

BUDAPEST BIS ZUR JAHRTAUSENDWENDE

Nur wenige haben unmittelbar nach dem Krieg geglaubt, daß Budapest sich während einiger Jahrzehnte wieder restlos erholen könnte, und noch weniger dachten daran, daß sich nach einem knappen Vierteljahrhundert die Hauptsorge gerade aus der *allzu schnellen Entwicklung und weltstädtischen Größe* unserer Hauptstadt ergeben würde.

Budapest wurde von seinen Einwohnern und Besuchern — darunter mehreren Millionen Ausländern — mit unzähligen Attributen der Begeisterung bedacht — und das ist nicht nur lokalpatriotischer Stolz oder Höflichkeit seitens der Gäste. Das Gebiet der Stadt an beiden Ufern der Donau, das über außerordentlich günstige Naturgegebenheiten verfügt, ist seit zwei Jahrtausenden Stätte menschlicher Kultur. Daß Budapest trotzdem den Eindruck einer jungen Stadt erweckt, ist dadurch zu erklären, daß es sich — als Folge der um die Jahrhundertwende beschleunigten technischen Entwicklung — erst während der letzten drei Generationen zur Großstadt entwickelte.

50 PROZENT DER INDUSTRIE

Budapest ist jedoch nicht nur hinsichtlich seiner Naturschönheiten ohne Beispiel im Land, sondern auch wegen der besonderen Rolle, die es im Leben Ungarns spielt. Als einzige Weltstadt des Landes ist Budapest Zentrum der staatlichen Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und des Verkehrs. Mit Recht bemerkte ein namhafter Urbanist, Budapest sei „die größte Hauptstadt der Welt“ — zumindest, was seine Konzentration anbelangt. Und tatsächlich gibt es kaum noch eine Hauptstadt, die auf 2,3 Prozent des Landesgebietes 20 Prozent der Gesamtbevölkerung, beinahe 50 Prozent der Industrie und 30 Prozent der Dienstleistungen konzentriert und 40 Prozent der Werktätigen der Industrie Arbeitsmöglichkeiten sichert.

Zur Illustration dieser riesigen Ausmaße hier noch einige Daten: Die Einwohner der ungarischen Hauptstadt verbrauchen täglich 50–60 Waggon Brot und 1,5 Millionen Brötchen sowie — 2–2,5 kg pro Kopf gerechnet — etwa 4–5 Millionen kg andere Lebensmittel. Und bisher haben wir nur über das 1950 durch die „Einverleibung“ von 7 Städten und 6 Gemeinden gebildete Groß-Budapest gesprochen. Das Bild wäre jedoch nicht vollkommen, wenn wir die Dörfer, die die Hauptstadt in mehrfacher Ring umgeben, nicht erwähnten. In 45 Siedlungen in der unmittelbaren Umgebung der Hauptstadt wohnen etwa 320 000 Menschen, und so muß — jene miteinbegriffen, die sich nur tagsüber in der Hauptstadt aufhalten — täglich für 2,4 Millionen Menschen gesorgt werden.

Es ist heute schon unmöglich, über Budapest ohne seine Umgebung zu sprechen, denn ihr Schicksal ist untrennbar: Die Dörfer versehen die Hauptstadt mit Arbeitskräften, Kooperationsprodukten und mit Erholungs- und Sportmöglichkeiten. Budapest sorgt als „Gegenleistung“ (oder versucht es) für die hygienische, soziale, kulturelle und Warenversorgung der Dörfer.

BETRIEBE ZIEHEN AUS

Die Entwicklung der Budapester Agglomeration hängt eng mit der schnellen Industrialisierung zusammen, die zu Beginn der 1950er Jahre ihren Anfang nahm und deren Hauptbasen die Budapester Betriebe waren. Die Industrialisierung nahm neben den Arbeitskräften der Hauptstadt Massen der Dorfbewohner auf, und 1965 waren in den Budapester Betrieben mehr Arbeiter (612 000) beschäftigt als in der gesamten sozialistischen Industrie Ungarns im Jahre 1949. Die Bevölkerung der Stadt nahm zwischen 1949 und 1966 um 360 000 zu, schneller also als die Gesamtbevölkerung des Landes. Im „Spitzenjahr“ 1960 betrug der Zuwachs 40 000, und auch heute erreicht er noch die 16–18 000.



