

Das neue Altofen.

Von Dr. FRANZ HARRER.

Von den Städtebauproblemen Budapests ist augenblicklich die Neugestaltung des dritten Bezirks, des einstigen Altofen, in den Vordergrund des Interesses gelangt. Dieses Interesse erweckte die Vorlage eines neuen Städtebauplanes, der am Platze des überaus kleinstädtlichen Gebildes ein modernes Großstadtbild vorspiegelt.

Das heutige Altofen, obgleich von weitreichender historischer Vergangenheit, ist, abgesehen von den Neubauten der letzten Jahrzehnte, eine Schöpfung der Biedermeier-Zeit, doch ohne deren künstliche Prägung. Für diesen wenig interessanten, ein großes Extravillan besitzenden und mit Fabriken bespickten Stadtteil schuf da der Hauptstädtische Baurat bereits am Ende des vergangenen Jahrhunderts einen Städtebau — oder wie man diese Pläne seinerzeit hinsichtlich ihrer Spärlichkeit mit Recht nannte — einen Regulierungsplan. Dieser Plan enthielt auch wirklich kaum mehr als die aus Verkehrsrücksichten nötigsten behutsamen Erweiterungen von bestehenden Straßen und Gassen. Der neue Plan Altofens, ein Städtebauplan schon im modernen Sinne, ist eine Folge der im G. A. XLVIII v. J. 1908 enthaltenen gesetzgeberischen Entschliebung, wonach „die Regierung ermächtigt wird, zwischen der Hungaria-Ringstraße und dem dritten Bezirke eine Donaubrücke zu bauen“, und wurde auch hiedurch bestimmt. Der wichtigste Faktor des neuen Altofner Städtebauplanes, die Brückenachse, wurde also vorerst durch die am anderen Donauufer befindliche Hungaria-Ringstraße determiniert, dann von der Lage der Schiffwerftsinsel und der Margareteninsel, bei der zweitgenannten noch von Bäder-etablissemmentsrücksichten beeinflusst; weiter wurden die Verfasser des Planes durch internationalbehördliche Festsetzung der Brückenhöhe vor die schwierigsten Terrainprobleme gestellt. Auch der neue Städtebauplan Altofens, der aber nur das Intravillan umfaßt, ist das Werk des Hauptstädtischen Baurates, an dem die Städtebausektion der Hauptstadt einige Änderungen beantragt.

Die allgemeine Anlage des neuen Städtebauplanes von Altofen deckt sich mit der Auffassung, die die Kommission für die Aufstellung eines Stadtentwicklungsprogramms hinsichtlich dieses Stadtteils sich zu eigen gemacht hat, daß hier nämlich eine solche Siedlung vorzusehen sei, die unter gewissen Bedingungen auch das Bestehen von Fabriken zuläßt. Das unstreitig richtige Prinzip, wonach in Budapest die Fabriken, mit Rücksicht auf die Windrichtung, auf die südlichen Teile der Stadt übergeleitet werden sollten, ist kaum mehr durchführbar. Infolgedessen scheint es zweckdienlicher, anstatt der wenigstens in überschaubarer Zeit unlösbaren Konflikte zwischen den städtebaulichen prinzipiellen Forderungen und den Interessen der Industrie eine dem öffentlichen Interesse gerecht werdende Lösung zu schaffen. Sie ist darin zu finden, daß Fabriken, soweit sie keine Verkehrshindernisse bilden, ihre Umgebung weder mit Rauch, noch mit Geruch belästigen und sich in das Stadtbild einfügen, bei entsprechenden baupolizeilichen Bedingungen auch in Wohnvierteln bestehen dürfen. Dies gilt vor allem für Altofen.

Was die Einrichtung Altofens als Wohnviertel anbelangt, konnte im Kern des Bezirks natürlicherweise nur die geschlossene Bauweise in Betracht kommen, jedoch abgesehen von der Umgebung des Brückenkopfes, in lockerer Ausführung, namentlich im allgemeinen mit Randbebauung und einer Gebäudehöhe von höchstens drei Stöcken. Teilweise wurde auch das Streifenbausystem angewendet, wozu die Gassenrichtungen dieses Stadtteils günstig sind;

die gegebenen Entfernungen der Gassen voneinander und bereits durchgeführte Parzellierungen und Neubauten schränken aber die Möglichkeit dieser Bauart bedeutend ein. Ein weiterer Raum hierfür könnte nur im Wege einer Umlegung geschaffen werden. Auch für Grünflächen, wenn auch nicht reichlich, wurde gesorgt.

