

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 85 (1998)
Heft: 10: Stadtentwicklungsprobleme am Beispiel Budapest = Problèmes de développement urbain à l'exemple de Budapest = Problems of urban development, exemplified by Budapest

Artikel: Gestaltung einer Grossstadt
Autor: Pallai, Katalin / Tosics, Iván
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64256>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

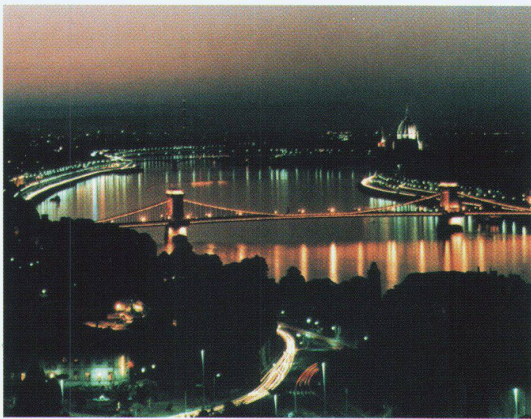
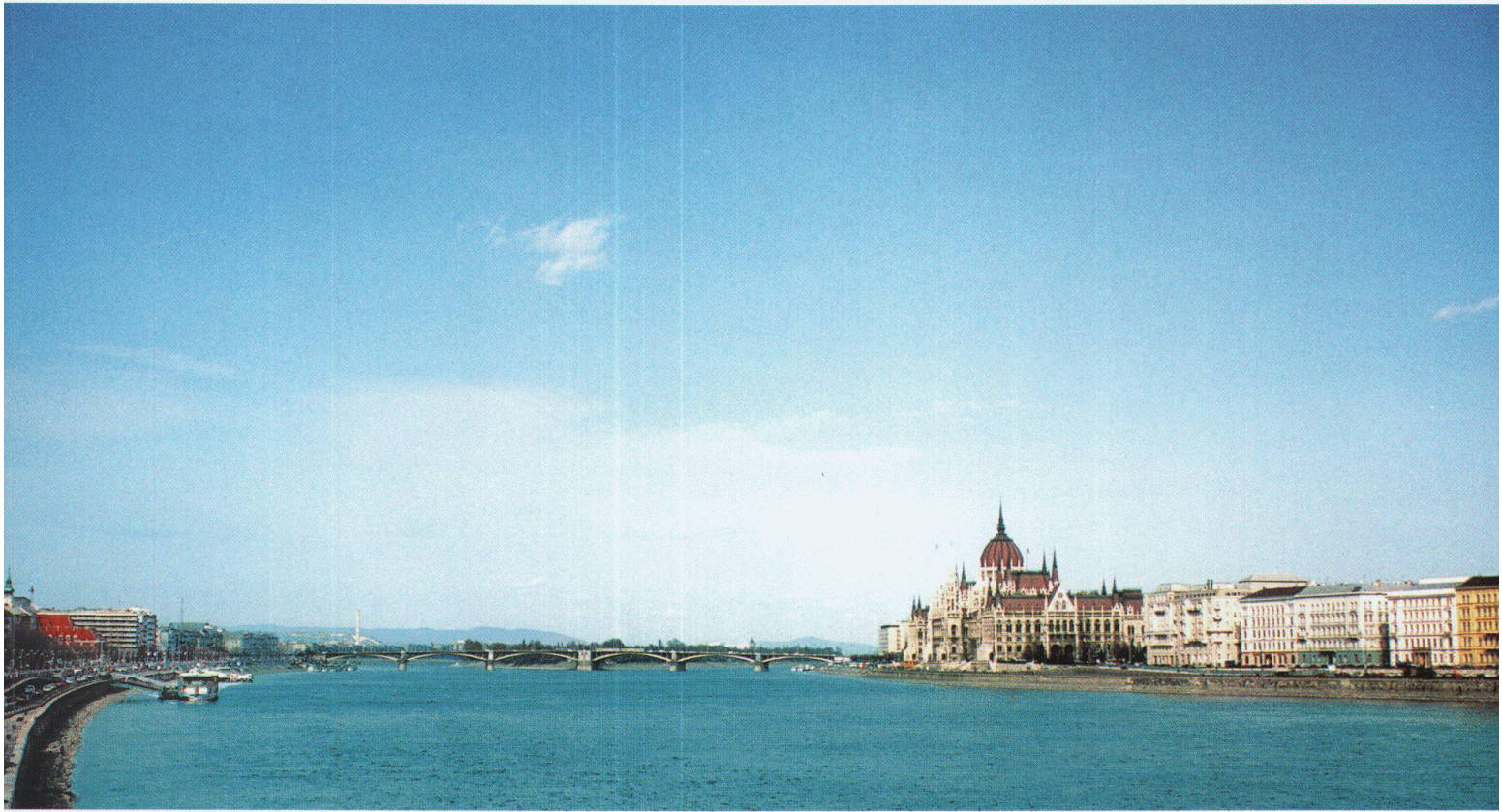
Gestaltung einer Grossstadt

Während in den westeuropäischen Städten die moderne Planungstradition mit ihren umfassenden Restrukturierungsmodellen und gross angelegten Synthesen einer amerikanisch geprägten Laissez-faire-Politik zu weichen droht oder zumindest durch rein sektorielle Interventionsmodelle ersetzt worden ist, macht sich in einer Stadt wie Budapest so etwas wie planerische Aufbruchstimmung breit. Der im Folgenden zusammengefasste Strategische Plan für Budapest ist ausgesprochen breit angelegt und versucht, alle Bereiche der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strömungen zu berücksichtigen und in ein räumliches Entwicklungskonzept umzusetzen. Dass dieses Planwerk dabei die Erfahrungen der europäischen Stadtplanung des 20. Jahrhunderts in Ost und West einarbeitet, ist selbstverständlich. Der Strategische Plan für Budapest kann deshalb als ein städtebaugeschichtliches Dokument, das eine Planungsepoche zusammenfasst, gelesen werden.

Alors que dans les villes de l'ouest européen, la tradition planificatrice moderne avec ses modèles de restructuration exhaustifs et ses synthèses en grand style semble vouloir faire place à une politique de laisser faire à l'américaine ou, pour le moins, être remplacée par des modèles d'intervention purement sectoriels, une ville comme Budapest est le théâtre d'un large élan de planification. Le plan stratégique pour Budapest présenté ici dans ses grandes lignes est résolument vu à grande échelle et s'efforce de prendre en compte tous les aspects des courants sociaux et économiques et d'en déduire un concept de développement. Cette démarche planificatrice intègre naturellement les expériences de l'urbanisme européen du vingtième siècle à l'est et à l'ouest. Le plan stratégique de Budapest peut donc être lu comme un document urbanistique qui récapitule toute une époque de planification.

Whereas in western European cities the modern planning tradition with its all-embracing restructuring models and large-scale syntheses threatens to give way to an America-orientated laissez-faire policy, or at least to be replaced by purely sectarian intervention models, cities like Budapest seem to be charged by an atmosphere of new departures in planning. The Strategic Plan for Budapest, here presented in summary, is conceived on a large scale and represents an attempt to take all social and economic trends into consideration and to translate them into a comprehensive spatial development concept. Naturally enough, this plan integrates the experiences of 20th century European urban planning in both Eastern and Western Europe, and it may thus be interpreted as an historical document of town planning which summarises a whole planning epoch.





**Budapests Schlagader, die Donau,
mit dem Parlamentsgebäude**
▷ Le Danube, l'artère de Budapest,
avec le bâtiment du parlement
▷ Budapest's artery, the Danube,
with the parliament building

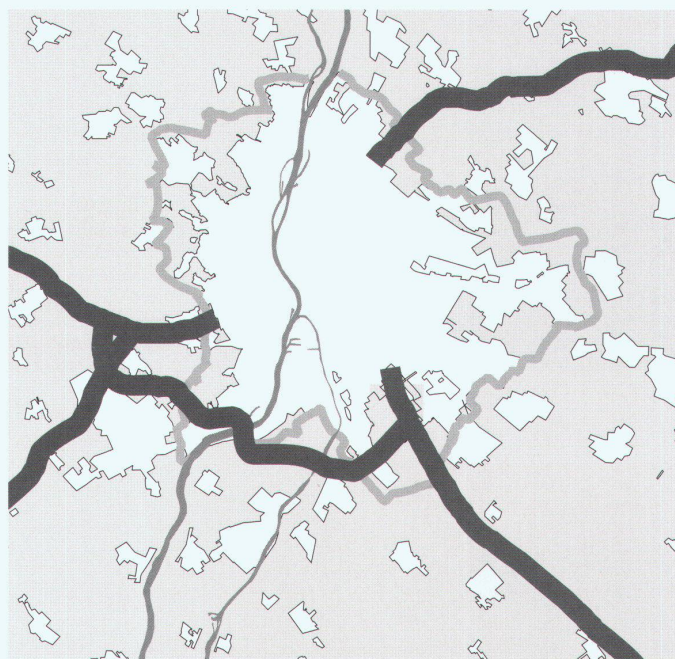
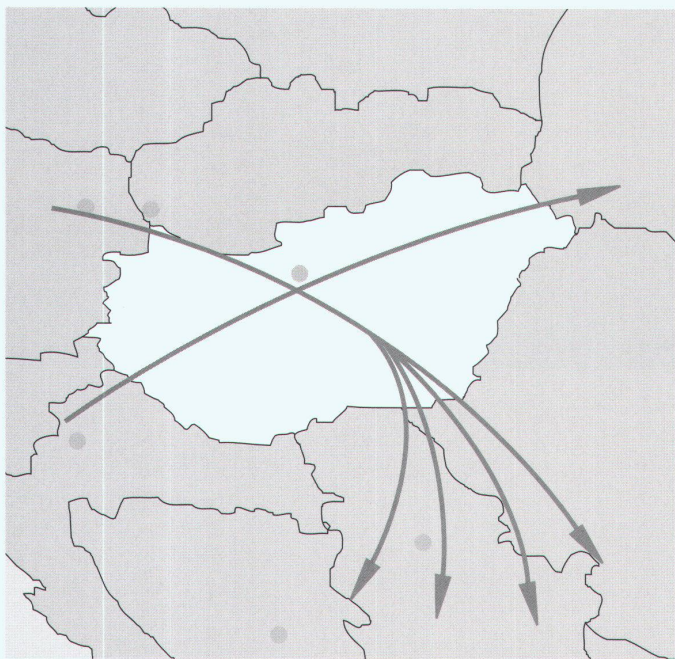
Ziel des Strategischen Plans für Budapest ist die Erarbeitung eines umfassenden städtischen Entwicklungskonzepts zur operativen Koordination unterschiedlicher Interventionsprogramme. Der Strategische Plan für Budapest setzt, immer unter Berücksichtigung der voraussichtlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen und Rahmenbedingungen, bei grundsätzlichen Fragen der Stadtentwicklungspolitik und deren Gewichtung an und reicht hin bis zu skizzenhaften Vorschlägen für die Restrukturierung und Erweiterung des Budapester Grossraums. Bewusst realistisch auf einen Zeitraum von 20 Jahren, das heisst bis 2015, angelegt, versucht das Konzept zwischen vorhandenen Entwicklungstendenzen und den verfügbaren institutionellen, organisatorischen und finanziellen Mitteln zu vermitteln.

Der Strategische Plan für Budapest sucht mit anderen Worten eine Antwort zu geben auf die Frage, in welche Richtung sich die Stadt an der Jahrtausendwende entwickeln könnte. Was ist die Rolle Budapests innerhalb des Systems der europäischen Städte und Regionen, die sich zwar gegenseitig öffnen, gleichzeitig aber einer verschärften Konkurrenz untereinander ausgesetzt sind? Wie attraktiv kann Budapest für die Ansiedlung von Unternehmen und mithin neuen Arbeitsplätzen sein und werden? Kann es gleichzeitig seine

Position als Stadt von Kultur und Bildung festigen? Was ist zu tun, um Budapest wohnlich, lebenswert zu gestalten? Wie schliesslich verhindert man sozialen Niedergang und Verslumung einzelner Quartiere?

Das Stadtentwicklungskonzept umfasst den Grossraum Budapest, auch wenn sich seine politische und verwaltungstechnische Legitimation auf die Stadtgemeinde Budapest beschränkt. Es setzt mithin das Zusammenspiel zwischen Stadt und umliegenden Gemeinden voraus und gewichtet dieses, konzentriert sich jedoch bezüglich der Interventionsvorschläge auf den Bannkreis der Hauptstadt und auf die der Verwaltung der Hauptstadt zustehenden Aufgaben.

Für Budapest wurde kürzlich ein Bauzonenplan erstellt. Dieser Bauzonenplan wird – genauso wie das Stadtentwicklungskonzept – als offener Richtplan verstanden, der sich den sich laufend verändernden Gegebenheiten der städtischen Wirklichkeit anpasst. Es ist das Ziel der aktuellen Planungspolitik, mittels der Abstimmung dieser beiden Planwerke ein schlagkräftiges Instrumentarium für die urbanistische und politische Planung zu gestalten, das auch heute noch unvorhergesehenen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Herausforderungen standhält.