Ansätze für das Jahr 2000: Neue Wohnsiedlung Budapest-Kelenföld

Als Folge der Maßnahmen, die seit Anfang der 60er Jahre getroffen wurden, ließ zwar der Zuzug nach Budapest nach, doch „besetzen“ die Provinzler nunmehr die Dörfer der Umgebung und vermehren damit die dortigen Versorgungsprobleme. Dadurch wurden die ohnehin nicht beruhigenden Wohnungs- und kommunalen Verhältnisse erschwert. Die neue Richtung der Strömung zeigt, daß zwischen 1960 und 1965 in Budapest auf je 1000 Einwohner 75, in der Umgebung 185 neue Einwohner kamen.

Die Budapester Stadtverwaltung gibt den Kampf um die Verminderung des Übergewichts der Hauptstadt natürlich nicht auf, sie unterstützt auch finanziell den Umzug der Betriebe und Unternehmen, deren Wirken in der Hauptstadt nicht begründet ist. Die Bleibenden werden dazu angehalten, zur intensiven Bewirtschaftung, zur Einsparung der menschlichen Arbeitskraft, zur Automatisierung überzugehen. Die Agglomeration ist jedoch ein Prozeß, mit dessen Beseitigung zu rechnen ein Fehler wäre, bei den Stadtentwicklungsplänen müssen daher die Versorgungs- und Entwicklungsansprüche der Dörfer in der unmittelbaren Umgebung beachtet und mit der auch weiterhin wachsenden Bevölkerungszahl gerechnet werden.

POLYZENTRISCHE STADTSTRUKTUR

Der Entwicklungsplan von Budapest, der 1960 angenommen und im Vorjahr überprüft wurde und die Zeitspanne bis zum Jahre 2000 einschließt, versucht diesen Anforderungen bereits gerecht zu werden. Die Hauptsorge der Stadt ist heute zweifelsohne der Wohnungsmangel. Obwohl seit 1960 110 000 neue Wohnungen gebaut worden sind, wurden die Sorgen wegen der neugegründeten Familien und des Abrisses alter Häuser nicht geringer, die Renovierung der alten Gebäude verschlingt riesige Summen — jährlich 1 Milliarde Forint. In Kenntnis dieser Probleme wurde die Zahl der für den vierten Fünfjahrplan 1971–1975 geplanten 85 000 Neuwohnungen auf 95 000 angehoben. Früher wurden vor allem freie Gebiete in der Stadt bebaut, jetzt konzentriert man sich mehr auf den Umbau der Peripherie und setzt die Rekonstruktion von Innenbezirken, die langsam „Slumscharakter“ annehmen, fort. Als Ergebnis des erwähnten Programms wird sich Budapest verjüngen. Neben dem intensiveren Denkmalschutz wird die Stadt immer mehr durch neue Wohnviertel charakterisiert.

Wer Budapest kennt, kann bezeugen: die Struktur der Stadt ist so gestaltet, daß man sich einfach nicht verirren

kann. Tatsächlich ist das gegenwärtige System, der Ring- und Radialstraßen außerordentlich logisch, nur ist das Netz in den Innenbezirken allzu dicht und weiter hinaus zu locker. Das Hauptziel ist also die „Auflockerung“ der inneren Gebiete und die dichtere Bebauung der äußeren.

