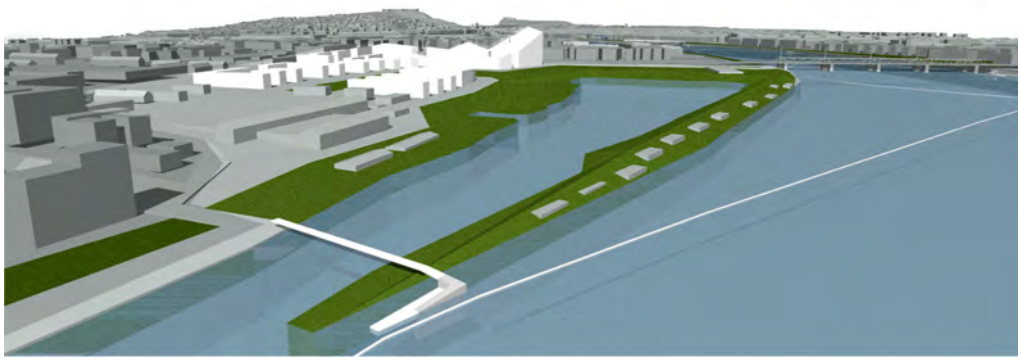
184. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Lágymányosi Bucht

1. Neues Businessquartier

2. stehende industrielle Gebäude (neue Funktion: Handlung)

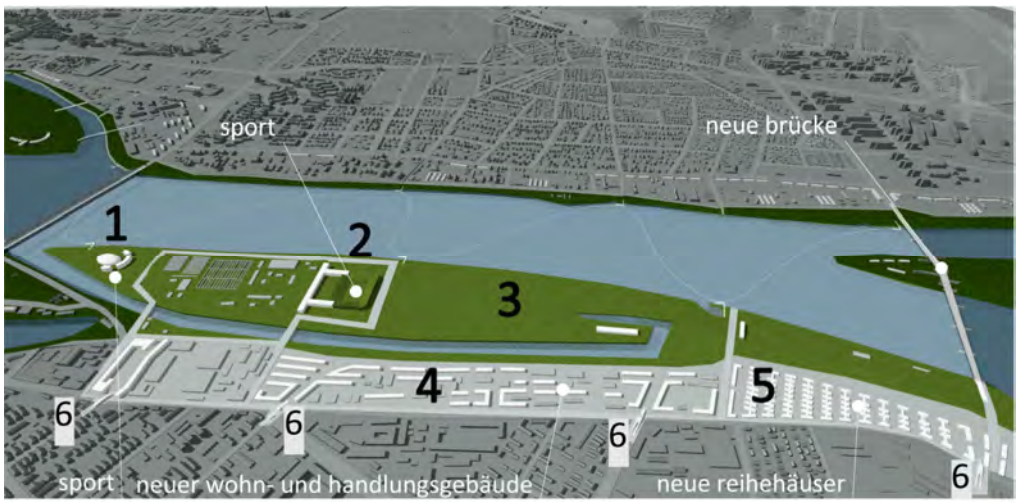
3. Neuer Stadtpark

4. Stehender Stadtpark



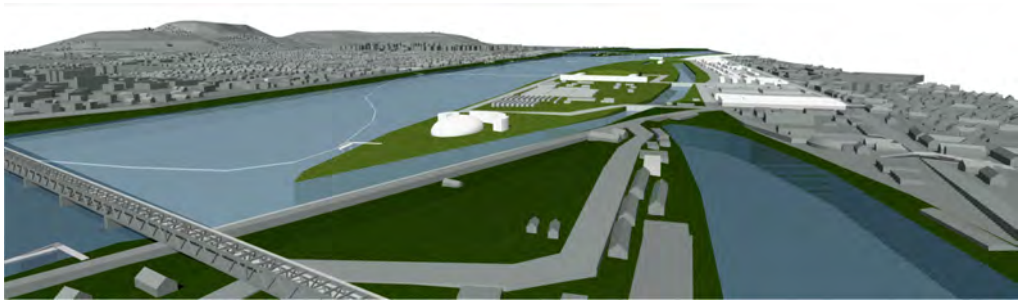
185. Abbildung: Überblicksbild von Lágymányosi Bucht

VII Donau Ufer von Újpest



186. Abbildung: Potenzielle Entwicklungen von Donau Ufer von Újpest

1. Sportzentrale
2. Fussballstadion
3. Neuer Stadtpark
4. Neuer Wohn- und Handlungsgebäude
5. Neue Reihehäuser
6. Neue Fussgängerbrücken



187. Abbildung: Überblicksbild von Donau Ufer von Újpest

VIII Volksinsel und Marina Küste

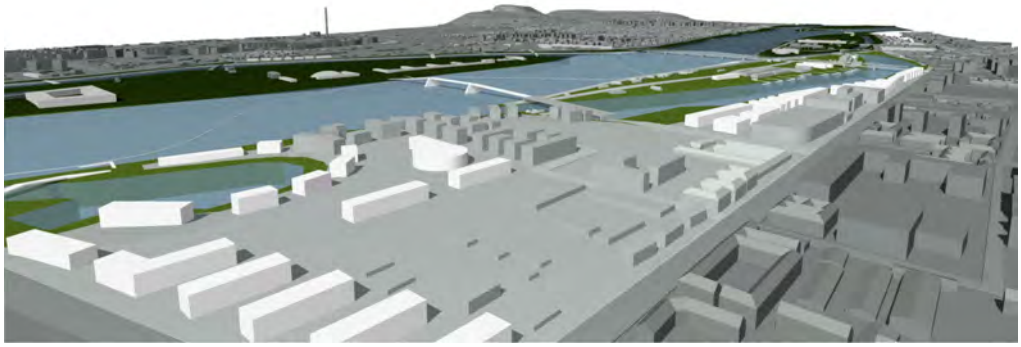
188. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Volksinsel und Marina Küste

