

Zusammenfassender Bericht

2. Gemeinschaftsversammlung

11.-12. Oktober 2025

Einleitung

Die Gemeinde Budapest, 18. Bezirk Pestszentlőrinc-Pestszentimre, ist eine der wenigen Gemeinden im Land, die auf fortschrittliche Weise die Methode der Gemeinschaftsversammlung – die selbst auf europäischer Ebene noch nicht weit verbreitet ist – nutzt, um die Bezirksbewohner in die Aufdeckung lokaler Probleme und die Planung der Zukunft des Bezirks einzubeziehen. Diese Zusammenfassung enthält die Erfahrungen des „Elaborations“-Wochenendes der Gemeinschaftsversammlung im Oktober.

Ort: 1184 Budapest, Üllői út 400., Selbstverwaltung des 18. Bezirks Pestszentlőrinc-Pestszentimre der Hauptstadt Budapest, Versammlungssaal

Datum: 11.-12. Oktober 2025

Allgemeine Erfahrungen

Am Wochenende der Gemeinschaftsversammlung nahmen 45 Einwohner des Bezirks teil. Von den 35 Teilnehmern des Bildungstages aus dem Bezirk erschienen 5 Personen nicht, was eine Abbruchrate von 14 % bedeutet. Es gelang jedoch, im Auswahlprozess, der auch nach dem Bildungstag fortgesetzt wurde, weitere 15 Einwohner anzusprechen, die am Bildungstag nicht teilgenommen hatten, aber bei der Gemeinschaftsversammlung erschienen. Somit erhöhte sich die Teilnehmerzahl insgesamt im Vergleich zum Bildungstag um 29 %.

Bei der Auswahl der Teilnehmer war auch bei der Gemeinschaftsversammlung ein Hauptaspekt die Gewährleistung der territorialen, geschlechtlichen und altersmäßigen Repräsentativität, soweit dies möglich war. Aus territorialer Sicht ist eine Konzentration in bestimmten Bezirksbereichen zu beobachten (zum Beispiel im Viereck der Siedlungen Havanna-Szent Lőrinc-Bókay-Gloriett oder im Dreieck Újpétertelep-Belsőmajor-Erdőskert), während andere Bezirksbereiche unterrepräsentiert sind (Bélatelep, Kossuth Ferenc-Siedlung, Liptáktelep oder Szemeretelep). Dies steht im Einklang mit den nationalen und internationalen Erfahrungen bei Gemeinschaftsversammlungen, da aufgrund der zufälligen Auswahl und des fehlenden Einflusses auf die tatsächliche Teilnahme häufig territoriale Verzerrungen auftreten.

Bezüglich des Geschlechterverhältnisses nahmen 27 Frauen und 18 Männer an der Gemeinschaftsversammlung teil, was – obwohl der Anteil der Frauen innerhalb der Bevölkerung des Bezirks ebenfalls höher ist (53 %) – zu einer leichten Überrepräsentation der Frauen (60 %) führte, die jedoch methodisch als angemessen betrachtet werden kann.

Die Altersverteilung folgte ebenfalls dem charakteristischen Muster der Methodik der Gemeinschaftsversammlung mit einer Überrepräsentation der älteren und einer Unterrepräsentation der jüngeren Teilnehmer. Die Teilnahme der jüngeren Altersgruppen kann durch ihre Interessengebiete oder andere Verpflichtungen eingeschränkt sein, während das Engagement der mittelalten und älteren Personen für Gemeinschaftsangelegenheiten höher ist, insbesondere bei der älteren Altersgruppe stellen andere Verpflichtungen nicht unbedingt ein hemmendes Hindernis dar.

Die folgende Karte zeigt die Verteilung der Teilnehmer nach Wohnort und Geschlecht (rot – weiblich, blau – männlich). Grün markiert diejenigen Einwohner, die am Bildungstag teilgenommen haben, jedoch bei der Gemeinschaftsversammlung nicht erschienen sind.

Abbildung 1 – Die Verteilung der Teilnehmer nach Gebiet und Geschlecht

Quelle: Google Eigene Karte

Die Bewohner wurden am Samstagmorgen in fünf Teams mit jeweils 8-11 Personen eingeteilt, hauptsächlich auf territorialer Basis. Die Teams – gekennzeichnet durch die Farben Blau, Orange, Rot, Gelb und Grün – wurden anhand der Wohnadressen der bei der Voranmeldung gemeldeten Personen und der Zuweisung von Stadtvierteln festgelegt.

Methodik

In der Methodik der Auswahl wurde zur Gewährleistung der Repräsentativität eine Quotenauswahl angewandt. Die Basisdatenbank stammte aus einer früheren, groß angelegten Bezirksbefragung, bei der die Teilnehmer ihre Bereitschaft zur Teilnahme an einer möglichen Gemeinschaftsversammlung angegeben hatten. Die Datenbank basierte insgesamt auf den Rückmeldungen von 499 Personen.

Basierend auf den Einwohner-, Geschlechts- und Altersdaten des KSH wurde das demografische Profil der einzelnen Bezirksbereiche erstellt. Auf Grundlage dieser Daten wurden die territorialen Quoten festgelegt, die eine gewichtete Berücksichtigung der Bevölkerungszahl und Bevölkerungsdichte der Bezirksbereiche bedeuteten. Die demografische Quote umfasste gleichzeitig Geschlechts- und Altersquoten.

Die Altersverteilung wurde in vier aggregierte Kategorien eingeteilt:

18–35 Jahre,

36–45 Jahre,

46–65 Jahre,

Über 65 Jahre.

Bei der Erstellung der idealen Stichprobe von 75 Personen haben wir berücksichtigt, welche Alters- und Geschlechterverhältnisse in den einzelnen Stadtteilen vorherrschen und welche Bevölkerungsdichte-Indikatoren das jeweilige Gebiet bestimmen. Dementsprechend wurden aus dichter besiedelten Stadtteilen anteilig weniger, aus weniger dicht besiedelten, größeren Gebieten mehr Einwohner angesprochen. Dies war auch deshalb wichtig, weil die räumliche Ausdehnung den Charakter und die Problemstruktur der Stadtteile beeinflusst.

Während des Bildungstages wurden die Teilnehmer anhand der Postleitzahl in Stadtteilgruppen eingeteilt, was ursprünglich die Bildung von acht Gruppen ermöglicht hätte. Aufgrund methodischer Einschränkungen war jedoch eine Zusammenlegung der räumlichen Einheiten erforderlich. Bei der Zusammenlegung standen die Ähnlichkeit im Charakter und die Nähe in der Siedlungsstruktur im Vordergrund.

Als Ergebnis entstanden fünf räumliche Gruppen, deren Bevölkerungsrepräsentation zwischen 17.000 und 22.000 Personen lag. Zu Beginn der Gemeinschaftsversammlung waren kleinere Anpassungen notwendig, um eine ausgewogene Gruppenteilung und die Aufrechterhaltung der Gruppendynamik zu gewährleisten.

Bei der endgültigen Gestaltung wurde darauf geachtet, dass die einzelnen Gruppen eine ausgeglichene Teilnehmerzahl aufweisen und keine Gruppe mehr als 12 Personen umfasst. Diese Aufteilung sicherte eine effektive Arbeit und eine repräsentative Teilnahme, weshalb die zuvor bei der Fokusgruppenbefragung verwendete Vier-Gruppen-Einteilung auf fünf Gruppen erweitert werden musste.

Tabelle 1: Die regionalen Gruppen und die vertretenen Bezirksbereiche

Die auf Basis der KSH-Daten erstellten Quoten wurden auf die Bewerberdatenbank angewandt. Gemäß der im Quotenschema festgelegten Altersgruppen, Geschlechter und regionalen Aggregationen wurde eine systematische Stichprobe gezogen. Zunächst wurde die Datenbank alphabetisch sortiert, anschließend wurde jeder zweite Bewerber eingeladen. Falls in einer bestimmten Kategorie nicht genügend Bewerber vorhanden waren, wurde diese Lücke mit der zuerst registrierten Person ausgeglichen. In der zweiten Runde erfolgte die Auswahl nach demselben Prinzip: Hier wurde jeweils das erste Element der alphabetischen Liste ausgewählt, bei Fehlbestand das letzte Element der Liste. Um eine vollständige Repräsentativität zu erreichen, wäre die Einbeziehung von 96 Personen erforderlich gewesen, während die Stichprobe, die auf Repräsentativität abzielte, aus 76 angesprochenen Personen bestand. Entsprechend der internationalen Praxis gilt in der zweiten Runde ein Ausfall von 20–40 % der Angesprochenen sowie eine maximale Bindungsrate von 60 % als akzeptabel. Ohne Vorselektion wird bereits eine Rücklaufquote von 2 % als erfolgreich gewertet. Insgesamt bot die frühere, groß angelegte Bezirksbefragung eine verlässliche Grundlage für die Stichprobenziehung, und während der beiden Auswahlrunden konnte nahezu 25 % der Angesprochenen tatsächlich in den Gemeinschaftsprozess eingebunden werden, was mehr als dem Zehnfachen des Wertes ohne Vorselektionsprozess entspricht.

Tabelle 1: Quoten und die ideale sowie repräsentative Anzahl der Teilnehmer, die die Gebietseinheit repräsentieren, basierend auf der aggregierten Gebietseinheit mit Postleitzahlen in 8 Gruppen.

Die in der ersten und zweiten Runde ausgewählte Stichprobe kann hinsichtlich Altersgruppe und Geschlecht als repräsentativ angesehen werden, unter Berücksichtigung der regionalen Quote proportional zur Bevölkerungszahl.

Tabelle 3: Das Verhältnis der ausgewählten Stichprobe zur Demografie des Bezirks.

Im Vergleich zu den Registrierten und dem Bildungstag mussten die nach Wohnort in den Stadtteil zugeordneten Teams, die tatsächlich bei der Gemeinschaftsversammlung erschienen sind, am Samstagmorgen minimal angepasst werden (durch die Zuordnung des Stadtteils Ganzkertváros, der ursprünglich dem gelben Team zugeordnet war, zum orangefarbenen Team). Zudem traten vereinzelt Situationen auf, in denen ein Bewohner eines Stadtteils nicht entsprechend seines eigenen Stadtteils eingeteilt wurde (z. B. nahm ein Bewohner von Újpéteritelepi im roten Team Platz), was jedoch den erfolgreichen Ablauf des Programms nicht beeinträchtigte. Die den Teams zugeordneten Stadtteile sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 2 – Gruppeneinteilung nach Stadtteilen

Quelle: Eigene Bearbeitung

Die Teilnehmer, die an den getrennten Tischen in Teams eingeteilt waren, zeigten eine insgesamt positive Einstellung und Haltung. Sie kamen offen und interessiert zur Veranstaltung, sodass nach den Begrüßungen und einführenden Vorträgen im Rahmen der Icebreaker-Gespräche ein substantieller gemeinsamer Denkprozess begonnen werden konnte. Der fachliche Dialog und Diskurs prägte die Anwesenden auch in den Pausen, sie wandten sich mit ihren Fragen interessiert an die Organisatoren, Vortragenden und Facilitatoren.

Entsprechend der allgemeinen Praxis bei Gemeinschaftsversammlungen waren auch unter den Bewohnern des 18. Bezirks unterschiedliche Einstellungen und Motivationen zu beobachten. Jedes Team hatte zwei bis drei Wortführer, die stark am öffentlichen Leben interessiert, selbstbewusst und bereit waren, das Wort zu ergreifen. Eine wichtige Aufgabe der Facilitatoren bestand darin, neben den Wortführern auch die übrigen Teilnehmer einzubeziehen und ihnen innerhalb der einzelnen Teams Raum für ihre Meinungen zu geben. Ebenso gab es pro Team ein bis drei zurückhaltende Beobachter, die weniger initiativ waren oder sich zu Wort meldeten und eher auf die Ermutigung der Facilitatoren reagierten. Natürlich gab es auch kritische Akteure, die hauptsächlich mit den Wortführern in Konfliktsituationen geraten konnten. Glücklicherweise prägten solche Situationen das Wochenende der Gemeinschaftsversammlung nicht. Schließlich traten auch gemeinschaftsorientierte, moderierende Akteure auf, die sich um die Schaffung einer konstruktiven und angenehmen Atmosphäre bemühten. In allen fünf Teams waren die einzelnen Subtypen vertreten, was jedoch in Bezug auf den erfolgreichen Ablauf des Programms keinerlei Nachteile oder Schäden verursachte. Im Gegenteil, einige zurückhaltende Teilnehmer lösten sich am zweiten Tag und übernahmen während des Programmpunkts am Sonntag eine deutlich aktivere Rolle.

Die einzelnen fachlichen Programmelemente und Blöcke wurden nach der folgenden Methodik aufgebaut und mit den folgenden Ergebnissen abgeschlossen. Die Teams präsentierten am Ende jedes Blocks ihre eigenen Ergebnisse, über die die Teilnehmer der Versammlung vor Ort abstimmten, und zwar darüber, ob sie den jeweiligen Vorschlag unterstützen, nicht unterstützen oder sich enthalten. Die Arbeit und die Ergebnisse der einzelnen Teams werden in den team- und programmebenen, detaillierten Zusammenfassungen dargestellt, sodass in der allgemeinen Zusammenfassung auf die Zusammenfassung der Vorschläge und die Ergebnisse der dazugehörigen Abstimmungen eingegangen wird.

Fachliche Programmelemente

Verkehr I. – Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs

Im ersten Block des Samstags identifizierten die Teilnehmenden nach der Kenntnisnahme der im September bei der Bildungssitzung aufgedeckten lokalen Herausforderungen zunächst in einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen praxisnahen, lokalen Vorschlag zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der festgestellten Mängel auch eine Zubringeranbindung an die Schnellbahn zum Flughafen Ferihegy sowie an die Schnellstraße gewährleistet.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks – auf einer Arbeitskarte markiert – bestimmt werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter dem Wünschenswerten zurückbleiben, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch sind und die die Bewohner im Alltag als wichtig erachten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Finalisierung von dem oder den vom Team benannten Sprecher(n) in einer fünfminütigen Präsentation vorgestellt, wobei erläutert wurde, wie die Entscheidung zustande kam, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Die Teams arbeiteten in einer konstruktiven, kooperativen Atmosphäre. Die Arbeit in Kleingruppen ermöglichte es, dass alle Teilnehmer aktiv in die Planung eingebunden wurden. Mit Unterstützung der Facilitatoren verwandelten sich anfängliche Meinungsverschiedenheiten schnell in produktive Diskussionen, und in den meisten Gruppen entstand rasch ein Konsens über die Prioritäten. Die Ortskenntnis und die praktischen Erfahrungen der Teilnehmer trugen wesentlich zur Realitätsnähe der Vorschläge bei, gleichzeitig zeigte sich in mehreren Gruppen eine stärkere Vertretung der Interessen des eigenen Wohngebiets. Trotz technischer Schwierigkeiten der Aufgabe war die Mehrheit der Teams in der Lage, eine gemeinsame Position zu entwickeln, die sie in Form klarer, umsetzbarer Verkehrsvorschläge präsentierten.

Blau: Drei neue oder geänderte Buslinien wurden vorgeschlagen, um die isolierteren Teile von Pestszentimre (Belsőmajor, Erdőskert) anzubinden und die Erreichbarkeit von Einkaufszentren, Gesundheitseinrichtungen und der Schnellbahn zum Flughafen Ferihegy zu verbessern.

Narancssárga: Ein neuer elektrischer Busverkehr wurde zwischen Ganzkertváros und Vecsés geplant, der das Netzwerk der lokalen Bildungs-, Sozial- und Freizeiteinrichtungen verbinden und den Zugang zu Ferihegy sowie zu den Einkaufszentren verbessern würde.

Rot: entwickelte eine schnelle Nord-Süd-Hauptlinie und eine bedarfsorientierte, telebusähnliche Linie zur besseren Anbindung von Erzsébettelep und Bélatelep, die an die inneren und äußeren Verkehrsknotenpunkte des Bezirks angeschlossen ist.

Gelb: Drei neue Buslinien wurden skizziert, um die selten verkehrenden Strecken zu ersetzen und die Verbindung Gloriett-Ganzkertváros zu verbessern, mit Kleinbussen und Expresslösungen für eine schnellere Beförderung.