Budapests Lage an den Transit-routen ▷ La situation de Budapest sur les axes de transit ▷ Budapest's location on the transit route

Siedlungsflächen und Autobahn-netz heute ▷ Les territoires construits et le réseau d'autoroutes aujourd'hui ▷ Settlement areas and motorway network today

¹ Der strategische Plan für Budapest ist die Arbeit eines Kollektivs. Projektleiter sind: Katalin Pallai und Iván Tosics, Autoren: Pál Baross, Györgyi Barta, Judit Bányai, Zoltán Erő, József Hegedűs, Lajos Koszorú, Gábor Locsmándi, László Molnár, Katalin Pallai, Péter Schuchmann,

János Schulek, Iván Tosics. Der vorliegende Beitrag ist eine stark gekürzte Version (Bearbeitung: Zoltán Erő, Lajos Koszorú; Übersetzung aus dem Ungarischen: Laszlo Szabo, Zürich, und Redaktion Werk, Bauen+Wohnen).

I Wertordnung und Methode

Nach dem grossen politischen Wandel um die Wende von den Achtziger- zu den Neunzigerjahren und der Einführung der städtischen Selbstverwaltung kann sich das Stadtentwicklungskonzept bereits an den Erfahrungen einer diversifizierten Stadtpolitik orientieren. Das Stadtentwicklungskonzept hat deshalb auch die Aufgabe, sowohl räumlich wie programmatisch das komplexe Spiel dieser Kräfte zu bündeln und zu harmonisieren.

Stadtentwicklungsplanung muss sehr unterschiedlich gelagerte Wertkategorien zusammenbringen: Leistungsfähigkeit und Rationalität der Stadtwirtschaft, Wohnwert, Stadtambiente und Qualität des Stadtbildes, Bedeutung des stadtesellschaftlichen Kollektivs usw. Diese Werte überlagern sich von Fall zu Fall mehr oder weniger widersprüchlich, und ihre Gewichtung muss Teil kooperativer Dialoge zwischen den die Stadtentwicklung bestimmenden Akteuren sein. In diesem Sinne setzt sich das Stadtentwicklungskonzept zum Ziel:

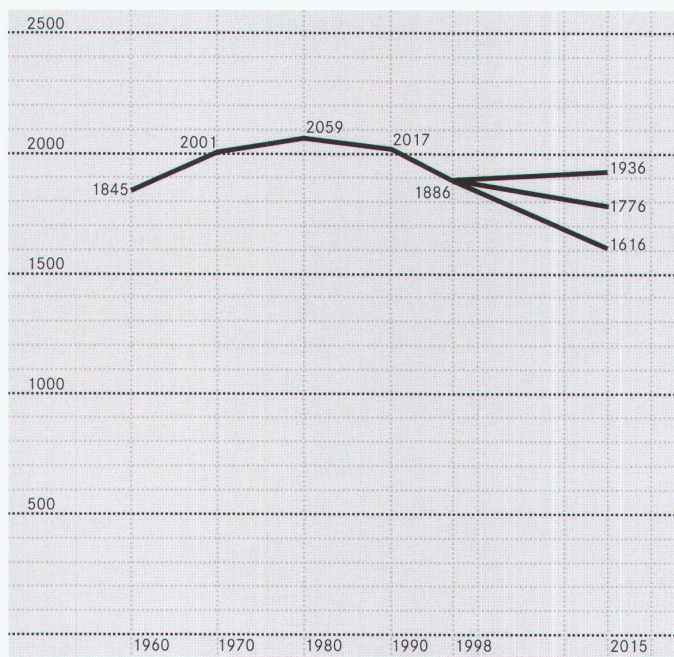
- die Integration in Europa als historische wirtschaftliche Chance zu nutzen und entsprechend eine offensive Wirtschaftspolitik zu betreiben. Dieser Aufwand dürfte sich dank der zu erwartenden Erstarkung des Binnenmarktes mehrfach zurückzahlen. Die Stadtpolitik sollte demnach eine aktive wirtschafts- und innovations-

fördernde Rolle spielen. Dazu gehören sowohl städtebauliche Programme wie die gezielte Nutzbarmachung und Entfaltung der Humanressourcen;

- Budapest als Wohnstadt aufzuwerten, wobei die Vielfalt der räumlichen und funktionalen Gliederung als spezifische Merkmale von Budapests traditioneller Stadtkultur, das heisst im Interesse der städtischen Identität, wegweisend sein muss. Städtische Ökologie und Infrastrukturen müssen verbessert werden, immer unter dem Gebot der Nachhaltigkeit und der sozialen Sicherheit;
- sozialer Desintegration entgegenzuwirken. Die Verslumung ganzer Stadtteile bringt unlösbare Probleme mit sich. Ihr muss deshalb mittels einer aktiven solidarischen Stadtpolitik, die die Armut bekämpft und mittels Arbeitsplatzprogrammen auch und gerade Jugendliche integriert, begegnet werden.

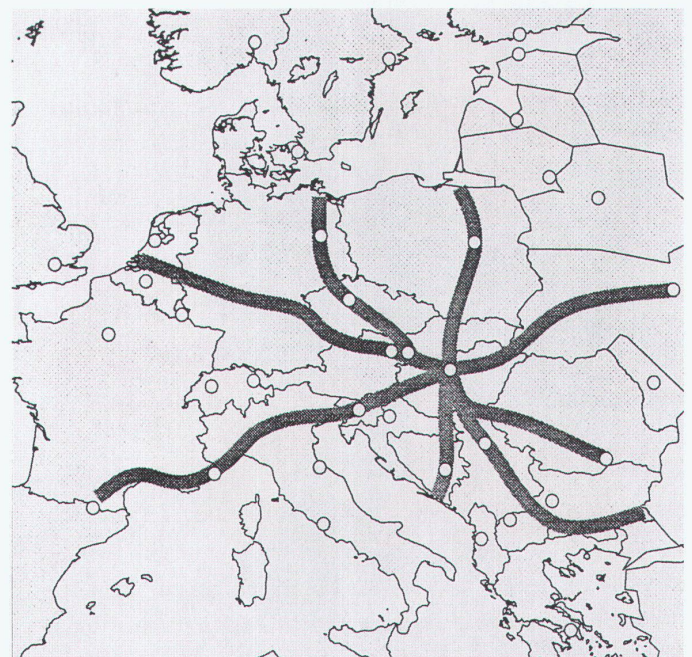
II Randbedingungen

Das Budapester Stadtentwicklungskonzept situiert sich gleichermaßen innerhalb der urbanistischen Tradition wie der Prosperität an der Wende zum nächsten Jahrtausend der westeuropäischen Städte. Es betrachtet die gegenwärtig charakteristischen Bestim-

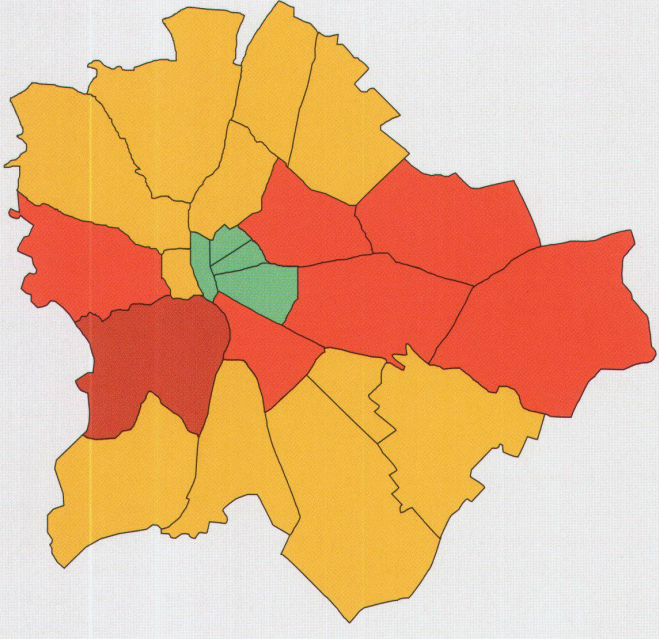


Bevölkerungsentwicklung Budapests ▷ Développement de la population de Budapest ▷ Budapest's population development

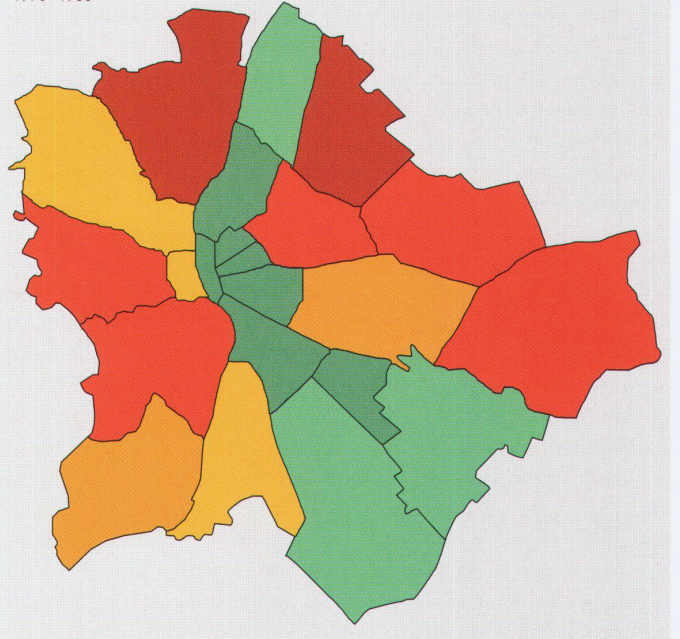
Budapests Lage im europäischen Verkehrssystem ▷ La situation de Budapest dans le réseau de circulation européen ▷ Budapest's situation in the European traffic system



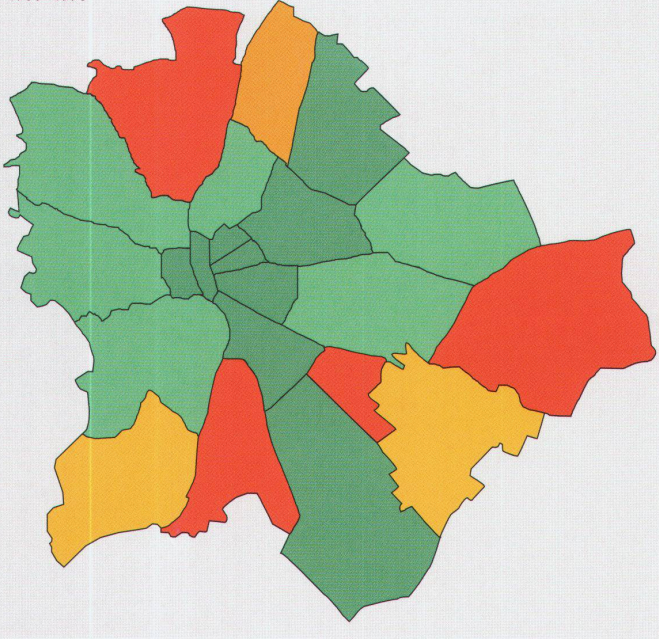
1960-1970



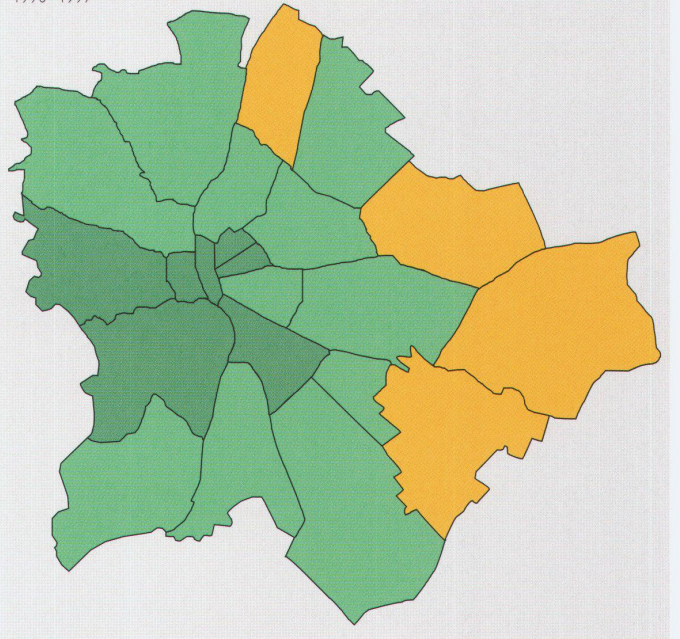
1970-1980



1980-1990



1990-1997



Bevölkerungsbewegung nach Bezirken 1960-1997: abnehmend (grün), konstant (gelb), zunehmend (rot) ▷ Développement de la population par quartiers 1960-1997: décroissant (vert), constant (jaune), croissant (rouge) ▷ Population movements in terms of districts

1960-1997: decreasing (green), constant (yellow), increasing (red)



mungsgrößen der Budapester Stadtentwicklung im Sinne einer Ausgangslage sowohl als Randbedingungen wie auch als Herausforderungen.

