



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Flittner, Johann*
 Cím: *Ist eine Stadtschnellbahn für Budapest zeitgemäß?*
 Forrás: *Pester Lloyd*

Bp (Hely) 1936 x 9 (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás	
Tárgy	385.534
Hely	
Idő	"1936"
Személy	
Helyszám	

Ist eine Stadtschnellbahn für Budapest zeitgemäß?

Zu den wichtigsten Problemen einer Großstadt gehört zweifellos, wie sich in ihr der Verkehr abwickelt und wie sich dieser den Bedürfnissen anpassen kann. Wenn wir die Geschichte der großen Städte des Westens verfolgen, können wir in den letzten Jahrzehnten einen Vorgang beobachten, der in großen Zügen überall derselbe ist: Die Spaltung des Stadtbildes in Geschäfts- und Wohnviertel, wobei die Massen der Bevölkerung in Mietskasernen oder Familienhäusern zu wohnen kommen, die von ihren Arbeitsstätten in beträchtlicher Entfernung liegen. Budapest hat sich in dieser Hinsicht langsamer entwickelt, doch hat es mit mancher Großstadt die Eigenschaft gemein, daß die Straßen ihres Geschäftsviertels und auch andere wichtigen Verkehrsadern nunmehr enge geworden sind, da die Regulierungspläne des vorigen Jahrhunderts unseren Verkehr nicht voraussehen konnten. Unsere Stadt hat Verkehrsfragen gegenüber immer viel Verständnis bekundet, als eine der ersten halte sie auf ihren Straßenbahnlinien in 1887 die Einführung des elektrischen Betriebes veranlaßt, ihr Straßenbahnnetz gehört heute zu den bestentwickelten des Erdalles. Einen mächtigen Aufschwung hat seit dem unsicheren Versuchen der Vorkriegsjahre auch der Autobusverkehr erlebt. Wenn wir aber nun das Verkehrsproblem im allgemeinen und vom wirtschaftlichen Standpunkte näher betrachten, können wir uns mit den heutigen Zuständen kaum zufrieden geben. Nach einer älteren statistischen Feststellung war die durchschnittliche Geschwindigkeit des Straßenbahnverkehrs in Budapest 12 Kilometer pro Stunde. Dabei muß angenommen werden, daß beim heutigen, mächtig angewachsenen allgemeinen Verkehr und dem stark benützten Kleinzonensystem, das bekanntlich hemmend auf die Fahrtwicklung wirkt, diese Ziffer noch zu hoch bemessen ist. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Autobus schwankt nach ihrem Fahrplan zwischen 13 und 18 Kilometerstunde. Es muß hierbei auf die zahlreichen Haltestellen, auf Stockungen bei Verkehrsübergängen und auf die nicht

immer glatte Abfertigung der Fahrgäste bei den engen Wagenzügen Rücksicht genommen werden. Die Straßenbahn bietet bei ihrer unlängst verneuerten Umsteige-

karte den Fahrgästen in Form von Arbeiter-, Wochenkarten und Monatsabonnements gewisse Begünstigungen, wozu noch das volkstümlich gewordene Kleinzonensystem gezählt werden kann. Beim Autobus gibt es keine ermäßigten Fahrpreise, wer also dieses immerhin schnellere und bequeme Verkehrsmittel regelmäßig in Anspruch nimmt, muß mit den Fahrtkosten kalkulieren, die im Jahresdurchschnitt beträchtliche Höhen erreichen können und die man beim Beziehen einer Wohnung nicht außer acht lassen kann. Die hohen Fahrpreise des Autobus sind keine Budapester Spezialität, es hat sich auch in den übrigen Großstädten gezeigt, daß dieser tarifmäßig nicht mit der Straßenbahn konkurrieren kann. Der Autobus ist nicht das Verkehrsmittel der Masse. Unsere Untergrundbahn steht mit ihrer Geschwindigkeit von 22 Kilometerstunde an der Spitze der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt, ihr immer gleichmäßiger, sauberer Betrieb, die glatte Abfertigung der Fahrgäste bestimmen sie zur führenden Einrichtung auf ihrem Gebiete. Es ist interessant, im Zusammenhang mit der Franz Josef-Untergrundbahn einen Blick auf die Entwicklung der Stadtbahnen zu werfen. Bereits 1863 wird in London die erste unterirdische Linie der Metropolitan Railway auf Dampftrieb eröffnet und Ende des Jahrhunderts, als sich die anderen Großstädte für solche Bahnen zu interessieren anfangen, besitzt diese größte Stadt der Welt schon ein ausgedehntes unterirdisches Stadtbahnnetz. New York führt auf dem Gebiete der Hochbahnen. Die Elevated Railway Co. wird dort 1872 gegründet, Ende der siebziger Jahre werden die ersten Linien der Hochbahn eröffnet, die zwar nicht so sauber und geräuschlos im Betrieb sind, wie die unsichtbaren Londoner Linien, doch an Geschwindigkeit diesen nicht nachstehen. Einige Jahre später kommt die Berliner Stadt- und Ringbahn an die Reihe. Trotz verschiedener Vorsichtsmaßregeln muß der Dampftrieb bei diesen Linien für lästig gehalten werden, zur Elektrifizierung kann es aber nur später kommen. Die bereits in ihren ersten Anfängen auf 66 Kilometer Länge geplante Pariser Stadt-

