

und die Donauufer als Ganzes bis zur jüngsten Zeit einer städtebaulichen Betrachtung nie unterzogen wurden. Es gab städtebauliche Probleme, die zur Donau heranreichten, wie die Gestaltung der Städtebaupläne von am Donauufer liegenden Stadtteilen; man befaßte sich notwendigerweise mit einzelnen Donauuferproblemen, sie wurden auch mehr oder weniger glücklich gelöst: die Kais wurden zum Teil jedoch ohne einheitlichen Plan ausgebaut, Staat und Stadt bauten ohne Einklang ihre Häfen an der Csepel-Insel und neuerlich haben wir die Kai-Probleme des Rudas-(Blocks-)Bades und des Donaukorsos. Von einer planmäßigen Ausgestaltung des ganzen Donauufers war aber nie die Rede. Die dem Handel und der Industrie sich zugesellenden neuen Anwärter auf das Donauufer: der Bäderstadtgedanke und der Wassersport, die infolgedessen immer größeren Schwierigkeiten der Lösung der Detail-Kaifragen, das Heranwachsen der Erkenntnis von der Bedeutung der Donauufer als Verkehrsadern, endlich der Entschluß der Stadtvertretung, ein organisches Städtebauprogramm zu schaffen, haben zusammengewirkt, daß nunmehr an eine einheitliche Lösung des Donauuferproblems herangetreten wurde.

Vor allem mußte die Bestimmung der Uferteile festgesetzt werden. Dies geschah unter Mitwirkung aller zuständigen Faktoren wie folgt: Das Pester Ufer zwischen der Margaretenbrücke und der beim Boráros-tér im Bau befindlichen Horthy-Brücke soll in Hinkunft bloß den Personenschiffen und dem durch diese abgewickelten Warenverkehr vorbehalten werden; dieselbe Bestimmung kommt auf der Ofner Seite dem Uferteil zwischen der zu bauenden Altofner Brücke und dem Gellért-tér zu. Das wäre also der Donauabschnitt, wo die Ausgestaltung der Ufer im Sinne des Bäderstadtgedankens und der Fremdenverkehrsgesichtspunkte erfolgen soll; das der Margareteninsel gegenüber liegende Pester Ufer glaubte man dem allgemeinen Handelsverkehr nicht entziehen zu dürfen.

Die auf der Pester Seite unterhalb der Horthy-Brücke, auf der Ofner Seite unterhalb des Gellért-tér sich hinziehenden Uferteile sind für den Lastwarenverkehr bestimmt. Das Pester Ufer oberhalb der Altofner Brücke hat ebenfalls dem Lastwarenverkehr und im weiteren dem zu errichtenden Holzhafen und dem Neupester Hafen zu dienen; für den Warenverkehr ist auch das Ufer am unteren Teil des Altofner Donauarms bestimmt, indes der obere Teil dieses Donauarms, wie auch das Ufer oberhalb der Gasfabrik dem Wassersport gewidmet ist. Die Hafenanfrage ist mit dem staatlichen zollfreien Hafen, dem städtischen Lokalhafen und dem Lágymányoser Winterhafen im südlichen Teil der Stadt endgültig gelöst. Im Norden käme noch der schon erwähnte Holzhafen in Betracht, weiter könnte noch von der Umgestaltung des Neupester Winterhafens zu einem Handelshafen die Rede sein.

Dies ist über die Bestimmung der Donauufer zu wissen. Auf dieser Grundlage ist das zweite Problem der Donauufer, die Verkehrsfrage, zu lösen.

Es kann kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß die Donauufer von Natur aus nicht nur die schönste Einfahrt nach Budapest bieten, sondern zugleich, einen rationellen Städtebau vorausgesetzt, die wichtigsten Verkehrsadern für den städtischen Innenverkehr bilden. Demgegenüber haben wir keine einzige Einfallstraße, die entlang der Donau führen würde (auch die neue Balatonerstraße, obwohl möglich, wurde nicht in diese Richtung traciert), andererseits finden wir an den Ufern die schauerlichste kunterbunte Führung von Last- und Leichtverkehrswegen, Straßen- und Lokalbahnlinien und sogar Großbahnen, ohne jeglicher Konzeption.

Wie ist die Lösung zu suchen?