Die Geschichte Budapests und seiner Stadtgestalt zeigt, dass die Stadt in ihren dynamischen Entwicklungsphasen immer aus den Beziehungen zum weiteren Umfeld lebte und auf die solchermassen herangetretenen Aufgaben innovativ reagierte. Heute sucht Budapest solche Herausforderungen, um sich einer neuen Dynamik zu unterwerfen.

Seit Ende der 1980er-Jahre spielen die Grossstädte neuerdings eine Schlüsselrolle, nicht zuletzt wegen ihrer internationalen Vernetzung. Dank ihres wirtschaftlichen Potentials bestimmen sie die Arbeits- wie Immobilienmärkte und damit die gesellschaftlichen und gebauten Räume. Die Wiedererstarkung der historischen Städte Europas lässt sich an vielen Beispielen nachzeichnen; für Budapest stellt diese Entwicklung eine kategorische Herausforderung dar, wobei die Stadt jedoch neben der Erstarkung als Weltstadt und den damit verbundenen Urbanisierungsschüben unbedingt ihre Einmaligkeit bewahren sollte.

Budapest bettet sich seit altersher in sehr unterschiedlich dimensionierte geografische Räume ein: Es ist Brücke zwischen West-

und Südosteuropa und weiter dem Nahost, es ist administratives, wirtschaftliches und verwaltungstechnisches Zentrum von Ungarn, und schliesslich ist es Kern einer grossstädtischen Agglomeration.

Die wirtschaftliche Struktur verschiebt sich eindeutig in Richtung des tertiären Sektors. Während die Zentralverwaltung Ungarns weiterhin ihre politischen Ämter, die Hochschulen und Universitäten, die Gesundheitsversorgung usw. in Budapest lokalisiert, kurbeln gleichzeitig die privaten Firmenniederlassungen das wirtschaftliche Wachstum an. Wirtschaftlich immer wichtiger werden auch Fremdenverkehr, Handel und Kultur; aber nach wie vor bedeutungsvoll ist der industrielle Sektor, auch wenn dieser von tief greifenden Umstrukturierungen betroffen ist. Insgesamt nimmt die Bedeutung Budapests als Arbeitsplatzstandort zuungunsten seiner Wohnfunktion zu, und die Bevölkerung tendiert wie in vielen anderen Grossstädten gleichzeitig zur Überalterung.

Entwicklungsakzente

Aufgabe des Stadtentwicklungskonzepts ist die räumliche Auslegung der auf Budapest zukommenden Herausforderungen. Die wirtschaftliche Entwicklung mittels gezielter Investitionen in die Infrastruktur, mittels Joint Ventures zwischen öffentlichen und pri-

Stadtbilder mit typischem Bau- bestand aus dem 19. Jahrhundert

▷ Vues de la ville avec substance
bâtie typique du 19e siècle ▷ Views
of the showing typical buildings from
the 19th century

vaten Investitionen und mittels einer koordinierten Nutzungsplanung zu unterstützen, ist ein wesentliches Element des Stadtentwicklungskonzepts. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Wirtschaft Budapests und seines Umlandes auf mehreren Branchen beruht, von denen einige auch in Zukunft treibende Kräfte darstellen dürften.

Der Rollenverteilung zwischen Zentrum und Umland kommt diesbezüglich zentrale Bedeutung zu. Budapest ist Teil einer Grossagglomeration. Zahlreiche städtische Funktionen werden an ausserliegenden Standorten besser erfüllt als im Zentrum. Umgekehrt sind jedoch bestimmte wichtige Nutzungen nur im Zentrum selbst sinnvoll angesiedelt, was bedeutet, dass die zentrale Stellung der Hauptstadt innerhalb ihrer Agglomeration aufrechterhalten werden soll.

Insgesamt soll die räumliche Struktur der Stadt jedoch ausgeglichen gefördert werden. Die Restrukturierung Budapests geht aus von den historisch gewachsenen Gegebenheiten und setzt sich zum Ziel, durch dezidierte Gewichtung seiner Bestandteile ein «ungleiches Gleichgewicht» innerhalb des städtischen Gesamtsystems zu erzeugen. Bestimmend dabei sind die Donau-Achse und der historische Kern als stadtbildtragende Elemente, die Trennfunktion der Grünzüge und -flächen und die Struktur bildende Rolle des Verkehrsnetzes.

Wirtschaftliches Wachstum kann nur Sinn haben, wenn gleichzeitig die Lebensbedingungen verbessert werden, wofür die Qualität des städtischen Lebensraums von entscheidender Bedeutung ist. Zu den damit verbundenen Massnahmen gehören: Schutz des baulichen Erbes, Umweltsanierungen, Verbesserung der Gestalt der öffentlichen Räume, «Humanisierung» des Verkehrs.

Der Raum Budapest muss heute mit einigen städtebaulichen Altlasten fertig werden, wie beispielsweise verslumten innerstädtischen Quartieren, brachliegenden Industrie- und ehemaligen Verkehrsanlagen oder abgewirtschafteten Wohnsiedlungen – Altlasten, die unter anderem mit spezifischen soziostrukturellen Problemen, einseitigen Besitzverhältnissen der Immobilien, Misswirtschaft einzelner Institutionen, fehlenden Dienstleistungseinrichtungen und so weiter zusammenhängen. Die Sanierung solcher Altlasten erfordert einen komplexen Mechanismus städtischer Entwicklungspolitik.

Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass die Gesamtgesellschaft wesentlich langsamer und weniger «effizient» auf Veränderungen reagiert als die Akteure der Wirtschaft.

Es wäre deshalb sinnvoll, die Anpassungsfähigkeit der Stadtbewohner in mancher Hinsicht zu verbessern, gerade in Anbetracht dessen, dass für die Massnahmen zur Förderung der Stadtentwicklung relativ bescheidene Mittel zur Verfügung stehen und dass damit – wegen der Trägheit der Stadtveränderung – langfristige Prozesse

eingeleitet und aufrechterhalten werden müssen. Stadtentwicklung umfasst viele Akteure, deren möglichst optimales Zusammenwirken eine der vordringlichsten Aufgaben der Stadtpolitik darstellt.

Prognosen

Das Stadtentwicklungskonzept positioniert Budapest, im Rahmen der Randbedingungen zukünftiger Entwicklung, innerhalb der europäischen Integration.

Das Budapester Stadtentwicklungskonzept stützt sich ab auf die prognostizierten, von der europäischen Integration, den wirtschaftlichen Umwälzungen und den gesellschaftlich-demographischen Veränderungen skizzierten Randbedingungen.

Im Einzelnen heisst dies:

- Die EU-Integration verstärkt die elitäre Rolle der Grossstädte, deren Modernisierung beschleunigt sich.
- Die Ausweitung des gemeinsamen Marktes verstärkt ihrerseits die regionalen Unterschiede, was für Ungarn kaum von Vorteil sein dürfte.
- Die EU zielt gegenwärtig auf den wirtschaftlichen Ausgleich der Regionen ab. Es ist fraglich, ob der Raum Budapest an den entsprechenden Subventionen (dem so genannten Strukturfonds) teilhaben wird. Hingegen könnten die für das transeuropäische Verkehrsnetz vorgesehenen und dem Umweltschutz dienenden Mittel des so genannten Kohäsionsfonds für Budapest bedeutende Entwicklungen einleiten.

Tatsächlich bewertet das internationale Kapital die Rolle Budapests wesentlich stärker unter dem Gesichtspunkt seiner Rolle als Brückenkopf zwischen Ost und West und weniger unter demjenigen seiner regionalen wirtschaftlichen Position.

Laut den Prognosen wird die ungarische Wirtschaft nicht nur mit den Wirtschaften Westeuropas Schritt halten, sondern diese sogar einholen. Bis 2000 rechnet man mit einem 3^{1/2}- bis 4^{1/2}-prozentigen Wachstum, anschliessend gar mit einer Rate von 4–6%. Damit wird Budapest den Landesdurchschnitt bei weitem übertreffen.

Der Wachstumsertrag wird zunächst generell die Wirtschaft ausbalancieren und dann zunehmend reinvestiert werden (ca. 30%). Das Bruttosozialprodukt wächst mit etwa 3%, was sich jedoch vorläufig vor allem in den Staatsausgaben und weniger in den privaten Investitionen äussern wird.

Gesellschaftliche Bedingungen

Demographisch wird sowohl eine Abnahme der Bevölkerung Ungarns als auch Budapests vorausgesagt. Dabei sind folgende Faktoren von Bedeutung:



Typische städtische Erscheinungsformen in Budapest ▷ Formes urbaines typiques à Budapest
▷ Typical urban scenes in Budapest

Dörfliche Struktur ▷ Structure villageoise
▷ Village structure

Mischbebauung 19./20. Jahrhundert ▷ Constructions mixtes 19e/20e siècle
▷ Mixed pattern of development 19th/20th centuries

«Rue Corridor» in Pest ▷ «Rue Corridor» à Pest
▷ "Rue Corridor" in Pest

Verdichtungsstufen der Stadt 1800–1900 ▷ Phases de densification de la ville 1800–1900
▷ Stages in urban concentration 1800–1900

Burghügel ▷ Colline du château
▷ The castle hill

Burghügel von Westen mit durchgrünten Wohnvierteln ▷ La colline du château vue de l'ouest avec quartiers résidentiels dans la verdure
▷ Castle hill from the west with greened residential districts

- Die Bevölkerungsrate verhält sich in Budapest gleich wie in der Bilanz des Landes.
- Die Binnenwanderung resultiert zuungunsten von Budapest.
- Die Einwanderungsquote ist positiv; im Vergleich zum Landesdurchschnitt lassen sich bedeutend mehr Ausländer in Budapest nieder.

Als Folge dieser Migrationscharakteristiken wird die Einwohnerzahl Budapests für das Jahr 2015 auf 1,62 bis 1,94 Millionen geschätzt (heute: 1,89 Mio. Einwohner). Dies bedeutet tief greifende Veränderungen der Bevölkerungsstruktur Budapests: Das Zentrum entleert sich, und die Tendenz zur Suburbanisierung nimmt zu.

Was den Arbeitsmarkt betrifft, wird bis 2010 mit etwa 9% Beschäftigungszunahme gerechnet. Die Arbeitslosigkeit bleibt damit tief, aber die Divergenz der Einkommensverhältnisse und damit die Polarisierung zwischen Arm und Reich nimmt zu.

III Strategische Rollen und Ziele

Eine funktionierende Wirtschaft bestimmt nicht nur den Lebensstandard, sondern auch das Ausmass der Reinvestitionen – Marktwirtschaft ist selbstregulativ. Die Stadtpolitik muss demgemäss möglichst günstige Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft bereitstellen. Neben dieser strategischen Hauptvorgabe geht es vor allem darum, die notwendigen Bedingungen für eine gerechte Sozialpolitik, für die öffentliche Sicherheit, eine funktionierende Infrastruktur und das Vorhandensein eines qualifizierten Arbeitsmarktes zu garantieren.

Budapests Finanzwirtschaft und Handel mit all ihren Zulieferdiensten (Intelligent Service, Marktforschung, Informatik, produktionsfördernde und planerische Dienstleistungen, Telekommunikation) werden in den nächsten Jahren überproportional zulegen.

Die Struktur dieses Sektors lässt erwarten, dass er sich räumlich eher konzentriert in Form von Bürozentren, für die die öffentliche Hand die notwendige Basisinfrastruktur bereitzustellen hat. Dank ihrer optimalen Erschliessung geradezu prädestiniert für solche Büroplantagen sind die Industriebrachen. An der Váci-Strasse können für solche Investitionen das ursprünglich für die Expo vorgesehene Gelände, auch der Info-Park, das Gelände der Gasfabrik, der Kelenföld-Bahnhof und die Alkotás-Strasse samt ihrer Umgebung genutzt werden. Weiter draussen sind es beispielsweise der Bosnyák-Platz oder die Umgebung des Kípest-Zentrums beim Ferihegy-Flughafen, die sich für die Anlage solcher neuer dynamischer Einrichtungen eignen. Die Integration dieser Entwicklungsschwerpunkte in die Gesamtstruktur – insbesondere auch in das Verkehrsnetz – der Stadt ist eine der wichtigen Aufgaben der Hauptstadtplanung.

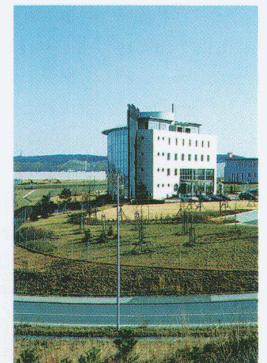
Budapest profitiert gestern wie heute von seiner Stellung als Vermittlerin zwischen Ost und West, Nord und Süd in Europa. Um diese privilegierte Position zu wahren und zu festigen, ist es notwendig, die Infrastrukturen für Transport, Umschlag, Zwischenverarbeitung, Lagerung und Verteilung auszubauen und auch die Bereitschaft zu fördern, innovative und administrative Lösungen anzubieten. Dies betrifft neben der Optimierung von Strassen- und Eisenbahnnetzen, Umschlag- und Lagerplätzen die Logistikzentren, welche den Umschlag zwischen Auto-, Bahn-, Schiff- und Lufttransport und mehr und mehr auch produktgebundene Arbeitsgänge (Sortieren, Verpacken, Teil-Endfertigungen, Verteilung usw.) anbieten.