Grün: schlug die Weiterentwicklung des Bus 142E sowie die Einrichtung neuer Haltestellen und zugehöriger Linien vor, um die Verbindung zwischen Havanna, Szemeretelep und Ferihegy zu stärken und die bessere Erreichbarkeit der Dienstleistungszentren in Kispest zu gewährleisten.

Bezüglich der Vorschläge stimmten die Teilnehmer der Versammlung ab, wobei sie ihre Unterstützung oder Ablehnung des jeweiligen Konzepts durch Ja-, Nein- oder Enthaltungsstimmen zum Ausdruck bringen konnten. Auf dieser Grundlage ergab sich das Ergebnis des ersten Blocks wie folgt.

Bezüglich der Vorschläge haben 42 Teilnehmer (93 % aller Teilnehmer) ihre Stimme abgegeben. Die meisten zustimmenden Stimmen, ohne Gegenstimmen, erhielt der Vorschlag des Blauen Teams. Die zweitmeisten zustimmenden Stimmen erhielt das Rote Team, jedoch hatten sie auch die meisten Gegenstimmen. Die drittmeisten zustimmenden Stimmen entfielen auf den Vorschlag des Orangen Teams, gefolgt von den Entwicklungskonzepten des Gelben und des Grünen Teams in dieser Reihenfolge. Den Unterschieden in der Unterstützung lagen vor allem die territoriale Relevanz der Vorschläge, deren Neuheitsgehalt und praktische Umsetzbarkeit zugrunde, sowie das Ausmaß, in dem sich die Teilnehmer persönlich von der jeweiligen Entwicklungsrichtung betroffen fühlten.

Abbildung 3 – Das Ergebnis der Abstimmung des I. Blocks

Quelle: eigene Bearbeitung

Verkehr II. – Verkehrliche Herausforderungen im lokalen Maßstab und deren Lösungsmöglichkeiten

Im zweiten Block des ersten Tages der Gemeinschaftsversammlung wechselten die Teilnehmenden von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler, örtlicher Verkehrsprobleme. Auch dieser Block begann mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmenden mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Stadtteilen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen – Unfallschwerpunkte; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung – auswählten.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die Betroffenen (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmer Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmer bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten auf dieser Grundlage das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket definierten sie auch den Kreis der Betroffenen (Stakeholder), wer potenzielle Unterstützer sein könnte, wer neutral ist und wer Gegner sind. Abschließend stellten der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher den Vorschlag in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemauswahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Im zweiten Block war die Arbeit der Teams weiterhin von einer kooperativen, jedoch etwas konzentrierteren und zielorientierteren Dynamik geprägt als in der ersten Phase. Aufgrund der konkreteren Aufgabenstellung entwickelte sich schneller ein Konsens bei der Identifizierung der Probleme und Interventionspunkte, während technische Fragestellungen – insbesondere die Details der Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit – häufiger zu Diskussionen führten. Die Teilnehmenden nutzten überwiegend ihr Ortswissen gut, argumentierten mit praktischen Beispielen, und in den meisten Gruppen gelang es, Umwelt-, Verkehrs- und Gemeinschaftsaspekte zu integrieren. Die Identifikation der Stakeholder erwies sich hingegen als schwierigere Aufgabe, wobei in vielen Fällen nur die eindeutig

Betroffenen benannt wurden. Insgesamt formulierten die Gruppen im zweiten Block reifere Vorschläge, die auf lokalen Erfahrungen basieren und die Lebensqualität im Alltag direkt verbessern.

Blau: Arbeitete Vorschläge zur Verringerung der Verkehrsbelastung und zur Erhöhung der Sicherheit in Pestszentimre aus, beispielsweise die Einbahnregelung der Vasút utca, die Verkehrsorganisation der Szálfa utca und der Nagykőrösi út sowie die Einrichtung von „schnellen Ausstiegazonen“ in der Nähe von Schulen. Darüber hinaus schlugen sie vor, Unfallhäufungspunkte durch taktische städtebauliche Maßnahmen (Blumenkästen, Parkbeschränkungen) zu behandeln und öffentliche Toiletten im Stadtzentrum einzurichten.

Narancssárga: Erstellte ein Projektpaket mit dem Titel „Ruhiger Verkehrsfluss auf der Üllői-Straße“, das auf die Sicherheit der Knotenpunkte entlang der Üllői-Straße, die Ampelsteuerung und die Barrierefreiheit abzielte. Zu ihren Vorschlägen gehörte die Umgestaltung der Verkehrsführung am Szarvas csárda Platz, die Erhöhung der Sicherheit in der Umgebung der Schulen sowie die Barrierefreiheit der Straßenbahnhaltestellen.

Rot: konzentrierte sich auf die Erhöhung der Sicherheit am Knotenpunkt Felsőcsatári út und Gyömrői út sowie auf die Verkehrsreduzierung im Lakatos-Wohngebiet und Bélatelep. Darüber hinaus schlugen sie die Installation von Geschwindigkeitsmessgeräten, die Einrichtung neuer Fußgängerüberwege und die Verbindung des Fahrradnetzes vor.

Gelb: Das Team hat die Unfallschwerpunkte im Bereich Gloriett–Almáskert unter die Lupe genommen, mit besonderem Fokus auf die Umgestaltung der Kreuzung Méta utca und Ipacsa utca durch einen Kreisverkehr und Verkehrslenkung. Weitere Vorschläge beinhalteten die Einrichtung einer Ampelkreuzung in der Cziffra György utca, das Neuanstreichen von Fußgängerüberwegen sowie die Einführung von geschwindigkeitsabhängigen Ampeln und einer besseren Straßenbeleuchtung.

Grün: Fokussierte sich auf die Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Belastung und die Verbesserung der Lebensqualität, unter anderem durch die Verlegung der Endhaltestelle des Busses Nr. 136 und die Einbahnstraßenregelung der Kolozsvári Straße. Darüber hinaus initiierten sie die Verkehrsreduzierung in der Petőfi-Straße, die Pflege der Bepflanzung, die Einrichtung eines Zebrastreifens sowie die Überprüfung der Parkordnung.

Die Ergebnisse in Bezug auf die Vorschläge des zweiten Blocks gestalteten sich wie folgt. In dieser Phase stimmten 41 Teilnehmer ab (91 %). Die Vorschläge auf den ersten drei Plätzen wurden jeweils nur durch eine minimale, einzelne Stimme voneinander getrennt, während sie jeweils ebenso nur zwei ablehnende Stimmen erhielten. Daraus ergibt sich die Reihenfolge der ersten drei Plätze: Sárga, Kék, Piros, gefolgt von Zöld und schließlich Narancssárga. Die Unterschiede spiegelten vermutlich wider, dass die Teilnehmer eher Maßnahmen mit sofortiger, lokaler und sichtbarer Wirkung unterstützten, während sie bei komplexeren, langfristigen oder verhaltensändernden Lösungen vorsichtiger und gespalten waren.

Abbildung 4 – Das Ergebnis der Abstimmung des II. Blocks

Quelle: eigene Bearbeitung

Grünflächen – Vorschläge zur Entwicklung der Grünflächen im Bezirk

Die Teilnehmer der Gemeinschaftsversammlung konzentrierten sich schließlich am Sonntag, dem zweiten Tag der Versammlung, nach der Kenntnisnahme der im September bei der Bildungseinheit aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Raum oder ein untergenutztes Gebiet des von ihm vertretenen Bezirks erarbeiten. Zur Ausarbeitung des Vorschlags erhielten die Teilnehmer teamweise spielerische Unterstützung. Das speziell für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmern bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen erforderlichen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf einer konkreten Handlungsebene ermöglichte. Die Teammitglieder hatten die Möglichkeit, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für die vorgeschlagene Intervention fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Am Sonntag arbeiteten die Teams bereits eindeutig eingespielt und routiniert zusammen: Neben der vorherigen gemeinsamen Arbeit schuf auch das interaktive Planungswerkzeug eine entspannte, inspirierende Atmosphäre. Aufgrund der Aufgabenstellung war die Gruppendynamik weniger konfliktbehaftet, vielmehr prägten kreatives Brainstorming und die gemeinsame Gestaltung einer lebenswerten städtischen Umgebung den Prozess. In den meisten Gruppen gab die persönliche Verbundenheit der Teilnehmenden zu den Grünflächen – beliebte Spazierwege, Spielplätze, Parks – eine starke Motivation. Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Generationen wurde ebenfalls ausgeglichener, und die Aspekte Umweltbewusstsein, Gemeinschaftserlebnis und Nachhaltigkeit traten in jedem Vorschlag deutlich hervor.

Blau: schlug die umfassende Erneuerung der untergenutzten Grünfläche im Belsómajor vor, die Verkehrs-, Erholungs- und Naturschutzfunktionen miteinander verbindet. Die Entwicklung des Gebiets würde in mehreren Phasen erfolgen, mit der Integration eines Busendpunkts, eines Lehrpfads,

Laufstrecken und sumpfiger Lebensräume sowie einem auf bürgerschaftlicher Beteiligung basierenden Erhaltungsmodell.

Orange Team: Ziel war die Begrünung der Umgebung des Lőrinc Centers und der untergenutzten Flächen in Ganzkertváros, mit besonderem Augenmerk auf die Minderung von Staubbelastung und Hitzeinseleffekt. Der Vorschlag umfasste die Pflanzung neuer Bäume, Regenwassergärten, Gründächer sowie die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Freizeitparks und eines lokalen Gemeinschaftsgartens.

Rot: Der Platz Piac tér sollte in einen Gemeinschaftspark umgestaltet werden, der sich an die geplanten sozialen Mietwohnungen (Schwalbenhaus) und den benachbarten KRESZ-Park auf dem angrenzenden Grundstück anpasst. Die hervorstechenden Elemente des Konzepts waren ein kleiner Markt für lokale Produkte, Elemente zur Förderung von Lernen und Interaktion, Vogelfutterstellen (Schwalbennester) und die Adoption von Bäumen, die Regenwasserrückhaltung sowie die Anlage eines Fußgänger- und Fahrradfahrer-„grünen Korridors“.

Gelb: Entlang der Achse Nagy Burma – Halmi Erdő wurde ein komplexes, naturnahes Parkgestaltungs- und Verkehrsentwicklungskonzept erarbeitet. Im Plan wurden die Ansiedlung einheimischer Arten, die Kompostierung, die Anlage von Obstbäumen und Feengärten sowie die Schaffung von wasserspeichernden und mikroklimaverbessernden Elementen besonders betont.

Grün: konzentrierte sich auf die Entwicklung des Bókay-Gartens durch die Ausarbeitung eines Aktionspakets für Grünflächen, das Bildungs- und Gemeinschaftsfunktionen kombiniert. Der Vorschlag umfasste die Einrichtung eines Schulgartens, Feengärten, Regenwasserspeicherung und eines lokalen Produzentenmarktes, mit dem Ziel, die gemeinschaftliche Entscheidungsfindung und die Umweltbewusstseinsbildung zu stärken.

Bezüglich der Vorschläge wurden folgende Ergebnisse erzielt. Die Mehrheit der 42 Wähler unterstützte auch diesmal den Vorschlag des Blauen Teams, gefolgt mit geringem Abstand von den Entwicklungskonzepten der Roten, Gelben und Orangen Teams. Der als fünftes eingestufte Vorschlag des Grünen Teams erhielt hingegen überraschend geringe Unterstützung (31 %), was hauptsächlich auf die Wahl des Entwicklungsstandorts (Bókay-Garten) zurückzuführen sein dürfte.

Abbildung 5 – Das Ergebnis der Abstimmung des II. Blocks

Quelle: eigene Bearbeitung

Zusammenfassung, Rückmeldungen

Nach der Veranstaltung füllten die Teilnehmer einen detaillierten Bewertungsbogen aus, der die Möglichkeit bot, Feedback zur Organisation der Veranstaltung, zum Inhalt und zu ihren eigenen Erlebnissen zu geben. Die Bewertung erfolgte auf einer Skala von 1 bis 6, wobei 1 die am wenigsten positive und 6 die am positivsten Bewertung darstellte. Die quantifizierbaren Fragen waren folgende:

Wie nützlich war die Veranstaltung für Sie? (1: überhaupt nicht, 6: sehr nützlich)

Bitte bewerten Sie die folgenden Punkte (1: überhaupt nicht gut, 6: sehr gut)

Ort

Organisation, Durchführung

Verpflegung (Catering)

Erstellung des Fachprogramms

Durchführung des Fachprogramms

Erster Tag – 11. Oktober (Samstag) – Verkehr

Wie nützlich fanden Sie die folgenden Programmpunkte? (1: überhaupt nicht nützlich, 6: sehr nützlich)

Präsentation der Ergebnisse des Bildungstages

Vorstellung von guten und schlechten Praktiken

Gruppenproblembehandlung (Verkehr)

Aufgabe des Leitungsnetzplaners

Präsentation der Vorschläge der Teams

Abstimmung, Ergebnisverkündung

Wie sehr fühlten Sie sich in das gemeinsame Nachdenken und die Entscheidungsfindung einbezogen? (1: überhaupt nicht, 6: vollständig)

Ich habe das Gefühl, dass die Vorschläge meines Teams meine Meinung vertreten. (1: überhaupt nicht, 6: vollständig)

Ich habe das Gefühl, dass ich von meinem Team gelernt habe. (1: überhaupt nicht, 6: vollständig)

Zweiter Tag – 12. Oktober (Sonntag) – Grünflächen

Wie nützlich fanden Sie die folgenden Programmpunkte? (1: überhaupt nicht nützlich, 6: sehr nützlich)

Präsentation der Ergebnisse des Bildungstages

Gruppendiskussion über Grünflächen

Ökosystemdienstleistungen-Brettspiel

Vorstellung der Vorschläge und Abstimmung

Gemeinsame Formulierung der Botschaft des Tages

Feierlicher Abschluss

Wie sehr hat das Gesellschaftsspiel das Verständnis der Möglichkeiten zur Grünflächengestaltung gefördert? (1: überhaupt nicht, 6: vollständig)

Wie realistisch schätzten Sie ein, dass die gemeinsam formulierten Vorschläge umsetzbar sind? (1: überhaupt nicht, 6: vollständig)

Wie zufrieden waren Sie insgesamt mit der Veranstaltung? (1: überhaupt nicht, 6: absolut zufrieden)

Die Durchschnittswerte der zusammengefassten Ergebnisse werden in den folgenden Tabellen dargestellt.

Die Durchführung der Gemeinschaftsversammlung kann als eindeutiger Erfolg betrachtet werden. Sowohl die Einbindung, als auch die Vorträge und die fachlichen Programmelemente trugen dazu bei, dass die Teilnehmer sich nicht nur wohlfühlten, sondern auch substantielle fachliche Entwicklungsvorschläge formulieren konnten.

Bezüglich der abgegebenen Stimmen zu den Vorschlägen ist es wichtig hervorzuheben: Die Gemeinschaftsversammlung ist kein Wettbewerb, und die wesentliche Leistung besteht nicht in einer Rangordnung der von den einzelnen Teams erarbeiteten Ideen. Alle 15 durchdachten, diskutierten, ausgearbeiteten und präsentierten Vorschläge sind dazu bestimmt, auf den Tisch der lokalen und fachpolitischen Planer zu gelangen. Die einzelnen Ranglisten können selbstverständlich eine Art Prioritäten- oder Unterstützungsübersicht anzeigen, die später ebenfalls berücksichtigt werden kann. Doch es besteht kein Zweifel daran, dass der wahre Gewinner alle Teilnehmenden und der Bezirk selbst sind, da die Vorschläge tatsächliche Entwicklungsrichtungen aufzeigen können, die auf lokale Bedürfnisse reagieren und für die Zukunft wegweisend sind.

Die allgemeine Zufriedenheit wird auch durch das an beiden Tagen am Ende gesammelte Feedback bestätigt. Am Ende der Tage konnten die Bewohner mit einem Wort zusammenfassen, was die Gemeinschaftsversammlung für sie bedeutete, welche Assoziationen und Gefühle sie mit dem Wochenende verbanden. Anhand der beigefügten Wortwolken besteht kein Zweifel daran, dass die überwältigende Mehrheit die beiden Tage als nützlich, erfolgreich und angenehm empfand. Hinsichtlich der Fortsetzung zeigte sich eine deutlich sichtbare Offenheit und Begeisterung.