bahn, die, von kurzen Teilstrecken abgesehen, durchweg als elektrische Untergrundbahn erbaut ist und deren Hauptlinien in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts eröffnet werden, erweist sich als ein rentables Unternehmen. Dagegen ist die 1901 ausgebaute Wiener Stadtbahn, eine Hoch- und Tiefbahn auf Dampftrieb, ein finanzieller Fehlschlag, die ihren Erbauern außer dem bedeutenden Anlagekapital an Betriebsabgängen und Zinsverlusten viele Millionen kostet. Neben ungünstiger Linienführung trägt wahrscheinlich auch die Konkurrenz eines stark entwickelten Straßenbahnnetzes zu diesem Mißerfolg bei. Die Bahn wird dann in den Nachkriegsjahren von der Stadt Wien übernommen und elektrifiziert. Berlin baut seine erste U-Bahn in 1899, in New York wird eine solche nur in 1904 eröffnet, nachdem diese Stadt schon auf ein ausgedehntes, elektrisch betriebenes Hochbahnnetz emporblicken kann. Es ist interessant, daß New York jahrzehntelang konsequent beim Einheitsfahrpreis aushält, die kürzeste Fahrt auf ihrem Stadtbahnnetz kostet dasselbe, wie die mächtige Entfernung von einem Ende der Stadt zum anderen. Dagegen sind beim Londoner Verkehrsnetz je nach Linie und Entfernung die verschiedensten Fahrpreise in Gültigkeit.

Die Budapester Untergrundbahn verdankt ihre Entstehung dem Umstande, daß die Vorschläge, die Pferdebahn und später die elektrische Bahn durch die Andrassyut ins Stadtwäldchen zu führen, am Widerstand des Hauptstädtischen Baurates und des Innenministeriums gescheitert sind. Andererseits mußte aber zur Millenniumsausstellung ein geeignetes Verkehrsmittel entstehen, um den erwarteten großen Besuch reibungslos ableiten zu können. So wurde der Bau einer Untergrundbahn genehmigt, welche dann die Berliner Firma Siemens und Halske als Generalunternehmerin auf Kosten der zwei Budapester Straßenbahngesellschaften ausgeführt hat. Die Berliner Firma lieferte nur die elektrische Einrichtung, sämtliche Arbeiten wurden von inländischen Firmen ausgeführt, selbst die Wagen wurden von einer Budapester Fabrik geliefert. Die Bahn, die im Mai 1896 gleichzeitig mit der Ausstellung eröffnet worden ist, wird von Fachleuten als die erste elektrisch betriebene Untergrundbahn der Welt bezeichnet, was aber nicht richtig ist, da es in London schon 1890 eine Röhrenbahn der City and South London

seiner Röhren entsprechenden Durchmesser verlegt sind, hat sich in London seither mit Erfolg durchzusetzen vermocht. Diese Bauart ist, verbunden mit dem Greathead'schen Schildverfahren besonders in großen Tiefen und lockerem Erdreich, unter Flußbetten, vorteilhaft zu verwenden.