Die internationalen Verkehrsstränge verknoten sich seit der Industrialisierung am südlichen Stadtrand. Hier entstehen das Intermodale Logistikzentrum Budapest (in Soroksár) und ähnliche Anlagen in Tököl und Nagytétény. Grossflächige Anlagen der Verkehrs- und Transportbranche sind für dieses Gebiet, besonders entlang der Autobahn M0, charakteristisch, auch neue Einkaufszentren. Die alten, aufgelassenen Industriekomplexe bieten ideale Voraussetzungen für derartige Einrichtungen. Ihre spezifischen Ansprüche an Infrastrukturen für die Ver- und Entsorgung (z.B. hoher Energiebedarf, Spezialabwässer) benötigen eine besondere Planungs- und Koordination zwischen der Stadt, den Agglomerationsverwaltungen und potentiellen Investoren – umso mehr, weil das Logistikzentrum südlich von Budapest ausserhalb der Stadtgrenze liegen wird.

Budapest ist für den in- und ausländischen Tourismus Ungarns beliebtestes Ziel. Kultur und Freizeit dominieren, neben Konferenz- und Einkaufstourismus. Der Fremdenverkehr ist bereits heute der wettbewerbsfähigste Zweig der ungarischen Wirtschaft und wird in Zukunft noch stark zulegen. Dieser Sektor spielt direkt und vor allem indirekt eine sehr bedeutende Rolle in Handel und Wirtschaft Budapests und soll künftig eine der strategischen Branchen darstellen.

Die touristischen Hauptziele sind heute stark auf die Innenstadt und auf die Budaer Burg konzentriert, was zu erheblicher Überlastung und zu Funktionsproblemen dieser Gebiete führt. Diese traditionellen Tourismusgebiete sollen ausgeweitet und parallel dazu neue, auf die Stadt verteilte Attraktionen angeboten werden, zum Beispiel Óbuda (Alt-Buda) im Norden oder Budafok im Süden des Zentrums. Der Ausbau der Tourismus-Zentren ist Sache des interessierten Privatkapitals (Restaurants, Hotels, Tourismus-Dienstleistungsunternehmen usw.), aber die öffentliche Hand muss ebenfalls einen Teil beisteuern (Busbahnhöfe, Donau-Landungsstege, Informationsbüros, kulturelle Institutionen, Kongresszentren, Parks usw.).

Aus der zentralen Bedeutung als Hauptstadt ergibt sich auch, dass die nicht wirtschaftlichen Aufgaben (Landesverwaltung, Erzie-



Disperse Bebauung in den Hügeln von Budapest ▷ Constructions dispersées sur les collines de Budapest ▷ Disperse settlement in the hills of Budapest

Industrieambiente ▷ Atmosphère industrielle ▷ Industrial ambience

Wohnblöcke der Sechzigerjahre ▷ Blocs de logements des années 60 ▷ Apartment blocks from the 1960s

hung, Krankenpflege, Sozialversorgung usw.) im städtischen Wirtschaftsleben und in der Beschäftigung Budapests überdurchschnittlich stark vertreten sind. Diese Sektoren tragen zwar wenig zum Wachstum der Wirtschaft bei, bieten dafür aber sehr stabile Arbeitsmarktverhältnisse.

Der Ausbildungssektor wird hingegen schnell wachsen. Für das Jahr 2005 wird eine Zunahme der Zahl der Mittelschüler um 85% und der Hochschulstudenten um 40% geschätzt, was gleichermaßen zu einer Erweiterung des Stellenangebots und zur Vergrößerung der Institutionen führt.

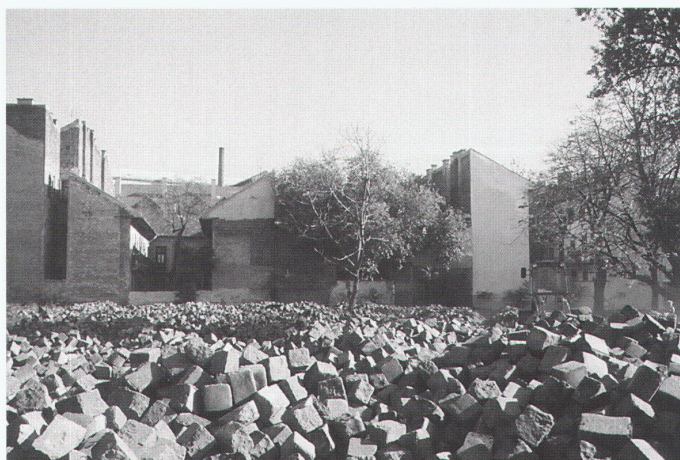
Tief greifend verändern wird sich der industrielle Sektor. Die zu meist ausländischen Investitionen konzentrieren sich gegenwärtig im Nordwesten des Landes, und die früher in Budapest selbst angesiedelten Grossindustrien wandern in die Agglomeration ab. Es wird mit einem Verlust von 20–25 000 Stellen gerechnet, auch wenn die verarbeitende und die chemische Industrie in der Stadt bleiben und deren Forschung und Entwicklung ausgebaut wird. Ziel ist, Budapest für ausländische Firmen als industriellen Brückenkopf anzubieten.

Lebensqualität

Wirtschaftswachstum macht nur dann Sinn, wenn es der Verbesserung städtischer Lebensqualität dient und auch langfristig Wertvolles bewahrt. Qualität des städtischen Lebensraums heisst Erhalt der städtischen Identität, heisst Umweltqualität, breites Dienstleistungsangebot, Sicherheit.

Die Identität einer Stadt definiert den Rahmen, innerhalb dessen sich Einwohner und Besucher adaptieren. Dieses Bild, das wesentlich durch die Stadtgeschichte bestimmt wird, setzt sich aus vielen unterschiedlichen Elementen zusammen und ist unerlässlich für die Identifikation des Einzelnen und der Gruppen mit der Stadt.

Historisch gewachsene Städte verfügen über einen sehr komplexen, vielfältigen Lebensraum mit einem mehr oder weniger stabilen Einwohnerkreis. Obwohl die Urbanisierung der vergangenen Jahrzehnte monofunktionelle Stadtbereiche – Industriezonen, reine Wohnsiedlungen, Einfamilienhausquartiere usw. – vermehrt hat, leben die Bewohner einer Stadt wie Budapest doch nach wie vor sehr nahe bei ihrem Arbeitsort und üben auch ihre sonstigen Aktivitäten in unmittelbarer Nähe des Wohnstandortes aus. Die Auseinandertrennung der städtischen Funktionen wird heute von den Immobilienspekulanten vorangetrieben, was in den bekannten Verlusten an urbaner Kultur, an gesellschaftlicher Vielfalt mündet. Das Stadtentwicklungskonzept betrachtet es deshalb als eines seiner wichtigsten Ziele, traditionelle Formen städtischen Lebens zu bewahren und die neuen Stadtteile vielfältig gemischt zu nutzen.



Eine andere Gefahr droht vonseiten einer strukturlosen Stadterweiterung mit uniformen, gesichtslosen Quartieren und dem konturlosen Zusammenwachsen ehemals eigenständiger Siedlungen (z. B. die Zersiedlung durch Einfamilienhäuser). Das Stadtentwicklungskonzept stellt dieser Tendenz den Grundsatz der gegliederten baulich-räumlichen Entwicklung gegenüber, bei der sich die einzelnen Stadtteile als durch Freiräume abgegrenzte Einheiten im Gleichgewicht befinden.

Städtischer Umraum und architektonisches Erbe spielen selbstverständlich eine Schlüsselrolle im Zusammenhang mit der Identität einer Stadt und der Identifikation ihrer Bewohner mit ihrem historischen und kulturellen Stellenwert. Ein eindrückliches Stadtbild, wie es Budapest sein eigen nennen darf, ist nicht nur für den Fremdenverkehr von ausschlaggebender Bedeutung, sondern auch als Emblem innerhalb der allgemeinen Wettbewerbsfähigkeit der Stadt. Das Stadtentwicklungskonzept versteht deshalb auch Stadtbildschutz und -pflege als Teil seiner Strategie. Dazu gehören insbesondere der Erhalt emblematischer Stadtteile und Stadträume wie beispielsweise der Donau und ihrer Ufer, der Innenstadt, der Andrassy-Strasse, des Grossen Rings, der Budaer Burg und der Stadtsilhouette als Ganzes.

Am prägendsten für das kulturelle Erscheinungsbild Budapests ist seine multikulturelle Tradition. Der «grosstädtische Schmelztiegel» der Jahrhundertwende vereinigte die Zuwanderer des ehemaligen Grossreichs in einer eigenständigen «Pester» Kultur, deren Atmosphäre sich gerade durch die Vielschichtigkeit einer gemeinsamen Entwicklung kennzeichnet.

Stadterneuerung ist das Schlüsselement der Planungs- und Baupolitik der kommenden Jahrzehnte. Die alten Stadtviertel zu renovieren, ist einerseits Pflicht und Notwendigkeit, andererseits wirkt

Städtinneres Brachland

▷ Territoire en friche dans la ville
▷ Wasteland in the city

Sanierungsbedürftiger Hof

▷ Cour insalubre ▷ Courtyard in need of restoration



dies der zügellosen Ausdehnung des städtischen Weichbildes entgegen. Die weitere Verwahrlosung der alten Viertel würde sogar die wirtschaftliche Rolle der Stadt in Frage stellen, und ganze Quartiere würden unbewohnbar. An verschiedenen Stellen werden deshalb ganze Häuserblöcke renoviert, wobei es zum Konzept gehört, auch sozial schwache Bewohner zu integrieren. Die Wohnsiedlungen werden, parallel zu einem landesweit angelegten Programm, in einer zweiten Etappe restauriert.

Um die zur Verfügung stehenden Mittel optimal einsetzen zu können, konzentriert sich das Sanierungsprogramm Budapest, bei dem Stadtverwaltung und Selbstverwaltungen der einzelnen Stadtkreise zusammenarbeiten, auf zwei Schwerpunkte:

- die inneren Bezirke, wo primär Wohnungen, öffentliche Plätze und städtische Dienstleistungen erneuert werden;
- die Übergangszonen im Südsüdwesten der Stadt, wo die Industriebrachen saniert werden sollen.

Die Konzentration der Mittel auf jeweils nur 5-6 Baublöcke gleichzeitig ermöglicht es, die Aussenräume in die Restaurierung mit einzubeziehen. Eine Sanierungskampagne dauert in der Regel fünf bis sechs Jahre. Auf diese Weise werden nach und nach die Stadtteile Ferencváros, Józsefváros, die südliche Innenstadt, Erzsébetváros, Angyalföld und Kőbánya wieder instand gestellt. Neben der Mitwirkung an diesen Sanierungsprogrammen übernimmt die Stadt auch die Rekonstruktion eigener Institutionen und Infrastrukturen, öffentlicher Plätze und Parks.

Die laufende Verbesserung der Umweltqualität ist in den Detailprogrammen des Stadtentwicklungskonzepts breit verankert. Dass ein gesundes Ökosystem für die zukünftige Entwicklung der Stadt und das Wohlbefinden ihrer Einwohner unerlässlich ist, versteht sich von selbst. Bestimmende Faktoren sind dabei:

- die Qualität der vorhandenen naturräumlichen und gebauten Elemente;
- die Qualität von Luft, Boden, Wasser, Lärm;
- Hygiene und Ästhetik des städtischen Umraums;
- Behaglichkeit und Gesundheit.

Das Stadtentwicklungskonzept unterstützt die Bestrebungen des Umweltschutzes und stellt sich gegen die heutige grobe Verschmutzung, gegen den Verschleiss natürlicher Ressourcen, allerdings auch gegen fundamentalistische grüne Bestrebungen einer vollständigen Abkehr von der Nutzung natürlicher Ressourcen.

Die Umweltqualität wird wesentlich durch Anzahl, Anordnung und Ausdehnung der Grünräume beeinflusst. Wälder, Stadtparks, Grünflächen, landwirtschaftlich genutzte Zonen sind als wertvolle bioklimatische, aber auch stadtästhetische Elemente zu betrachten. Die Verbesserung der Luftqualität kann jedoch nur in der Abstimmung

von Baustruktur, Verkehrssystem, Nutzungsverteilung und Grüngebieten erfolgen.

Um schliesslich der Lärmbelastung insbesondere in den Innenstadtbereichen und entlang den Hauptverkehrsadern entgegenzuwirken, müssen zukünftig vermehrt lärmberuhigte Zonen ausgeschieden und Wohnfunktionen aus lärmintensiven Gebieten ausgelagert werden.