Aufgrund all dessen und unter Weiterführung des in der Wortwolke eines der engagierten Teams sichtbar gewordenen geflügelten Wortes lautet die wichtigste Erkenntnis des Wochenendes:

„Die Gemeinschaft ist der Gewinner!“

Abbildung 6 – Die abschließenden Wortwolken des Tages

Quelle: eigene Bearbeitung

1. Gemeinschaftsversammlung Zusammenfassung des öffentlichen Nahverkehrs I.

Blaues Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am ersten Tag des ersten Blocks des Elaborationswochenendes der ersten Gemeinschaftsversammlung, begann nach der Kenntnisnahme der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung ermittelten lokalen Herausforderungen mit einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch, in dem die Teilnehmer die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks identifizierten. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen praxisnahen, lokalen Vorschlag zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der ermittelten Mängel auch eine Zubringerverbindung zur Schnellbahn und zur Schnellstraße am Flughafen Ferihegy sicherstellt.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks – auf einer Arbeitskarte markiert – bestimmt werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter dem Wünschenswerten zurückbleiben, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch sind und die die Bewohner im Alltag für wichtig halten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Fertigstellung von einem oder mehreren vom Team benannten Sprecherinnen oder Sprechern in einer fünfminütigen Präsentation vorgestellt, wobei erläutert wurde, wie sie zu ihrer Entscheidung gelangten, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Das Kék Csapat stammt aus einem der äußersten Bezirksbereiche, dem Gebiet Pestszentimre, das nahezu mit Gyál zusammengewachsen ist und durch die Nagykőrösi Straße sowie die Eisenbahnlinie 142 an das Zentrum angebunden wird. Die Gruppenmitglieder kommen aus den Bezirksbereichen Újpestertelep, Belsőmajor, Erdőskert und Kossuth Ferenc-telep. Das untersuchte Gebiet kann in bestimmten Fällen als isoliert betrachtet werden, da weder die Bezirks- noch die Stadtzentren der Hauptstadt optimal erreichbar sind. Grundlegende Gesundheits-, Verwaltungs- und Regierungsdienstleistungen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schwer und manchmal erst nach

mehreren Umstiegen erreichbar. Die Gruppe identifizierte drei Hauptprobleme im Zusammenhang mit dem aktuellen öffentlichen Verkehrsnetz:

Der Stadtteil Belsőmajor und Erdőskert sind nicht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, weshalb ein Teil der Bewohner gezwungen ist, ein Kraftfahrzeug zu benutzen. Obwohl die Familien in den Wohnparkbereichen häufig kein Interesse an der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs haben, fühlt sich eine bedeutende Gemeinschaft dadurch ausgeschlossen und vergessen.

Aufgrund der Struktur der Stadtteile, der dichten Bebauung und der engen Straßen beschränkt sich der öffentliche Nahverkehr nur auf bestimmte Straßen, was in einigen Fällen die Belastung unverhältnismäßig erhöht, während andere Straßen nicht erschlossen werden.

Es gibt Verkehrswege in Richtung Budapest-Zentrum, die zwar nicht unbedingt schnell und von guter Qualität sind, aber insgesamt im Bezirk sind seitliche (laterale) Fahrten mit vielen und unbequemen Umstiegen möglich, da an den wichtigsten Umsteigepunkten keine angemessen ausgebaute Infrastruktur vorhanden ist.

Die Gruppe hat drei vorgeschlagene Routen für den öffentlichen Nahverkehr erstellt, von denen zwei durch die Ergänzung des bereits bestehenden Busverkehrs und eine durch eine völlig neue Linienführung eine Verbindung schaffen.

Durch die Verlängerung der bestehenden Soroksärer Linie 123 soll der südliche Teil des Bezirks mit dem an der Grenze gelegenen Einkaufszentrum sowie dem südlichen Pest-Zentralkrankenhaus, dem Jahn Ferenc Krankenhaus, verbunden werden. Die neu geschaffene Linie 123+ würde im Bereich der Einkaufszentren zwei Haltestellen erhalten, was die Abdeckung des großen Areals des Zentrums ermöglichen würde. Anschließend würde die Linie in die Ady Endre Straße abbiegen und mit Haltestellen an den Querstraßen Arany János, Törvény und Vezér das Zentrum, den Hősök tér, erreichen. Dies wäre eine Lösung für die derzeit schlechte Anbindung des Krankenhauses und der Einkaufsmöglichkeiten.

Im Falle der bestehenden Linie 182 würde die Endhaltestelle vom Krepuska Géza Wohngebiet zu einer neu eingerichteten Endhaltestelle im Gebiet Almáskert verlegt werden. Die Linie 182+ würde bis zur Határ Straße weiterfahren, dann auf der Nemes Straße weiterfahren und von der Határ Straße in die Iharos Sándor Straße abbiegen. Auf der Alacskai Straße würde sie wenden und sich in die Királyhágó Straße einfügen. Weitergehend auf der Kétújfalu Straße würde sie den Béke Platz erreichen und anschließend auf der Üllői Straße weiterfahren, um die Endhaltestelle Ferihegy Market Central zu erreichen.

Die Gruppe hat auch eine dienstleistende Erschließungslinie für den Bezirk ausgearbeitet. Ausgangspunkt der Buslinie 18 ist die neue Endhaltestelle am Belsőmajor, an der Stelle des alten Friedhofs in der Kalász-Straße. Von dort aus fährt die Linie weiter auf die Nagykőrösi Straße bis zur Nemes-Straße, wo sie die Eisenbahn kreuzt und das Zentrum des Bezirks, den Hősök-Platz, berührt. An der Haltestelle Kastélydombi verläuft die Linie weiter über die Kiszaludý- und anschließend die Lőrinci-Straße. Durch die Öffnung der Ipacsfa-Straße entsteht eine neue Verbindung in Richtung MOHU sowie zu den entlang der Straße gelegenen Industrie- und Dienstleistungsbetrieben. Entlang der Méta-Straße fährt die Linie weiter

über die Kele- und Margó-Tivadar-Straße und bindet so die Wohnsiedlungen Szent-Lőrinc und Havanna an. Weiter geht es auf die Baross-Straße bis zum Rathausgebäude, wo die Linie in die Gyöngyvirág-Straße abbiegt und dieser bis zur Eisenbahn folgt. Dort verläuft sie parallel zur Bahnlinie, berührt das Sárkány Center und wendet sich dann über die Lakatostelep zum OTP, wo sie in die Margó-Tivadar-Straße einbiegt. Von hier aus bedient die Linie die zuvor genannten Haltestellen erneut. Die Rundkurslösung dient dem Zugang zu verschiedenen zentralen Dienstleistungen. Die Linie kann auch als Schnellbus betrieben werden oder mit kleineren Bussen, elektrisch und geräuschärmer. Eventuell auch als On-Demand-Verkehr. An der Wendeschleife am Sárkány Center wird zudem eine spätere Anbindung an die Eisenbahn oder die Schnellbahn zum Flughafen Ferihegy sichergestellt. Die Linie bindet nahezu alle Wohnsiedlungen des Bezirks an und macht die Dienstleistungen durch Umsteigepunkte erreichbar.

Die ausgearbeitete Linie umgeht jedoch den Szarvascsára-Platz und die Gloriette, die derzeit überfüllt sind, berührt aber das SZTK und bringt die Bewohner ohne Umsteigen in die Nähe des Rathauses, des Regierungsamtes sowie des städtischen Marktes. Die erschlossene Ipacsa-Straße beseitigt einen gefährlichen Unfall-Hotspot und erschließt einen Industrie- und Dienstleistungsstandort, der ein wichtiger Pendlerpunkt des Bezirks ist. Die ausgearbeitete Linie sowie die zwei weiterentwickelten Linien verbinden gemeinsam den Bezirk mit der Schnellachse zum Flughafen Ferihegy sowie der Schnell- und Eisenbahnachse nach Nagyköros und verringern die im Bezirk erlebte Isolation.

Orangene Mannschaft

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am ersten Tag des ersten Blocks des Wochenendes zur Ausarbeitung der ersten Gemeinschaftsversammlung, begannen die Teilnehmenden nach der Kenntnisnahme der bei der Bildungsveranstaltung im September aufgedeckten lokalen Herausforderungen zunächst mit einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch, in dem sie die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks identifizierten. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen praxisnahen Vorschlag zur Entwicklung eines lokalen öffentlichen Verkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der festgestellten Mängel auch eine Zubringerverbindung zur Schnellbahn und zur Schnellstraße am Flughafen Ferihegy sicherstellt.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks – auf einer Arbeitskarte markiert – bestimmt werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter dem Wünschenswerten zurückbleiben, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch sind und die die Bewohner im Alltag für wichtig erachten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Finalisierung von einem oder mehreren vom Team benannten Sprecherinnen oder Sprechern in fünf Minuten vorgestellt, wobei erläutert wurde, wie sie zu ihrer Entscheidung gelangten, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen

Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Unter den Teilnehmern waren Personen über 50 Jahre überrepräsentiert, was die Gruppendynamik grundlegend bestimmte. Während des Icebreaker-Gesprächs löste sich die anfänglich angespannte Stimmung relativ schnell, und unter Nutzung der verfügbaren kurzen Zeit konnte jeder seine Hauptbeschwerden vorbringen. Der Moderator musste nur einmal darauf hinweisen, dass ein Teilnehmer das Wort zu sehr an sich gerissen hatte. Zwei bis drei Personen belebten hauptsächlich den Diskurs, um ihre eigenen Interessen und Vorstellungen durchzusetzen, jedoch entstanden daraus keine größeren Konflikte. Die kleine Gruppengröße (6 Personen) ermöglichte es jedem, sich konstruktiv in den Arbeitsprozess einzubringen.

Im ersten Teil der Aufgabe haben die Gruppenmitglieder die im Bezirk weniger gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Gebiete ermittelt; einvernehmlich wurden die Stadtteile Ganzkertváros und Krepuska Géza-telep ausgewählt. Ihrer Meinung nach bedarf das Verkehrsnetz in diesen Stadtteilen teilweise einer Umstrukturierung und teilweise einer Weiterentwicklung.

Die Gruppenmitglieder versuchten, entlang der Route der „theoretischen“ Linie möglichst viele (öffentliche) Dienstleistungen einzubinden, um deren Relevanz zu untermauern. Zu den Dienstleistungen zählen mehrere Bildungs- und Erziehungseinrichtungen (Budapester Bambi-Krippe, Hétszínvirág-Kindergarten, Kandó-Téri-Grundschule), ein Erholungsbereich (Kandó-Platz) sowie ein Seniorenheim (Alackai Úti Seniorenheim). Die breite Nutzergruppe dieser Dienstleistungen kann die Auslastung der Linie (und deren nachhaltigen Betrieb) gewährleisten.

Bei der Festlegung des Start- und Endpunkts stand als vorrangiger Planungsaspekt im Vordergrund, dass größere Einkaufszentren von den Stadtteilen aus mit Direktverbindungen nur schwer erreichbar sind. Als eine Endhaltestelle wurde der Parkplatz des Auchan-Marktes in Soroksár ausgewiesen, zudem soll eine eigene Bushaltestelle in der Nähe des Ikea-Einrichtungshauses eingerichtet werden. Die andere Endhaltestelle wurde in der Nähe des Market Central in Vecsés festgelegt, wodurch die Zubringerverbindung zum Ferihegyer Bahnhof und zur Schnellstraße sichergestellt wird. Die Linie würde Ganzkertváros entlang der Halomegyházi Straße und der Gyergyó Straße erschließen, auf dem Rückweg verkehrt sie über die Királyhágó Straße, wodurch die Umsteigemöglichkeit zu mehreren lokalen Linien (z. B. 166, 182, 254E, 255E, 266, 282E) gewährleistet wird.

Die Gruppenmitglieder berücksichtigten aufgrund ihrer Ortskenntnis bei der Festlegung des Netzes maximal die Kapazitäten der betroffenen Straßen. Basierend auf der erwarteten Fahrgastzahl halten sie einen Kleinbus für optimal. Da die Linie überwiegend in einem vorstädtischen Umfeld verkehren würde, bevorzugten sie zur Minimierung von Lärm- und Luftverschmutzung rein elektrisch (EV) angetriebene Busse. Den Fahrplan legten die Teilnehmer anhand der Inanspruchnahme der (öffentlichen) Dienstleistungen fest. Demnach würde der Verkehr an Werktagen während der Schulzeit dichter, alle 30 Minuten, und an Wochenenden seltener, stündlich, erfolgen.

Rotes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am ersten Tag des ersten Blocks des Wochenendes zur Ausarbeitung der ersten Gemeinschaftsversammlung, begannen die Teilnehmenden nach der Kenntnisnahme der bei der Bildungsveranstaltung im September aufgedeckten lokalen Herausforderungen zunächst mit einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch, in dem sie die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks identifizierten. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen praxisnahen Vorschlag zur Entwicklung eines lokalen öffentlichen Verkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der festgestellten Mängel auch eine Zubringerverbindung zur Schnellbahn und zur Schnellstraße am Flughafen Ferihegy sicherstellt.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks – auf einer Arbeitskarte markiert – bestimmt werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter den Erwartungen zurückbleibt, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch sind und die die Bewohner im Alltag als wichtig erachten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Finalisierung von einem oder mehreren vom Team benannten Sprecherinnen oder Sprechern in einer fünfminütigen Präsentation vorgestellt, wobei erläutert wurde, wie die Entscheidung zustande kam, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Das Rote Team, das die Bezirksbereiche Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep vertritt, hat im Rahmen des problemaufdeckenden, Eisbrecher-Gesprächs ein Vorschlagspaket entwickelt, das auf den identifizierten Mängeln basiert. Der zentrale Punkt dabei war die Erschließung von Erzsébettelep und Bélatelep sowie deren Anbindung an das Verkehrsnetz. Obwohl einige der in diesem Bezirksbereich lebenden Personen keine eindeutig negativen Bemerkungen zu diesem Thema äußerten, herrschte allgemein die Auffassung vor, dass es für die Bewohner dieser beiden Bezirksbereiche schwierig ist, die in anderen Teilen des Bezirks oder in den angrenzenden Bezirken angebotenen Dienstleistungen – Gesundheitswesen, Bürgerdienste, Einkaufsmöglichkeiten, Unterhaltung – mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Daher bestand Einigkeit darüber, dass der Vorschlag eine Antwort auf diese Herausforderung geben soll. Darüber hinaus reagierte der Vorschlag auch auf die Verkehrsberuhigung in den Gebieten zwischen der Nefelejcs-Straße und der Üllői-Straße sowie auf den Bedarf, Verbindungen zu den bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzen, dem Eisenbahnnetz und dem Flughafen herzustellen. Das im Konsens entstandene Vorschlagspaket zielt auf die Einrichtung von zwei neuen Buslinien ab – eine „Halb-Express“-Linie, die eine Nord-Süd-Achse schafft, und eine bedarfsorientierte lokale Buslinie, die Erzsébettelep und Bélatelep bedient.