1. Weitere Bebauungen von Marina Küste (mit Schule und Kindergarten)

2. Schifflager

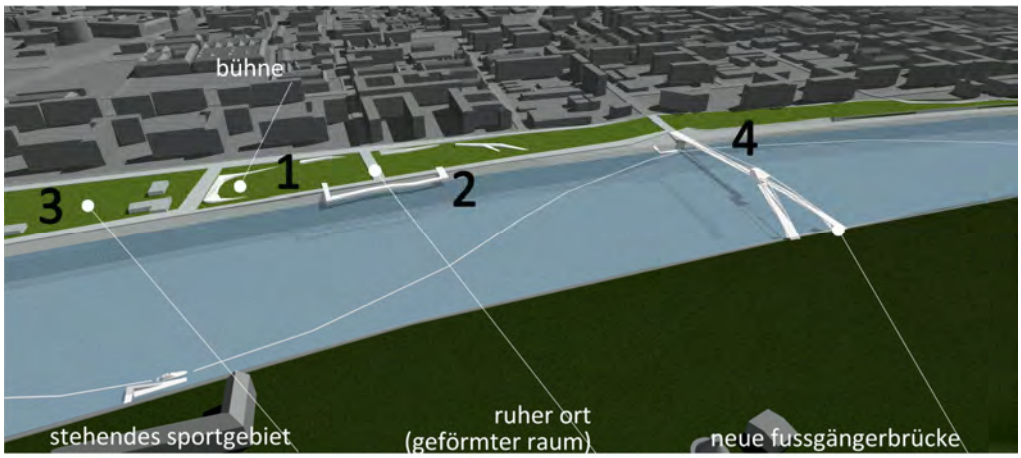
3. Internazionaler Hafen

4. Hotels (Benutzung und Erweiterung der stehenden Industriegebäude)



189. Abbildung: Überblicksbild von Volksinsel und Marina Küste

IX Vizafogó



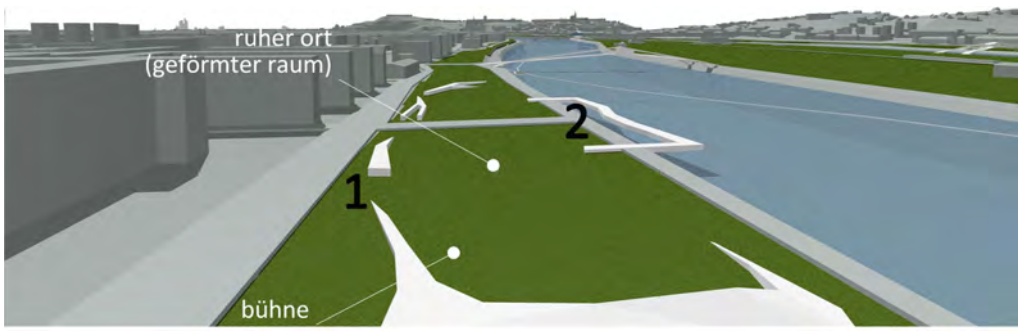
190. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Vizafogó

1. „Ruhige Orte" (geförmte Raum)

2. „Ruhige Orte" (Meditation)

3. Stehende Sportanlage

4. Neue Fussgängerbrücke

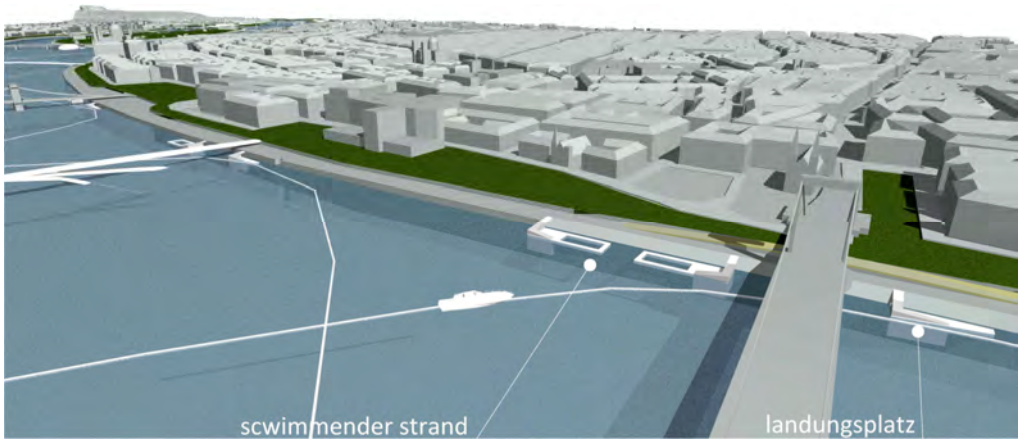


191. Abbildung: Überblicksplan von Vizafogó

X Pester Ufer

192. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Pester Ufer

1. Neuer Kleinmarkt (Wasserhandlung, inländische Ware)
2. Neuer Fussgängerbrücke auf den Ort der früheren Kossuth Brücke
3. Neue Grünflache
4. Vergnügungsquartier auf das Nehru Ufer (Idee: Judit Z. Halmágyi)



