



NS-Strecke der Budapester Metro im Bau

Ein Schwerpunkt des fünften Fünfjahrplans:

## Die Modernisierung des Budapester Stadtverkehrs

Der weitere Ausbau des Budapester Stadtverkehrs ist auch für den Ausländer von Interesse, da dadurch auch das Stadtbild der ungarischen Hauptstadt modernisiert wird. Hierbei muß in Betracht gezogen werden, daß in den siebziger Jahren für den Stadtverkehr von Budapest mehr getan wird als vorher während eines ganzen Jahrhunderts.

### U-Bahn einst und heute

Dabei kann der Stadtverkehr von Budapest auch auf Traditionen zurückblicken, die seinerzeit auch im europäischen Maßstab als Sensationen galten. Als vor 8 Jahrzehnten, im Jahre 1896, das tausendjährige Bestehen — das Millennium — Ungarns gefeiert wurde, baute man innerhalb von 20 Monaten in Budapest die erste Untergrundbahn des europäischen Festlands, die zweite der Welt. Damals war Budapest übrigens mit seinen 617 000 Einwohnern die zehnte Großstadt Europas mit einer 5 Kilometer langen Untergrundbahn.

Dann gab es eine Pause von einem Dreivierteljahrhundert, bis die 10 Kilometer lange Ost-West-Linie der Metro — die auch die beiden Ufer der Donau miteinander verbindet — eingeweiht werden konnte.

Ende dieses Jahres kommt es wieder zu einer Metro-Einweihung: Die erste Strecke der in ihrer Gesamtlänge 20,7 Kilometer langen Nord-Süd-Linie, die sowohl mit der Ost-West-Linie der Metro wie auch mit der alten Untergrundbahn verbunden ist, wird Ende 1976 dem Verkehr übergeben. Die Gesamtstrecke der Nord-Süd-Linie, die innerhalb von einer Stunde rund 32 000 Fahrgäste

befördern kann, wird bis 1985 fertiggestellt. Gleichzeitig mit der Metro werden auf dieser Strecke insgesamt 36 Fußgängerunterführungen gebaut.

Bis zur Jahrtausendwende werden außerdem noch zwei weitere Metrolinien dem Verkehr übergeben. Damit wird ein Metronetz in einer Gesamtlänge von 77 Kilometern gebaut und mit den modernisierten Strecken der Budapester Vorortbahn wird insgesamt eine Schnellbahnstrecke in der Länge von 120 Kilometern den Fahrgästen zur Verfügung stehen.

### Praktisch Nulltarif

Gegenwärtig haben die 1600 Budapester Straßenbahnen noch eine Strecke von 210 Kilometern und die ebenfalls 1600 Autobusse sogar von 650 Kilometern. Insgesamt werden täglich in der Zweimillionenstadt Budapest 4,5 Millionen Fahrgäste befördert. Davon entfallen 44 Prozent auf die Straßenbahn, 37 Prozent auf die Autobusse und 12 Prozent auf die Metro. Letztere hat wesentlich dazu beigetragen, daß die Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel in den Stoßzeiten die letzten Jahre etwas nachgelassen hat, obwohl das Fahrgeld so niedrig ist, daß es beinahe einem Nulltarif gleichkommt. Nach Vervollendung der Nord-Süd-Linie der Metro werden bereits 35 Prozent der Fahrgäste unterirdisch befördert, und damit werden dann sowohl der Straßenverkehr als auch die öffentlichen Verkehrsmittel weiter entlastet.

Dazu hat bisher bereits die Einführung von — an nur wenigen Haltestellen halten- den — Express- und Schnell-

autobussen beigetragen, die bereits auf 35 Linien auf einer Länge von insgesamt 28 Kilometern verkehren. Die Modernisierung des Straßenbahnverkehrs gehört vorrangig zu den Aufgaben der Zukunft, da diese umweltfreundlichen Verkehrsmittel vor allem in den Außenbezirken bedeutend sind.

### Stadtautobahn im Bau

In diesem Zusammenhang scheint es auch interessant darauf hinzuweisen, daß sich das Konzept über die Oberleitungsbusse in letzter Zeit geändert hat. 1968 wurde noch vorgesehen, den Verkehr von O-Bussen bis 1980 abzuschaffen. Durch die dynamische Vermehrung der Fahrzeuge rückte aber der Umweltschutz in den Vordergrund. Diese Tatsache und die Verteuerung des Benzens haben maßgeblich dazu beigetragen, daß man beschlossen hat, die O-Busse nicht abzuschaffen und die bereits veralteten Fahrzeuge durch in ungarisch-sowjetischer Kooperation gebaute neue O-Busse zu ersetzen.

Die Straßenbahnen, Autobusse und O-Busse von Budapest verkehren übrigens seit einigen Jahren ohne Schaffner. Damit konnte 7500 Arbeitskräfte eingespart werden. Obwohl bei der Metro 1800 Leute neuangestellt werden mußten, um sich die Leistungen des Budapester Verkehrsunternehmens in den vergangenen Jahren um 76 Prozent erhöhten, werden diese gesteigerten Aufgaben mit einer um 640 Personen verminderten Belegschaft verrichtet.

Schließlich gehört der Bau einer Autobahn zur Modernisierung des Budapester Stadtverkehrs. Auf der Budaer Seite des Donauufers wird gegenwärtig eine vierspurige Stadtautobahn gebaut, durch die das Zentrum mit dem neuen Wohnviertel von Békásmegyér, dem nördlichen Tor von Buda und dem Ausflugsgebiet des Donauknies verbunden wird. Die Autobahn führt auch an den Ruinen der Römerzeit in Aquincum vorbei, wo die Fahrspuren der Autobahn durch eine grüne Fläche getrennt werden, auf der die altrömische Wasserleitung, der kunstvoll über Rundbögen geführte Aquädukt in originalem Zustand und in originaler Schönheit zu sehen ist.

Gerd Biró

**Ihr  
Gastgeber  
in Ungarn**

**HUNGARHOTELS**