Die Endpunkte der Hauptlinie innerhalb der beiden Bezirke würden im Norden an der Kreuzung Felsőcsatári út – Gyömrői út sowie im Süden am Knotenpunkt Méta utca – Nagykőrösi út, beim Süd-Pester Omnibusdepot, eingerichtet werden. Die vorgeschlagene Buslinie würde ab der Felsőcsatári út auf der Gyömrői út verkehren und anschließend in Nord-Süd-Richtung über die Ráday Gedeon utca – Haladás utca – Petőfi utca – Gilice tér – Cziffra György utca – Méta utca fahren. Die vorgeschlagenen,

möglichst barrierefreien Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Bezirks sind: Felsőcsatári út, Bahnhof Pestszentlőrinc, Ráday Gedeon utca (Kőhid), Nefelejcs utca, Üllői út / Szarvas csárda tér, Bókay-kert, Besence utca, Süd-Pester Omnibusdepot. Das Ziel ist also nicht die Einrichtung vieler Haltestellen, sondern die Schaffung einer schnellen Nord-Süd-Verbindung mit dem bestehenden öffentlichen Verkehrsnetz des Bezirks sowie mit den Verkehrs- und Dienstleistungsknotenpunkten der benachbarten Bezirke. Die vorgeschlagene Linie würde nämlich auch eine Verbindung außerhalb des Bezirks herstellen, im Norden mindestens bis zum Verkehrsknotenpunkt Kőbánya-Kispest oder sogar bis in die Innenstadt (Kálvin tér, Deák Ferenc tér, Blaha Lujza tér) verkehren, während sie im Süden den Bezirk mit dem Jahn Ferenc Krankenhaus oder den Einkaufszentren in Soroksár verbinden würde. Die vorgeschlagene Linie bietet zudem ausgezeichnete Umsteigemöglichkeiten wie folgt:

direkt zu den Buslinien 36, 93, 93A, 95, 98, 98E, 182, 182A, 183, 184, 193E, 194B, 198, 200E, 217, 217E, 282E und 284E sowie zu den Fernbuslinien 577, ferner

indirekt auf die Züge, die auf der Eisenbahn-Hauptstrecke Nr. 100 verkehren, und

an die Buslinien (235, 236A) und Straßenbahnlinie (50), die auf der Üllői Straße verkehren.

Neben der Hauptlinie haben die Teammitglieder auch eine bedarfsorientierte, umweltfreundliche Telebus-Linie für die Bewohner von Erzsébettelep und Bélatelep vorgeschlagen. Die in das BKK-Telebus-System integrierte Linie hat zum einen das Ziel, den Bewohnern der Stadtteile eine Verbindung zur vorgeschlagenen Hauptlinienverbindung zu schaffen, und zum anderen eine direkte Erreichbarkeit der in Kőbánya-Újhegy gelegenen Geschäfte und Dienstleistungen zu gewährleisten. Die vorgeschlagenen Haltestellen der bedarfsorientierten Rundlinie würden ab dem Ausgangspunkt Felsőcsatári út – Gyömrői út auf folgender Route eingerichtet: Gyömrői út – Sibrik Miklós út – Bányató utca – Hangár utca – Felsőcsatári út – Álmos utca – Frangepán utca – Csévéző utca – Gyömrői út.

Gelbes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am ersten Tag des ersten Blocks des Elaborationswochenendes der ersten Gemeinschaftsversammlung, begannen die Teilnehmer nach der Kenntnisnahme der bei der Bildungsveranstaltung im September aufgedeckten lokalen Herausforderungen zunächst mit einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch, in dem sie die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks identifizierten. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen realistischen, lokalen Vorschlag zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der festgestellten Mängel auch eine Zubringeranbindung an die Schnellbahn zum Flughafen Ferihegy und die Schnellstraße gewährleistet.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks bestimmt und auf einer Arbeitskarte markiert werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter den Erwartungen zurückbleibt, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch

sind und die die Bewohner im Alltag für wichtig halten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Fertigstellung von einem oder mehreren vom Team benannten Sprecherinnen oder Sprechern in einer fünfminütigen Präsentation vorgestellt, wobei erläutert wurde, wie die Entscheidung zustande kam, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Die gemeinsame Arbeit des Sárga Csoport begann mit der Diskussion der als am wichtigsten erachteten Verkehrsprobleme, wobei schnell Übereinstimmungen in den Meinungen zu einzelnen öffentlichen Verkehrslinien oder Haltestellen gefunden wurden. Ein allgemeines Problem war, dass zwischen Gloriettelep und Ganzkertváros keine angemessene Anbindung im öffentlichen Nahverkehr besteht, und dass mehrere der vorhandenen Buslinien seltener oder mit längeren Fahrzeiten verkehren als nötig. Als Beispiele hierfür wurden die Linien 166, 266, 182 und 282 genannt. Darüber hinaus wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 42 bis Gloriettelep von mehreren Teilnehmern kritisiert, hauptsächlich wegen des Erhalts der Bäume in diesem Gebiet und der Ablehnung der Einstellung der Buslinie 142E. Außerdem wiesen die Teilnehmer auf den Mangel an Parkmöglichkeiten hin, insbesondere in der Umgebung von Köki und Határ út, was die kombinierte Nutzung von Auto und öffentlichem Verkehr behindert. Im Zusammenhang mit diesen Problemen wurde bereits während der Diskussion als Vorschlag die Einrichtung von zwei Bezirkszentren nach dem Prinzip der 15-Minuten-Stadt formuliert.

Nach der Besprechung der wichtigsten Probleme kam das Gelbe Team zur Festlegung der Zielorte. Mehrere Teilnehmer betonten, dass die Bahnhöfe Ferihegy und Pestszentlőrinc wichtige Ziele des öffentlichen Nahverkehrs sind, außerdem wurde der Szarvas csárda Platz aufgrund der Nähe zum Markt häufig als Ziel genannt. Darüber hinaus wurde erwähnt, dass die Verbindung zur M5 sowie die Richtungen nach Gyál, Vecsés und zu den inneren Bezirken ebenfalls gestärkt werden sollten.

Im Rahmen der gemeinsamen Planung wurde jedoch auch angesprochen, dass das Gebiet um den Bahnhof Ferihegy derzeit ausgelastet ist und nicht genügend Parkplätze vorhanden sind, weshalb viele bereits beispielsweise in der Nähe des Vilmos Endre Sportzentrums parken. Zur Lösung dieser Probleme könnte einerseits die Erweiterung der lokalen P+R-Parkplätze erfolgen, andererseits könnte am Bahnhof Szemeretelep eine Fußgängerüberführung oder ein Unterführung gebaut werden, damit die dort Parkenden schnell und sicher zum Halt Ferihegy gelangen können.

Im Zusammenhang mit dem Bahnhof Szemeretelep wurde von den Teilnehmern diskutiert, wie positiv sich die Möglichkeit auswirken würde, wenn man an diesem Halt auf mehr Züge umsteigen könnte oder wenn es einen Bahnhof in der Nähe der Méta Straße gäbe. Es bestünde auch Bedarf an Zügen, die nicht in Richtung Nyugati fahren, jedoch wurde unter den Teammitgliedern auch besprochen, dass auf diese Fragen leider auch andere Entscheidungsträger Einfluss haben und nicht nur die Bezirksleitung.

Bei der Festlegung der Routen der neuen Buslinien waren sich die Teilnehmer einerseits darin einig, dass anstelle großer Busse kleinere, aber häufiger verkehrende Linien eingesetzt werden sollten, beispielsweise nach dem Vorbild der Kleinbusse, die vom Széll Kálmán tér in Buda starten. Andererseits

waren sie sich auch darin einig, dass sie überdachte, größere Bushaltestellen wünschen, an denen mehrere Linien gleichzeitig halten können und die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen geschützt sind. Schließlich waren sich die Teammitglieder auch darin einig, dass die Außenbereiche, insbesondere die Umgebung der Alacskai út, derzeit schlecht an das Verkehrsnetz angebunden sind und Dienstleistungen wie Markt oder Kino schwer erreichbar sind. Im Gegensatz dazu gilt das Gloriett-telep als gut versorgtes, günstig gelegenes Stadtviertel. Eine interessante teaminterne Diskussion ergab sich bei der Erörterung der idealen Anzahl von Umstiegen, da Umstiege für ältere Menschen schwierig sind, während jüngere Teilnehmer damit flexibler umgehen. Diese Unterschiede traten deutlich zwischen den Teilnehmern unterschiedlichen Alters hervor, jedoch konnten sie im Rahmen eines produktiven Gedankenaustauschs übereinkommen, dass die wichtigsten Linien schnelle Expressbusse sein sollten, die nur an wenigen Haltestellen halten und so die Stadtteile in kurzer Zeit verbinden.

Als Ergebnis dieses Planungsprozesses brachten die Teilnehmer drei neue Linienvorschläge ein. Zum einen würden die Routen der Buslinien 182 und 184 so geändert, dass sie vom Gilice tér in Richtung Havanna Wohnsiedlung fahren, anstatt in Richtung Üllői út. Die dadurch neu geschaffenen Buslinien mit den Fantasienamen 238 und 384 würden demnach die Kőbánya-Kispest Bahnstation über die Margó Tivadar utca – Lakatos út – Nefelejcs utca erreichen. Die Linie 384 würde sich zudem von der derzeit betriebenen Variante dadurch unterscheiden, dass sie eine Schleife im Erdőskert fährt und idealerweise durch eine kleinere Buslinie aus Újpestertelep noch besser an die äußeren Straßenanwohner angebunden wird. Die dritte neue Buslinie würde auf der modifizierten Route der Linie 183 mit dem Fantasienamen 183A verkehren und unterscheidet sich hauptsächlich dadurch von der aktuellen Variante, dass sie eine Schleife über Halomi út – Királyhágó utca – Üllői út fährt, wodurch auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs Szemeretelep verbessert wird.

Grünes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am ersten Tag des ersten Blocks des Wochenendes zur Ausarbeitung der ersten Gemeinschaftsversammlung, begannen die Teilnehmenden nach der Kenntnisnahme der bei der Bildungsveranstaltung im September aufgedeckten lokalen Herausforderungen zunächst mit einem problemorientierten, Eisbrecher-Gespräch, in dem sie die wichtigsten Verkehrsprobleme und Netzlücken des Bezirks identifizierten. Anschließend bestand die Aufgabe der Teams darin, einen praxisnahen, lokalen Vorschlag zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu erarbeiten, der neben der Behebung der festgestellten Mängel auch eine Zubringeranbindung an die Schnellbahn zum Flughafen Ferihegy und die Schnellstraße sicherstellt.

Dabei mussten die weniger erschlossenen Gebiete des Bezirks bestimmt und auf einer Arbeitskarte markiert werden, in denen die Erreichbarkeit und Dichte der öffentlichen Verkehrsmittel hinter den Erwartungen zurückbleiben, sowie jene Dienstleistungen, die aus Sicht der Erreichbarkeit problematisch sind und die die Bewohner im Alltag für wichtig halten. Anschließend mussten ein oder mehrere Start- und Endpunkte eines neuen öffentlichen Busverkehrsnetzes sowie ein vorgeschlagenes Liniennetz festgelegt werden. Der Vorschlag wurde nach der Finalisierung von einem oder mehreren vom Team benannten Sprecherinnen oder Sprechern in einer fünfminütigen Präsentation vorgestellt, wobei

erläutert wurde, wie die Entscheidung zustande kam, welche Defizite das Team mit dem neuen Netz oder den neuen Netzen beheben wollte, welche Lösungsvorschläge entstanden sind und was das endgültige Ergebnis war.

Die Zusammensetzung des Grünen Teams zeigte ein ausgewogenes regionales Verhältnis: Die achtköpfige Gruppe setzte sich zur Hälfte aus Bewohnern der Wohnsiedlungen Havanna und Szent Lőrinc zusammen, während die andere Hälfte vom Bókaytelep stammte. Diese Repräsentation gewährleistete, dass die verkehrlichen Fragen des Stadtteils aus verschiedenen Perspektiven und auf Grundlage der Erfahrungen unterschiedlicher städtischer Strukturen bewertet werden konnten. Aus diesem Grund arbeitete die Gruppe an der Weiterentwicklung der bestehenden Linie des Busses 142E sowie an der Anbindung des Stadtteils an die Schnellstraße – neben der Erfassung und Darstellung der Bedürfnisse des Stadtteils. Der Startpunkt wurde somit die U-Bahn-Station Határ út, der Endpunkt der Bahnhof Ferihegy.

Zu den Methoden der Gruppe gehörte die Einrichtung neuer Haltestellen und die Entwicklung einer neuen Linienführung für eine damit verbundene Linie, durch die die Erreichbarkeit einiger wichtiger Dienstleistungen verbessert wurde, wobei die derzeitige Linienführung der Linie 142E abweichend berücksichtigt wurde und die Belastung des bestehenden Straßennetzes so gering wie möglich gehalten wurde. Die Gruppe skizzierte zudem eine weitere alternative, jedoch noch nicht ausgearbeitete Linienführung und drehte die Aufgabe an einer Stelle um: In der Nähe bestehender Haltestellen wurden potenzielle Standorte für die Einrichtung von Dienstleistungen sowie Dienstleistungsmängel identifiziert.

Der Planungsschwerpunkt des Liniennetzes wurde praktisch zum Endpunkt/alternativen Anschluss des 142E. Nach dem Plan soll an der Strecke des derzeit am Gloriett-Wohngebiet wendenden 142E-Busses in der Nähe des Gilice-Platzes (mit einer gewissen Routenänderung oder direkt im Wohngebiet) eine Linie angeschlossen werden, die auf den 142E wartet und fahrplantechnisch darauf abgestimmt ist. Diese Linie würde über die Cziffra György Straße das Lőrinc-Center Einkaufszentrum erreichen, das als ein Dienstleistungszentrum des Bezirks gilt und dessen Erreichbarkeit aus Richtung Havanna-Wohngebiet unzureichend ist. Die Linie würde weiter in Richtung Szemeretelep fahren, wo sie einerseits auf der äußeren Straße weiter zum Bahnhof Ferihegy verkehrt, andererseits die Anbindung des im Bereich Szemeretelep (Honvéd u.) entstehenden Lidl-Marktes an den öffentlichen Nahverkehr verbessern würde. Das Team würde die Linie über die Honvéd Straße in Richtung Szemeretelep und Bahnhof Ferihegy führen, da die Üllői Straße bereits jetzt ein belastetes Verkehrsnetz ist und keinesfalls durch eine weitere Linie zusätzlich belastet werden sollte. Die Linie würde am Bahnhof Ferihegy wenden und damit eine schnellere Verbindung des Bezirks mit dem internationalen Flughafen schaffen, die in dieser Richtung derzeit fehlt.

Auf der aktuellen Linie des Busses 142E hat die Gruppe einerseits durch die inverse Interpretation der Aufgabe eine Haltestellenumgebung am Kondor Béla-Promenade identifiziert, die sich hervorragend für die Entwicklung eines gemeinschaftlichen Raums mit guten Dienstleistungen eignet, und andererseits neue Haltestellen in den Kispester Gebieten entworfen, nämlich am Bahnhof Kispest, am Kispester Gesundheitszentrum und bei der Kispester Polizeidienststelle. Das Team begründete dies damit, dass die Haltestelle am Kispester Friedhof zwar gut ist, es jedoch wichtiger wäre, dass der Bus an Dienstleistungsorten hält, die auch von den Bewohnern des 18. Bezirks genutzt werden. Ein besonderes

Problem ist, dass das Kispesti Gesundheitszentrum nur mit Umsteigen erreichbar ist, obwohl auch Bewohner des 18. Bezirks zu dessen Einzugsgebiet gehören. Diese neuen Haltestellen würden den Expresscharakter der Linie kaum beeinträchtigen, wären jedoch eine große Hilfe für die Bewohner des untersuchten Gebiets im 18. Bezirk.

Das Team brachte auch eine andere Routenidee zur Sprache, da diese jedoch ausschließlich einen anderen Stadtteil eines anderen Teams betrifft, wurde nur ein Richtungs-vorschlag gemacht: Da mehrere Personen aus dem Stadtteil die Pestszentimre-Klinik aufsuchen, schlug es vor, entlang der Achse Pestszentimre–Halmierdő–Havanna eine direktere Verbindung herzustellen.

2. Gemeinschaftsversammlung Zusammenfassung des öffentlichen Nahverkehrs II.

Blaues Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise das erste Gemeinschaftstreffen am Wochenende der Ausarbeitung, begann am ersten Tag im zweiten Block mit dem Übergang der Teilnehmer von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler Verkehrsprobleme. Der Block begann auch in diesem Fall mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmer mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Bezirksbereichen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen auswählten – Unfall-Hotspots; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die betroffenen Akteure (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmer Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmer bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten auf dieser Grundlage das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket definierten sie auch den Kreis der Stakeholder, wer potenzielle Unterstützer, wer Neutralstehende und wer Gegner sein könnten. Abschließend stellten der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher das Vorschlagspaket in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemwahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Die Teilnehmer des Kék Csoport repräsentierten die Gebiete Erdőskert, Újpestertelep, Kossuth Ferenc telep und Belsőmajor. In der zweiten Aufgabe erarbeiteten sie für alle drei Hauptproblemfelder lokal ausgerichtete Lösungsvorschläge. Die lokalen Lösungsvorschläge wurden somit zu einem gemeinsamen Programmpaket mit mehreren Elementen zusammengeführt.