193. Abbildung: Detail von Pester Ufer (schwimmender Strand und Landungplatz)

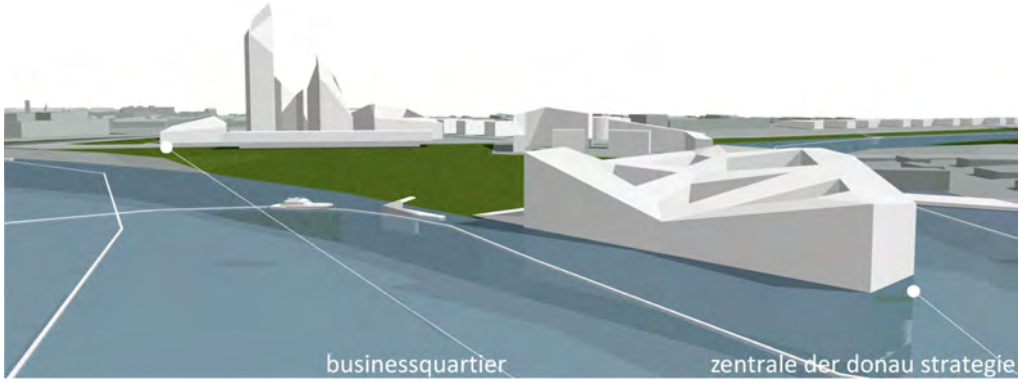
XI Csepel Ufer

194. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Csepel Ufer

1. Zentralgebäude der Donau Region Strategie

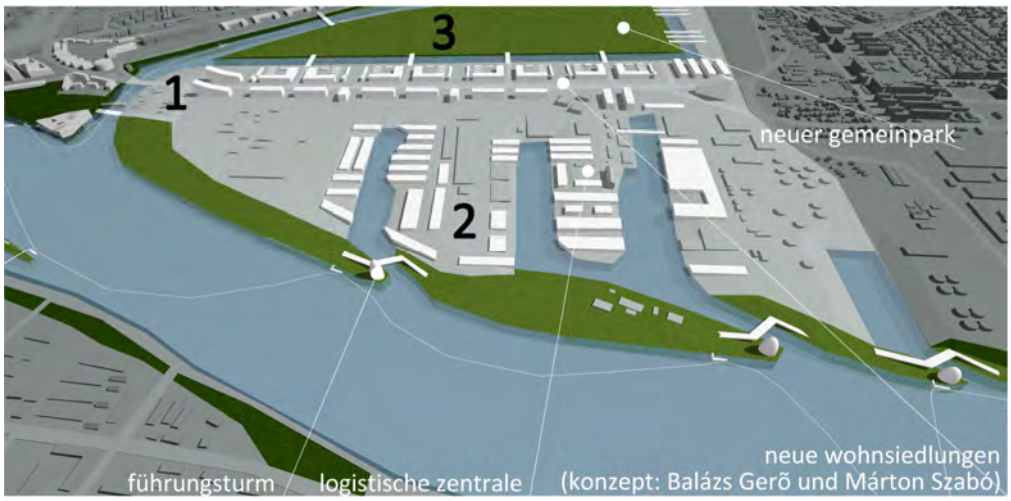
2. Wolkenkrätzer in dem neuen Businessquartier

3. Neue Wohnsiedlung auf das Kleine-Donau Ufer



195. Abbildung: Darstellung von Csepel Ufer

XII Csepel Nord



196. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Csepel Nord

1. Wohnviertel entlang den neue Kanal (Konzept: Balázs Gerõ Balázs und Márton Szabó)

2. Logistische Zentrale (internazionale Handlung)

3. Neuer Gemeinpark zwichen den Kanal und die Kleine Donau (Konzept: Balázs Gerõ Balázs und Márton Szabó)

197. Abbildung: Überblicksbild von Csepel Nord

198. Abbildung: Möglicher Überblicksplan in Budapest entlang der Donau

Sammlung den Entwicklungsideen und nachfolgende Prinzips anhand der Diplomarbeit

(1) Ruhige Punkte. Idee, bauliche Entwicklung, eigene. (2) Raum und Erscheinungsmöglichkeit für die vielen Donau-Kulturen. Idee, bauliche Entw., eigene. (3) Umweltschutz. Prinzip den Entwicklungen. (4) Internazionaler Hafen am Stadtrand. Idee von der Schifffahrtgesellschaft, bauliche Entw. (5) Logistische Zentrale. Idee, bauliche Entw., eigene. (6). Denkmalschutz. Prinzip den Entwicklungen. (7) Umstrukturierung des Bruches zw. Alkotás- und Budaörsi Straße • Ring in Buda. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (8) Umstrukturierung des Straßennetz. • kein Autoverkehr in kleineren Straßen. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (9) Entwicklung des Hungária Ringes. Idee von taj-kert-blog.hu, verkehrliche Entw. (10) Uferstraßen für Fußgänger und Fahrradfahrer. Idee, stadtbauliche Entw. eigene. (11) Grünanlagen (öffentlicher Park) entlang der Wasserfläche. Idee von einer Regelung 1997, stadtbauliche Entw. (12) Donau-Schnellschifflinie in Budapest. Idee von Iglói-Nagy, P., verkerhliche Entw. (13) Fußgängerverkehr an der Donau, Idee von der Bewerbung Budapest Herz, stadtbauliche Entw. (siehe 10.) (14) Neue Stadtzentrum auf dem nördlichsten Teil der Csepel-Insel. Idee von einer Bewerbung 2001., stadtbauliche Entw. (15) Ableitung des Autoverkehrs von dem Wasser. Idee aus Lyon, stadtbauliche Entw. (16) Fußgängerbrücken. Idee von Lyon, stadtbauliche Entw. (17) Bestehende Gebäude erhalten, Idee von Amsterdam, bauliche Entw. (18) Beteiligung von international anerkannten Architekten. Prinzip von Amsterdam. (19) Nachhaltigkeit. Prinzip von Hamburg. (20) Es lohnt sich auszugehen, dass es gibt, und was gibt selbst. Prinzip und Lehre von budapester Trümmelkneipen. (21) Informationspunkt. Idee von Kádár, B., bauliche Entwicklung. (22) Schwimmender Strand. Idee von Wien und Bp., bauliche Entw. (23) Leitungslinie des Dammes auf das Römische Ufer, Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (24) Erweiterung von öffentlichen und Sportfunktionen auf das Römische Ufer. Idee von Magistrat von Óbuda, stadtbauliche Entw. (25) Gemischte Funktionen für Gasbetrieb von Óbuda. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (26) Sportplätze auf die Schiffwerkinsel. Idee von Magistrat von Óbuda, bauliche Entw. (27) Rehabilitation des Gebietes von Buszesz-Fabrik. Idee von Benkõ, M. bauliche Entw. (28) Korso am Óbuda Ufer. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (29) Fussgängerbrücke zw. Schiffwerk- und Margareteninsel. Idee, bauliche Entw., eigene. (30) Unterhaltungsviertel zw. Attila- und Kristina Straße. Von mir modifizierte Idee von 'Ich liebe Budapest' Bewegung, bauliche Entw. (31) Basarfunktion in Burgbasar. Idee, bauliche Entw., eigene. (32) Fußgängerbrücke ind der Mitte der Stadt. Idee von Ich liebe Budapest Bewegung, bauliche Entw. (33) Badeufer unten am Gellértberg. Idee von Ich liebe Budapest Bewegung, bauliche Entw. (34) Voneinander getrennte Verkehrsfömen. Idee von Jaime Lerner, verkehrliche Entw. (35) Weitere Stehschiffe für Vergnügung. Idee, bauliche Entw., eigene. (36) EU-Infopunkt gegenüber dem Parlament. Idee, bauliche Entw., eigene. (37) Promenade bei der Rákóczi Brücke auf die Budaer Seite. Idee von Podmaniczky-Plan, stadtbauliche Entw. (38) Businessquartier in Lágymányosi-Bucht. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (39) Straßenüberführungen in Újpest über die Váci Straße. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (40) Hotels auf die Volksinsel. Idee, bauliche Entw., eigene. (Siehe 4.) (41) Parkplatz für Schiffe mit lokalem Interesse neben der Volksinsel. Idee, verkehrliche Entw., eigene. (42) Kulturufer bei Vizafogó. Idee von Barta, E., bauliche Entw. (43) Kossuth Brücke wieder ins Leben rufen. (für Fussgänger) Idee von Uniohíd Bewegung, bauliche Entw. (44) Soho-viertel auf das Nehru Ufer. Idee von Podmaniczky-Plan, bauliche Entw. (45) Wiedervereinigung der verrissenen Stadtteile am Donau Ufer. Idee, stadtbauliche Entw., eigene. (Siehe 11.) (46) Kapazitätserweiterung von Busen, Sonderspur. Idee von Jaime Lerner, verkehrliche Entw. (47) Fünfte Metrolinie in Pest in Richtung Nord-Süd. Idee von BKK, verkehrliche Entw. (48) Kulinarische Strecke auf das Pester Ufer, nach Nord von der Margareten Brücke. Idee, bauliche Entw., eigene. (49) Häfen (Landungsplätze) für Schifflinie mit lokalem Interesse, mit Restaurant und Informationspunkt. Idee, bauliche Entw., eigene. (50) Hochhäuser in Pest nach Süd von Rákóczi Brücke. Idee von Erich van Egeraat, bauliche Entw. (51) Hauptgebäude der Donau Region Strategie in Pest nach Süd von Rákóczi Brücke. Idee, bauliche Entw., eigene. (52) Wohnviertel entlang der Klein-Donau, am südlichen Teil von Csepel Ufer. Idee von Erich van Egeraat, bauliche Entw. (53) Csepel-Brücke. Idee von einer Regelung von 19.Jh., stadtbauliche Entw. (54) Autobrücke direkt neben der nördlichen Eisenbahnbrücke. Idee von Regelungsplan, stadtbauliche Entw. (55) Struktur der Wohnpalaste lockern. Idee von verwirklichende Entwicklungen der Józsefváros. Stadtbauliche Entw.