Sicher ist, daß es zu Baubeginn der Budapester Untergrundbahn nur noch in London solche zu finden waren. Ein angesehenes Fachmann wirft dieser Bahn vor, daß sie keine eigentliche Stadtbahn, sondern eine „unterirdische Tramway“ ist, da sie verfrüht und in der Hauptsache aus ästhetischen und repräsentativen Gründen erbaut, durch ihre Linienführung nicht der Massenbeförderung dienen könne und zur Weiterentwicklung ungeeignet sei. Gegen diese Behauptung lassen sich wohl keine objektiven Beweise anführen, und man kann dem erwähnten Fachmann vielleicht auch darin recht geben, daß das Beispiel dieser isolierten Linie auf das unternehmende Kapital entmutigend wirken mußte. Trotz alledem konnte sich die Untergrundbahn als ein volkstümliches Beförderungsmittel behaupten, und wenn sie auch kein glänzendes Geschäft war, konnte sie auch nie für einen Mißerfolg gehalten werden, da sie in den meisten Jahren mit Betriebsüberschuß gearbeitet hat und seinerzeit auch eine kleine Dividende ausschütten konnte. Bei dem stark angewachsenen Verkehr unserer Tage kommt auch sie auf ihre Rechnung, wozu die Beschleunigung ihres Betriebes durch die seit 1932 durchgeführte allmähliche Erneuerung ihres Wagenparkes mit stärkeren Motoren, sich gleichzeitig öffnenden breiten Schiebetüren, sicher beigetragen hat. Viele ausländische Fachleute haben sich über diese Bahn bemerkend geäußert, besonders interessant ist der Bericht einer Kommission französischer Ingenieure, die noch in 1896 im Auftrage der Stadt Paris diese Linie studiert haben. Nach ihren ungünstigen Eindrücken von der Wiener Stadtbahn äußern sie sich höchst aner kennend über die neuartige Ausführung der hiesigen Untergrundbahn und heben hervor, daß durch die bequeme Erreichbarkeit und die geringen Abstände der Haltestellen dieses System die Vorteile einer Stadtbahn und Straßenbahn in sich vereint.

Es ist zweifellos, daß die heutigen Verkehrszustände unserer Stadt eine radikale Lösung verlangen. Nicht nur die allgemeine Langsamkeit des Straßenbahnverkehrs spricht hierfür, sondern auch die arg überfüllten, im Schnecken tempo verkehrenden Straßenbahnzüge auf dem Ring und in der Rákóczi-ut zu belebten Stunden, die unliebsamen Stockungen trotz des bedeutenden Wagenaufgebotes, die Unzulänglichkeiten des Kleinzonensystems. Die Verkehrsgesellschaft setzt alles daran, um den stetig wachsenden Rückgang ihres Einkommens zu bekämpfen, es sollen technische Neuerungen eingeführt werden, es wird auch daran gedacht, das überdimensionierte Straßenbahnnetz zu verringern. Es fragt sich aber, ob sich damit die Fahrgäste zurückgewinnen lassen werden, die sich inzwischen dem Autobus und dem Fahrrad zugewandt haben, oder die sich zu Fuß zu ihrer Arbeitsstätte bequemen, da ihnen auch die Kleinzonen zu teuer geworden sind. Im Handelsministerium soll nun im Rahmen eines großzügigen Bauprogramms auch die Frage einer

würden. Es sollte aber auch bei dieser Gelegenheit nicht außer acht gelassen werden, daß die Regelung dieser Frage einer streng einheitlichen Lösung bedarf. Durch Befriedigung rein örtlicher Bedürfnisse kann wieder eine „unterirdische Tramway“ entstehen, die nicht entwicklungsfähig ist. Wenn in unseren schwierigen Zeiten auch nicht gleich an das Ausführen eines vollwertigen Stadtbahnnetzes gedacht werden kann, so müssen die zu ver wirklichenden Linien entwicklungsfähig bleiben. Es muß also Klarheit geschaffen werden, nach welchen Prinzipien ein Stadtbahnnetz gebaut werden soll und dessen Pläne müßten endgültig festliegen.

