

Verkauf in Buda

zum 31. Januar

billige Preise!
Tausende Meter Reste

JOSEF FÁBIÁN

0, Ecke Széll Kálmán-ter

Kommunal-Angelegenheiten

Ein neues Wohngebiet in der Hauptstadt.

Bauliche Verwertungsmöglichkeiten des Westbahnhofsareals.

Von Dr. Ing. VIRGIL BIERBAUER.

Die Budapester Wohnungsneubauten der letzten Jahre entstanden zum großen Teil unter der Einwirkung der Steuerleichterungen laut der Verordnung aus dem Jahre 1934. Diese unterschieden sich von den vorherigen in zwei wesentlichen Beziehungen: Während bis dahin die außerordentlichen Steuererleichterungen für das ganze Stadtgebiet gewährt wurden, hat man im Jahre 1934 weitgehende gebietliche Beschränkungen eingeführt, um dadurch die Neubauten auf engere Gebiete zu konzentrieren und dadurch die raschere Entwicklung einzelner Stadtteile zu fördern. Hiedurch gewann z. B. der Margit-körút innerhalb von vier Jahren ein großstädtisches Aussehen — an der Stelle alter ebenerdiger Häuser wuchsen zeitgemäße Großbauten in die Höhe, Häuser, die heute zu den modernsten von Budapest gehören, hiedurch wurde die sogenannte „Neue Leopoldstadt“ in kurzen Jahren zu einem neuen, modernen Stadtviertel. Die andere Neuerung dieser Verordnung aber war, daß man besondere Erleichterungen jenen Bauherren bot, die alte, ausgenützte Häuser abbrechen und an ihrer Stelle neue erbauen. Der Sinn dieses Vorgehens war, daß man hiedurch das Anwachsen des Wohnungsstandes durch Neubauten zu bremsen wünschte — war doch damals die Anzahl der unbenutzt stehenden Wohnungen auf 12.300 gestiegen. Der Verfasser dieser Zeilen stellte damals fest, daß in Zeiten gesunden Wirtschaftslebens die Neubautätigkeit von einer Abbruchtätigkeit begleitet war, die manchmal 14 Prozent der Neubauten erreichte, und forderte daher Maßnahmen, die diesen gesunden Zustand herzustellen berufen waren. Die Steuererleichterungsverordnung führte die erwähnte Mehrbegünstigung ein — und wohl teilweise unter der Wirkung dieser stehen heute nur mehr etwa 4500 Wohnungen, d. h. zwei Prozent aller Wohnungen der Hauptstadt, leer!

Untersucht man aber die heutige Lage, so muß man feststellen, daß in der nächsten Zukunft eine solche Konzentrierung der Neubauten kaum möglich sein wird; der Margit-körút ist fast völlig ausgebaut, eine stärkere nördliche Entwicklung der Neuen Leopoldstadt ist zumindest nicht unbedingt wünschbar. Wollen wir aber trotzdem die günstigen Erfahrungen dieser Jahre nützen, und danach trachten, daß nicht nur die unbebaut gebliebenen Restgrundstücke eingebaut werden, sondern die Neubauten konzentriert durchgeführt werden, und also sozusagen neue Stadtteile emporwachsen, so müssen wir dafür sorgen, daß die geeigneten Plätze gewählt werden.

Überblickt man die Karte von Budapest, namentlich die der inneren Stadtteile, besinnt man sich der städtebaulichen Unternehmungen und Planungen, so stehen im Vordergrund die Weiterführung der Madáchstraße durch die innere Elisabethstadt nach dem Nagykörút zu, die Erweiterung der Bálvány-uca. Damit aber diese Durchbrüche eingesetzt werden können, müßten zunächst teils wertvolle — wenigstens privatwirtschaftlich, wenn auch nicht wohnungshygienisch — wertvolle, sehr dicht bewohnte Wohngebäude in großer Anzahl abgebrochen werden, was ohne große Kapitalien fast unmöglich zu scheitert: die Hausbesitzer und die Baulustigen sind nicht dieselben Personen, es wären also große Kapitalien notwendig, um den Umbau dieser Stadtteile, Straßenzüge ins Werk zu setzen.