1. Gárdonyi, Pest-Buda Egyesítése 1873, 1913, nach: http://budapestcity.uw.hu/02-tortenet/1873-pest-buda-egyesitese/index-hu.htm
2. Hesse, Siddhartha, 2005, S. 102-110
3. Ich habe die offizielle Budapestkarte mit Höhenlinien von dem Fölmérési és Távérzékelési Intézet gekauft. (Staatliches Institut für Bodenmessung)
4. gemäß Schrift von Melinda Benkõ, http://epiteszforum.hu/node/12816
5. Donau-Strategie, 2011, http://europapont.blog.hu/2011/06/06/celegyenesben_a_duna_strategia?utm_source=ketrec&utm_medium=link&utm_campaign=index
6. Donau-Strategie, 2011, http://europapont.blog.hu/2011/06/06/celegyenesben_a_duna_strategia?utm_source=ketrec&utm_medium=link&utm_campaign=index
7. Juharos, Streitschrift Holnap-Holnapután, 2011, http://www.eptud.org/sites/default/files/Budapest%20holnap,%20holnaputan.pdf
8. nach dem Gespräch mit Károly Stelzer in 2011
9. Somlóvári, Donau Regelung, 2011, http://www.hajocsavar.hu/hirek-20110124-dunaszabalyozas3
10. http://www.dunahajozhatosag.hu/index.php?menu=ten_t
11. Köpöncei, Schiffbarkeit der Donau, 2011, http://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/a_dunai_hajozas_fellenditese_gazdasagi_erdek.html
12. nach Sendung im Radio Kossuth, am. 09.05.2011. um 10 Uhr 35
13. Budapest Fõvárosi Levéltár, Geschichte von Budapest, 2012. 05. 20. http://bfl.archivportal.hu/id-21-geschichte_von.html
14. Budapest Fõvárosi Levéltár, Geschichte von Budapest, 2012. 05. 20. http://bfl.archivportal.hu/id-21-geschichte_von.html
15. gemäß Landesausstellung 2001, Bayern-Ungarn. 1000 Jahre,

    http://urbanista.blog.hu,

    Stadtkarte, Budapest 1617, http://old-time-budapest.blogspot.com,

    Mikoviny, Buda und Pest 1737, http://dunaiszigetek.blogspot.com,

    Novothnyné Pletscher, Stadtentwicklung von Budapest, 1998, S. 76

    Budapest 1900, Karte, http://old-time-budapest.blogspot.com
16. die Sammlung wurde anhand von offizielle Webseiten und Wikipedia fertig gestellt. Gebrauchte Seiten:

    http://bfl.archivportal.hu, http://obudaimuzeum.hu, http://kektura.click.hu, http://buszesz.hu, http://hg.hu, http://vendegvaro.hu, http://ohb.hu, http://index.hu, http://dunacity.hu, http://pestivigado.hu, Wikipedia 2012
17. Hungarian National Comission for UNESCO, http://www.unesco.hu/kultura/vilagorokseg-www/vilagoroksegrol