Stadtwachstum und funktionelle Umlagerungen bringen notgedrungen wachsenden Verkehrsbedarf und die damit verbundenen bekannten Folgen der Verschmutzung mit sich. Nur die Reduktion der Verkehrsnotwendigkeit schafft hier tendenziell Abhilfe. Zu diesem Zweck unterstützt das Stadtentwicklungskonzept folgende Massnahmen:

- Verbesserung des Angebotes und Privilegierung des öffentlichen Verkehrs;
- Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten;
- Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten;
- Ausweitung von Fussgängerzonen;
- Ausbau der Radwege und der Infrastrukturen für Radfahrer;
- technische und rechtliche Optimierung der Verkehrssicherheit.

Das Konzept erachtet als wichtig:

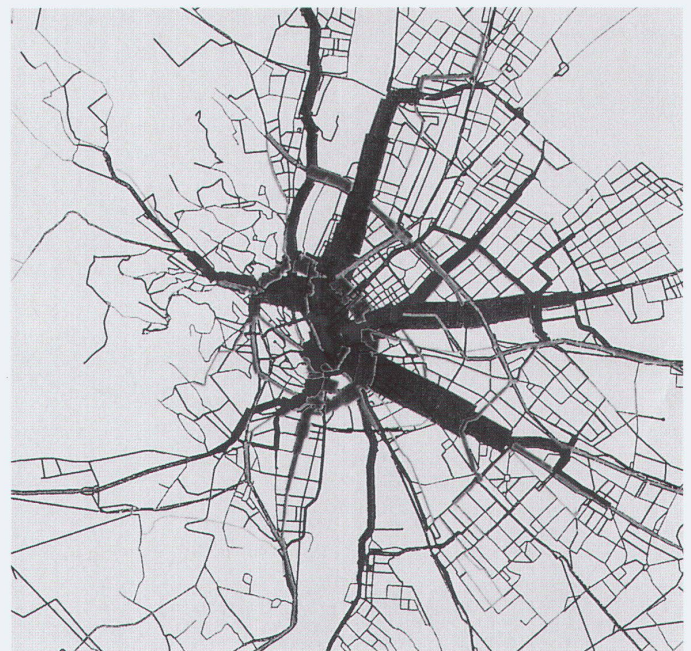
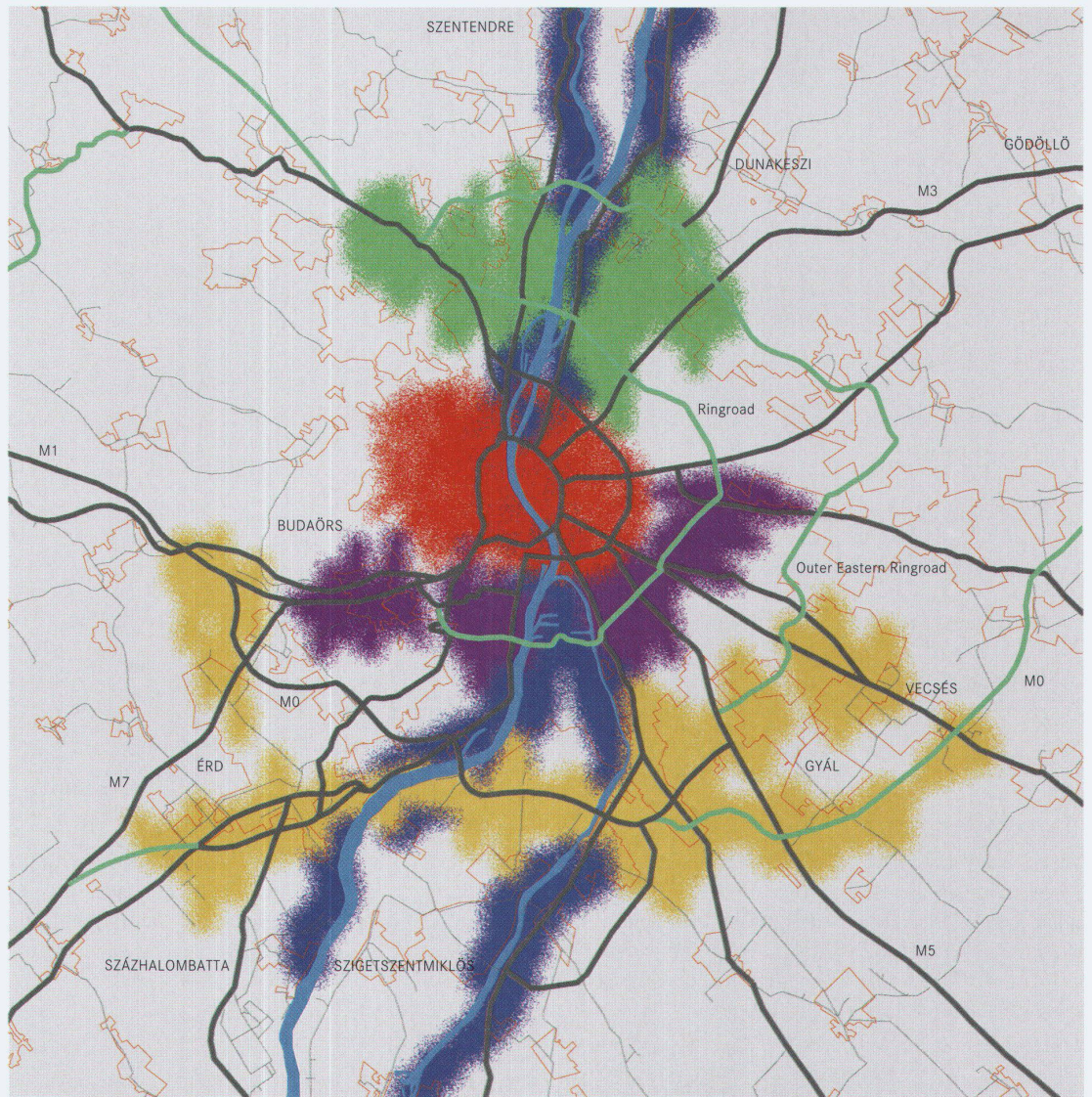
- die Erweiterung und Erneuerung der Werkleitungsnetze;
- den Ausbau der Schmutzwasserreinigungsanlagen: 10% der Wohnungen sind heute nicht an das Klärsystem angebunden, und lediglich 20% des Abwassers gelangt gereinigt in die Donau;
- den Ausbau des umweltverträglichen Fernheizsystems; heute sind 240 000 Wohnungen angeschlossen, allerdings mit viel zu hohen Kosten - das Fernheizsystem muss wettbewerbsfähiger werden;
- den Ausbau der Abfallentsorgung;
- die allgemeine Sicherheit ist primär Sache der Ordnungskräfte.

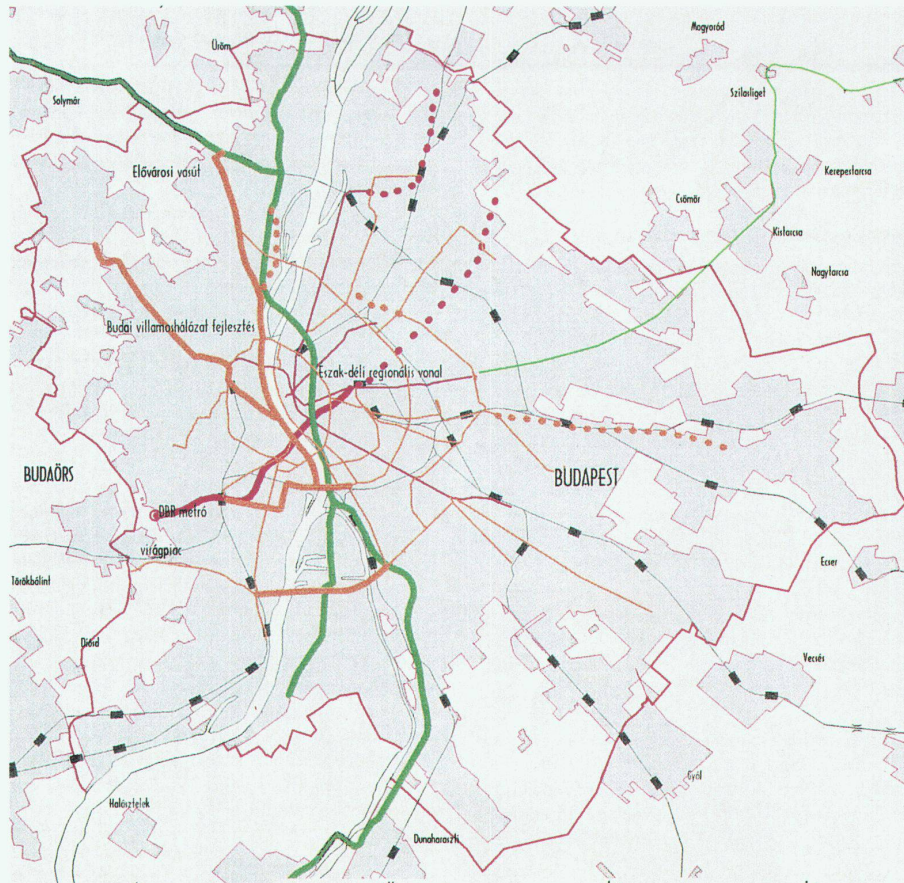
Soziale Gerechtigkeit

Die sozialen Sorgen der Einwohner stellen das schwerwiegendste Problem Budapests dar. Innerhalb der Stadt finden sich gegenwärtig bedeutende soziale Unterschiede. Die soziale Unterstützung ist in den verschiedenen Stadtkreisen nicht einheitlich, sie hängt von den Mitteln und Möglichkeiten der Kreis-Selbstverwaltungen ab. In Zukunft soll dies vereinheitlicht werden. Es ist eine Schlüsselfrage, auf welche Weise man die negative Entwicklungsspirale armer Bezirke brechen kann, wie ein umfassendes Sozialhilfeprogramm aufzuziehen wäre. Budapest kann nicht zuwarten, bis eine landesweite Sozialpolitik geboren wird; die Stadt muss selbst und möglichst schnell handeln mit dem Ziel, die soziale Aufspaltung zu bremsen und das Existenzminimum für alle Stadtbewohner zu garantieren.

Hauptelemente des strategischen Plans für Budapest: Innenstadt (rot), Donau-Achse (blau), Übergangszone (violett), Logistikzone (gelb), Óbuda-Újpest (grün)
 ▷ Eléments principaux du plan stratégique de Budapest: Centre-ville (rouge), axe du Danube (bleu), zone de transition (violet), zone logistique (jaune), Óbuda-Újpest (vert) ▷ Main elements of Budapest's strategic plan: inner city (red), Danube axis (blue), intermediate zone (violet), logistics zone (yellow), Óbuda-Újpest (green)

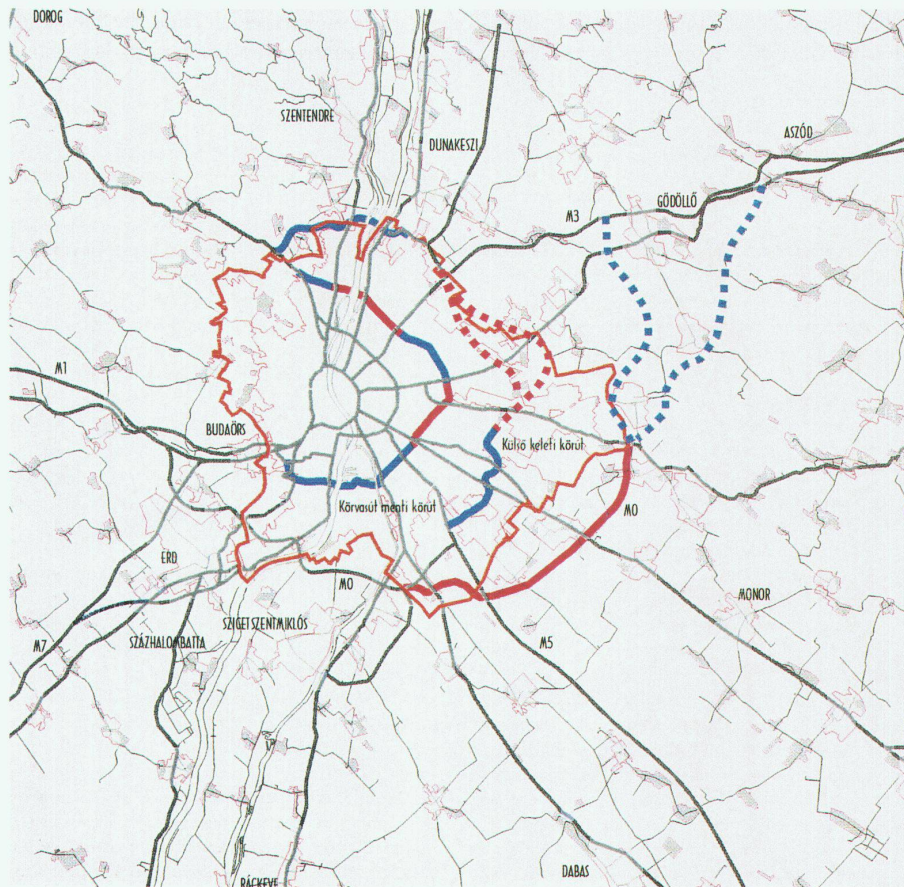
Kapazität und effektive Auslastung des Strassennetzes
 ▷ Capacité et utilisation effective du réseau des rues ▷ Capacity and effective use of the road network





Netz des öffentlichen Verkehrs
 ▷ Réseau de transports publics
 ▷ Public transport network

Strassennetz ▷ Réseau des rues
 ▷ Road network





Luftaufnahme mit Nebeneinander
typischer Gewebe ▷ Vue aérienne
montrant la contiguïté des tissus
urbains typiques ▷ Aerial view with
juxtapositions of typical webs

Die Festlegung der Rahmenbedingungen, der Aufbau und die Umsetzung der sozialen Infrastruktur dieser Programme liegen in der Kompetenz der Kreis-Selbstverwaltungen. Der Einbezug der betroffenen Bevölkerung ist sehr wichtig. Eine solche Sozialcharta regelt die Zusammenarbeit zwischen dem Gesundheitswesen, der Wohnungsversorgung, der Arbeitslosenunterstützung usw., wobei im Interesse eines Ausgleichs zwischen den Stadtkreisen die einzelnen Fonds zusammengelegt werden sollen.

