

# VERKEHRSPROBLEME DER STADTREGULIERUNG BUDAPESTS

VON *vitéz* KOLOMAN BECSKE

Daß sich Budapest in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zur Landeshauptstadt entwickeln konnte, verdankt es in erster Linie seiner für den Verkehr äußerst günstigen Lage. Gleichviel ob wir das gut entwickelte Straßennetz Pannoniens der Römer betrachten oder das Netz der Poststraßen des 18. Jahrhunderts, fällt uns auf, daß im Pester Hafen Straßen aus verschiedenen Richtungen zusammentreffen. Die Entwicklung der im Laufe der Zeit auf beiden Ufern der Donau einander gegenüber entstandenen Städte Buda und Pest beginnt indessen erst in größerem Maßstabe, als gegen die Mitte des vergangenen Jahrhunderts die erste ständige Donaubrücke erbaut wird.

Das Straßennetz des Hauptverkehrs entwickelt sich natürlich auf den Spuren von Jahrhunderte alten Gegebenheiten. Auf der Pester Seite sind es die nach Vác, Kerepes, Üllő und Soroksár führenden Straßenzüge, auf deren Netz — als Hauptverkehrsadern — die Stadt erbaut wurde. Die großzügigere Entwicklung kann seit dem Ausgleich, d. h. seit 1867 gerechnet werden. Im Jahre 1872 vereinigen sich Pest, Buda und Óbuda zur Hauptstadt. Die Fragen des Verkehrs stehen nun bereits im Vordergrund, und mit dem Bau zweier großangelegten Straßenlinien, der Andrásy-Straße und des großen Ringes setzt die Arbeit ein. Die das Stadtwäldchen mit der Inneren Stadt verbindende Andrásy-Straße, die heute noch die schönste zu Festzügen sich eignende Straßenlinie ist, gliedert sich dem radialen Straßensystem der Hauptstadt natürlich an. Der große Ring aber, der berufen ist die strahlenförmig verlaufenden Straßen mit den dazwischenliegenden Stadtteilen zu verbinden, umschließt, auf den sanften Bogen der Donau gestützt, in elegant geschweifter Linie den Kern der Stadt. Seine Stellung ist wichtiger als die der Ringstraßen im allgemeinen, denn er verbindet mit verhältnismäßig geringer Krümmung — im Verhältnis zur geraden Linie, mit einem Umweg von nur 11 v. H. — die zu beiden Enden sich ausbreitenden Stadtteile.

Die Verkehrswege und mit Wohnhäusern bereits bebauten Straßen des sich am Ende des vergangenen Jahrhunderts weiter entwickelnden Pest folgen dem System des radialen und mit Ringstraßen durchzogenen Netzes. Später, zur Zeit des ersten Weltkrieges, wurden für die äußeren Stadtgebiete, wo zwischen den hinausführenden Hauptstraßen größere Flächen unbebaut geblieben waren, anders gedachte Regulierungspläne verfertigt. Auf Grund dieser entstanden breite, mit Parkstreifen ausgestattete Straßen, diagonale Verbindungsstraßen und auf größere Fernwirkung eingestellte Plätze. Leider blieben diese Stadtteile wegen ihrer unmittelbar zum Stadtzentrum geregelten Beziehungen stellenweise isoliert, da die

die Stadt ringförmig umschließenden und bis zur letzten Zeit auf demselben Niveau laufenden Eisenbahnlinien der Schaffung richtiger Verkehrsverbindungen stark hinderlich waren. Die Erhebung der Cegléd-Bahnlinie auf einen Damm ist im Gange und die neuen Straßenbahnunterführungen machen ihre günstige Wirkung bereits fühlbar.

Das Verkehrswesen Budapests ist in den letzten zehn Jahren durch bedeutende Neuerungen gewaltig fortgeschritten. Es wurde die Nikolaus Horthy-Brücke erbaut, die der südlichen Verbindung der Stadt, auf der Linie des großen Ringes dient. Der fortsetzungsweise angelegte Ring in Buda erschließt hierdurch den Pester Industrie-Stadtvierteln ein bedeutendes Wohngebiet. Zu erwähnen ist noch die Erweiterung der in der Vergangenheit überlasteten Margareten-Brücke, sowie die im Bau begriffene Árpád-Brücke von Óbuda, die, mit Berührung der nördlichen Spitze der Margareteninsel, die nördlichen Siedlungen Budapests miteinander verbinden wird. Das an Naturschönheiten so reiche Óbuda wird nach dem Aufbau der neuen Brücke, im Zeichen der neuen großzügigen Stadtregulierung, einem gewaltigen Aufschwung entgegensehen.