Die Konzeption zur Entwicklung der Hauptstadt bis zum Jahr 2000 zieht auch die Welttendenzen der Agglomeration in Betracht und

skizziert das Budapest der Zukunft folgendermaßen: das heutige innere Stadtzentrum wird das Hauptzentrum der Stadt, d.h. ein Verwaltungs-, kulturelles, Geschäfts-, Fremdenverkehrs- und Unterhaltungszentrum. Im Laufe der Rekonstruktionsarbeiten bereiten die Parkplätze eine große Sorge, denn tagsüber halten sich 300 000 Menschen im innersten V. Bezirk auf, nachts beträgt diese Zahl fünfmal weniger, und heute stehen in diesen Bezirken

noch nur 12 000 Parkplätze zur Verfügung. Das andere wichtige Vorhaben ist die Schaffung neuer Park- und Grünanlagen, denn der Anteil der Parkanlagen, die in der Innenstadt zu Fuß in 15–20 Minuten erreicht werden können, beträgt pro Kopf insgesamt 0,19 m², während der Durchschnitt 30 m² ausmacht.

Das Hauptzentrum kann jedoch, obwohl seine Bedeutung über die Versorgung seiner eigenen Bewohner hinauswächst, nicht die ganze Agglomeration versorgen. Zur Lösung dieser Aufgaben dient das Netz der Stadtviertelzentren — Verwaltungs-, Kultur-, Unterhaltungs-, Shopping- und Dienstleistungszentren, dessen Wirkungskreis sich auf mehrere Bezirke erstrecken wird.

Obwohl auch diese Stadtviertelzentren bemüht sind, die Dörfer der Umgebung zu versorgen, ist auch die Schaffung von lokalen Zentren der äußeren Siedlungsgruppen, die sich der Stadt als „Fühler“ anschließen, zum Teil innerhalb, vor allem jedoch außerhalb der Stadtgrenze vonnöten.

SCHNELLBAHNNETZ

Die eben dargelegte Stadtstruktur hängt eng mit der perspektivischen Verkehrskonzeption zusammen — das eine kann ohne das andere nicht verwirklicht werden. Hinsichtlich des Straßenverkehrs ist das Hauptziel — da wir in den kommenden zehn Jahren mit der Verdoppelung des heutigen Wagenparks von 60 000 rechnen können — die Entwicklung des vorhandenen Straßennetzes bzw. seine Verdichtung sowie die Beseitigung von Knotenpunkten und Eisenbahnkreuzungen, innerhalb von zehn Jahren werden an 25–30 wichtigen Kreuzungen Unter- bzw. Überführungen erbaut, von denen jede mehrere Millionen kostet.

Eine besondere Eigenheit Budapests ist es, daß sich sämtliche Hauptstraßen des Landes hier treffen, was eine große Belastung für das städtische Straßennetz mit sich bringt. Eben deshalb wird ein neuer Ring gebaut: eine Autostraße von der Donau zur Donau mit zweimal zwei Fahrspuren, im endgültigen Ausbau mit zweimal drei Spuren, in die sämtliche Hauptverkehrsstraßen münden, d.h. man wird jeden Teil des Landes erreichen können, ohne die Innenstadt durchqueren zu müssen. Die Mehrheit der Straßen wird die Stadt auf neuen Trassen erreichen außerdem wird eine neue Donaubrücke gebaut.

Der andere Teil der Konzeption bezieht sich auf den Massenverkehr. Das Hauptstädtische Verkehrsunternehmen wickelt auch heute schon einen Passagierverkehr von mehr als 1,5 Milliarden ab, und es wurde ausgerechnet, daß die Bevölkerung der Hauptstadt 2,25% ihres Lebens auf irgendwelchen Verkehrsmitteln verbringt. Auf längere Sicht scheint die Entwicklung eines Schnellbahnnetzes die glücklichste Lösung zu sein. Bis zum Jahre 2000 werden, mit einer 105 km langen Strecke 3 Schnellbahnlinien in der Hauptstadt und 4 in den Außenbezirken gebaut. Der 63 km lange Abschnitt der Stadtlinie wird zu 85% unter der Erde liegen.

All das zeigt, daß die Entwicklung von Budapest trotz der bestehenden Sorgen auf einem guten Weg vorangeht. Die Architekten bemühen sich, diese Stadt, die auch heute eine der schönsten Europas ist, nicht nur für die heutige, sondern auch für die kommenden Generationen möglichst bequem, gemütlich und modern zu gestalten.

Gizella Sóvári