Im Bereich der Verschmutzungsreduzierung, Verkehrsorganisation und Unfallverhütung untersuchte das Team vorrangig die Umgebung der Szálfa-Straße und der Nagykőrösi-Straße. Im Fall der Nagykőrösi-

Straße würde das Verbot des Linksabbiegens sowie die Neuausrichtung der Übergänge die Verkehrsfluss erheblich verbessern.

Am Bahnübergang in der Paula-Straße gibt es Verkehrssteuerungsprobleme – viele biegen regelwidrig ab, was gefährlich ist. Daher empfehlen wir die Abstimmung der Ampeln und die Beschränkung der Zufahrt.

Die Ausweitung der Einbahnstraßenregelung in der Vasút utca ist ebenfalls Teil des Plans, um den Durchgangsverkehr in den kleinen Straßen zu reduzieren. Parallel dazu würden wir bestimmte Abschnitte der Címer utca teilweise für den Durchgangsverkehr sperren.

Der Plan beinhaltet im Rahmen der Verkehrsorganisation Nemes u. – Kísfaludy u. die Kreuzung sicherer zu gestalten.

An der Nagykőrösi Straße und den angrenzenden Nebenstraßen ist die Einrichtung von Busbuchten vorgesehen, da es in den Morgenstunden zu Staus kommt. Ziel ist es, die Haltestellen sicherer und kultivierter zu gestalten. Dazu ist eine Begrünung der Bushaltestellen sowie deren Überdachung erforderlich. Es wird angestrebt, dass der Bus an der Nagykőrösi Straße eher von der „Busspur“ in die Busbucht einfährt, was den Verkehr reduzieren kann. Die Busbucht stellt eine grünere, komfortablere und sicherere Lösung dar.

Darüber hinaus stellt das Fehlen öffentlicher Toiletten ebenfalls ein Problem dar, weshalb die Gruppe im Rahmen der Entwicklung der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs die Einrichtung einer neuen, von der Gemeinde betriebenen Toilette im Zentrum von Pestszentimre vorschlägt, die einen bequemerem Umstieg ermöglicht.

Gegenargumente:

Die Wartezeiten an den Kreuzungen können zunehmen.

In untergeordneten Straßen kann der Verkehr zunehmen.

Verbreiterung der Nagykőrösi Straße – Flächenverlust des MÁV-Geländes im Bereich des oberen Bahnhofs Imre

Die Instandhaltung der öffentlichen Toilette ist kostenintensiv.

Die Gruppe schlägt die Einführung von 5-minütigen „schnellen Ausstiegazonen“ K+R in der Nähe der Schulen vor, damit die Eltern nur kurz anhalten und sich kein Verkehrsaufkommen bildet.

Im Fall der Kapocs-Utca-Grundschule zusammen mit der Änderung der Verkehrsrichtung

Die Verkehrsbeschränkung in der Címer-Straße der Ady-Endre-Grundschule würde die Sicherheit erhöhen, wobei der verkehrsbeschränkte Bereich sogar zu einer Fußgängerzone umgestaltet werden könnte. Dies würde auch zur Reduzierung der Verschmutzung rund um die Kinder beitragen.

Unfallhäufungspunkte:

Kreuzung Szálfa utca und Lőrinci út

Kleiner Bahnhof – Oberer Bahnhof Pestszentimre

Imre Hof (Obsthof)

Eisenbahnübergang Ár Straße

Kapocs utca Grundschule

Im Falle der Unfallschwerpunkte empfiehlt die taktische Urbanistin Eingriffe durch die Gruppe:

- Die Parkbeschränkung durch Aufstellung von Blumenkästen und beweglichen grünen Containern. Diese müssen in der Nähe der Kreuzung platziert werden, um den Verkehr zu verlangsamen und das Parken auf dem Gehweg oder sogar auf dem Zebrastreifen zu verhindern.
- Die Einbahnregelung der Vasút-Straße bis zur Eke-Straße ist erforderlich.
- Die verkehrstechnische Umgestaltung des Imre-Hofes (Obsthof) ist ebenfalls notwendig, da derzeit die Ausfahrt sowie das Parken nicht angemessen geregelt sind und eine Unfallgefahr darstellen.
- Im Bereich der Szálfa utca – Nagykőrösi út sollte das Linksabbiegen zu den Kaufhäusern und Einkaufszentren durch eine Linksabbiegerspur ermöglicht werden, die den Verkehrsfluss nicht behindert.
- Bei den Bahnübergängen soll die lange Schließzeit der Schranke und der Schrankenbalken verkürzt werden, um keine Verkehrsstaus zu verstärken.

Vorschläge zur Verbesserung der Gemeinschaftsdienste:

Nutzung ungenutzter Bahngelände für gemeinschaftliche Zwecke: Pestszentimre Felső, Bahnhof Pestszentimre – Errichtung eines Parkplatzes.

Stakeholder

Orangene Mannschaft

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise das erste Gemeinschaftstreffen am Elaborationswochenende, begann am ersten Tag im zweiten Block mit einem Übergang von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler Verkehrsprobleme. Der Block begann auch diesmal mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmer mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Bezirksbereichen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen

auswählten – Unfallschwerpunkte; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die Betroffenen (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmer Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmer bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten darauf basierend das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket definierten sie auch den Kreis der Betroffenen (Stakeholder), wer potenzielle Unterstützer sein könnte, wer neutral ist und wer Gegner sind. Abschließend stellten der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher den Vorschlag in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemwahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Unter den Teilnehmenden waren die über 50-Jährigen überrepräsentiert, was die Gruppendynamik grundlegend bestimmte. Während des Icebreaker-Gesprächs löste sich die anfängliche angespannte Stimmung relativ schnell, und unter Nutzung der verfügbaren kurzen Zeit konnte jeder seine Hauptbeschwerden vorbringen. Der Moderator musste nur einmal darauf hinweisen, dass ein Teilnehmer das Wort zu sehr an sich gerissen hatte. Bei der Sammlung der „Problemcluster“ und der Ausarbeitung der Vorschläge entstanden keine wesentlichen Debatten oder Konflikte – eine überraschende Entwicklung, da Verkehr typischerweise ein kontroverses Thema ist, zu dem in der Regel jeder eine klare Meinung hat –, vielmehr dominierten Einigkeit und die Suche nach Konsens als vorherrschende Haltung.

Die Mitglieder des Narancs-Teams entschieden sich bei der Auswahl der Problemgruppe relativ schnell und auf Konsensbasis für den Unfallschwerpunkt. Ihre Entscheidung wird in erster Linie durch die verkehrsnetzbedingten Gegebenheiten der betroffenen Stadtteile erklärt, da durch diese der Ferihegyer Schnellstraßenabschnitt sowie ein längerer Abschnitt der Üllői Straße verlaufen. Die Platzierung der am Bildungstag festgelegten Unfallschwerpunkte wurde von den Gruppenmitgliedern einhellig akzeptiert. Im Fall der Ferihegyer Schnellstraße lehnten sie die Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen ab, da mehrere Teilnehmer darauf hinwiesen, dass die Umgestaltung des Straßenabschnitts sich bereits in der Planungsphase befindet. Somit rückte die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Üllői Straße in den Vordergrund der Aufgabenstellung. Die Gruppe gab dem „Projektbündel“ kreativ den Titel „Ruhiger Blutkreislauf auf der Üllői Straße“ und verweist damit auf die Thematik und das Ziel der Entwicklungsvorschläge.

Mithilfe einer Karte wurden entlang der Verkehrsschiene die wichtigsten Eingriffspunkte markiert. Als solcher Ort wurde der Szarvas csárda Platz identifiziert, an dem es an Werktagen während der Hauptverkehrszeiten zu Verkehrsstaus kommt, die das Weiterkommen erschweren. Außerdem befindet sich in der Nähe die Gulner Gyula Grundschule, weshalb ein umfassender Lösungsvorschlag für die lokalen Verkehrsprobleme erarbeitet wurde. Ihrem Vorschlag zufolge könnte durch die Umstellung der Ampeln an der Kreuzung die Fußgängersicherheit erhöht werden, und die Einführung einer

Einbahnstraßenregelung in der Gulner Gyula Straße würde die Verkehrskonflikte vor der Schule verringern.

Aus verkehrssicherheitlicher Sicht wurden ebenfalls die Kreuzungen Üllői út – Honvéd utca – Cziffra György utca sowie Üllői út – Nagybánya utca – Királyhágó utca als problematische Stellen benannt. Gemäß dem Entwicklungsvorschlag sollte bei den untergeordneten Straßen anstelle der derzeitigen Dauer-Grün-Schaltung eine Pfeil-Grün-Schaltung eingeführt werden, um so die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsunfällen zu verringern.

Es wurde der Vorschlag unterbreitet, die an der Kreuzung Üllői út – Tarkó utca – Ungvár utca befindliche Gehweginsel umzugestalten oder gegebenenfalls aufzuheben. Ihrer Meinung nach sind die derzeitigen Bordsteinkanten zu hoch, wodurch das Auffahren auf die Gehweginsel ein Unfallrisiko darstellt.

Entlang der Verkehrsschiene wurde als „horizontales“ Problem formuliert, dass einige Straßenbahnhaltestellen für mobilitätseingeschränkte Personen schwer zugänglich sind. Ihrem Entwicklungsvorschlag zufolge könnte durch die Barrierefreiheit der Straßenbahnhaltestellen an der Üllői Straße der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln direkt verbessert werden, was auch die Auslastung der Fahrzeuge erhöhen könnte.

Insgesamt zeichnet sich die Entwicklungsidee durch eine kosteneffiziente Umsetzung aus, mit Ausnahme der Kreuzung Üllői út und der Hauptstraße Nr. 4, die bereits am Tag der Aufklärung als einer der wichtigsten Unfall-Hotspots des Bezirks identifiziert wurde. Als Entwicklungsidee wurde die Beseitigung der ebenerdigen Kreuzung und die Errichtung eines Überführungsabschnitts vorgeschlagen, jedoch waren sich die Gruppenmitglieder einig, dass die Umsetzung aufgrund der voraussichtlichen Projektkosten weniger realistisch ist.

Rotes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise das erste Gemeinschaftstreffen am Elaborationswochenende, begann am ersten Tag im zweiten Block mit dem Übergang der Teilnehmer von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler Verkehrsprobleme. Der Block begann auch in diesem Fall mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmer mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Bezirksbereichen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen auswählten – Unfallschwerpunkte; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die Betroffenen (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmer Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmer bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten auf dieser Grundlage das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket bestimmten sie auch den Kreis der Betroffenen (Stakeholder), wer potenzielle Unterstützer, wer Neutralstehende und wer Gegner sein könnten. Abschließend stellten

der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher das Vorschlagspaket in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemwahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Das Rote Team, das die Stadtteile Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-lakótelep – Lónyaytelep vertritt, hat im Zusammenhang mit den aufgedeckten Problemen vorrangig einen Vorschlag zur Behandlung der Problematik der Unfallhäufungspunkte unterbreitet. Die Vorschläge bieten jedoch selbstverständlich auch Lösungsansätze zur Bewältigung der schlechten Verkehrsanbindung und der durch den Verkehr verursachten übermäßigen Umweltbelastung. Die Teammitglieder sammelten ihre Vorschläge mittels Brainstorming-Technik („Ideensturm“), diskutierten diese anschließend und einigten sich mündlich auf die folgenden Elemente des umfassenden Verkehrssicherheitsvorschlagspakets.

Die Kreuzung Felsőcsatári út und Gyömrői út stellt einen neuralgischen Punkt hinsichtlich der Verkehrsprobleme im Bezirk dar. Die Mannschaft ist der Ansicht, dass die Ampelsteuerung (insbesondere für die von der Innenstadt kommenden Fahrzeuge, die von der Gyömrői út auf die Felsőcsatári út abbiegen) gefährliche Situationen schafft, da die Ampeln den kreuzenden Verkehr zu schnell nacheinander freigeben. Dadurch kommt es regelmäßig zu Verkehrsunfällen, und auch die wartenden Personen an der Bushaltestelle an der Kreuzung sind Gefahren ausgesetzt. Aus diesem Grund empfiehlt die Mannschaft eine Überprüfung der Ampelsteuerung an der Kreuzung sowie die Errichtung eines physischen Schutzes (z. B. Poller) an der Bushaltestelle (es wäre generell sinnvoll, den physischen Schutz der Haltestellen im Bezirk zu überprüfen – z. B. die Straßenbahn-Haltestellen an der Üllői út). Ein weiterer Vorschlag betrifft die regelmäßige und angemessene Pflege der Straßenbegleitvegetation auf der Seite in Richtung Innenstadt im Abschnitt der Gyömrői út zwischen der Csévéző utca (Kőhíd) und der Felsőcsatári út, da das Ausfahren von den einmündenden Straßen durch die hohe Vegetation erschwert wird, da sie die Sicht behindert.

Der nächste Brennpunkt ist die Wohnsiedlung Lakatos und deren Umgebung, wo ebenfalls mehrere Vorschläge formuliert wurden. Angesichts des starken Verkehrsaufkommens auf der Lakatos-Straße empfiehlt das Team die Einrichtung einer 30 km/h-Zone, die nicht nur die Anzahl der Unfälle, sondern auch die Lärm- und Luftverschmutzung reduzieren würde. Darüber hinaus ist die Errichtung eines neuen Fußgängerüberwegs notwendig, da derzeit zwischen der Üllői-Straße und der Nefelejcs-Straße lediglich ein ausgewiesener Übergang an der Eötvös-Loránd-Grundschule vorhanden ist. Es wäre zudem ratsam, die Zufahrtsregelung für Lastkraftwagen zu überprüfen und zu verschärfen, um den Schwerlastverkehr auf der Lakatos-Straße weiter zu reduzieren. Auf der gegenüberliegenden Seite der Siedlung, an der Kreuzung Tinódi-Straße und Kézműves-Straße, wird außerdem die Verengung des Kurvenradius vorgeschlagen, da Autofahrer die Kreuzung mit großem Radius und hoher Geschwindigkeit anfahren, wodurch Fußgänger Schwierigkeiten beim Überqueren haben. Ebenso wird empfohlen, die Möglichkeit einer (mindestens teilweisen) Einbahnstraßenregelung der Tinódi-Straße zu prüfen, ebenfalls zur Verringerung der Unfallgefahr.

Bélatelep – an der Kreuzung Frangepán utca und Csévéző utca – wurde vom Team ein Problem identifiziert. Obwohl das Einfahren von der Csévéző utca in die Frangepán utca verboten ist

(ausgenommen Fahrräder), ignorieren Autofahrer dies regelmäßig und biegen dennoch ab. Vermutlich liegt der Grund darin, dass dies von der Richtung des Keresztúri-Waldes aus die erste Einfahrmöglichkeit in Richtung Bélatelep darstellt. Das Einfahrverbot sollte überprüft werden, oder durch eine Verringerung der Durchlässigkeit der Kreuzung die Einfahrmöglichkeit physisch blockiert werden.

Ein weiterer umfassender Vorschlag ist, dass der Bezirk die Möglichkeit der Installation von Geschwindigkeitsmessgeräten an den oben genannten Unfallschwerpunkten in der Felsőcsatári Straße, der Gyömrői Straße und der Lakatos Straße prüft.

Schließlich, aber nicht zuletzt empfiehlt das Team die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur im Bezirk, die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen sowie die Verbindung der bestehenden Netzwerke. Letzterer Vorschlag zielt auf die Ausweisung einer befahrbaren Fahrradstrecke (Fahrradweg, Fahrradspur oder befahrbare Straßenfläche) zwischen der Margó Tivadar Straße und der Lenkei Straße (Lajosmizsei Schranke) ab, die die derzeit in der Margó Tivadar Straße vorhandene, jedoch an der Bartók Lajos Straße endende Fahrradstraße mit den im Bereich Kispest der Üllői Straße, in Höhe der Jáhn Ferenc Straße, ausgewiesenen befahrbaren Abschnitten verbinden könnte.

