

Von der Planwagenhaltestelle bis zum vierstöckigen Verkehrsknotenpunkt

Die Gemüter, die sich vor ein paar Jahren wegen des Umbaus des Marx Platzes so erhitzten, beruhigten sich allmählich. Die meisten Budapester protestierten gegen die geplante Überführung, die die Bajcsy Zsilinszky mit der Váci út verbinden sollte, weil diese ein Schandfleck im Weichbild der ungarischen Hauptstadt wäre. Außerdem wären die Bodenverhältnisse schlecht und der geplante Bau sündhaft teuer. Und die Denkmalschützer bangten um ein Pardestück der Hauptstadt, den Westbahnhof, der vor rund hundert Jahren von der berühmten Firma Eiffel gebaut worden war.

Die Brücke, die Überführung steht, der Verkehr braust in beiden Richtungen. Die Anrainer, die alten Häuser wurden renoviert, ein zehnstöckiges Warenhaus befindet sich im Bau. Der Platz scheint heute weiter und luftiger zu sein. Und unter der Erde befindet sich die Metrostation „Marx tér“ der Nord-Südlinie.

Der heutige Marx tér gehört zu den ältesten Budapester Plätzen und wird vom Verkehrsstandpunkt aus einer der interessantesten sein.

Einer der ältesten? Erlauben Sie uns, den fast 140 Jahre alten Schleier zu lüften und einen Blick in die Vergangenheit zu werfen! Um 1780 standen in den fünf Pester Bezirken — der In-

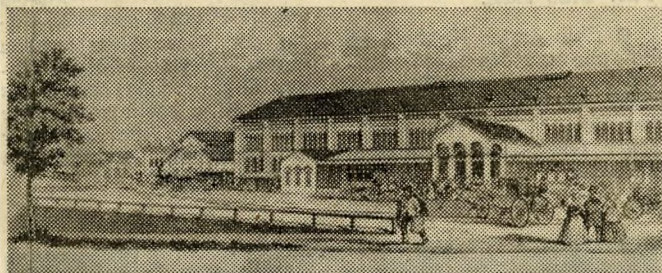
nen-, Leopold-, Theresien-, Franz- und Josefstadt — nur 1981, überwiegend ebenerdige Wohnhäuser. Zur Zeit Sándor Petőfis, des Freiheitskrieges von 1848—49 lebten in den 5439 Häusern schon 83 828 Menschen. Die höchste Bevölkerungsdichte hatte die Theresienstadt. Dem Drängen des Politikers István Széchenyi nachgebend, befaßte sich der Stadtrat mit dem Bau einer dampfgetriebenen Eisenbahn, deren Budapester Bahnhof am Rand der Theresienstadt gebaut werden sollte, und zwar vor allem wegen Dampfmaschine, Zuckerfabrik und Waffenschmiede.

Von einem Platz konnte damals noch nicht gesprochen werden, obwohl entlang der Váci út und des Vorgängers des heutigen Großen Ringes schon Häuser standen. Der neue Bahnhof wurde zum platzprägenden Gebäude. (Nach Entwürfen des Österreicherers Paul Sprenger wurde es von Matthias Zitterbart gebaut.) Vor dem Bahnhof wurde ein „Taxi-stand“ eingerichtet. Eine einstündige Fiakerfahrt kostete einen Forint, während in anderen Stadtteilen dafür nur 40 Kreuzer gezahlt werden mußten. Wer mit der Eisenbahn ankam, hatte sowieso keine andere Wahl, deshalb sollte er tiefer in den Geldbeutel langeng...

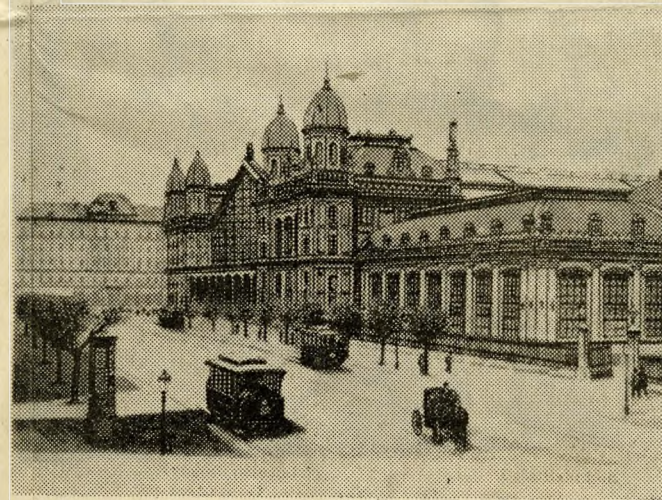
Entscheidend für die Ent-

wicklung des Platzes waren die Eröffnung der Margaretenbrücke, die nach Plänen des französischen Ingenieurs E. Couin zwischen

1872—75 gebaut wurde und der von Eiffel im Auftrag der K. u. K.-Eisenbahnen auf dem Platz des alten Bahnhofes errichtete Westbahn-



Der Platz vor dem alten Bahnhof, der heutige Marx tér



Westbahnhof und Marx tér um die Jahrhundertwende

hof. Der Großteil der luxuriösen Wohnplätze in der Umgebung des Bahnhofes und entlang der Großen Ringstraße entstand zu Ehren der Tausendjahrfeier des ungarischen Staates 1896.