Das Stadterneuerungsprogramm übernimmt eine wesentliche Rolle innerhalb dieses Sozialprogramms insofern, als es sich neben der physischen Erneuerung den Erhalt der Bevölkerung in den angestammten Quartieren zur Aufgabe stellt – Gentryfizierung würde nur eine Verlagerung der Probleme in andere Stadtteile bewirken.

IV Das Raumstrukturkonzept

Der Stadtentwicklungsprozess verändert die Struktur der Stadt. Tatsächlich besteht die Herausforderung darin, die Funktionsstruktur von Stadt und Umgebung im Laufe des Veränderungsprozesses zu optimieren, das heisst, die verschiedenen Nutzungsbereiche in eine vorteilhafte gegenseitige Lage zu bringen. Wichtig ist dabei, dass die Stadt ihre Kompaktheit aufrechterhält. Um ein extensives Wach-

tum zu vermeiden, sind die Elemente der Raumstruktur einerseits konzentriert und andererseits koordiniert zu fördern und die vorhandenen Grünanlagen als gliedernde Elemente zu erhalten. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden der Agglomeration sollen weit über die politischen Grenzen Budapests hinaus einheitliche Voraussetzungen für eine umfassende städtische Organisation geschaffen werden.

Das Modell der Stadtstruktur konzentriert sich auf Gebiete, wo ohnehin Änderungen im Gange sind, und es legt die Hauptelemente fest, die in neuer Form gestaltet werden sollen. Diese Hauptelemente sind:

- die Donau-Achse;
- die Innenstadt;
- Óbuda und Újpest als Stadtteilpaar im Norden;
- die Übergangszonen südlich der Innenstadt;
- die Logistikzone im südlichen Vorstadtstreifen.

Die Struktur bildende Rolle des Verkehrs

Der Verkehr ist immer der entscheidende Träger eines städtischen Strukturkonzepts, sowohl bezüglich der Verbindungen zwischen Zentrum und Aussengebieten als auch im Innern der Stadtteile selbst.

Das Budapester Stadtentwicklungskonzept sucht die Möglichkeiten, die durch die Lage der Stadt an einem transeuropäischen Korridor gegeben sind, voll auszunützen. Südlich der Stadt sollen deshalb Strassen- und Eisenbahnanlagen im grossen Stil ausgebaut werden. Der weitere Ausbau der Autobahn M0 und die Umfahrung von Budapest müssen teilweise neu konzipiert werden.

Für die Bewältigung des Pendlerverkehrs wird ein neuer Verkehrsverbund zwischen Zentrum und Agglomerationsgemeinden eingesetzt, der insbesondere den schienengebundenen Verkehr (S-Bahn) organisieren soll. Der Privatverkehr erhält durch die Autobahnanschlüsse bessere Bedingungen.

Im Stadttinnern sind die folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Entlastung der Innenstadt dank Verkehrsberuhigung, Aufhebung des Durchgangsverkehrs, Anlage grosser Parkierungsflächen;
- Reorganisation der Verkehrsverhältnisse in den Budaer Bergen, Umleitung der Verkehrsströme Richtung City nach Norden und Süden, Ausbau des P+R-Systemes;
- Verbesserung der Nord-Süd-Verbindungen, vor allem mit Massenverkehrsmitteln (Metro, S-Bahn, Tram);
- Aufhebung des Engpasses am westlichen Stadteingang, Umleitung des Durchgangsverkehrs nach Norden und Süden;
- die Verbesserung der Zustände in der Übergangzone, zwei zusätzliche Verbindungen zwischen dem Hungária-Ring und der M0, am Körvasút-Ring Ausbau eines neuen Ostrings.

Der öffentliche Verkehr wird wie folgt gefördert:

- Verbesserung des Angebots und der allgemeinen Funktionstüchtigkeit;
- Ausbau der DRB-Metro und Verlängerung bis zum Budaer Blumenmarkt;
- Verlängerung der 1er-Tramlinie bis zum Etele-Platz;
- Verbindung zwischen den Budaer Bergen und der Stadt, entlang dem Donauquai Ausbildung von Tram-Achsen;
- Gründung eines Budapester Verkehrsverbunds;
- Ausbau des S-Bahn-Netzes, Anlage längerer Strecken bis Szen-tendre/Esztergom beziehungsweise Csepel/Ráckeve im direkten Verbund mit der Metro.

Strassennetz:

- Fertigstellung des Hungária-Rings;
- differenzierter Ausbau der M0, direkte Verbindung des Durchgangsverkehrs Richtung Isaszeg mit der M3; der übrige Verkehr wird vom nicht autobahnmässig ausgebauten Strassennetz übernommen;
- Ausbau eines Rings entlang der heutigen Körvasút-Strasse mit der Római-Brücke im Norden und der Albertfalvi-Brücke im Süden;

- Verbreiterung des Donauquais auf der Buda-Seite;
- Ausbau von Sammelstrassen in den Budaer Bergen;
- Erschwerung des Durchgangs durch die Innenstadt;
- Aufhebung von Niveaureisungen;
- Ausbau des äusseren Ostrings.

Parkierung:

- Einheitliche Parkierungsregelung in der Innenstadt;
- Einführung von Zeitlimiten und differenzierten Tarifen für Parkierung auf öffentlichem Grund;
- Verlagerung der Strassenparkierer in Parkhäuser;
- Abfangen des Pendlerverkehrs ausserhalb des Zentrums (P+R-System);
- Vergrösserung des Angebots an Besucherparkierungsmöglichkeiten durch Beschränkung des Dauerparkierens;
- in Wohnzonen: Parkierung nur für Anwohner.

Die Rolle städtischer Infrastruktur und Dienste

Das heutige Angebot an städtischer Infrastruktur erscheint, mit Ausnahme der Kanalisationen, der Abwasserreinigung und einiger örtlicher Dienste, ausreichend. Verbesserungen sind nötig bezüglich:

- Ausbau des Kanalisationsnetzes, flächendeckende Entsorgung;
- Bau einer neuen Kläranlage an der westlichen Spitze der Csepel-Insel (ohne den Stadtteil Csepel zu tangieren);
- Neubau einer Anlage zur Klärschlamm Entsorgung in Csomád;
- Schutz der Trinkwasser- und Heilquellen;
- Anlage zur Kehrrichtentsorgung in Pusztazámor;
- Bau neuer Friedhöfe.

Bedeutung der Grüngebiete

Das Grünraumsystem hat neben seiner ökologischen Ausgleichsfunktion vor allem auch die Funktion, die einzelnen Stadtteile voneinander zu trennen, das heisst die Stadt insgesamt zu gliedern. Ein Netz von Ökokorridoren soll die grossen, zusammenhängenden Grüngebiete (Wälder, Landwirtschaftsflächen) der Umgebung verbinden. Die Förderung dieses Systems wird sehr ernst genommen und seine Pflege im Programm festgehalten. Erforderlich sind:

- qualitative Pflege der Parkwälder;
- Wiederaufforstung von Parkwäldern, Vergrösserung der Grünflächen im Innenstadtbereich;
- Anlage neuer grossflächiger Parke auf den ehemaligen Industriearealen (Óbuda, Csepel, Nordpest);
- Anlage von Spazierwegen;
- Donauufer-Programm: Schutz bestehender Grünflächen entlang den beiden Ufern, Sanierung des Abschnitts Ráckeve-Soroksár;
- Insel-Programm: Schutz und Pflege der Donau-Inseln;
- Renaturierung der kanalisierten Bachläufe;

- Schutz der Anhöhen auf der Budaer Seite (Silhouetten-Schutz, verschärfte Bauvorschriften).

Wohnungsbau

Der Wohnungsbau nimmt einen ganz besonderen Stellenwert im Programm ein. Die gegenwärtige, extrem niedrige Wohnbauquote – lediglich 0,5% des Wohnungsbestands wird jährlich erstellt – darf nur als Übergangserscheinung betrachtet werden. Alles deutet darauf hin, dass in naher Zukunft ein bedeutender Aufschwung zu erwarten ist. Offen ist momentan, wo die neuen Wohngebiete entstehen sollen.

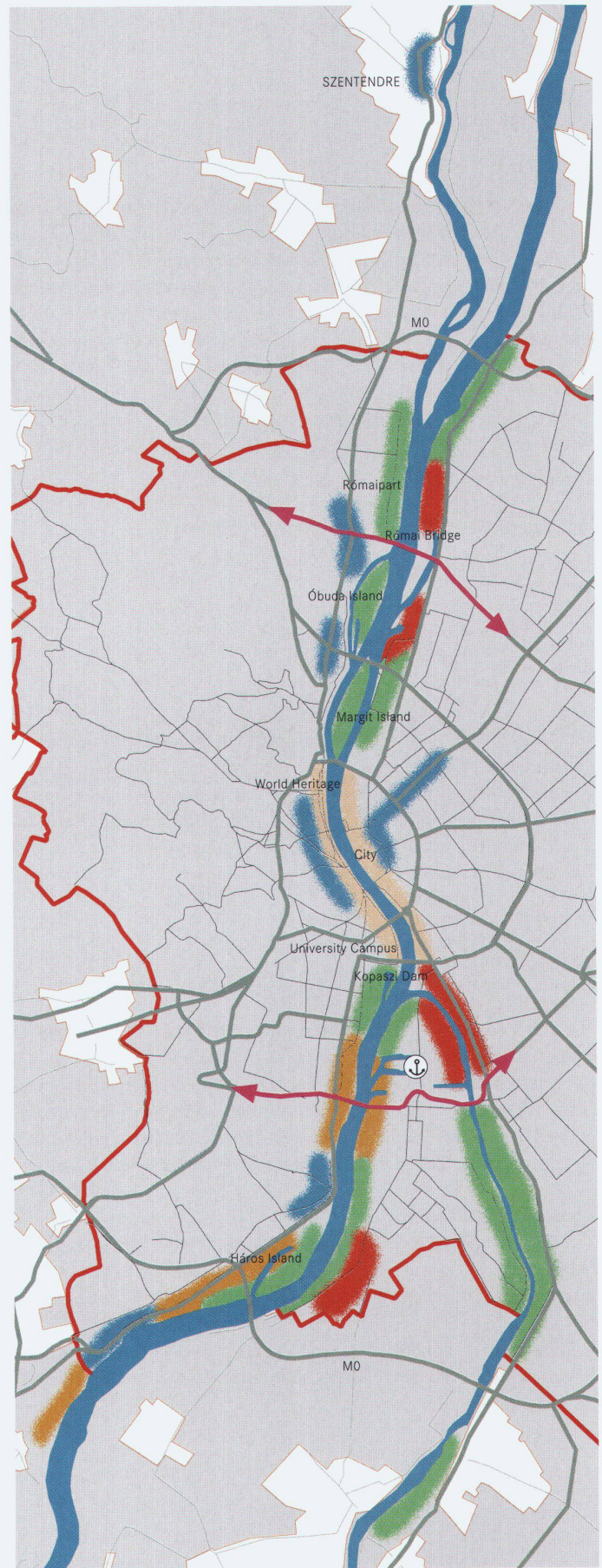
Die Schätzungen des Bauvolumens basieren auf folgenden Annahmen und Voraussagen für den Planungszeitraum:

- Anstieg der Einwohnerzahl auf 1,62–1,94 Mio.;
- Rückgang der Haushaltsziffer von 2,4 auf 2,2 pro Kopf;
- Vergrößerung der Wohnfläche von 24–26 m² pro Kopf auf 30–32 m²;
- 80 m² durchschnittliche Wohnfläche in den Neubauten;
- die Anzahl der pro Jahr aufzuhebenden Wohnungen steigt von heute 800 auf 2000 Einheiten.