18. Vágó, Bebauungsplan für Tabán, 1930, http://falanszter.blog.hu/2012/04/07/horthy_urvarosa_tervek_a_tabani_furdoparadicsomrol
19. Budapester Stadtteile an der Liste der UNESCO, Wikipedia, 2012
20. http://www.unesco.hu/kultura/vilagorokseg-www/vilagoroksegrol
21. Zitat aus dem Welterbe Abkommen, http://www.vilagorokseg.hu/portal/vilagoroksegrol.php?idt=20070131183521
22. http://epiteszforum.hu/node/12816
23. Gesetz 53/2011 (VIII.25), http://hvg.hu/ingatlan/20110905_rakpartok_budapest
24. http://epiteszforum.hu/node/12816
25. Architektkammer von Budapest, http://www.budapestiepiteszkamara.hu/index.php?c=hir&id=364
26. Bewerbung für die Benutzung den Donau Ufern, 2011
http://hvg.hu/itthon/20110921_fovaros_duna_otletpalyazat
27. Hendle, keleti Kikötõk, 2008, http://epiteszforum.hu/node/10559
28. http://www.octogon.hu/europa_zold_fovarosa_kikotoi_negyedet_fejleszt
29. http://www.octogon.hu/europa_zold_fovarosa_kikotoi_negyedet_fejleszt
30. http://epiteszforum.hu/node/12816
31. Interview mit Jaime Lerner in Elisabeth Press http://mernoknok.blogter.hu/413847/curitiba_2
32. Balázs, Egy kis séta Bogotában, 2009 http://epiteszforum.hu/node/11749
33. http://epiteszforum.hu/node/11749
34. Kádár, Zuiderkerk – Amsterdam, 2008,
http://epiteszforum.hu/node/10436
35. http://hg.hu/cikk/epiteszet/11741-epiteszet-a-viz-tukreben
36. http://hg.hu/cikk/epiteszet/11741-epiteszet-a-viz-tukreben
37. http://epiteszforum.hu/node/3650
38. http://meonline.hu/vizualis-kultura/harmonia-%E2%80%93-diszharmonia/
39. Wikipedia, 2012
40. Wikipedia, 2012
41. Wikipedia, 2012
42. Podmanizky-plan, 2006, http://www.budapestiepiteszkamara.hu/index.php?c=hir&id=364
43. http://epiteszforum.hu/node/12816
44. Wikipedia, 2012
45. http://epiteszforum.hu/node/12816
46. http://epiteszforum.hu/node/13114
47. http://uniohid.hu
48. nach einer Internetumfrage, 2011
http://hg.hu/cikk/epiteszet/8542-oke-johet-a-gyalogoshid-de-hova#
49. Idee: Szeretem Budapestet Mozgalom (Ich liebe Budapest Zivilbewegung)
50. Juharos, Streitschrift Holnap-Holnapután, 2011, http://www.eptud.org/sites/default/files/Budapest%20holnap,%20holnaputan.pdf

Abbildung .

Quelle

1. Abbildung: Budapest entlang der Donau.
eigenes Foto
2. Abbildung: Skopje, Kenzo Tange
eigenes Foto
3. Abbildung: 'Trümmel Kneipe' in Budapest
http://hvg.hu
4. Abbildung: Wasser und Stadt sind voneineander getrennt
eigenes Foto
5. Abbildung: Zivile Aktivität
http://belvaros.blogspot.com
6. Abbildung: heutiges Gebiet von Buda(1), Pest(2), Óbuda(3)
eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011
7. Abbildung: die Donau
http://est.hu
8. Topographische Karte von Budapest mit Höhenlinien
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011
9. Abbildung: Übersicht des 3D-Modell M 1 100 000
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Modell:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011,
und Luftbilder, Google, 2011-12
10. Oberfläche und wichtigere Strassennetz von Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Modell:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011,
und Luftbilder, Google, 2011-12
11. Abbildung: Länder entlang der Donau, insgesamt Ufer, km
Eigene Darstelung, Datengrundlage für Luftbild und Grenzen:
Google 2012, und Wikipedia 2012
12. Abbildung: Städte entlang der Donau, und die Position von Budapest
Eigene Darstellung Datengrundlage für Luftbild und Grenzen: idem
13. Abbildung: Plan der Wasserkraftwerk in Donauknie
http://tankonyvtar.hu
14. Abbildung: Internazionaler Hafen, Budapest
eigenes Foto
15. Abbildung: Die Schiffe decken die Aussicht
eigenes Foto
16. Abbildung: Stadtmorphologie von Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
http://urbanista.blog.hu, Bayern-Ungarn. 1000 Jahre, Landesausstellung 2001,
Budapest 1617, Stadtkarte, http://old-time-budapest.blogspot.com,
Samuel Mikoviny, Buda und Pest 1737, http://dunaiszigetek.blogspot.com,
Novothnyné Pletscher, Stadtentwicklung von Budapest, 1998,S.76
Budapest 1900, Karte, http://old-time-budapest.blogspot.com
17. Abbildung: Stadtmorphologie von Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte: idem

18. Abbildung: Wichtigere Häuser entlang der Donau
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte: Topographische Karte, FÖMI, 2011, http://bfl.archivportal.hu und Wikipedia, 2012
19. Abbildung: Gasfabrik, Teertürme und Nebengebäude
eigenes Foto
20. Abbildung: Statthalter Palast (Hadrianus)
Wikipedia 2012
21. Abbildung: Römischer Bad, Altofen
Wikipedia 2012
22. Abbildung: Schiffwerke, Óbuda Insel
eigenes Foto
23. Abbildung: Schiffwerke, Volksinsel
eigenes Foto
24. Abbildung: Buszesz Fabrik
http://buszesz.hu
25. Abbildung: Zichy Schloss
Wikipedia 2012
26. Abbildung: Palastreihe auf die budaer Seite (Detail)
eigenes Foto
27. Abbildung: Kloster der Elisabeth Orden
http://kektura.click.hu
28. Abbildung: Markthaus, Batthyány Platz
Wikipedia 2012
29. Abbildung: Sankt Anna Kirche
http://owl.hu
30. Abbildung: Kalviniste Kirche
http://panadea.com
31. Abbildung: Burgpalast
http://vendegvaro.hu
32. Abbildung: Burggarten Casino
Photo by czajan, http://panoramio.com
33. Abbildung: Burgbasar
http://hg.hu
34. Abbildung: Hotel Gellért
http://ohb.hu
35. Abbildung: Technische Universität „K" Gebäude
eigenes Foto
36. Abbildung: Industriegebäude, Lágymányosi Bucht
Photo by loksi67, http://panoramio.com
37. Abbildung: Industriegebäude, Csepel Ufer
http://dunacity.hu
38. Abbildung: Gemeinlagerhäuser
eigenes Foto
39. Abbildung: Wirtschatliche Universität
Wikipedia, 2012
40. Abbildung: Markthaus, Vámház Platz
http://vilagszam.hu
41. Abbildung: Kirche der Innenstadt
http://panadea.com