Gelbes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise das erste Gemeinschaftstreffen während des Elaborationswochenendes, begann am ersten Tag im zweiten Block mit einem Übergang von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler Verkehrsprobleme. Der Block begann auch in diesem Fall mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmer mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Bezirksbereichen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen auswählten – Unfallschwerpunkte; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die Betroffenen (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmer Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmer bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten auf dieser Grundlage das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket definierten sie auch den Kreis der Betroffenen (Stakeholder), wer potenzielle Unterstützer, wer Neutralstehende und wer Gegner sein könnten. Abschließend stellten der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher den Vorschlag in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemauswahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Das Sárka Cspat hat in dieser Etappe bei der Bildungssitzung im September die Verbesserung der Sicherheit an den identifizierten Unfallschwerpunkten als Hauptplanungsaufgabe gewählt. Die Teilnehmer besprachen die gefährlichsten Kreuzungen und Straßenabschnitte im Bezirksbereich zwischen Gloriett-telep und Almáskert, wobei der Fokus darauf lag, welche möglichen Lösungsvorschläge bestehen und welche lokalen Akteure (Stakeholder) davon betroffen sind.

Die Teilnehmer hoben hervor, dass die Méta-Straße besonders unfallgefährdet ist, wobei sowohl die Verkehrsregelung als auch die Straßenstruktur neu überdacht werden müssten. Als besonders gefährlich wird die Kreuzung Méta-Straße und Ipacsfa-Straße angesehen, an der ein Kreisverkehr und eine vollständige Verkehrsneuordnung erforderlich wären, wobei auch der Verkehr des nahegelegenen Industriegebiets, des Großmarkts und des Busparkplatzes zu berücksichtigen ist. Die Teammitglieder sehen den Verkehr des Industriegebiets als erhebliches Problem an; obwohl viele Anwohner eine Verlegung wünschen, räumten die Teilnehmer ein, dass eine Umsetzung aus wirtschaftlichen Gründen nicht realistisch ist. Als alternative Lösung wurde vorgeschlagen, den Lkw-Verkehr über den Halmierdő umzuleiten. Am anderen Ende des Waldes ist die Szálfa-Straße ebenfalls ein gefährlicher Straßenabschnitt: Aufgrund der Vegetation und der Steigung ist die Sicht eingeschränkt, weshalb die Anwohner an der Kreuzung mit der Lőrinci-Straße den im Planungsstadium befindlichen Kreisverkehr dringend fordern. Gleichzeitig räumten die Teilnehmer ein, dass die Bezirksleitung wahrscheinlich bereits früher Anstrengungen unternommen hat, diesen Unfallschwerpunkt zu beseitigen, jedoch die schwierige Zusammenarbeit mit der für den Wald zuständigen Pilisi Parkerdő Zrt. ein Hindernis für die Lösung darstellt. Denn der vorgeschlagene Kreisverkehr benötigt mehr Platz, der mit hoher Wahrscheinlichkeit das Waldgebiet beeinträchtigen würde.

Bei der Besprechung der unfallgefährdeten Straßenabschnitte wurde auch die Cziffra György Straße thematisiert, an deren Einmündung der Buslinie 182 das Abbiegen erschwert ist. Nach einer längeren und umfangreichen Diskussion zu verkehrsorganisatorischen Fragen schlugen die Teammitglieder statt eines STOP-Schildes eine Ampel vor, damit der Bus sicher ausfahren kann. Auf der anderen Seite der Cziffra György Straße, in Richtung des Szent Lőrinc-Wohngebiets (das von den Teilnehmern als „KISZ-Wohngebiet“ bezeichnet wurde), wiesen die Teammitglieder ebenfalls darauf hin, dass es sinnvoll wäre, die Fußgängerüberwege zur Unfallverhütung neu zu markieren. Die Teilnehmer bewerteten auch die Gehweginseln an der Üllői Straße als unfallgefährdet, da diese zwar den Fußgängern, beispielsweise den Kindergartenkindern, das Überqueren erleichtern, aber aufgrund ihrer zu großen Ausmaße bereits mehrere Autounfälle verursacht haben. Paradoxerweise schlugen sie daher vor, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Größe und Breite der Gehweginseln zu reduzieren. Außerdem wurde als Problem genannt, dass auf der Alacsikai Straße in Richtung Almáskert die aus Gyál kommenden Autofahrer zu schnell fahren, weshalb die Anwohner verkehrsberuhigende Maßnahmen fordern, beispielsweise eine am Geschwindigkeitssensor gesteuerte Ampel. Als gutes Beispiel wurde die Stadt Pomáz genannt, wo die Ampel nur dann auf Rot schaltet, wenn sich ein Fahrzeug mit Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit der Kreuzung nähert. Ebenfalls in Zusammenhang mit diesem Gebiet stand die Anmerkung eines Teilnehmers, der sich gegen die Öffnung der Halomi Straße in Richtung Vecsés aussprach.

Es wurden auch kleinere, aber wichtige lokale Probleme angesprochen: Der Zebrastreifen vor dem Vörösmarty Mihály Gymnasium ist aufgrund der überwucherten Vegetation schwer zugänglich, die nach Ansicht der Teilnehmer von der Stadtverwaltung zurückgeschnitten werden sollte. Außerdem baten mehrere Personen um eine bessere Beleuchtung des Fußgängerüberwegs in der Kétújfalu-Straße sowie um eine klarere Beschilderung des „Kreisverkehrs“ am Gilice-Platz. Schließlich wurden auch Vorschläge im weiteren Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit geäußert, wie etwa, dass die Müllfahrzeuge

früher starten oder auf Nebenstraßen fahren sollten, da ihre derzeitige Route Staus und gefährliche Situationen verursacht.

Grünes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise das erste Gemeinschaftstreffen während des Elaborationswochenendes, begann am ersten Tag im zweiten Block mit einem Übergang von der bezirklichen, gemeinschaftlichen Ebene zur Lösung lokaler Verkehrsprobleme. Der Block begann auch in diesem Fall mit einem Einstimmungsgespräch, bei dem die Teilnehmenden mithilfe der kartografischen Darstellung der im September beim Bildungstag ermittelten Probleme nach Bezirksbereichen ein zu lösendes Problem aus den drei Hauptproblemgruppen auswählten – Unfallschwerpunkte; schlechte Verkehrsanbindung; durch Verkehr verursachte übermäßige Umweltbelastung.

Die Aufgabe der Teams bestand darin, im Zusammenhang mit der ausgewählten Problemgruppe ein Vorschlagspaket zu erarbeiten und die betroffenen Akteure (Stakeholder) zu identifizieren. Dabei sammelten die Teilnehmenden Ideen, wie das ausgewählte Problem behandelt oder gelöst werden könnte. Die Teilnehmenden bewerteten die aufkommenden Vorschläge und erarbeiteten darauf basierend das Lösungsvorschlagspaket unter Verwendung einer kartografischen Visualisierungshilfe. Im Zusammenhang mit dem Vorschlagspaket definierten sie auch den Kreis der Betroffenen (Stakeholder), wer potenzielle Unterstützer, wer Neutrale und wer Gegner sein könnten. Abschließend stellten der ausgewählte Sprecher oder die ausgewählten Sprecher das Vorschlagspaket in fünf Minuten vor, wobei sie auf die Begründung der Problemwahl, die Elemente des Lösungsvorschlagspakets sowie die Feststellungen zu den Stakeholdern eingingen.

Das Grüne Team konzentrierte sich am Bildungstag auf die Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Belastung aus den identifizierten Problemfeldern. Im untersuchten Gebiet wurden vier problematische Punkte identifiziert, die überwiegend von dem Teammitglied dargestellt wurden, das dem jeweiligen Problembereich am nächsten wohnte. Das Team arbeitete bei dieser Aufgabe in ausgeprägter Einmütigkeit; die Identifizierung der Probleme gelang deutlich leichter als die Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen und die Identifikation der Stakeholder. Letzteres bereitete den Teammitgliedern trotz der vor der Aufgabe gehaltenen informativen Präsentation Schwierigkeiten, in den meisten Fällen konnte nur der offensichtlichste Stakeholder gefunden werden. Das Team näherte sich dem Problemfeld schließlich vor allem aus der Perspektive des umweltfreundlichen Verkehrs und der lokalen Lebensqualität.

Zunächst wurde die Endhaltestelle der Buslinie 136 am Havanna-Wohngebiet thematisiert, wo die Busse mit laufendem Motor mehrere Minuten warten, um den Fahrplan einzuhalten, was jedoch häufig zu Rückstaus hinter den Fahrzeugen führt. Dies verursacht Luftverschmutzung, während dort Fußgänger – darunter viele Schulkinder – unterwegs sind. Daher schlägt das Team die Einrichtung einer Busbucht oder die Verlegung der Haltestelle in die Nähe des Penny-Marktes vor, damit die Fahrzeuge den Verkehr nicht behindern und die Luft nicht belasten.

Der zweite Vorschlag betraf die Einbahnregelung der Kolozsvári Straße. Aufgrund der parkenden Autos erweist sich der für den Verkehr nutzbare Querschnitt der Straße als zu eng, weshalb der zweirichtungsverkehr in der Straße gefährlich ist. Zudem staut sich der Verkehr aufgrund des engen Querschnitts häufig, da sich die Autofahrer oft nur an den Kreuzungen gegenseitig passieren lassen können, was Staus und somit lokale Mehrbelastungen durch Schadstoffe verursacht. Das grüne Team schlug vor, den Verkehr von der Baross-Straße her als Einbahnstraße zu führen, sodass eine verkehrstechnische Maßnahme die Staus, die Unfallgefahr und nicht zuletzt die ausgestoßenen Schadstoffe reduzieren könnte.

Das dritte identifizierte Problem betrifft die Petőfi-Straße. Das Problem ist hier vielschichtig, bei der Identifizierung der Stakeholder wurden sowohl der öffentliche Nahverkehr, die Autofahrer als auch die Fußgänger berücksichtigt. In der stark befahrenen Straße sind durch kommunale Bepflanzungen die Gehwege verengt worden, die Büsche und Bäume ragen häufig in den Fußgängerbereich hinein, was das Vorankommen insbesondere für Personen mit Kinderwagen und Rollstühlen erschwert. Diese Büsche sollten regelmäßig geschnitten und kontrolliert werden, ebenso wie das Parken auf dem Gehweg. Die in der Straße haltenden Autos stellen sowohl für die Fußgänger als auch für die vorbeifahrenden Busse ein Problem dar, wenn sie auch nur annähernd am Fahrbahnrand parken. Letzteres ist problematisch, da die Busse ohnehin kaum nebeneinander Platz finden, und ein am Bordstein parkendes Auto zwingt die Busse zu zusätzlichen Manövern, die sie nicht immer aus Schwung ausführen können, was den Verkehrsfluss in der Straße weiter verlangsamt. Dieser ist ohnehin nicht schnell, da an den Haltestellen keine Busbuchten eingerichtet werden können. An der Kreuzung zur Dobozi-Straße wurde zudem der Bedarf eines Zebrastreifens geäußert, der zwar eher eine Maßnahme zur Unfallverhütung darstellt, aber eines der Probleme der Straße betrifft: den starken quer verlaufenden Fußgängerverkehr an der Kreuzung, der nicht mit einer sicheren Überquerungsmöglichkeit einhergeht. Weitere Lösungsvorschläge waren die Verengung des Gehweges auf einer Straßenseite auf 1,5 Meter, um die für den Verkehr nutzbare Fahrbahnfläche zu verbreitern, sowie ein vollständiges Parkverbot auf dem Gehweg.

Schließlich wurde angemerkt, dass die alten Straßen von Bókaytelep nicht für den derzeitigen Durchgangsverkehr in dieser Größenordnung ausgelegt sind. In den engen Straßen rund um die Schulen kommt es zu Staus, was zu einer lokalen erhöhten Schadstoffemission führt. Daher ist hier eine Überprüfung der Einbahnstraßenregelungen und der Parkordnung erforderlich.

3. Komplexe Erneuerung ungenutzter Flächen bei der 3. Gemeinschaftsversammlung

Blaues Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am zweiten Tag des ersten Gemeinschaftsversammlungs-Elaborationswochenendes, konzentrierten sich die Teilnehmer nach der Erfassung der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Bereich oder eine untergenutzte Fläche des von ihm

vertretenen Bezirksabschnitts ausarbeiten. Zur Erstellung des Vorschlags erhielten die Teilnehmer teamweise spielerische Unterstützung. Das speziell für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmern bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen notwendigen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf konkreter Handlungsebene ermöglichte. Die Teammitglieder hatten die Möglichkeit, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für die vorgeschlagene Intervention fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Das Kék csapat zielte auf die umfassende Erneuerung der ungenutzten Grünfläche im Bereich Belső major ab.

Die geplante Entwicklung soll am südlichen Rand des Bezirks, an der Grenze zwischen Gyál und Soroksár, im Stadtteil Belsőmajor realisiert werden. Das Gebiet befindet sich derzeit am Rand des Stadtgefüges, ohne bedeutende zentrale Verbindungen und in vernachlässigtem Zustand. Basierend auf Ortsbegehungen und Rückmeldungen der Bevölkerung wurden zahlreiche Probleme identifiziert, gleichzeitig zeichnet sich ein umfassender, gestufter Entwicklungsplan zur Revitalisierung des Gebiets ab.

Das Ziel des Konzepts ist es, das Gebiet mit Grünflächen und Gemeinschaftsfunktionen zu bereichern, sodass die derzeit ungenutzte, marginalisierte Zone zu einem lebenswerten, nachhaltigen und gemeinschaftsfreundlichen Raum wird. Ein zentrales Element der Entwicklung ist die Errichtung eines neuen Busendhaltepunkts auf dem Gelände des alten Friedhofs in der Kalász-Straße, der den Stadtteil Imre mit dem übrigen Bezirk verbindet und die Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs verbessert.

Neben der Verkehrsinfrastruktur enthält der Vorschlag auch komplementäre Grünflächeninvestitionen: Im Umfeld der Endstation wird ein Erholungspark und ein Lehrpfad angelegt, der zu bewaldeten und sumpfigen Gebieten führt. Der Belsőmajorer Wald ist derzeit untergenutzt, wird jedoch von der Bevölkerung bereits jetzt zu Freizeit Zwecken genutzt (Laufen, Hundespaziergänge). Im Rahmen der Entwicklung würde der Wald und seine Umgebung eine geordnete, funktional gegliederte Form erhalten: mit Bänken, Picknickplätzen, Laufstrecken und Flächen, die für gemeinschaftliche Aktivitäten geeignet sind.

Ein Teil des Gebiets beherbergt ein sumpfiges Habitat, das ein wertvolles Feuchtökosystem darstellt, welches im Rahmen der Entwicklung erhalten und in den Lehrpfad integriert wird. Somit wird die naturschutzfachliche Funktion um eine pädagogische und erholungsorientierte Rolle ergänzt.

Das Ziel des Projekts ist es, das Gebiet zu einem multifunktionalen Raum zu entwickeln, der sowohl für sportliche Aktivitäten, Erholung, Naturbeobachtung als auch für gemeinschaftliche Tätigkeiten geeignet ist, wobei die Grundsätze der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Zu diesem Zweck enthält der Plan selektive Abfallbehälter, Bio-Toiletten, Regenwassersammelsysteme sowie ein auf zivilgesellschaftlicher Zusammenarbeit basierendes Erhaltungsmodell, das im Rahmen eines Freiwilligenprogramms die langfristige Pflege des Gebiets und die Einbindung der Gemeinschaft sicherstellt.

Die Entwicklung trägt langfristig bei:

zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und zur Verbesserung seiner Erreichbarkeit,

zur Erhöhung der Ordnung auf den öffentlichen Flächen,

zur Beseitigung der illegalen Müllablagerung,

sowie zur Stärkung der lokalen Identität und des Gemeinschaftszusammenhalts.

