

Lhh

In Regierungskreisen

Entwicklung des Verkehrs in Budapest

Die Regierung widmet der Verkehrslage in der Hauptstadt besondere Aufmerksamkeit und beschäftigt sich eingehend mit den Problemen der Entwicklung, da die weitgehende Verbesserung des Massenverkehrs ein Hauptproblem der ungarischen Hauptstadt, der Metropole am Ufer der Donau ist. Die Entwicklung des Verkehrs in Budapest erlebt zur Zeit ihre dynamischste Epoche. Davon künden auch die materiellen Zuwendungen: Zwischen 1965 und 1970, im dritten Planjahr fünf stellte der Staat zu diesem Zweck sechs Milliarden Forint zur Verfügung, in der vierten Planperiode zwischen 1970—

Um die jetzigen Beschlüsse zu verstehen, sollen die gegenwärtige Lage und die konkreten Pläne des Metrobaus etwas eingehender dargelegt werden.

Im Laufe der drei Jahre bis 1980 wird der zweite Abschnitt der Nord-Süd-Linie übergeben, der den Elmunkás tér am Westbahnhof mit den Stadtteilen Kőbánya und Kispest verbindet. Im gleichen Zeitraum wird auch mit den Bauarbeiten im dritten Abschnitt begonnen, daß heißt unter der Váci út in Richtung Újpest. Gearbeitet wird auch schon daran, die Linie der Csepeler Vorortbahn der Metro anzuschließen, sie bis zum Kálvin tér

verändert werden. Man renoviert die Gebäude, schafft neue, moderne Gebiete und bebaut die bisherigen „Zahn-lücken“. Im Bereich der Metrostationen selbst werden neue Geschäfte, Espresos, Blumen- und Zeitungsstände sowie Dienstleistungsläden eröffnet.

In wieweit die überaus hohe Investition wirklich lohnenswert ist, zeigt sich daran, daß die Metrolinien schon jetzt zu den beliebtesten Massenverkehrsmitteln gehören, weil sie eine schnelle und bequeme Fahrt gewährleisten. In den Spitzenzeiten verkehren die Züge alle 2,5 Minuten, stündlich werden in beiden Richtungen je 17 000 Personen befördert. Zum Vergleich: Straßenbahnen und Autobusse konnten bisher 11 000 Menschen pro Stunde benutzen, unter viel schlechteren Umständen.

Jeder Vierte fährt Metro

Die jetzt im Bau befindliche Nord-Süd-Linie wird Berechnungen zufolge 1980 täglich 1,2 Millionen Passagiere befördern. Sie wird also die wichtigste Metrolinie der Hauptstadt sein. Diese Strecke — 20% des Gesamtnetzes von mehr als 1000 km — wird dann etwa ein Viertel des gesamten Massenverkehrs bewältigen. Jeder vierte Fahrgast benutzt einmal diese Linie, die mit etwa 21 km und 24 Stationen die längste Metrolinie in Budapest und zugleich eines der bedeutendsten Objekte des Metroprogramms sein wird.

Diese Strecke soll zu unser aller Freude in drei, vier Jahren mit voller Kapazität in Betrieb genommen werden.

Die Fragen, die die Regierung auf ihrer jüngsten Sitzung behandelte, sind jedoch noch weiter auf die Zukunft gerichtet. Aufgrund eingehender Untersuchungen der Staatlichen Plankommission fällt sie bereits Entscheidungen über den ersten und zweiten Abschnitt der Metrolinie Südbuda-Rákospalota. Die Übergangstermine wurden für zwei Etappen festgelegt: die Strecke zwischen Budafok und Kálvin tér für 1989, die Strecke zwischen Kálvin tér und Baross tér für 1990. Der Abschnitt zwischen Baross tér und Bonyák tér soll bis 1995 fertiggestellt werden. Die Baukosten an dieser Strecke werden nach 1980 weitere 27—28 Milliarden Forint betragen. Doch diese Opfer müssen gebracht werden, um die Lebensverhältnisse von Millionen Menschen wesentlich zu verbessern. Und nicht zuletzt: Zeit ist Geld.

E. L.



Endstation der neuen Metrolinie Nord-Süd am Nagyvárud tér

75 14 Milliarden, im Zeitraum bis 1980 sind 26 Milliarden veranschlagt, um in erster Linie den Massenverkehr zu entwickeln.

Als einen gesonderten Tagespunkt erörterte der Ministerrat das Thema „Entwicklungsplan für den Verkehr in Budapest und Umgebung“, und auf dieser Grundlage arbeiteten die Stadtväter die Entwicklungspläne bis 1980 und sogar für die Zeit danach aus. Allein zum Ausbau der Metro als wichtigste Investition werden in Budapest innerhalb von fünf Jahren elf Milliarden Forint verwendet.

Die Bauunternehmen können sich auf die finanziellen Möglichkeiten, die die Regierung zur Verfügung stellt, stützen und diktieren bei der Ausführung ein äußerst zügiges Tempo. Dadurch konnte z.B. die gesamte Ost-West-Linie der Budapester Metro ein Jahr früher als geplant übergeben werden. Gleichzeitig erfolgte auch ein beschleunigter Ausbau der Nord-Süd-Linie.

11 Milliarden für die Metro

Sicher wissen nur wenige, daß der Vorläufer der heutigen Metro, die erste elektrisch betriebene Untergrundbahn auf dem europäischen Kontinent vor 81 Jahren — 1896 — in der ungarischen Hauptstadt in Betrieb gesetzt wurde.

Auf der Basis früherer Richtlinien akzeptierte die Regierung auf ihrer jüngsten Sitzung eine Eingabe der staatlichen Plankommission über die Bauarbeiten am ersten und zweiten Abschnitt der Metrolinie zwischen Südbuda und Rákospalota.

zu verlängern und auch eine Verbindung zwischen Südbuda und Rákospalota herzustellen.

1980: 500 000 PKW

Der Metrobau erfolgt also in rasantem Tempo, um den Rückstand von einem Jahrhundert innerhalb von fast einem Jahrzehnt einzuholen. Dies ist einfach unumgänglich. In Budapest verkehren mehr als 2 Millionen Ortsansässige und mehrere Hunderttausend „Pendler“, Durchreisende oder Besucher. Alle fünf Jahre verdoppelt sich die Zahl der PKWs, von LKWs ganz zu schweigen. (1970 gab es in Budapest 82 000 PKWs, 1975 waren es bereits 173 000 und bis 1980 rechnet man mit fast 500 000.)

Wegen der Probleme des Massenverkehrs sprechen die Fachleute in Budapest nicht nur einfach vom Metrobau, sondern von einem Metroprogramm, das mit dem Ausbau des unterirdischen Verkehrsnetzes eine komplexe Entwicklung und Modernisierung, einen Umbau ganzer Stadtteile bedeutet.

Zwischen dem PKW-Verkehr und der Metro entsteht z. B. eine völlig neue Beziehung. An den einzelnen Metrostationen werden riesige Parkhäuser gebaut, während an den Endstationen große unentgeltliche Parkplätze entstehen, damit die Autos dort abgestellt werden können und die Fahrt in die Stadt mit der Metro fortgesetzt wird.

Erwähnenswert ist außerdem die Tatsache, daß bei der Übergabe einzelner Metroabschnitte das Gelände und die Umgebung an der Oberfläche der Stationen