Als bezeichnend soll hier das Stadtbahnprojekt von zwei Ingenieuren: Ludwig Reymond-Schüller und Karl Zipernowsky — letzterer ist der bekannte Elektrotechniker — aus 1895 erwähnt werden, als sich die Linie in der Andrassy-ut schon im Bau befand. Wahrscheinlich durch diese angeregt, planten die Erwähnten eine Untergrundbahn vom Lipót-körut durch die Leopoldstadt und Innere Stadt und fortlaufend vom Kálvin-tér bis zum Bakáts-tér. Unter dem heutigen Szabadság-tér und Apponyi-tér waren Bahnhöfe vorgesehen, von denen sich Seitenlinien unter dem Donaubett bis zum Széna-tér, beziehungsweise in der Dohány-uca bis zum Ostbahnhof erstreckt hätten. In den Einzelheiten ist ihr Projekt heute sicher als veraltet anzusehen, da sie die Tunnels durch Straßenbahnzüge befahren lassen wollten, wobei der durch den Wagenumfang bedingte größere Tunnelquerschnitt wahrscheinlich enorme Mehrkosten im Bau erfordert hätte. Ein derartiges „gemischtes Betriebssystem“ hätte auch den Verkehr verlangsamt. Doch ist, was die Linienführung betrifft, das Projekt auch heute zeitgemäß, da es das wichtigste Geschäftsviertel mit Verkehrsmöglichkeiten in Verbindung bringt, die durchaus entwicklungsfähig sind. Wenn der Plan in irgendeiner Form verwirklicht worden wäre, könnte sich unsere Stadt heute sicher viel besserer Verkehrsverhältnisse rühmen. Auch wäre wahrscheinlich die Entwicklung des Stadtbildes günstig beeinflusst worden. Zweifellos muß der Kern der zu erbauenden Stadtbahn in ähnlichem Sinne ausgeführt werden. Wohin die einzelnen Linien wirklich zu liegen kommen, wird natürlich der Entscheidung der Sachverständigen im Einvernehmen mit den Behörden zu überlassen sein, weil ja verschiedene Erwägungen berücksichtigt werden müssen, von denen der Kostenpunkt eine der wichtigsten ist. Die Franz Josef-Untergrundbahn hat pro Kilometer etwa 2 Millionen Kronen gekostet, die Wiener Stadtbahn im Durchschnitt 3,5 Millionen. Noch höher stellten sich die Baukosten der Berliner U-Bahn. Es hängt viel davon ab, wie sich die Verhältnisse während der Ausführung gestalten. Der Bau in breiten Straßen, wie die Andrassy-ut und der Ring, ist billiger, wenn die offene Arbeitsgrube angewendet werden kann und die Rohr- und Kabelleitungen gar nicht oder verhältnismäßig leicht zu verlegen sind. Viel schwieriger und teurer sind schon die Verhältnisse in engeren Straßen. Am kostspieligsten sind die Röhrenbahnen, zu deren Haltestellen die Fahrgäste durch Aufzüge oder Fahrtreppen befördert werden müssen. Doch erübrigt sich vielleicht für unsere Stadt dieser Typ, falls das Donaubett nicht unterfahren werden soll. Vielleicht würde sich eher die eine oder

Körpers der U-Bahn eine Hochbahn noch immer billiger stellt, als die günstigst erbaute Untergrundbahn, muß für die äußeren Bezirke diese Lösung in Erwägung gezogen werden, wobei entschieden werden muß, von wo an eine solche angelegt werden kann, ohne das Straßenbild zu verunzieren und den Mietertrag zu schmälern. Unsere Hauptverkehrsadern, wie der Ring und die Rákóczi-ut, sind für eine Hochbahn noch viel zu wenig breit. In der Hungária-körut, wo eine solche schon um 1900 vorgeschlagen wurde, würde sich eine Stadtbahnlinie kaum rentieren, wie sich das bei den ähnlich ausgeführten Wiener Linien gezeigt hat.

Man darf sich darüber natürlich nicht hinwegtäuschen, daß die Anlage eines noch so kurzen Stadtbahnnetzes bedeutende Investitionen erfordert. Andererseits muß es mit dieser Notgedrungen zu einer verkehrspolitischen Umstellung kommen, und dies ist ein Punkt, der atch schwierig zu überwinden wäre. Nicht allein die Frage der Geldbeschaffung ist es, was bei den zuständigen Kreisen Abneigung verursacht, sondern die Furcht, daß durch einen besseren und billigen Verkehr, der möglicherweise auch über die Stadtgrenzen hinausführen würde, sich einzelne Viertel der Stadt noch mehr als bisher entvölkern könnten, was eine Verringerung der Steuereinnahmen nach sich ziehen würde. Der auch wirtschaftlich bedingte Zug des kleinen Mannes ins vorstädtische Heim ist aber mit dem Zeitgeiste verbunden, durch Beeinträchtigung des Verkehrs kaum mehr zu hemmen und höchstens durch eine kluge Tarifpolitik zu steuern. Der Straßen- und Brückenbau der letzten Jahre und weitere Baupläne zeugen davon, daß die führenden Kreise die wirtschaftlichen Möglichkeiten der nahen Zukunft zuversichtlich beurteilen. Vielleicht wird es im Rahmen dieses großzügigen Bauprogramms auch zur Verwirklichung der Grundbedingungen eines Schnellverkehrs in Budapest kommen, was für die Arbeit, die Öffentlichkeit und den Nutzen der Hauptstadt allgemein wünschenswert wäre.

Johann Flittner.