42. Abbildung: Palastreihe auf die pester Seite (Detail)
http://panadea.com
43. Abbildung: Klassizistische Häuser hinten dem Hotel Mariott
http://epulettar.hu
44. Abbildung: Piarist Gymnasium
http://csaladhalo.hu
45. Abbildung: Vigadó (altes Redoute)
http://budapestiszallodak.hu
46. Abbildung: Gresham Palast
http://panadea.com
47. Abbildung: Wissenschaftliche Akademie
http://panadea.com
48. Abbildung: Parlament
eigenes Foto
49. Abbildung: Wasserturm auf die Margareteninsel
http://index.hu
50. Abbildung: Das Karpaten-Becken und die position von Ungarn
Eigene Darstelung, Datengrundlage für Luftbild und Grenzen:
Google 2012, und Wikipedia 2012
51. Abbildung: Bäder von Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, u. Google 2011-12,
für Bilder: http://budapestgyogyfurdoi.hu
52. Abbildung: Abbildung: Obdachlosern in Donau
http://indavideo.hu
53. Abbildung: Bebauung von Budapest entlang der Donau.
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, u. Google 2011-12
54. Abbildung: Betonblockhäuser in Budapest entlang der Donau
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, u. Google 2011-12
55. Abbildung: Straßennetz von Budapest, Struktur
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011
56. Abbildung: Autobahnen in Budapest
Datengrundlage für Karte: Google 2012
57. Abbildung: wichtigere Straßenlinien in Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, u. Google 2011-12
58. Abbildung: Grün ist die Linie von Ufer, rot ist die Linie von Hungária Ring
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011
59. Abbildung: Massenverkehrlinien von Budapest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011 und http://bkv.hu
60. Abbildung: Autoverkehr des Ufers. Rot: 2x1 Spuren, Orange: 1Spur
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
61. Abbildung: Attraktionen der Weltkulturerbe von Budapest

Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
Für Bilder: http://legifotok.hu und http://panoramio.com

62. Abbildung: Untere und obene Uferwand auf die pester Seite
eigenes Foto

63. Abbildung: Verschidene Zonen in Plan von 1994
eigene Darstellung

64. Abbildung: Entwicklungsgebiete von Konzept 2003
eigene Darstellung

65. Abbildung: Fussgängerbrücke von Ich liebe Budapest Zivilbewegung
http://gyaloghid.hu

66. Abbildung: Ein Bild von der Bewerbung Budapest Kulturhauptstadt Europas
http://hvg.hu

67. Abbildung: Plan der Donau-Schnellschifflinie
Iglói-Nagy Péter, http://skadco.cc

68. Abbildung: Ein Plan der Internazionale Bewerbung EESA
http://vizpartifejlesztesek.blog.hu

69. Abbildung: Vorstellungen von der Bewerbung Herz von Budapest
http://epiteszforum.hu

70. Abbildung: Siegerplan von der Bewerbung Symbol von Budapest 2005
http://artfrtont.hu

71. Abbildung: Rive Gauche, Paris
http://epitos.blog.hu

72. Abbildung: Rive droite, Paris
http://epitos.blog.hu

73. Abbildung: Paris, Rive Gauche új városrész
http://webarchive.nationalarchives.gov.uk

74. Abbildung: Lyon ist ein gutes Musterbild für Budapest
http://vizpartifejlesztesek.blog.hu

75. Abbildung: Haveneiland, Netherland, Amsterdam
http://skyscrapercity.com

76. Abbildung: Borneo Sporenburg, Netherland, Amsterdam
http://archporn.files.worldpress.com

77. Abbildung: Borneo Sporenburg, Netherland, Amsterdam
http://sigitkusumawijaya.blogspot.com

78. Abbildung: Hamburg, Hafencity
http://bildarchiv.hamburg.de

79. Abbildung: Ikonische Architektur (Hamburg, Lyon, Paris)
http://eikongraphia.com, http://udis-tmc.blogspot.com, http://epiteszforum.hu

80. Abbildung: Curitiba, geschlossener Busverkehr
http://lietaer.com

81. Abbildung: Kolumbia, Bogota
http://colombia.travel.en

82. Abbildung: Vauban, Freiburg: Verkehrloser Stadtteil
http://wendezeichen.blogspot.com

83. Abbildung: Tempel des Wassers, Tadao Ando
http://hg.hu

84. Abbildung: Moses Brücke, Netherland
http://epiteszforum.hu

85. Abbildung: Nebelpavillon, Schweiz, Neuchatel
http://hg.hu
86. Abbildung: öffentlicher Park in Texas, Fort Worth
http://hg.hu
87. Abbildung: Wasserspeicher Ladybower, Überfluss. Großbritannien
http://hg.hu
88. Abbildung: Schwimmendes Wohnhaus. Plan: Waterstudio
http://epiteszforum.hu
89. Abbildung: Kunstmuseum, Abu Dzabi. Plan: Jean Nouvel
http://meonline.hu
90. Abbildung: Central European Time, Budapest
http://retail.hu
91. Abbildung: Projekt Nimphaea, Netherland
http://urban.encounters.com
92. Abbildung: Schwimmender Strand bei dem Belgrad Ufer in Budapest
http://indavideo.hu
93. Abbildung: Wasserspielplätze aus Österreich
http://urbanista.blog.hu
94. und 95. Abbildung: Budapest entlang der Donau (Bebauung und Hügeln)
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
96. Abbildung: Mögliche Entwicklungsgebiete
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011,
97. Abbildung: Römische Ufer von der Nordbahnbrücke
eigenes Foto
98. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Römischen Ufers
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
99. Abbildung: Heutiger Zustand eines Boothauses
http://mandiner.blog.com
100. Abbildung: Römische Ufer früher
http://dunaiszigetek.blogspot.com
101. Abbildung: Ein gebäude von Erholungspark Nánási Garten
http://epiteszforum.hu
102. Abbildung: Római Riverport
http://riverport.hu
103. Abbildung: Gasbetrieb von Óbuda von der Nordbahnbrücke
eigenes Foto
104. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Gasbetriebs von Óbuda
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
105. Abbildung: Teertürme des Gasbetriebes
http://indafoto.hu
106. Abbildung: Gebäude von Graphisoft Park
http://thalesnano.com
107. Abbildung: Gasbetrieb und Kleine Donau
eigenes Foto
108. Abbildung: Gasbetrieb in Google Maps