Die topographische Lage des Ofner und die Bebauung des Pester Ufers, d. h. einerseits die Nähe der Berge, andererseits die Nähe der Häuserreihe zur Donau, fordert unbedingt die Ausgestaltung des unteren Donaukais zu regelrechter Fahrstraße. Nach der Feststellung der gegenwärtig völlig fehlenden organischen Netze der verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Autobus, Straßenbahn, Lokalbahn, Fernbahn) ist zu bestimmen, wie zwischen ihnen das Donauufer — der untere Kai, der obere Kai und eventuell Einschnitt oder Tunnel des oberen Kais (eine Galerie des unteren Kais wäre aus ästhetischen Gründen jedenfalls zu vermeiden) — zur Benützung zu verteilen ist.

Auf Grund der obigen Ausführungen wird sich über das Problem des Donaukorsos wohlüberlegt kaum eine andere Meinung fassen lassen, als die, daß die ästhetischen Forderungen innerhalb der Grenzen des möglichen Kompromisses, den Verkehrsorderungen untergeordnet werden müssen. Das allgemeine Interesse erheischt auch entlang den innersten Teil des Donauufers — zur Annäherung des Donaukorsos noch besonders — ein zur Transportierung von Menschenmengen geeignetes Verkehrsmittel. Dies

kann nur eine Bahn sein; der Autobus ist dazu unzulänglich, sowohl im eigenen Verkehrsnetz wie als Aushilfsbindeglied zwischen Tramwaylinien. Die radikalste und technisch beste Lösung wäre natürlich eine Untergrundbahnlinie; da man aber mit dieser Verkehrsart augenblicklich nicht rechnen kann, müßte man sich mit einer anderen Lösung bequemen. Als solche erscheint die Führung der elektrischen Bahn am unteren Kai mit Anwendung all jener tatsächlich schon vorhandenen Mittel, die das Geräusch der rollenden Wagen und ein überflüssiges lärmendes Signalisieren vermeiden lassen. Auch der höchste Wasserstand bildet diesbezüglich kein Hindernis.

Mit allem Respekt gegenüber dem Ruhebedürfnis der Korsohotelgäste, kann man von der Bevölkerung der Hauptstadt nicht verlangen, daß sie eines Transportmittels entraten soll, das es zu seinem Verkehr im allgemeinen und zur Erreichung seines beliebten Erholungsplatzes auch im besonderen benötigt und das als Transportmöglichkeit auch den meisten Fremden gelegen kommt, die übrigens in anderen Städten weit lästigere Erscheinungen von Transportmitteln in Kauf nehmen müssen.

Sonntag, 2. Februar 1936

PESTER LLOYD

## Kommunal-Angelegenheiten

### Das Donauuferproblem.

Von Dr. FRANZ HARRER.

Weg mit der Elektrischen Straßenbahn vom Donaukorsos! Das ist gegenwärtig das gangbarste städtebauliche Lösungswort in Budapest.

Die erfreuliche rapide Steigerung der fremdenverkehrlichen Bedeutung der ungarischen Hauptstadt, wozu sich noch der vielfach ins Phantastische hinanreichende Bäderstadt-Gedanke gesellt, hat begreiflicherweise das Augenmerk auf diesen schönen und beliebten, einen prächtigen Ausblick bietenden Teil des Donaukais gerichtet. Die Lösung des ästhetischen Problems des Donaukorsos ist jedoch nicht so einfach; die Donauufer sind nämlich natürliche Hauptadern des Verkehrs. Dem ist es zuzuschreiben, daß man sich bei der praktischen Lösung vorläufig nur bis zu dem Versuch heranwagt, den Verkehr der Elektrischen Bahn entlang dem Donaukorsos (womit immer der Pester Donaukorsos gemeint ist) im Sommerhalbjahr einzustellen. Man will abwarten, wie sich die öffentliche Meinung zur neuen Lage stellt; ob der ästhetische, oder der Verkehrsgedanke mehr durchdringen wird. Obwohl ich der Meinung bin, daß der Städtebau im Einvernehmen mit der Bevölkerung durchgeführt und daher der öffentlichen Meinung Rechnung getragen werden soll, gibt es doch rationelle Städtebauforderungen, die durch die zuständigen Städtebaubehörden, wenn sie auch augenblicklich beim Publikum keinen Anklang finden, zur Geltung gebracht werden müßten. Aus diesem Gesichtspunkte möchte ich das Donauuferproblem darstellen und aus der Darstellung jene Schlüsse ziehen, die dem rationellen Städtebau entsprechen.

Es klingt schier unglaublich, daß die Donau