Innere Gliederung Budapests:
 City (gelb), Ring (rot), äusserer Gürtel (blau), Grüngelände (grün), Entwicklungsrichtung (Pfeile), Pilotanierungen (Sterne)
 ▷ Articulation intérieure de Budapest: city (jaune), ceinture intérieure (rouge), périphérie (bleu), zones vertes (vert), direction du développement (flèches), réhabilitations pilotes (étoiles) ▷ Budapest's inner organization: city (yellow), ring (red), outer belt (blue), green areas (green), development direction (arrows), rehabilitation pilot projects (stars)

Donau-Zone mit neuen Querverbindungen (Pfeile), neuen Wohngebieten (rot), Lage der Chemieindustrie (gelb), Grüninseln (grün)
 ▷ Zone du Danube avec nouvelles voies transversales (flèches), nouvelles zones résidentielles (rouge), sites de l'industrie chimique (jaune), îles vertes (vert) ▷ The Danube with the new cross connections (arrows), new residential districts (red), situation of the chemical industry (yellow), green islands (green)



Unter diesen Voraussetzungen müssen bis ins Jahr 2015 rund 100 000 neue Wohnungen erstellt werden. Die tendenzielle räumliche Verteilung lässt sich in drei Zonen unterscheiden. Während sich in der Innenstadt dank den Sanierungen eine eher aufgelockerte Struktur herausbilden wird, die sich für gehobeneren privaten Wohnungsbau eignet, gestatten die Übergangszonen mittlere Baudichten in grösseren Siedlungskomplexen. Gartenstädtische Einfamilienhausquartiere mit niedriger Wohndichte breiten sich in den Aussenbezirken aus, mit den bekannten Folgen für die städtischen Infrastrukturen.

Wohnbauprogramm 1996–2015 (in tausend)

	1996–2000	2001–2005	2006–2010	2011–2015	Total
Innenstadt	2	2	3	3	10
Übergangszone	6	8	8	12	34
Aussenbezirke	12	13	14	15	56
Total Budapest	20	23	27	30	100
Wohnungen/Jahr	4	4,5	5,4	6	5

Geschätzter Flächenbedarf (min.) der Neuwohnungen bis 2015

		Anzahl Wohnungen (in tausend)	Dichte der Wohnungen (Einheiten/ha)	Flächenbedarf (ha)
Innenstadt	Neubau	2	140–160	12– 14
	Umbau	8	140–160	50– 57
Übergangszone	Neubau	20	80–120	200– 300
	Umbau	14	80–120	170– 250
Aussenbezirke	MFH	40	30– 70	570–1333
	EFH	16	5– 30	533–3200
Total		100		1540–5150

Das Stadtentwicklungsprogramm begünstigt die Erneuerung der Innenstadtgebiete und die Sanierung der Übergangszone, in der gruppierte Siedlungen von mittlerer Dichte als Alternative zu den bis heute verbreiteten vielgeschossigen Wohnblöcken gefördert werden. Wegen zu hohen Flächenbedarfs und unökonomischer Erschliessungsstruktur soll der Einfamilienhausbau nicht unterstützt werden.

Strategische Projekte

Das Raumstrukturkonzept findet seinen Niederschlag in grossmassstäblichen, komplexen Projekten zur Umgestaltung der strategischen Eingriffsgebiete und zur gezielten Steuerung der städtischen Entwicklung.

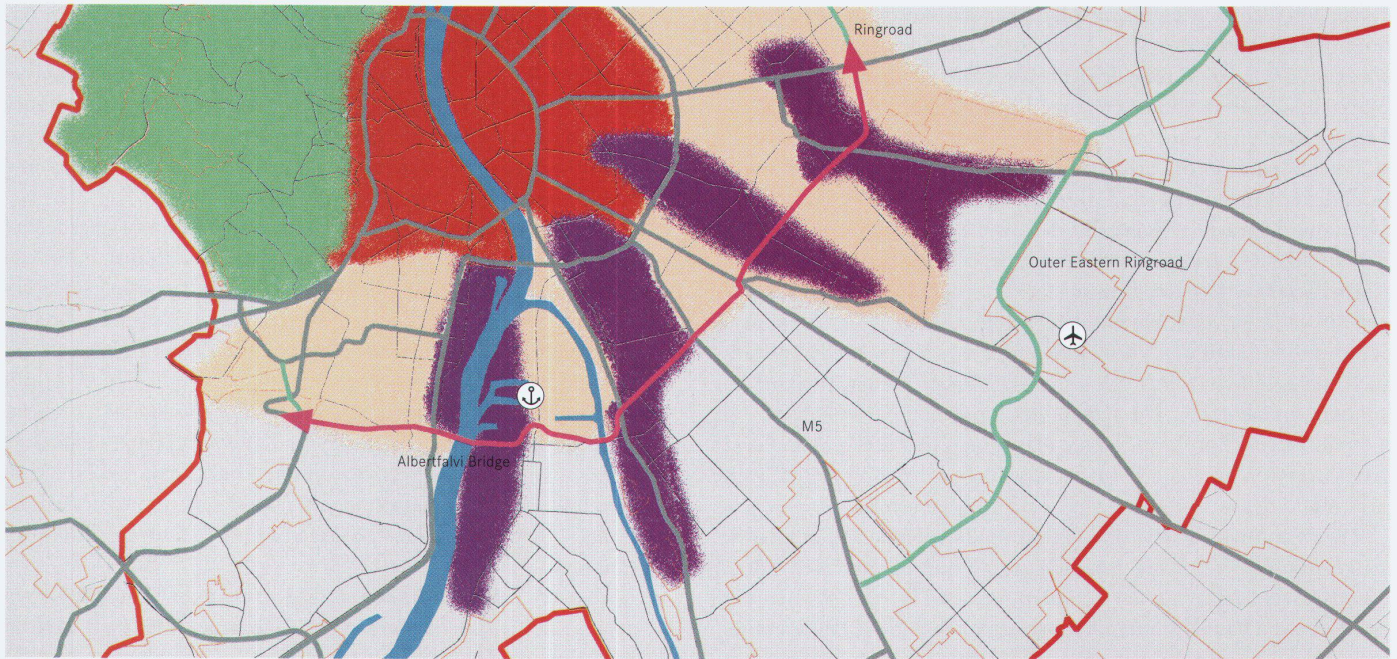
Die Innenstadt ist der wichtigste Identifikationsträger und Hauptziel des Fremdenverkehrs. Alle bedeutenden politischen und

behördlichen Verwaltungsinstanzen befinden sich hier. Als am dichtesten bebaute Zone Budapests weist sie gegen 600 000 Einwohner auf und bietet zwischen 150 000 und 200 000 Arbeitsplätze an.

Die einzelnen Bereiche der Innenstadt – City, Ring, äusserer Gürtel, Grünbereiche – bieten unterschiedliche Voraussetzungen und erfordern entsprechend differenzierte Massnahmen. Von der inneren Zone mit ihren überhöhten Immobilienpreisen (City, Donauufer, Abhänge des Burghügels, Andrassy-Strasse, Villenviertel) darf man kaum eine «spontane» Erneuerung erwarten. Hier helfen nur erhöhte Finanzierungszuschüsse, um die Stadtsanierung in Gang zu setzen. Eine tief greifende funktionale Umstrukturierung wiederum ist sehr unwahrscheinlich, eher eine Ausweitung nach Nordosten (Újlipótváros/Váci-Strasse/Andrassy-Strasse) und nach Buda (Viziváros/Moszkva-Platz/Alkotás-Strasse). Dazwischen hält sich jedoch Wohnnutzung, die durch Umnutzung sogar eher noch zunimmt.

Neben verschiedenen Programmen zur Sicherstellung einer funktionierenden Verkehrssituation und der Lebensqualität – Förderung des öffentlichen Verkehrs, Verminderung des Durchgangsverkehrs, Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, revidiertes Parkplatzangebot – sind die heute von Verwahrlosung bedrohten dichten Wohngebiete im Ring und äusseren Gürtel Ziel von Rekonstruktionsprojekten, die zum Teil mit Nutzungsänderungen verbunden sind (Ferencváros, mittlere Józsefváros, Angyalföld). Die dichtesten Quartiere der Elisabethstadt und der Theresienstadt müssen tief greifend erneuert werden.

Die Donau-Achse mit ihren Uferzonen als bestimmendes Element der Stadtanlage bildet eine Art Rückgrat, entlang dem sich zentrale Funktionen anlagern und dabei die gewerblichen und industriellen Nutzungen nach aussen verdrängen. Die Restrukturierungsmassnahmen entlang der Donau sollen die Uferbebauung funktional und räumlich in Abschnitte gliedern. Unter anderem wird vorgesehen, die Quais im Stadtzentrum zu erneuern und teilweise zu verbreitern und zu begrünen, um sie vermehrt auch touristisch zu nutzen. Die heute wenig attraktiven, unternutzten Uferbereiche im Norden (Angyalföld/Ujpest, Soroksarer Donau/Ostseite der Csepel-Halbinsel) werden zu Wohngebieten. Gemischte gewerbliche und industriell-logistische Einrichtungen verbleiben an den heutigen Standorten und werden im Süden teilweise ausgebaut (Csepel, Lágymányos, Nagytétény). Die nördlichen Inseln, die Ufer der Soroksarer Donau und der Bereich Háros/Csepel im Süden werden mit Hilfe eines Begrünungsprogramms auch ökologisch aufgewertet. Eine neue Anlegestelle für den internationalen Schiffsverkehr ist ebenso vorgesehen wie durchgehender schienengebundener öffentlicher Verkehr entlang den beiden Ufern.



Im südlichen Gebiet der Übergangszone konzentrieren sich die strategischen Verbindungsstrassen und Eisenbahnlinien und der grösste Teil der früheren Industrieanlagen. Dazwischen eingeklemt finden sich kleinere und grössere Wohnsiedlungen. Die heutigen Verkehrseinrichtungen zerschneiden das Gebiet und machen es praktisch unpassierbar. Einige Quartiere in Ferencváros und Köbánya sind regelrecht heruntergekommen und hinterlassen einen deprimierenden Eindruck. Die Industrieproduktion ist an vielen Orten eingestellt, die Produktionsanlagen sind demontiert worden. Alles deutet darauf hin, dass bald etwa 30 – 40% der Flächen brachliegen werden.

Diese Gegend kann nur mittels einer Umstrukturierung erneuert werden. Die Verkehrswege müssen neu angelegt und einzelne Werkgelände umgenutzt werden. Eine Reurbanisierung ist notwendig, mit der Ansiedlung von Handel und Büros, Parks, Grün- und Sportanlagen. Das Gebiet ist sehr gut erreichbar sowohl von der Innenstadt wie den Vorstädten aus und soll deshalb Nutzungen aufnehmen, die sonst weiter nach aussen verdrängt würden.

Wesentliche Programmpunkte im Stadtentwicklungskonzept sind die Auslagerung immissionsreicher Grossindustrien (Vorschriften, Finanzbeihilfen) beziehungsweise technische Verbesserungen zur Schadstoffminimierung (ebenfalls mit Finanzbeihilfen), die Um-

wandlung der nicht mehr in Betrieb stehenden Eisenbahn-, Militär- und Industrieanlagen (Bahnhöfe Ferencváros, Józsefváros und Ráko Schutz der Grün- und Sportanlagen wie Lágymányos, Kopasz-Damm, Pferderennbahn, «Messestadt» und verschiedener Parks sowie Vorbereitungen (Erschliessung) im Hinblick auf die Errichtung neuer Wohnquartiere (Köbánya, Csepel). Die Anlage des Körvasútrings als Verbindung von Albertfalva westlich und Köbánya östlich ist tragendes Element der Verkehrssanierung. Der Inselstatus von Csepel wird durch den Bau zusätzlicher Brücken aufgehoben (heute nur zwei Brücken). Einzelne Ausfallstrassen sind ebenfalls auszubauen, z.B. diejenige zum Flughafen. Das Gebiet wird zusätzlich mittels S-Bahn und P+R-Anlagen erschlossen werden.

Wegen der grossen Fernverkehrsdichte hat in der südlichen Zone die Ansiedlung logistischer Funktionen bereits begonnen, jedoch ohne planerische Koordination. Das Stadtentwicklungskonzept greift deshalb lenkend in den Ausbauprozess ein und sorgt insbesondere dafür, dass das Gebiet sich sinnvoll gliedert, dass die Grünbereiche nicht überbaut werden und dass sich die bauliche Entwicklung nicht nur entlang den Erschliessungssträngen abspielt, sondern vor allem an ihren Knotenpunkten verdichtet.