Ganz anders steht es um ein kaum beachtetes Gebiet, das sozusagen zentral in der Theresienstadt liegt, nämlich das Areal des Westbahnhofs, vom Teréz-körút bis zu der Aréna-ut, ein Gebiet, dessen Länge 1600 Meter beträgt, bei einer durchschnittlichen Breite von 450 Meter, also 72 Hektar, oder aber 20.000 Quadratklaffer. Dieses Gebiet würde also bei einer normalen Bebauung etwa 40.000 Bewohnern eine Wohnstätte von zentraler Lage bieten, es wären da an 7000 bis 8000 Wohnungen zu erbauen, was so viel bedeutet, daß dieses Gebiet in normaler Weise innerhalb von 4 bis 5 Jahren auszubauen wäre.

Heute ist dieses große und überaus wertvolle Gebiet sozusagen ein unausgenützter Teil der Stadt, denn der Westbahnhof ist heute verkehrstechnisch

beinahe kaltgestellt. Früher trafen hier die Schnellzüge aus Prag, aus Breslau und Berlin ein, hier lief der Orientexpress durch, von hier fuhren die Schnellzüge nach Szeged, Kolozsvár, Debrecen ab — heute blieb diesem Bahnhof nur der einzige Schnellzug nach Szeged — und der Lokalverkehr nach der Rumpfstrecke bis Szob! Es ist fraglos, daß für diesen Verkehr nicht nur der Bahnhof und das Areal überflüssig ist, sondern es nicht zu verantworten ist, daß dieses Gebiet, dessen Wert sehr mäßig gerechnet auf 8 bis 10 Millionen Pengő geschätzt werden kann, nutzlos und leblos inmitten der Stadt liege.

Man überlege sich also die Auswirkungen der Auffassung des Westbahnhofs: Zunächst kämen die Staatsbahnen in die Lage, dieses Areal zu guten Preisen zu verkaufen. Diese Einnahmen müßten natürlich zunächst dazu dienen, an der Vágány-uca einen einfachen, aber anständigen, den Bedürfnissen entsprechenden Lokalbahnhof für die Züge nach Szob zu erbauen, was mit relativ kleinem Kapital durchführbar wäre. Der Rest aber würde dazu dienen, die endgültige Regelung der Bahnhoffrage von Budapest zu lösen, namentlich einen entsprechenden Umbau und Erweiterung des Ostbahnhofs durchzusetzen, dann den neuen Budaer Bahnhof an der Fehérvári-ut zu errichten, vielleicht würde es schließlich auch möglich sein, den Südbahnhof als Lokalbahnhof, „Balatonbahnhof“, in der Linie der Mészáros-uca, auszubauen. Denn man soll nicht vergessen, daß infolge der Auffassung des Westbahnhofs auch die Eisenbahnlinie, die heute nur mit Hilfe der lebensgefährlichen Kreuzungsschranken in Betrieb zu halten sind, auch überflüssig würden, und auch dieses Areal wäre verkäuflich. Schließlich aber könnte man mit Hilfe der großen Eisenkonstruktion des Westbahnhofs, nach Abbruch und entsprechender Umgestaltung auch an die Errichtung einer so notwendigen Messehalle denken.