Datengrundlage für Luftbild: Google, 2012
109. Abbildung: Die Újlaki-Uferstrasse von Árpád Brücke
eigenes Foto
110. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Újlaki Uferstrasse
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte: Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
111. Abbildung: Gaststätte Rozmaring auf das Újlaki Ufer
Datengrundlage für Luftbild: Google, 2012
112. Abbildung: Fußgängerbrücke bei der Timár Strasse
http://belvaros.blogspot.com
113. Abbildung: Plan einer Fussgängerbrücke von 2005
http://artfront.hu
114. Abbildung: Die Schiffwerkinsel von Árpád Brücke
eigenes Foto
115. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Schiffwerkinsel
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte: Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
116. Abbildung: Sziget Festival
http://sziget.hu
117. Abbildung: Frühere Anblicksplan
http://epiteszforum.hu
118. Abbildung: Anblicksplan von Glückspiel- und Konferenzzentren
http://helyszinonline.hu
119. Abbildung: Das Buszesz-Betrieb liegt am Ufer
http://buszesz.hu
120. Abbildung: Bebauungsplan zum Gebiet von Buszesz
http://morocztamas.hu
121. Abbildung: Budaer Uferstrasse von Rákóczi Brücke
eigenes Foto
122. Abbildung: Bebauung und Umgebung der Budaer Uferstrasse
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte: Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
123. Abbildung: Überblickszeichen des Budaer Hauptsammlerkanals
http://hidrologia.hu
124. Abbildung: Infopark und Universitätsstadt
http://octogon.hu
125. Abbildung: populäre Lokale bei der Petõfi Brücke
Datengrundlage für Luftbild: Google, 2012
126. Abbildung: Siegerplan der Clark-Ádám-Platz Bewerbung
http://epiteszforum.hu
127. Abbildung: Vorentwurf des Rubikwürfel Museums
http://index.hu
128. Abbildung: Badeufer am Gellért Ufer (Plan: Szeretem Budapestet)
http://varosban.blog.hu
129. Abbildung: Leeres Gebiet zw. Attila Strasse und Krisztina Ringstrasse
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Luftbild: Google, 2012
130. Abbildung: Fußgänger- und Fahrradweg auf das Budaer Ufer
http://belvaros.blogspot.com
131. Abbildung: Erneuerungsplan von Burgviertel und Burgbasar

http://holmagazin.hu
132. Abbildung: Oberes und unteres Ufer (Budaere Seite)
eigenes Foto
133. Abbildung: A 38 Stehschiff
http://origo.hu
134. Abbildung: Budaer Ufer gegenüber das Parlament
eigenes Foto
135. Abbildung: Kopaszi-Damm von der Rákóczi Brücke
eigenes Foto
136. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Lágymányosi Bucht
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
137. Abbildung: Kopaszi-Damm heute. Musterbild für die Entwicklungen
http://panoramio.com
138. Abbildung: frühere Bebauungsplan von Lágymányosi-Bucht
http://budapest23.eu
139. Abbildung: Donau Ufer von Újpest von der Nordbahnbrücke
eigenes Foto
140. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Donau Ufers von Újpest
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
141. Abbildung: Váci Strasse trennt das Ufer und den Stadtteil Újpest
http://ujpest.hu
142. Abbildung: Strassennetz in Richtung Nordwest- Südost
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011,
143. Abbildung: Volksinsel und Marina Küste von Nordbahnbrücke
eigenes Foto
144. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Volksinsel und Marina Küste
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
145. Abbildung: Plan Home center auf die östliche Seite des Buchtes
http://hg.hu
146. Abbildung: Plan 360• Budapest
http://epiteszforum.hu
147. Abbildung: Prestige Towers
http://epiteszforum.hu
148. Abbildung: Bebauungsplan der Marina Küste (links die Prestige Towers)
http://epiteszforum.hu
149. Abbildung: Vizafogó Küste von Árpád Brücke
eigenes Foto
150. Abbildung: Bebauung und Umgebung Vizafogó
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
151. Abbildung: Plan einer Fussgängerbrücke, 2005
http://artfront.hu
152. Abbildung: Riverloft
http://epiteszforum.hu
153. Abbildung: Riverside

http://epiteszforum.hu
154. Abbildung: Pester Ufer von Margareten Brücke
eigenes Foto
155. Abbildung: Pester Ufer und seine Umgebung
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
156. Abbildung: Donau Promenade (Plan von Bewegung Ich liebe Budapest)
http://varosban.blog.hu
157. Abbildung: Millenium „Stadtzentrum"
eigenes Foto
158. Abbildung: Nationaltheater und der Palast der Kunst
http://budapest.varosom.hu
159. Abbildung: Pester Ufer nach Nord von Margareten Brücke
eigenes Foto
160. Abbildung: Csepel Ufer von der Südbahnbrücke
eigenes Foto
161. Abbildung: Bebauung und Umgebung des Csepel Ufers
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
162. Abbildung: Duna Passage (Plan)
http://hg.hu
163. Abbildung: Duna City, Erich van Egeraat (Plan)
http://skyscrapercity.com
164. Abbildung: Csepel Nord, Luftaufnahme
http://cultiris.com
165. Abbildung: Bebauung und Umgebung von Csepel Nord
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
166. Abbildung: Siegerplan der Bebauungsbewrbung 2001 (Gerõ-Szabó)
http://epiteszforum.hu
167. Abbildung: Die Budapester Donau-Strecke mit der Brücken und Br-vorschläge
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
168. Abbildung: Alte Kossuth Brücke
http://sulinet.hu
169. Abbildung: Plan von Bolyai Brücke (József Finta)
http://varosban.blog.hu
170. Abbildung: Plan von „Luftkabine" zwischen Burgbasar und Vigadó Platz
http://hvg.hu
171. Abbildung: Die südliche Seite der Margareten Brücke. Leerer Raum
eigenes Foto
172. Abbildung: Grünflur in Budapest entlang der Donau
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topographische Karte, Földmérési és Távérzékelési Intézet, 2011, und Google 2012
173. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Römische Ufer
Eigene Darstellung, Datengrundlage für Karte:
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
174. Abbildung: Überblick von Römische Ufer
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen

175. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Gasbetrieb von Óbuda
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
176. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Gasbetrieb von Óbuda
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
177. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Újlaki Uferstrasse
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
178. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Schiffwerkinsel
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
179. Abbildung: Überblicksbild von Schiffwerksinsel
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
180. Abbildung: Potenzielle Entwicklungen der Budaer Uferstrasse
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
181. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
182. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
183. Abbildung: Detail der Budaer Uferstrasse
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
184. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Lágymányosi Bucht
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
185. Abbildung: Überblicksbild von Lágymányosi Bucht
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
186. Abbildung: Potenzielle Entwicklungen von Donau Ufer von Újpest
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
187. Abbildung: Überblicksbild von Donau Ufer von Újpest
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
188. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Volksinsel und Marina Küste
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
189. Abbildung: Überblicksbild von Volksinsel und Marina Küste
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
190. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Vizafogó
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
191. Abbildung: Überblicksplan von Vizafogó
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
192. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Pester Ufer
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
193. Abbildung: Detail von Pester Ufer (schwimmender Strand und Landungplatz)
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
194. Abbildung: Potenzielle Entwicklung von Csepel Ufer
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
195. Abbildung: Darstellung von Csepel Ufer
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
196. Abbildung: Potenzielle Bebauung von Csepel Nord
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
197. Abbildung: Überblicksbild von Csepel Nord
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen
198. Abbildung: Überblicksplan für Budapest entlang der Donau
Topogr. Karte, Földmérési és Távérz. Intézet, 2011, Google 2012, und eigene Ideen

Gárdonyi, A. (1913) Pest-Buda Egyesítése 1873. Abgerufen: am 30.03. 2012. von BudapestCity.uw.hu: http://budapestcity.uw.hu/02-tortenet/1873-pest-buda-egyesitese/index-hu.htm

Hesse, H. (2005) Budapest – Cartaphilus. Sziddhártha (S. 110-111)

Batár, Zs., Kóródi D. (2012) Budapest – Andron. Budapest Modern.

Végh, A. (2003) Budapest – Budapesti Történeti Múzeum. Középkori városnegyed a királyi palota elõterében. (S. 9-10)

Vámossy, F. (1974) Budapest – Gondolat. Korunk Építészete. (S. 11-20)

Sipos, A., Donáth, P. (1999) Budapest – Budapest Fõváros Levéltára. Kelet Párizsától a bûnös városig.

Google. (2011-2012) Google Maps. Abgerufen am 03-10.09-2011. und 01-23. 03.2012. von http://google.hu/maps

Wikipedia. Wikipedia: Óbudai Gázgyár./Gresham palota./Vigadó./Budai várpalota. Várbazár./Várkert kaszinó./Batthyány téri vásárcsarnok./Hadrianus palotája. Abgerufen am 25.05. 2012. von Wikipedia: http://hu.wikipedia.org/wiki/óbudai_gázgyár

Benkõ, M. (2009) Duna-parti kilátások Budapesten. Abgerufen: am 12.04. 2012. von epiteszforum.hu: http://epiteszforum.hu/node/12816

Juharos, R. (2011) Holnap-Holnapután Vitairat. (S 1-57) Abgerufen: am 15.04. 2012. von: http://www.eptud.org/sites/default/files/Budapest%20holnap,%20holnaputan.pdf

Somlóvári, L. (2011) Duna szabályozás= Politikai öngyilkosság? (3.Teil) Abgerufen: am 18.04. 2012. von hajocsavar.hu: http://www.hajocsavar.hu/hirek-20110124-dunaszabalyozas3

Köpöncei, Cs. (2011) A dunai hajózás fellendítése nemzetközi érdek. Abgerufen: am 22.04. 2012. von magyarhirlap.hu: http://www.magyarhirlap.hu/gazdasag/a_dunai_hajozas_fellenditese_gazdasagi_erdek.html

Pletscher, N. (1998), Budapest városfejlõdése. (S. 76)

Welterbe Abkommen Abgerufen: am 22. 04. 2012. von vilagorokseg.hu: http://www.vilagorokseg.hu/portal/vilagoroksegrol.php?idt=20070131183521

Gesetz 53/2011 (VIII.25) Abgerufen: am 28. 04. 2012. von hvg.hu:

http://hvg.hu/ingatlan/20110905_rakpartok_budapest

Balázs, A. (2009) Egy kis séta Bogotában. Abgerufen: am 05. 05. 2012. von

epiteszforum.hu: http://epiteszforum.hu/node/11749

Kádár, B. (2008) Zuiderkerk – Amsterdam. Abgerufen: am 13. 04. 2012. von

epiteszforum.hu: http://epiteszforum.hu/node/10436

Schneller, I. Podmanizky-plan, (2006) Abgerufen: am 05. 04. 2012. von steiner.hu http://www.steiner.hu/doc/podmaniczkyprg.pdf

neue Entwicklungen (symbolisch gezeichnet)
wichtigere stehende Häuser...
... und die stehende Palastreihe
früher zustande gekommene Entwicklungen
Sammlung der Entwicklungsideen und nachfolgende Prinzips anhand der Diplomarbeiten