Die dezentrale Anordnung der logistischen Stützpunkte in der Umgebung der M0 (Nagytétény, Csepel, Tököl, Soroksár, Dunaha-

Übergangszone mit Industriezone (violett) und Reurbanisierungssektoren (ockergelb) ▷ Zone de transition avec industries (violet) et secteurs de réurbanisation (ocre jaune) ▷ Intermediate zone and industrial zone (violet) and reurbanisation sectors (yellow ochre)

raszti, Vecsés) stellt eine sinnvolle Grundstruktur für die Entwicklung der südlichen Zone zur Verfügung. Grüngebiete (z.T. Aufforstungen) dienen als Trennelemente zwischen den Siedlungsschwerpunkten; die Grünzonen entlang der Soroksárer Donau und der Molnárinsel, dem Nagytétényer-Ufer und der Háros-Insel sowie die Wälder entlang der M5 erhalten wegen ihrer Bedeutung für die landschaftliche Gliederung und ihrer Erholungsfunktion besonderen Schutz und spezielle Pflege. Mit dem weiteren Ausbau der M0 und des äusseren Ostrings, dem Zusammenschluss der Regionalbahn Csepel-Ráckeve mit dem Budapester Netz, dem Bau eines Rückgrats aus sekundären Strassen für die Feinerschliessung der Siedlungsschwerpunkte und der Verwirklichung eines Südpester Hauptsammelkanals sind die infrastrukturellen Vorhaben in der Südzone besonders umfangreich. Die bereits erschlossenen Wohngebiete von Csepel, Háros, Soroksár-Haraszti-Út, Soroksár-Újtelep und Ganzkertváros werden weiterentwickelt, während die Wohnbautätigkeit im Umfeld des äusseren Ostrings eher zu bremsen ist.

Die Stadtteile Óbuda und Újpest im Norden zeigen gegenwärtig eine durchaus positive Entwicklung. Wohnquartiere von gutem Standard sind im Wachsen begriffen, in den Übergangszonen verjüngt sich die Bausubstanz, allerdings greift auch die Agglomeration weiter aus. Das grösste Problem ist die Verbindung der beiden Stadtteile über die Donau: Die Árpád-Brücke als einzige Verbindung ist längst überlastet. Eine Verbesserung dieser Kapazitäten wäre sehr zu wünschen, um eine kompakte Siedlungsentwicklung zu unterstützen. Deshalb wäre ein zusätzlicher Übergang (Római-Brücke) zwischen Óbuda und Újpest im Zuge des Körvasút-Rings sinnvoll. Das Dilemma ist jedoch, dass weiter nördlich eine neue Brücke für die M0 gebaut wird, welche die Tendenz zur Abwanderung in die Agglomeration sowohl auf der Budaer als auch auf der Pester Seite fatalerweise fördert.

Der Bau der Római-Brücke kann viele kleinere und grössere, bisher ungenutzte Flächen neuem Wohnbau, aber auch andern städtischen Funktionen zuführen (Mocsáros-Dülö, Aranyhegy, Bahnhof Angyalföld, Vizafogó). Im Gegenzug müsste entlang der M0 die Entwicklung klar eingegrenzt und beschränkt werden. Wohnsiedlungen erhalten Unterstützung je nach ihrer Erschliessung. Das Gebiet Óbuda-Újpest benötigt vor allem aber eine weit gehende Erneuerung des Eisenbahnnetzes. Die alte Regionallinie nach Esztergom und Szentendre soll aufgehoben werden und an ihrer Stelle eine neue Linienführung mit Anschluss an das Stadtnetz treten. Die dereinst aufgelassenen Bahnanlagen (Bahnhöfe Óbuda, Angyalföld, Rákostendzö) können neuen Bestimmungen zugeführt werden. Schliesslich müssen auch in diesem Gebiet P+R-Anlagen eingerichtet werden.

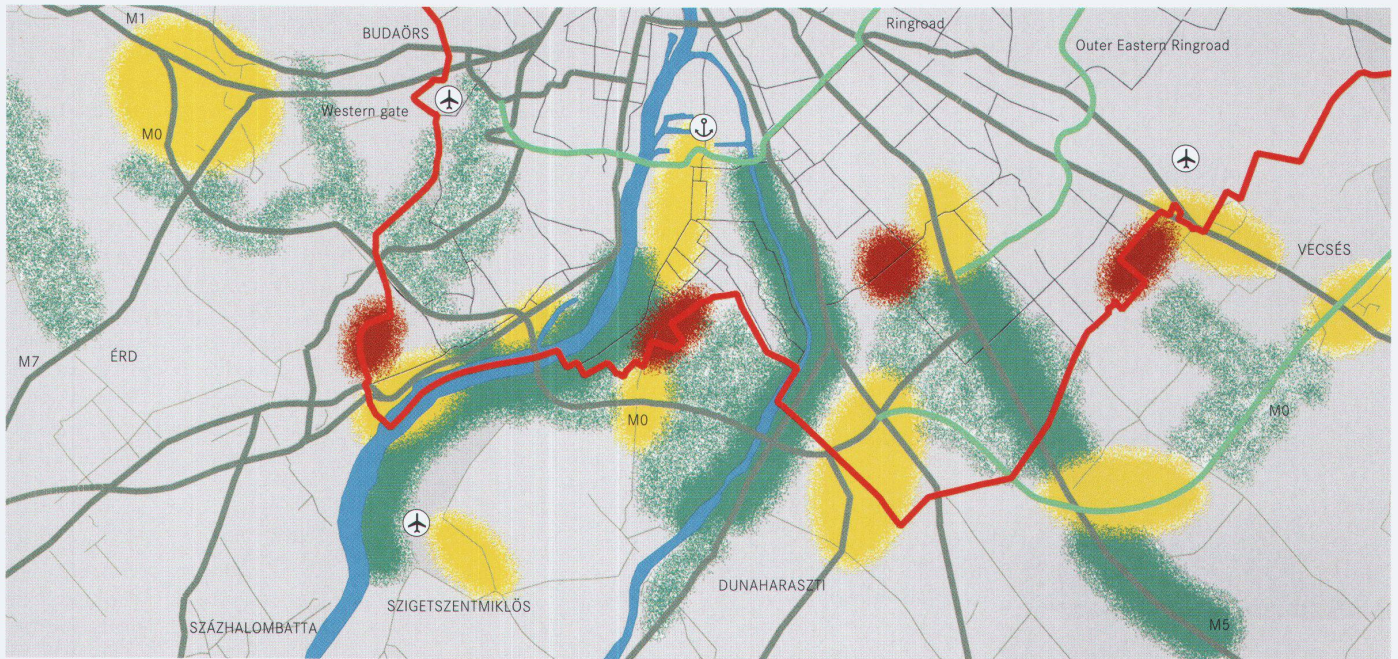
V Finanzierung und Institutionalisierung

Das Stadtentwicklungskonzept evaluiert schliesslich den Spielraum für eine Realisierung im Hinblick auf die gesetzliche Verankerung und vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen. Es mündet aus in Überlegungen zur Kooperation und Vermittlung im Zusammenspiel der an der Stadtentwicklung beteiligten und interessierten Institutionen.

Die Budgetprognosen basieren auf zahlreichen Unsicherheiten, insbesondere was die wirtschaftliche Position Ungarns innerhalb Europas und Budapests innerhalb Ungarns, was die Erfolgsaussichten der Reform des Staatshaushaltes, was die Lastenverteilung und die Budgetzuwendung betrifft. Optimistisch gesehen stehen für die Stadtentwicklungsprojekte bis ins Jahr 2015 774 Mrd. Forint (ca. 7,8 Mrd. sFr.), pessimistisch gesehen total 418 Mrd. Forint (4,2 Mrd. sFr.) zur Verfügung. Beide Szenarien erlauben es nicht, die im Stadtentwicklungskonzept postulierten infrastrukturellen Massnahmen und Sanierungskampagnen vollumfänglich umzusetzen. Es ist deshalb notwendig, einzelne strategisch bedeutende Grossprojekte zu privilegieren.

Im Bereich der rechtlichen Rahmenbedingungen sind Reformen bereits im Gange, zum Beispiel ist 1998 ein neues Baugesetz in Kraft getreten. Im Interesse einer wirksameren Gesamtplanung hat die städtische Verwaltung die Autonomie der Kreisverwaltungen mittels einer Rahmenverordnung eingeschränkt. Damit sind auch die Planungsmechanismen elastischer geworden. Tatsächlich sollen die Richtpläne und die baugesetzlichen Bestimmungen an die sich verändernden Gegebenheiten angepasst und in den einzelnen Entwicklungsgebieten unterschiedlich gehandhabt werden. Dies gilt vor allem für stark fluktuierende, sich rasch verändernde Stadtbereiche wie beispielsweise die Übergangszone, wo selbst die Nutzungszuweisungen laufend überprüft werden müssen. Darüber hinaus will sich die Stadt Vorkaufsrechte an den für die Infrastrukturplanung notwendigen Grundstücken sichern. Für einzelne Gebiete werden in Zusammenarbeit mit privaten Investoren abgestufte Bewilligungsverfahren eingeführt, die gleichermassen die städtebaulich-planerischen Grundsätze und die Rechtssicherheit für die Investoren sicherstellen. Planungs- und Projektwettbewerbe sollen auch in Zukunft als Instrumente einer qualitätsvollen Stadterneuerung dienen. Ganz allgemein gilt Flexibilität in der planerischen Festlegung als Prinzip der geplanten Stadtentwicklung.

Die privaten Eigentümer und Investoren werden sich an den Kosten der Infrastruktur beteiligen müssen. Die Stadt will damit nicht einfach Profite abschöpfen, sondern – unter anderem mittels Zweckbindung – effiziente Entwicklungspolitik betreiben. Auf institutioneller Ebene werden gemischtwirtschaftliche und genossen-

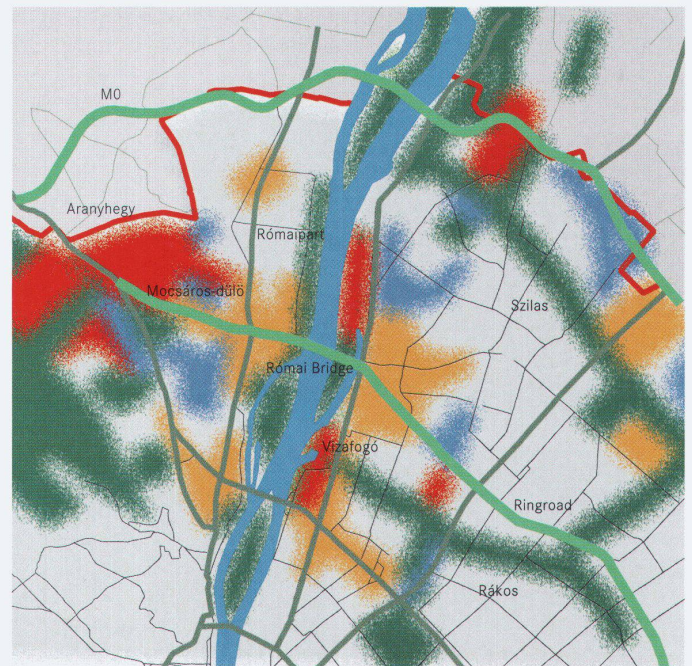


schaftliche Organe ins Auge gefasst, vor allem im Bereich der Stadt- sanierung, der Gebietsentwicklung und von aufgabenorientierten Projekten (z.B. Parkierungsanlagen).

Die strategische Planung der Stadtentwicklung setzt die Koor- dination der anstehenden Aufgaben und ein organisiertes Moni- toring im Hinblick auf die Einbindung der einzelnen Projekte in die übergeordnete Entwicklungskonzeption voraus. Zu diesem Zweck ist die Gründung einer selbstständigen Stelle für die strategische Koordination der Stadtentwicklung notwendig.

Stadtentwicklungsplanung vereint viele Akteure und viele, auch widersprüchliche, Interessen. Aufgabe der städtischen Planungs- politik ist es, diese Interessen unter fachmännischer Beratung zusam- menwirken zu lassen. Alle in die Planung involvierten und an der Planung interessierten Stellen – Stadtverwaltung, Kreisverwaltun- gen, Agglomerationsgemeinden, Investoren, Bevölkerung – müssen daher in einen demokratischen und kooperativen Prozess eingebun- den werden. Schliesslich soll sich die Stadt als Ganzes auch gegen aussen kommunizieren, indem mit Hilfe eines professionellen Stadt- marketings die Vorzüge Budapests und die Qualität seiner Stadt- teile veranschaulicht werden.

K. P., I. T.



Struktur der Logistikzone im Süden: Grünstreifen (grün), Verdichtungsschwerpunkte (gelb), Wohnstandorte (rot) ▷ Structure de la zone logistique au sud: bandes de verdure (vert), centres de densification (jaune), lieux d'habitat (rouge) ▷ Structure of logistics zone in the

south: green strips (green), main focuses of concentration (yellow), residential areas (red)

Situation von Óbuda und Újpest: Wohngebiete (rot), Ortskerne (gelb), Arbeitsstätten (blau), Grünräume (grün) ▷ Situation d'Óbuda et d'Újpest: quartiers d'habitat (rouge), noyaux urbains (jaune), lieux de travail (bleu), zones vertes (vert) ▷ Situation of Óbuda and

Újpest: residential districts (red), local centres (yellow), work facilities (blue), green spaces (green)