Der gestaltete Raum bietet geeignete Bedingungen für das Buswarten und öffnet gleichzeitig die umliegenden Grünflächen nicht nur für die Bewohner des 18. Bezirks, sondern auch für die Gemeinschaft von Gyál. Das Projekt erfüllt somit gleichzeitig Funktionen im Bereich Grünflächen, kulturelles Ökosystem und nachhaltige Mobilität und dient den parallelen Bedürfnissen der städtischen Gemeinschaft und der Natur.

Die Entwicklung würde in mehreren Phasen erfolgen, da die betroffene Fläche erheblich ist:

Erste Phase: Die Gestaltung der Endhaltestelle in der Kalász-Straße und die Schaffung des dazugehörigen öffentlichen Parks. In diesem Bereich werden vor allem kulturelle Ökosystem-Dienstleistungen (Toiletten, Café, Ruhezonen) sowie die Infrastruktur für das Buswartebereich errichtet.

Nächste Abschnitte: In den übrigen Bereichen des Geländes werden naturnahe Entwicklungen umgesetzt, wie der Lehrpfad, die Gestaltung von Wald- und Moorgebieten, Bänke, Picknickplätze, Laufstrecken sowie Flächen für gemeinschaftliche Aktivitäten. Diese Bereiche konzentrieren sich auf weitere Ökosystemdienstleistungen: Bestäubung, Wasserrückhalt, Ansiedlung einheimischer Arten sowie die Reduzierung von Staub-, Lärm- und Luftverschmutzung, die durch die stark befahrenen Straßen M0 und Nagykőrösi út verursacht werden.

Orangene Mannschaft

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am zweiten Tag des ersten Gemeinschaftsversammlungs-Elaborationswochenendes, konzentrierten sich die Teilnehmenden nach der Erkundung der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine

ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Raum oder eine untergenutzte Fläche des von ihm vertretenen Bezirksbereichs ausarbeiten. Zur Erarbeitung des Vorschlags erhielten die Teilnehmenden spielerische Unterstützung pro Team. Das eigens für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmenden bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen notwendigen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf konkreter Handlungsebene ermöglichte. Den Teammitgliedern stand es frei, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für den vorgeschlagenen Eingriff fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Bei der moderierten Diskussion über die zu entwickelnden Grünflächen in den Stadtteilen wurden zahlreiche Anmerkungen und Bemerkungen geäußert. Innerhalb der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit konnte jeder seine Meinung äußern, es entwickelten sich keine ernsthaften Debatten oder Konflikte, vielmehr war der Diskurs von Einigkeit und der Suche nach Konsens geprägt. Diese Haltung bestimmte auch die Gruppendynamik während des Gesellschaftsspiels.

Als allgemeines Problem wurde festgestellt, dass nach Wahrnehmung der Bevölkerung viele auf Privatgrundstücken die im HÉSZ festgelegten Bebauungsanteile einhalten, wodurch sich der Hitzeinseleffekt insbesondere in den gartenstädtischen Gebieten (z. B. Szent Imre Gartenstadt) zunehmend bemerkbar macht. Ebenfalls als quartiersübergreifendes Problem wurde die Pflege und Erhaltung der Grünflächen bewertet. Vertrocknete, verfaulte Bäume bergen ein Unfallrisiko, und deren Ersatz nach der Fällung erfolgt nicht in allen Fällen. Entlang der Üllői Straße wurde die erhebliche Staubbelastung hervorgehoben, die hauptsächlich auf das Fehlen von Grünflächen zurückzuführen ist. Den Bereich um den Szarvas csárda Platz und das Lőrinc Center bewertete man als eine der bedeutendsten Hitzeinseln des Bezirks; bei intensiveren Niederschlägen kann die Wasserableitung Probleme verursachen.

Bei der Auswahl des zu entwickelnden öffentlichen Raums wurden mehrere Standorte in Betracht gezogen, zum einen die untergenutzten Flächen im Ganz-Vorort, deren Revitalisierung die Integration in das städtische Gefüge fördern könnte. Als zweite Option wurde die umfassende Revitalisierung des Lőrinc Centers und seiner Umgebung vorgeschlagen, da die meisten Problemstellungen diesen Bereich betrafen. Die Gruppe erarbeitete schließlich ihre Entwicklungsvorschläge für diesen Standort.

Mehrere Maßnahmen dienen der Erhöhung der Grünflächen im Entwicklungsgebiet. Entlang der Straßenbahnschienen werden neue Bäume gepflanzt sowie Rasenflächen zwischen den Schienen angelegt, wobei im ersteren Fall heimische Arten bevorzugt werden. In den letzten Jahren wurden in der Umgebung mehrere Wohnparks errichtet, und derzeit läuft ein bedeutendes Bauvorhaben. In diesen

Fällen wird empfohlen, architektonische Lösungen (grüne Fassaden und Gründächer) zu verwenden, mit denen der Anteil städtischer Grünflächen erhöht und somit die lokale Staubbelastung und der Hitzeinseleffekt gemindert werden können.

Ein weiterer neuralgischer Punkt im Entwicklungsgebiet ist die Ableitung von Regenwasser. Auf Beton- und Pflasterflächen stellt die Ableitung ein Problem dar; nach intensiveren Sommerniederschlägen kam es vor, dass im Abschnitt zwischen dem Markt und dem Wohnpark die Kanäle das Wasser nicht mehr ableiten konnten. Neben der Entwicklung des Kanalisationsnetzes wurde als Vorschlag die Stärkung der Wasserrückhaltefähigkeit des Gebiets formuliert, die vor allem durch die Anlage von Regengärten sowie die Nutzung von Regenwasser zur Bewässerung erreicht werden soll.

Im Ring der Sportplätze steht eine relativ großflächige Grünanlage zur Verfügung. Nach dem Entwicklungskonzept könnte das Gebiet ideal für die Errichtung eines Freizeitparks sein, der durch die Installation von Straßenmöbeln sowie die Ausweisung von Picknickplätzen als neuer Gemeinschaftsraum in der mentalen Landkarte der örtlichen Bevölkerung erscheinen würde. Am Standort ist – im Sinne der urbanen Landwirtschaft – auch die Anlage eines gemeinschaftlich gepflegten Gartens Teil des Vorschlagspakets. Die frei nutzbaren Kräuter- und Gewürzgärten könnten auch die Möglichkeit bieten, Bildungsinhalte zu vermitteln; hierfür könnten mehrere Informationstafeln aufgestellt werden. Die Pflege der Grünfläche und die Einhaltung der Regeln könnten von hierfür spezialisierten zivilgesellschaftlichen Organisationen unterstützt werden. Insgesamt können diese synergetisch verbundenen Vorschläge dieses untergenutzte Gebiet zu einem neuen Gemeinschaftserlebnispark umgestalten und dabei seinen Charakter als Grünfläche bewahren.

Der potenzielle Standort für die Grünflächenentwicklung

Rotes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am zweiten Tag des ersten Gemeinschaftsversammlungs-Elaborationswochenendes, konzentrierten sich die Teilnehmer nach der Kenntnisnahme der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Platz oder eine untergenutzte Fläche des von ihm vertretenen Bezirksbereichs ausarbeiten. Zur Erarbeitung des Vorschlags erhielten die Teilnehmer teamweise spielerische Unterstützung. Das eigens für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmern bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen notwendigen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das

Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf einer konkreten Handlungsebene ermöglichte. Die Teammitglieder hatten die Möglichkeit, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für die vorgeschlagene Intervention fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Das Rote Team, das die Bezirksbereiche Erzsébettelep – Bélatelep – Lakatostelep – Rendessytelep – Liptáktelep – Havanna-Wohnsiedlung – Lónyaytelep vertritt, diskutierte die folgenden drei möglichen Standorte für Grünflächenentwicklungen: den Balázs-See in Erzsébettelep, die Lakatostelep als umfassenden Standort sowie den Piac tér in Lónyaytelep. Der Balázs-See ist einer der wenigen Angelteiche in der Hauptstadt. Er ist ein idealer Ort zur Erholung und Freizeitgestaltung und somit ein möglicher Entwicklungsstandort, jedoch befindet sich das Gebiet im Eigentum eines Angelvereins, weshalb die Ausarbeitung eines kommunalen Entwicklungsplans weniger gerechtfertigt ist. Die Lakatostelep ist einer der bevölkerungsreichsten Teile des Bezirks und obwohl die Teammitglieder der Ansicht sind, dass die Grünflächen dort gut ausgestattet sind, besteht bei einem so großen Gebiet immer Entwicklungspotenzial. Schließlich der Piac tér, ein klar abgegrenztes Gebiet mit guten Voraussetzungen, das jedoch untergenutzt ist und somit eine gute Grundlage für die Ausarbeitung eines Grünflächenentwicklungskonzepts bietet. Aufgrund der Mehrheitsentscheidung der Teammitglieder wurde der Piac tér als Aktionsgebiet für die Entwicklung ausgewählt.

Auf dem Gelände, das von der Üllői út – Széchenyi István utca – Aranyeső utca – Piac tér begrenzt wird, sollen gemäß einem Entwicklungskonzept auf dem dem Üllői út am nächsten gelegenen, derzeit als Parkplatz genutzten Bereich Sozialmietwohnungen (Schwalbenhaus) errichtet werden. Der Vorschlag des Teams sieht daher die Anlage eines Gemeinschaftsparks auf den verbleibenden Flächen des Piac tér vor, der sich in das Konzept der Sozialmietwohnungen einfügt, sowie die Nutzung der KRESZ-Strecke an der Ecke Aranyeső utca – Teleki utca, die zuvor ebenfalls als Parkplatz diente.

Im Konzept des aus der untergenutzten Fläche entstehenden Gemeinschaftsparks spiegeln sich die früheren, gegenwärtigen und erwarteten Funktionen des Gebiets wider. Die Benennung des öffentlichen Raums verweist auf die frühere Markt-Funktion, an die das Entwicklungskonzept mit der Einrichtung eines Gemeinschafts-Kleinmarkts zur Unterstützung des Verkaufs lokaler Produkte anknüpft. Die durch die Umgebung gebotene gemeinschaftsbildende Funktion würde zudem durch lokale Picknicktische und Essensmöglichkeiten sowie die Schaffung eines kleinskaligen Außenbereichs weiter gestärkt.

Da der KRESZ-Park derzeit bereits Familien und Kinder anzieht, hätte der entstehende Gemeinschaftspark auch eine wichtige Lern- und Inspirationsfunktion. Auf dem Gelände würden interaktive Wände und spielerische Informationsmodule installiert, außerdem bestünde die Möglichkeit, Bäume zu adoptieren, was sowohl das Lernen als auch die Bewusstseinsbildung von Kindern und Erwachsenen fördern würde. Darüber hinaus würden eine getrennte Müllsammlung und die Förderung des Fahrradverkehrs umgesetzt.

Die Funktion der Regenwassernutzung ist ebenfalls ein wichtiger Bestandteil der Entwicklung, was einerseits die Einrichtung von Regengärten und Rückhaltebecken und andererseits den Aufbau eines nach dem Vorbild von Szeged gestalteten Regenwasserrückhaltesystems bedeutet.

Nicht zuletzt sollen auch Nistkästen („Schwalbenhaus – Schwalbennest“) sowie Baumpflanzungen vorgenommen werden, um die Funktion der Regulierung des lokalen Mikroklimas zu erfüllen. Zur Verstärkung dessen empfiehlt das Team, in das Entwicklungskonzept auch die Trassen der Teleki-Straße und der Jegenye-Allee einzubeziehen, wo zwischen dem neu entstehenden Gemeinschaftspark und dem Bahnhof Pestszentlőrinc ein zu Fuß und mit dem Fahrrad begehbarer „grüner Korridor“ mit Neupflanzungen und Pflege der bestehenden Bäume geschaffen werden soll. Das Entwicklungselement wurde durch die derzeit bereits vorhandene üppige und reiche grüne Bepflanzung im Abschnitt der Teleki-Straße zwischen Nefelejcs-Straße und Aranyásó-Straße inspiriert. Zum Vorschlagspaket gehört weiterhin die Verkehrsberuhigung und die Einrichtung einer beschränkten Zufahrtszone, durch die auch die Unterstützung der örtlichen Anwohner für die Entwicklung gewonnen werden kann.

Gelbes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am zweiten Tag des ersten Gemeinschaftsversammlungs-Elaborationswochenendes, konzentrierten sich die Teilnehmer nach der Erkundung der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Raum oder eine untergenutzte Fläche des von ihm vertretenen Bezirksbereichs ausarbeiten. Zur Erstellung des Vorschlags erhielten die Teilnehmer teamweise spielerische Unterstützung. Das speziell für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmern bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen notwendigen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf einer konkreten Handlungsebene ermöglichte. Die Teammitglieder hatten die Möglichkeit, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für den vorgeschlagenen Eingriff fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Das Sárga Csapat startete aus einer relativ vorteilhaften Position, da seine Mitglieder aus demselben Wohngebiet kamen. In Bezug auf Alter und Geschlechterzusammensetzung konnten die Parteien als relativ heterogene Mikrogemeinschaft während der Aufgaben zusammenarbeiten.

Bei der Auswahl des Aktionsgebiets sprudelten die Ideen nur so. Anfangs wurde das gesamte Bezirksgebiet unter die Lupe genommen, doch schließlich konnte Einigkeit darüber erzielt werden, dass die Grünflächen in der Nähe des eigenen Wohnortes in den Fokus rücken sollen. Dadurch kamen zunächst folgende Ideen auf:

1. Entwicklung von Ganzkertváros: In dem Gebiet gibt es ein großes Feld, das von einer Wirtschaftsgesellschaft mit dem Ziel aufgekauft wurde, dort einen Industriepark zu errichten. Das Team war sich einig, dass dies die Lebenssituation der örtlichen Bewohner erschweren könnte, und unterstützt daher das Vorgehen der Gemeindeverwaltung dagegen. Ihrer Meinung nach könnten für das Gebiet auch bessere Nutzungsmöglichkeiten bestehen.

2. Nagy Burma: ein vernachlässigtes, verkehrstechnisch gefährliches Gebiet, das voller Entwicklungsmöglichkeiten ist und während der gesamten Diskussion eindeutig als zentrales Element dargestellt wurde. Die Frage war nur, welche Hauptinterventionpunkte innerhalb dieses Bereichs erscheinen könnten.

3. Der den Bezirksbewohnern gut bekannte Halmi-Wald: ein großes grünes Gebiet, das zahlreiche Möglichkeiten bietet und für viele Funktionen geeignet ist. Die eigentliche Frage ist, ob wir das Gebiet als Ganzes behandeln oder einzelne Teilbereiche hervorheben sollen?

4. Gloriett-Parkanlage: Es werden schlechte Methoden der Grünflächenpflege angewendet, durchgeführt von gemeinnützigen Arbeitern ohne jegliche fachliche Aufsicht. Dies wurde von mehreren kritisiert, einhellig bestätigte dies der Großteil des Teams. Eine schlechte Stadtwirtschaft, an der unbedingt etwas geändert werden muss.

5. Hargita Platz: Grünflächen, gegebenenfalls Anlage von Bienenweiden, deren Erhaltung und Pflege.

Im Team gab es 4 Hauptsprecher, die überwiegend aus der mittleren und älteren Altersgruppe stammten. Die endgültige Entscheidung gestaltete sich anfangs schwierig, da verschiedene Interessenvertretungen und Meinungen aufeinandertrafen, teilweise heftig. Glücklicherweise gelang es, die Diskussion schnell in eine konstruktive Richtung zu lenken, in der auch die jüngere Generation Gehör fand. Gemeinsam wurde durch offene Abstimmung mit Handzeichen beschlossen, dass die endgültige Entscheidung auf die Achse Nagy Burma – Halmi Erdő als zu entwickelndes, komplexes Grünflächenentwicklungsgebiet fiel.

Die Methode hat sich bewährt, was dem Team einen positiven Schwung verlieh und in der Folge zu einer engeren und ruhigeren Zusammenarbeit führte. Bei der Auswahl der Interventionen und Aktionskarten haben wir darauf geachtet, dass am Ende möglichst unterschiedliche Lösungen übrig bleiben. Es gelang uns, reibungslos und im allgemeinen Einvernehmen jene Möglichkeiten auszuschließen, die den Großteil des Teams nicht bewegten, ebenfalls durch offene Abstimmung.