Vor allem müssen die beiden Donauufer, im Interesse des Fremdenverkehrs, zu Hauptverkehrslinien ausgebaut werden. Hierzu wurden, in Verbindung mit der Ausgestaltung der zwei neuen Brückenköpfe, zwei längere Straßenabschnitte auf den Kais erbaut. Durch Verlegung der Anlegestelle der Personendampfer in Pest wurde die Straße am unteren Kai, vor dem Donaukorso, freigemacht und in deren Fortsetzung die Unterführung der Kettenbrücke erbaut. Weitere Kairegulierungen von Bedeutung sind nach der Niederreißung des Pester Elevators und der Lagerhäuser am Kai sowie nach der Anlegung des nördlichen Kais bei Újpest für die nächste Zukunft zu erwarten.

Die zwei neuen Flugplätze von Budapest spielen sowohl im europäischen Luftverkehr, als auch im Fliegerdienst des Landes in gleicher Weise eine bedeutende Rolle. Die Flugplätze von Mátyásföld und Csepel sind eben nicht imstande, den angewachsenen Verkehr zu versehen. Der Flugplatz von Budaörs liegt acht Kilometer vom Stadtzentrum, und hat zwei Verkehrsstraßen; die eine ist die in seiner Nähe angelegte und zum Plattensee führende Autostraße für Schnellverkehr, die andere die teilweise noch umzubauende Budaörser-Straße. Der Flugplatz von Ferihegy liegt außerhalb der Stadt, in einer Entfernung von 16 km vom Zentrum, in südöstlicher Richtung. Zu seiner Bedienung wurde eine Schnellverkehrslinie angelegt, die die bewohnten Teile umkreisend, in die Üllőer-Straße mündet.

Eine Aufgabe von besonderer Wichtigkeit für den Straßenverkehr bildet weiterhin die Bedienung der Personenbahnhöfe der Staatsbahn, sowie die Errichtung von Auto-Sammelstellen, die den modernen Anforderungen entsprechen, vor diesen. So harret auch die Frage der Eisenbahnlinien und Bahnhöfe einer Erledigung, da das heutige System seit dem Ende des vergangenen Jahrhunderts in mancher Hinsicht veraltet ist. Unsere Personenbahnhöfe wurden zwischen 1861 und 1864 erbaut. Die Bahnhöfe West, Ost, Süd liegen vom Schwerpunkt der Stadt gerechnet innerhalb eines Kreises von 2,5 km Radien, während der Bahnhof von Kelenföld schon etwas entfernter gelegen ist. Dieser ist für den durchgehenden Verkehr eingerichtet, wogegen jene Kopfbahnhöfe sind. Zur

Erneuerung des alten Systems wurden mehrere Vorschläge gemacht. Im Sinne des einen wäre für die Fernbahnen ein besonderer, neuer Zentraldurchgangsbahnhof zu errichten, — der Westbahnhof und der Ostbahnhof würden nur zur Abwicklung des Lokalverkehrs dienen — während Buda zur Bedienung des geplanten Sportstadions einen eigenen Bahnhof erhalten würde. Nach einem anderen Projekt sollte man den Westbahnhof für den Personen-Fernverkehr bestimmen, zu einem Zentralbahnhof ausbauen und diesen durch eine unterirdische Linie und einen Donautunnel mit dem gleichfalls neu zu erbauenden Südbahnhof verbinden. Die Lage der Güterbahnhöfe und ihre Straßenbahnbedienung ist im allgemeinen als günstig anzusehen. So entsprechen auch die Hafenanlagen und die Verbindungen der Güterbahnhöfe in jeder Hinsicht den gestellten Anforderungen.

Das starke Anwachsen des Lokalverkehrs der Hauptstadt läßt das Problem einer Schnellbahn als zeitgemäß erscheinen. Es ist tief zu bedauern, daß die Stadt, die als erste auf dem Kontinent den Bau einer elektrischen Untergrundbahn — im Jahre 1896, unter der Andrassy-Straße — durchgeführt hat, erst heute, 25 Jahre nach dem ersten Weltkrieg, an den Bau einer Schnellbahn denken kann. Mit Rücksicht auf frühere Vorstellungen dieser Art wurde, im Laufe des vergangenen Jahres, der ausführliche Plan des Untergrundschnellbahnnetzes hergestellt. Demnach werden einstweilen vier voneinander unabhängige Linien erbaut. In der Reihenfolge des Baues würde die erste Linie im nord-südlichen Schwerepunkte Pests, vom Westbahnhof zur Üllöer-Straße führen, die zweite die Untergrundbahn der Andrassy-Straße am Donauufer und jenseits des Stadtwäldchens erweitern, während die dritte dazu dienen würde, Buda mit Pest zu verbinden; diese Linie hätte den Süd- und den Ostbahnhof zu berühren; schließlich würde als vierte Linie die des großen Ringes folgen. Nach dem Plan würden diese für mehrere Jahre berechneten öffentlichen Arbeiten gleich nach Beendigung des Krieges in Angriff genommen werden, was auch der Umstellung der Kriegswirtschaft zugute käme.