Es fragt sich nun, in welcher Art und Weise das Bahnhofareal ausgebaut werden könnte? Diesbezüglich erinnern wir an die großzügigen Vorschläge des Architekten Josef Vágó, der den Bahnhof zu einer großen Halle umzubauen dachte, und den neuen Bahnhof in der Höhe der Bajza-uca anordnete, auf dem Terrain des Bahnhofes aber, entlang eines Parkes, große Wohnblöcke westlich von der Podmaniczky-uca und östlich der Váci-ut plante. Wir sind der Ansicht, daß diese Art der Bebauung an dieser Stelle als überholt zu betrachten ist. In dieser Art würden wieder nur von vier Seiten umschlossene Höfe entstehen, d. h. die traditionelle Budapester Bauweise der geschlossenen Höfe würde fortgesetzt, wenn auch die Höfe etwas größer ausfallen würden. Es hat sich aber erwiesen, daß diese größeren Höfe praktisch unbedeutend sind: auf diese öffnen sich bloß die Nebenräume der Wohnungen, während die Wohnräume aus den bedeutend schmäleren Straßen Luft und Sonne erhalten sollen, was natürlich nur in kümmerlicher Weise gelingt. Dies Gelände wäre aber eben jener Ort in unserer Hauptstadt, wo endlich Platz und Raum, Freiheit besteht, um eine zeitgemäße, großstädtische Wohnbauweise auszuprobieren. Die Längsachse des Gebietes zieht sich von Südwest nach Nordost. Baute man also hier die Wohnhäuser entlang dieser Achse als lange Baustreifen, so kämen die Wohnfronten nach Südost, die Nebenräume — außer den Streifen an der Váci-ut nach Nordwesten. Dabei müßte man natürlich größere Bauhöhen anwenden, als die in Budapest allgemein angewendet werden: wir meinen, man sollte diese Streifenhäuser mit 8 bis 10 Obergeschossen erbauen, also mit einer Gesamthöhe von etwa 40 Meter und einer Gebäudeentfernung von 50 Meter. Bei einer solchen Lösung kämen wir zu sieben Häuserstreifen und zwischen diesen sechs Grünstreifen von 50 Meter Breite. Führte man aber diese planmäßige Bebauung ein, so würden auch die Grundstückswerte das Aneinanderliegende der in dieser Gegend üblichen erreichen, was aus folgender Überlegung klar hervorgeht: in den sieben, zehnobergeschossigen Hausstreifen könnte man etwa 20.000 Wohnungen unterbringen, also etwa 70.000 Bürgern neue, gute, hygienische Wohnungen schaffen — d. h. die Wohndichte pro Hektar würde 1000 Einwohner erreichen —, also mehr als das Doppelte des Normalen, trotzdem daß die Wohnverhältnisse bedeutend besser wären.

Selbstverständlich würde die Erbauung dieses neuen Westviertels ein neuartiges Vorgehen erfordern. Man dürfte nicht mit der Aufteilung des Areals beginnen, und dann jedem Bauherrn das Bauen, das Planen überlassen. Das verkehrte Verfahren müßte angewendet werden: Zunächst würde die Hauptstadt einen Bebauungsplan der Baumassen ausarbeiten, dann müßte man — eventuell mittels einer Plankonkurrenz — die Baupläne für die einzelnen Baustreifen besorgen, diesen entsprechend die Grundstückaufteilung vornehmen — und schließlich die Grundstücke mit den entsprechenden Bauplänen zusammen verkaufen. Die Pläne müßten natürlich entsprechend elastisch sein, damit die einzelnen Bauherren innerhalb der Masse, innerhalb den zeitgemäßen Schauseiten jene Wohnungen einrichten können, die sie für wirtschaftlich entsprechend beurteilen. Der Erfolg wäre voraussichtlich in mancher Hinsicht interessant. Zunächst würden wir zu einem modernen Stadtteil gelangen, in dem die maßlose individualistische Anarchie unseres Bauwesens aufhörte. Es würde sich ein Stadtbild von eigenem Reiz entwickeln. Was vielleicht noch wichtiger: es entstünde ein Stadtteil, in dem ein jeder Raum sämtlicher Wohnungen auf 50 m breite Grünstreifen blickte. In weiterer Auswirkung der Normen-Pläne