Das Netz der Verkehrsstraßen war einerseits durch die bestehenden Hauptgassen, andererseits durch die Anlage der geplanten Donaubrücke vorausbestimmt. Die Höhe der Brücke fordert einen Auslauf (Brückenaufgang), der bis zum Flóriánplatz hinreicht. Demzufolge mußte die zu einer Hauptverkehrslinie auszubildende Uferstraße, wie auch die gegenwärtige Hauptverkehrsgasse Altofens, die Lajos-Gasse, unter der Brücke durchgeführt werden. Die Auffahrt von diesen beiden Verkehrslinien auf die Brücke war das schwierigste Problem des Städtebauplans, und ist noch immer nicht befriedigend gelöst. Das Haupthindernis einer entsprechenden Lösung ist die Unberührbarkeit der katholischen Kirche und des israelitischen Tempels, die als Kunstdenkmäler erklärt sind. Immerhin wünscht die städtische Fachkommission ein weiteres Studium dieses Problems. Die zwei unmittelbaren großen Auffahrtstraßen zur Brücke, beide von der Wienerstraße (Bécsi-ut) abzweigend, werden die Vörösvärerstraße und die unter dem Kisceller Kastell ausmündende Kiscelli-Gasse sein, die auf einen beim Flórián-Platz ausgebildeten neuen großen Platz einlaufen. Vorläufig ist eine Verbindung der Vörösvärerstraße über die Tavaszi-Gasse mit der Uferstraße geplant; diese unschwer durchführbare Lösung wird dem westlichen Landesverkehr eine bedeutend günstigere Einfahrt bieten als die bisherige. Zwei schwierige Einfahrtprobleme liegen am Ende der Wienerstraße (beim Zsigmond-Platz): die Weiterführung des Verkehrs einerseits in der Zsigmond-Gasse, andererseits die Ableitung des Verkehrs auf das Donauufer. Die Verfasser des Städtebauplans wichen hier, besonders hinsichtlich des ersten Problems, einer radikalen Lösung aus materiellen Gründen aus. Als Verkehrsstraßen erscheinen noch im Städtebauplan eine Verbindung der Pacsirtamező-Gasse über den Flórián-Platz mit der Szentendreer-Straße, dann die Weiterleitung der Lajos-Gasse über die Laktanya-Gasse zur Szentendreer-Straße, endlich eine Verbindung der Pacsirtamező-Gasse über die Szöllökert-Gasse zur Vörösvärer-Straße und weiterhin über die Vihar-Gasse (hier als Parallelstraße der Wiener-Straße).

Kunstdenkmäler von Bedeutung, solche also, die durch den Städtebauplan zur Geltung gebracht werden sollten, besitzt Altofen, abgesehen von den römischen Funden, keine. Zu Kunstdenkmälern sind gestempelt, wie schon erwähnt, die katholische Pfarrkirche, der Tempel und das Kastell Zichy, das, im Hofe des sogenannten Monturdepots verborgen, der Allgemeinheit fast unbekannt ist. Von städtebaulichem Gesichtspunkt ungünstig placiert, kommen sie eher als Hindernisse radikaler guter Lösungen der Städtebauprobleme in Betracht.

Bei einer Umgestaltung eines alten, folglich bebauten Stadtviertels, hat ein Städtebauplan nur insofern Bedeutung, als er durchgeführt werden kann. Wenn es möglich ist, einen solchen Stadtteil ganz zu schleifen, wie dies beim Tabán der Fall war, gibt es kein Vollziehungsproblem. Bei dem Neubau von Altofen kann hievon keine Rede sein. Ein Zusammenkauf der Immobilien kann, wie es auch geschehen ist, nur im nächsten Umkreis des Brückenkopfes erfolgen. Im weiteren, sich dieses Mittels zu bedienen, gibt es keine finanzielle Möglichkeit. Es fragt sich nun, ob sich die Durchführung des neuen Altofner Städtebauplans auf andere Art bewerkstelligen läßt. Mit den gegenwärtigen rechtlichen und finanziellen Mitteln keineswegs. Es ist aber eine von allen zuständigen Sachfaktoren durchberatene und von ihnen angenommene Gesetzesvorlage über den Städtebau vorhanden, deren Verwirklichung die Durchführung auch der Umgestaltung eines Stadtviertels sowohl rechtlich wie finanziell ermöglicht. Der Neubau Altofens hängt daher von der Schaffung des Städtebaugesetzes ab!