Das ausgewiesene Entwicklungsgebiet umfasste den Straßenabschnitt entlang der Fiumei Straße und der Körös Straße und erreichte den Halmi-Wald sowie dessen gesamtes Gebiet. Das Team stellte sich ein Gebiet vor, das als eine Art komplexe, parkähnliche Fläche gestaltet ist, die von der Gemeinschaft gut genutzt werden kann und sichere Verkehrswege aufweist. Dabei wurde großer Wert auf die Biodiversität

gelegt, da das Team sich die Ansiedlung einheimischer Arten, die Aufstellung von Kompostbehältern, die Anlage von Feengärten und sogar das Pflanzen von Obstbäumen vorstellen kann. Das hier geschaffene, vielfältige und die Gemeinschaft verbindende gesunde Grünflächenensemble kann die lokale Identität stärken, was Möglichkeiten zur körperlichen und geistigen Heilung sowie für Freizeitaktivitäten bietet; Erholungssuchende können hier ihre Bedürfnisse erfüllen. Schließlich wurde auch die Entwicklung der blauen Infrastruktur als wichtiger Faktor genannt, da die Wasserspeicherkapazität und die Verbesserung des lokalen Mikroklimas positive Aspekte darstellen, die einen starken Ausgleich zu den überfüllten Wohngebieten mit Hitzeinseln bilden können.

Das Team führte die Aufgabe zufriedenstellend aus, die Mitglieder verließen die Veranstaltung mit positiven Eindrücken, wobei die Mehrheit angab, gerne auch künftig an ähnlichen Veranstaltungen teilnehmen zu wollen.

Grünes Team

Die zweite Gemeinschaftsversammlung für den 18. Bezirk von Budapest, Pestszentlőrinc-Pestszentimre, beziehungsweise am zweiten Tag des ersten Gemeinschaftsversammlungs-Elaborationswochenendes, konzentrierten sich die Teilnehmer nach der Erkundung der bei der edukativen – im September stattgefundenen – Veranstaltung aufgedeckten lokalen Herausforderungen auf die Entwicklung der Grünflächen im Bezirk. Jedes Team musste einen grünfokussierten Entwicklungsvorschlag für eine ausgewählte Grünfläche, einen öffentlichen Raum oder eine untergenutzte Fläche des von ihm vertretenen Bezirksbereichs ausarbeiten. Zur Erarbeitung des Vorschlags erhielten die Teilnehmer teamweise spielerische Unterstützung. Das speziell für diesen Zweck entwickelte Gesellschaftsspiel hilft den Teilnehmern bei der Bestimmung der Funktionen des ausgewählten Gebiets und der für die Schaffung dieser Funktionen notwendigen Aktionen.

Die Aufgabe begann mit der Auswahl des Entwicklungsbereichs, zu dem jedes Teammitglied Vorschläge machen konnte. Aus den Vorschlägen wählte das Team schließlich selbst den zu entwickelnden Bereich aus. Anschließend überprüften die Teammitglieder die verfügbaren Funktionskarten, von denen sie in gemeinsamer Übereinkunft höchstens fünf für ihren eigenen Vorschlag auswählten. Danach ordnete das Team den ausgewählten Funktionskarten Aktionskarten (höchstens zehn) zu, was die Formulierung des Vorschlags auf einer konkreten Handlungsebene ermöglichte. Die Teammitglieder hatten die Möglichkeit, eigene Vorschläge oder abweichende Meinungen zu äußern, falls sie keine passende Aktionskarte für den vorgeschlagenen Eingriff fanden. Nach der Einigung über den Vorschlag und dessen Finalisierung stellte der/die Sprecher/in das Projekt in fünf Minuten vor, wobei er/sie auf die Begründung der Standortwahl sowie auf die ausgewählten Funktionen und Aktionen einging.

Die Anzahl der Mitglieder des Grünen Teams verringerte sich am zweiten Tag auf 7 Personen, wodurch ein interessantes methodisches Problem am Tisch auftrat. Das am zweiten Tag fehlende Teammitglied lebt im Wohngebiet Havanna, sodass die bis dahin ausgewogene territoriale Verteilung zugunsten des Bókayteleps verschoben wurde, was bei der Auswahl der zu entwickelnden Grünfläche zu einer interessanten Situation führte. Ein Teil des Teams wollte ein Entwicklungspaket für komplexe Grünflächen im Wohngebiet Havanna ausarbeiten, während die andere Hälfte (die eher aus dem

Bókaytelep kam) den Bókay-Garten entwickeln wollte. Da es der Gruppe aus dem Wohngebiet Havanna, die viele gute Ideen hatte, nicht gelang, die aus dem Bókaytelep stammenden Mitglieder zu überzeugen, wurde der Bókay-Garten als ausgewählte Grünfläche festgelegt. Aufgrund dessen zogen sich die aus dem Wohngebiet Havanna stammenden Mitglieder im nächsten Teil der Aufgabe in Passivität zurück. Die Gruppe aus dem Bókaytelep wusste jedoch, nachdem sie die Abstimmung gewonnen hatte, nicht wirklich, wie sie mit der Grünfläche umgehen sollte. Aufgrund der kurzen verfügbaren Zeit konnte der Moderator am Tisch die Gruppe nicht erneut abstimmen lassen, ob sie lieber am komplexen Grünflächenpaket des Wohngebiets Havanna arbeiten sollte.

Das Grüne Team arbeitete anfangs mit zurückhaltender Aktivität, erkannte jedoch im Verlauf der Arbeit die Bedeutung der Aufgabe und die Mitglieder beteiligten sich nach und nach an der gemeinsamen Planung. Als Ergebnis entstand ein Aktionspaket zur funktionalen Erweiterung des Bókay-Gartens mit einer über 160-jährigen Geschichte, das gleichzeitig den Fokus auf Umweltbildung, die Stärkung des Gemeinschaftserlebnisses und die nachhaltige Grünflächenbewirtschaftung legt.

Eines der Hauptziele des Teams war die Entwicklung von Lern- und Inspirationsmöglichkeiten als Grünflächenfunktion, wobei besonderer Wert auf die Erweiterung edukativer Gemeinschaftsräume und die Vertiefung der Naturverbundenheit gelegt wurde. Ein zentrales Element des Vorschlags ist die Einrichtung eines Schulgartens auf dem derzeit untergenutzten Gelände des Bókay-Parks. Der Schulgarten soll die Grundlagen der urbanen Landwirtschaft und Forstwirtschaft vermitteln sowie die Umweltbewusstseinsbildung der jüngeren Generationen fördern. Im Einklang damit schlug das Team auch die Installation von Lebensräumen, Schutzräumen und gezielt aufgestellten Futterstellen vor, die zur Erhöhung der Biodiversität und zur Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts beitragen würden.

Als weiterer Bestandteil des Vorschlags formulierte die Gruppe die Anlage von Feengärten als mögliche Entwicklungsrichtung. Diese kleinmaßstäbigen, kreativen Grünflächen würden nicht nur das ästhetische Erlebnis der lokalen Gemeinschaft bereichern, sondern auch zur Mikroklimaregulierung des Gartens beitragen. Die pflanzen- und insektenfreundlichen Garteninseln würden den thermischen Komfort verbessern, den Hitzeinseleffekt mildern und den ökologischen Wert des Gebiets erhöhen.

Das Aktionspaket enthält als horizontales Element den Bedarf zur Stärkung der gemeinschaftlichen Entscheidungsfindung im Zusammenhang mit Grünflächen. Das Team betonte, dass Grünflächenentwicklungen nur dann wirklich nachhaltig sein können, wenn sie unter Einbeziehung der lokalen Bevölkerung und entlang der gemeinschaftlichen Bedürfnisse umgesetzt werden. Das Format der Gemeinschaftsversammlung verkörpert dementsprechend die gute Praxis der partizipativen Planung, und das Vorschlagspaket stellt die Verbindung zwischen den Erwartungen der Bevölkerung und den fachlichen Aspekten dar.

Bezüglich der Entwicklung des Bókay-Parks zielen die gemeinschaftlichen Bedürfnisse auch auf die Erweiterung von Aktivitäten ab, die das physische und mentale Wohlbefinden unterstützen. Die stressreduzierende sowie blutdruck- und Kortisolspiegel senkende Wirkung von Grünflächen ist wissenschaftlich belegt, weshalb es von besonderer Bedeutung ist, dass diese Bereiche gut gepflegt, ordentlich und funktional vielfältig gestaltet sind. Das Team schlug die Einrichtung von lokalen Picknicktischen und kleineren Außenessbereichen sowie die Organisation eines regelmäßigen

Produzentenmarktes vor, der der Präsentation der Produkte lokaler Mikro- und Kleinproduzenten dient. Diese Initiativen würden gleichzeitig den Gemeinschaftszusammenhalt und die lokale Wirtschaft stärken.

Ein für die Nachhaltigkeit besonders bedeutendes Element ist die lokale Sammlung von Regenwasser und dessen Nutzung zu Bewässerungszwecken. Nach Beobachtungen der Gruppe trocknet die Vegetation in den sommerlichen Trockenperioden häufig aus und regeneriert sich nach den Regenfällen schnell – diesen „Wippeffekt“ würde die Wasserrückhaltung und eine bewusste Bewässerung mildern. Dem Vorschlag zufolge würde durch die Installation von unterirdischen Speichertanks das Regenwasser auch langfristig nutzbar gemacht, was zugleich eine zukunftsweisende Lösung im Hinblick auf die Klimaadaptation darstellt.

Zur Beschattung des Gartens und zum Schutz des Bodens schlug das Team eine weitere Bepflanzung mit Bäumen vor, insbesondere entlang der Spazierwege, um den Besuchskomfort zu erhöhen und die natürliche Verdunstung zu fördern. Darüber hinaus wurde die Ausweitung der Kompostierung der vor Ort anfallenden organischen Abfälle angeregt, was gleichzeitig die Kreislaufwirtschaft unterstützt und die Bodenqualität verbessert.

Insgesamt zielt das Aktionspaket des Grünen Teams auf die nachhaltige, edukative und gemeinschaftsorientierte Entwicklung des Bókay-Parks ab. Die Vorschläge tragen gemeinsam zur Stärkung der Umweltbildung, zur Erweiterung der Erholungs- und Gemeinschaftsfunktionen sowie zur Anpassung an den Klimawandel bei. Durch die geplanten Maßnahmen könnte der Bókay-Park nicht nur als grünes Herz des 18. Bezirks erhalten bleiben, sondern auch seine aktive, lehrende und gemeinschaftsfördernde Rolle stärken.

	Muster (Personen und %)	Muster (Personen und %)	Bezirk
Männer	36	47,37%	47,33%
Frauen	40	52,63%	52,67%
18-35	18	24%	23,03%
36-45	16	21%	18,39%
46-65	24	32%	34,23%
65+	18	24%	24,35%
Allgemeine Bewertung der Veranstaltung	Allgemeine Bewertung der Veranstaltung		
Aspekt	Durchschnittliche Punktzahl (1–6)		
Wie nützlich war die Veranstaltung für Sie?	5,9		
Ort	5,8		
Organisation, Durchführung	5,8		
Verpflegung (Catering)	4,7		
Erstellung des Fachprogramms	5,7		
Durchführung des Fachprogramms	5,8		
Erster Tag – Verkehr	Erster Tag – Verkehr		

Aspekt	Durchschnittspunktzahl (1-6)	
Präsentation der Ergebnisse des Bildungstages	5,7	
Vorstellung von guten und schlechten Praktiken	5,8	
Gruppenproblem-Lösung (Verkehr)	5,8	
Aufgabe des Leitungsnetzplaners	5,9	
Präsentation der Vorschläge der Teams	5,8	
Abstimmung, Ergebnisverkündung	5,9	
Wie sehr fühlten Sie sich in das gemeinsame Nachdenken und die Entscheidungsfindung eingebunden?	5,7	
Ich habe das Gefühl, dass die Vorschläge meines Teams meine Meinung vertreten.	5,6	
Ich habe das Gefühl, dass ich von meinem Team gelernt habe.	5,8	
Wie nützlich war der gesamte Verkehrstag insgesamt?	5,8	
Die Organisation des Tages	5,9	
Das Erlebnis der Teamarbeit	6,0	
Zweiter Tag - Grünflächen	Zweiter Tag - Grünflächen	
Aspekt	Durchschnittspunktzahl (1-6)	
Präsentation der Ergebnisse des Bildungstages	5,8	
Gruppendiskussion über Grünflächen	5,9	
Ökosystemdienstleistungs-Brettspiel	5,7	
Vorstellung der Vorschläge und Abstimmung	5,8	
Gemeinsame Formulierung der Botschaft des Tages	5,8	
Feierlicher Abschluss	5,9	
Wie sehr hat das Gesellschaftsspiel das Verständnis der Möglichkeiten zur Entwicklung von Grünflächen gefördert?	5,8	
Wie sehr empfanden Sie, dass die gemeinsam formulierten Vorschläge realistisch umsetzbar sind?	5,6	
Wie zufrieden waren Sie insgesamt mit der Veranstaltung?	5,9	
Wie sehr hatten Sie das Gefühl, an diesem Tag von den anderen gelernt zu haben?	5,8	
Wie inspirierend war der Tag?	5,9	
Gesamtzufriedenheit (Grünflächen-Tag)	5,8	
Thema	Positiv (+)	Negativ (-)
Verbesserung von Unfallhäufungspunkten	Bewohner (Einwohner), Durchreisende, BKK	Pilisi Parkerdő MÁV - kostenintensiv
Taktischer Urbanismus und Dienstleistungsentwicklung	Stadtpendler und Ankömmlinge, Schüler, kommunale Lokalvertreter, lokale Unternehmer (wegen	Straßenverkehr, Városgarda, BKK, die Hälfte der Eltern, lokale Unternehmer aufgrund der Einbahnregelung oder der

	der Fußgängerzone), die andere Hälfte der Eltern, Umweltschützer	Sperrung
Verschmutzungsreduzierung	reisende Öffentlichkeit, lokale Gemeinde, anderer Teil der Autofahrer	Hauptstadt, BKK, Közút, lokale Anwohner, ein Teil der Autofahrer
Hauptfunktion	Aktionen / Tätigkeiten	
Lernen und Inspiration	Entwicklung von Fähigkeiten, Wissensaustausch – Schaffung lokaler Möglichkeiten für Kunst und Technologien – Abfallwirtschaft: Sammlung und Verwertung von lokal anfallendem städtischem Abfall zur Steigerung der Energieeffizienz; Bio-Kompostierung, Urbanisierung-Regulierung: teilweise zivil geführte Überwachung und Instandhaltung öffentlicher Flächen	
Psychologische Erfahrungen	Visualisierung von Möglichkeiten – Berücksichtigung psychologischer Faktoren bei der Gebietsentwicklung (sensorische Erfahrungen, Erholung) – Vom Acker bis zum Tisch: Förderung der lokalen Produktion und Vermarktung, nachhaltige Ernährung, Nachhaltige Mobilität: Verbesserung der Erreichbarkeit, Unterstützung von Radwegen und Verkehrsmitteln – Bereitstellung von Picknicktischen und Gemeinschaftserlebnissen	
Wasserrückhalt und Wasserwirtschaft	Zurückhaltung und Verteilung der Niederschlagsmenge vor Ort, Wasserrückhalt und Regulierung Wasserwirtschaft: Sammlung und Reinigung des vor Ort anfallenden Niederschlagswassers	
Lebensraumgestaltung und Biodiversität	Schaffung und Erhaltung von Lebensräumen; Schaffung günstiger Bedingungen für Lebewesen. Erhöhung der Biodiversität, Verzicht auf unnötiges Mähen; Ansiedlung einheimischer Arten, Städtische Forstwirtschaft: Steigerung der Artenvielfalt, Einrichtung ökologischer Rückzugsgebiete, Begrünung der Stadt: Anlage von gemeinschaftlichen Grünflächen	
Mikroklima	Regulierung des lokalen Mikroklimas: Installation von grünen und blauen Infrastrukturelementen, Entwicklung des Baumbestands	