Seinen ersten bedeutenden Namen erhielt der Platz am 9. September 1914: Berliner Platz, die heutige Bajcsy Zsilinszky út wurde Kaiser Wilhelm Straße getauft. Vertreter der älteren Generation erinnern sich wohl noch an den sechseckigen Turm, der sich in der Platzmitte erhob und in dessen Erdgeschoß alle möglichen Kinderlitzchen, Süßigkeiten, Zeitungen, Tabakwaren aber in erster Linie Bananen verkauft wurden. Diesem Bananenstand setzte der Schlagertexter Alfred Markus ein melodiöses Denkmal: „Wie prächtig diese Bananenschale doch rutscht... Der Platz

war der Treffpunkt von jung und alt, Leierkastenmännern machten hier Musik, die Arbeitslosen schlugen hier ihre Zeit tot, die Verliebten gaben sich hier ihr Rendezvous. Und im Volksmund hieß der Platz einfach Bananeninself.

An der Ostseite des Platzes herrschte in der berühmten Ilkovic-Kneipe immer Hochbetrieb. Durch eine Schaufensterluke wurden Palatschinken und Bratkaroffeln verkauft. Zur ständigen Kundschaft gehörten zwielichtige Gestalten und leichte Damen. Die Razzien gehörten zum allabendlichen Programm.

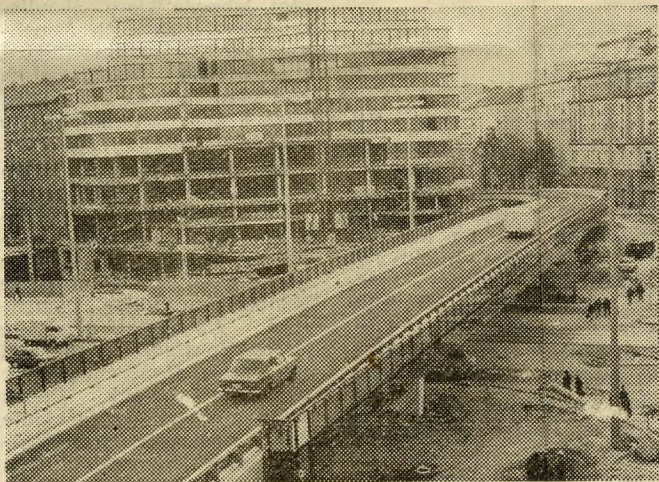
An der Einfahrt in die Váci út befand sich das „Westend Haus“, dessen Besitzer mit der Entscheidung, das Haus nicht als Eisenbahnerheim, sondern Hotel garni einzurichten, das große Los gezogen hatte.

Und der Marx tér unserer Tage?

Jahrelang wurde über den Umbau nachgedacht. 1976 wurde UVATERV mit der Projektion betraut. Ende 1983 wird auch der letzte Bauarbeiter das Gelände räumen. Der heute noch stehende Flügel des Westend Hauses wird verschwinden, um dem Busbahnhof, Parkplatz und dem Taxistand Platz zu machen. In den Unterführungen sollen kleine Geschäfte, Tabakladen, Buchhandlung, Süßigkeiten-, Schmuck-, Blumengeschäft und ein Espresso eingerichtet werden. Zwischen Westbahnhof und Metro entsteht eine direkte Verbindung.

Und was für ungarische Verhältnisse neu ist: in das Kaufhaus Skala können die Kunden durch die Unterführung aber auch über die Überführung gelangen. Nach Renovierung der Váci út wird die 260 m lange Überführung mit je zwei Fahrspuren in beide Richtungen Budapests belebteste Verkehrskonstruktion sein. Durch das 3300 m² große Unterführungslabyrinth gelangen die Fußgänger zu den Haltestellen bzw. Endstationen der Straßenbahnen 4 und 6, der Autobusse 6, 12, 26, 91 und 191.

Im einstigen Pest-Buda mit seinen 140 000 Einwohnern sind heute täglich 5 Millionen Menschen unterwegs, mit anderen Worten, so viele Fahrten finden statt. Vorsichtige Prognosen zufolge wird der tägliche Personenverkehr auf dem Marx tér 500 000 erreichen.



Die neue Überführung auf dem Budapester Marx tér

József Gergely