Durch die Errichtung der unterirdischen Schnellbahn würden die Probleme der Knotenpunkte des heutigen elektrischen Straßenbahnnetzes, sowie die des überlasteten Berliner-, Baross- oder Calvin-Platzes aufhören, und die sich bereits als zu eng erweisenden Hauptverkehrslinien könnten dem Verkehr der Fahrzeuge überlassen werden. Die auch weiterhin verbleibenden Straßenbahngleise, wo sie zu beiden Seiten des Straßendamms angelegt sind, werden in die Mitte verlegt, wodurch die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs erhöht wird.

Im Jahre 1941 übergang Ungarn, dem Beispiel der meisten Länder des europäischen Kontinents folgend, auf die rechtseitige Fahrordnung (zur Zeit wird nur mehr in Schweden und in Gibraltar links gefahren). Die Verwirklichung der neuen Fahrordnung erforderte in Budapest größere Umgestaltungen. Diese Arbeiten sind größtenteils bereits beendet.

Schließlich haben wir das Straßennetz des Hauptverkehrs von Budapest noch vom Gesichtspunkt der die Stadt umgebenden Siedlungen aus zu betrachten. Bekanntlich ist auch Budapest, wie alle anderen Millionenstädte, von dicht bewohnten Siedlungen umgeben. Im Anziehungskreise der Hauptstadt entstanden 6 Städte und 19 Gemeinden, die wegen ihrer Abhängigkeit in enger Beziehung mit Budapest stehen. Die Erkenntnis,

daß die einheitliche Verwaltung bedeutende Vereinfachungen und das gemeinsame Tragen der Lasten seitens der Bürger einen größeren Wohlstand zur Folge haben, rückte den Gedanken der Ausgestaltung von Groß-Budapest in den Vordergrund.

Die Vorstädte und Gemeinden wurden meist an den hinausführenden Straßen erbaut, deren Verengung und häufige Kreuzung der Leistungsfähigkeit des Transitverkehrs nachteilig waren. Die Verbreiterung solcher Straßen wäre mit allzu großen Opfern verbunden und würde auch keine wesentliche Besserung ergeben. Aus diesem Grunde wollen wir diese Straßen als Einfuhrstraßen bestehen lassen, und die für den Fernverkehr bestimmten hinausführenden Landstraßen verlegen. Den neuen Straßenzügen entlang muß natürlich ihre Unbebautheit planmäßig gesichert werden.

In diesem Sinne wurde die zum Plattensee führende Straße angelegt, die die an der Székesfehérvárer-Straße entstandenen Siedlungen Albertfalva und Budafok umgeht. Wir planen die Verlegung des ersten Abschnittes der nach Vác und Hatvan führenden Straße; die Andrássy-Straße soll in einer Entfernung von etwa 5 km jenseits des Stadtwäldchens verlängert werden und sich, von da abzweigend, mit Umgehung der bewohnten Flächen, bei Alag und der Gemeinde Kerepes der nach Vác und Hatvan führenden Landstraße anschließen. In ähnlicher Weise sollen der erste Abschnitt der äußeren Üllőer-Straße und die nach Budaörs und Wien führende Straße entlastet werden.

Im Interesse der Entwicklung seines Straßennetzes hat Ungarn in den letzten Jahren beträchtliche Opfer gebracht. Allein wir sind uns dessen bewußt, daß unser auf diesem Gebiet noch größere Aufgaben harren: das nach dem Kriege zu erwartende bedeutsame Heranwachsen unseres Kraftwagenbestandes, noch mehr aber die zentrale Lage des Landes machen es uns zur Pflicht, Landes-Autostraßen zu bauen. Nach dem Plan sollen von der Hauptstadt fünf Autostraßen in die verschiedenen Teile des Landes abzweigen. Vor eine bedeutsame Aufgabe wird uns die zweckmäßige Verbindung der Straßenzüge stellen, damit sie sich zugleich auch dem bestehenden Straßennetz der Hauptverkehrsadern der Hauptstadt angliedern.

Nach einer kurzen Übersicht dieser Lage können wir feststellen, daß die guten Verkehrsmöglichkeiten der Pester Seite Budapest zu einer wirklichen Großstadt gestalteten, doch hat daran auch die Seite von Buda einen bedeutsamen Anteil. Die außergewöhnliche Schönheit ihrer natürlichen Lage verleiht der ungarischen Hauptstadt einen besonderen Reiz; hierauf gestützt, können wir als natürlich annehmen, daß — wie dies statistische Angaben bezeugen — vor vierzig Jahren 1/6 der Gesamtbevölkerung von Budapest in Buda wohnte und daß diese Anzahl nunmehr 1/4 beträgt. Das Gebirge von Buda wird massenhaft von Sportlern und Erholungsuchenden aufgesucht. Das Straßennetz unserer Gebirgslandschaft ist gut entwickelt und die Ausflugsorte in der Umgebung der Stadt dadurch leicht erreichbar. Auf den Bergabhängen, die einen unvergleichlichen Ausblick bieten, planen wir weitere Aussichtswege, damit der Ausländer, der die ungarische Hauptstadt aufsucht, die Naturschönheiten unser herrlich gelegenen Stadt voll genießen könne.