

# ENTWICKLUNGS- UND PLANUNGSPROBLEME DER STADT BUDAPEST

Gábor PREISICH, Budapest

Mit 10 Textabbildungen

## INHALT

1. Die gegenwärtige Stadtstruktur, ihre Werte und Widersprüche . . . . .	107
2. Bevölkerungsentwicklung und Stadterweiterung der letzten Jahrzehnte .	108
3. Der Generalbebauungsplan von Budapest . . . . .	111
4. Wachstum der Bevölkerung, Dezentralisierungspolitik und ihre Argumente	112
5. Wohnungsprobleme, neue Wohnsiedlungen und Rekonstruktion innerer Stadtteile . . . . .	113
6. Das Cityproblem, Zentren und Subzentren . . . . .	117
7. Prinzipien für die Entwicklung und Standorte der Industrie . . . . .	120
8. Verkehrsprobleme . . . . .	121
9. Mensch und Umgebung. Umweltschutz und Naturschutz . . . . .	123
10. Konzept für die weitere Entwicklung der Stadtstruktur . . . . .	124
Zusammenfassung . . . . .	126
Summary . . . . .	126
Résumé . . . . .	127

### 1. DIE GEGENWÄRTIGE STADTSTRUKTUR, IHRE WERTE UND WIDERSPRÜCHE

Versuchen wir, uns ein einfaches Image, ein Modellbild von Budapest vorzustellen, Züge hervorzuheben, die diese Stadt von anderen Großstädten, insbesondere von den anderen Donauhauptstädten — Wien, Preßburg, Belgrad — unterscheiden, dann tritt vor allem die ausschlaggebende Bedeutung der Donau in der Struktur und im Stadtbild von Budapest in Erscheinung. Die Donau ist die Hauptachse dieser Stadt, die Trennlinie verschiedener Landschaften, verschiedenartiger Bebauungen. Gleichzeitig trennt und verbindet sie die einzelnen Stadtteile. Schon seit alters entwickelten sich Ortschaften an beiden Seiten des Stromes. Jedoch erst die Kettenbrücke, die erste ständige Brücke, die 1839—49 erbaut wurde, gab die Möglichkeit, die Städte am rechten und linken Ufer des Stromes zu einer Stadt, zur ungarischen Hauptstadt Budapest, zu vereinigen. Heute überspannen acht Brücken den — an der breitesten Stelle 640 m, an der schmalsten 240 m — breiten Strom. Ihr Rhythmus gehört ebenso zum Gesamtbild der Stadt, wie die am rechten Ufer an drei Stellen bis an die Donau vordringenden Berge und die sich zwischen ihnen ausbreitenden Täler mit der bewegten Silhouette ihrer Bebauung und am linken Ufer das große, nach Osten leicht ansteigende Flachland mit der ganz bis ans Donauufer reichenden Innenstadt.

Die Donau ist auch die Hauptachse des Budapester Verkehrsnetzes. Zur Donau bzw. zu den Brücken führen die aus den verschiedenen Richtungen des Landes

radial zur Hauptstadt strebenden Straßen, die meisten auf jahrhundertealten Spuren. Die Donaubrücken verbinden auch die im vorigen Jahrhundert angelegten Ringstraßen. So ist das Hauptstraßennetz von Budapest übersichtlich, in seiner Struktur günstig, jedoch durch den anwachsenden Verkehr schon jetzt überlastet. Die Eisenbahnen enden, ähnlich wie in Wien, in Kopfbahnhöfen, die bis in den dicht bebauten Stadtkern hineinreichen. Die erste, vor 1971 fertiggestellte Metrolinie verbindet die zwei wichtigsten Personen-Bahnhöfe östlich und westlich der Donau. Das verhältnismäßig dichte Massenverkehrsnetz ist durch die äußerst große Inanspruchnahme stark überlastet.

Ein weiteres, Budapest von den meisten europäischen Großstädten unterscheidendes, wichtiges Charakteristikum, ist der Gegensatz des dicht besiedelten und großstädtisch bebauten Stadtkerns zu der lockeren, teilweise spärlichen, sich weit ausdehnenden Bebauung bzw. Besiedlung der äußeren Stadtteile. Einige Angaben mögen das Gesagte veranschaulichen. Von den 2 Millionen Einwohnern der sich auf 525 km<sup>2</sup> ausdehnenden Stadt wohnen rund 500.000 auf einem dicht bebauten zentralen Gebiet von 20 km<sup>2</sup> (=  $\frac{1}{26}$  des ganzen Stadtgebietes). Dieses Gebiet wird teils von ungeordneten, mit Industrie gemischten Außenstädten, teils von weit ausgedehnten Einfamilienhausgebieten umgürtet.

Die für die gesellschaftlichen Gegensätze des damaligen Ungarn charakteristischen Wohnhausformen, das große Miethaus und das kleine Einfamilienhaus, dominieren heute noch im größten Teil der Wohngebiete, mit Ausnahme der lockeren Bebauung von Villen und Mehrfamilienhäusern auf den Budaer Hügeln und den großen Wohnsiedlungen, die heute die Stadt wie ein Kranz umgeben.

Nicht nur die Lage und Verteilung der Wohngebiete, sondern auch die der Arbeitsstätten verleihen dem Image der Stadt ihren Charakter. Budapest ist nicht nur die Hauptstadt, sondern zugleich die weitaus bedeutendste Industriestadt Ungarns. Mit ihren 550.000 Industriearbeitern hat sie mehr als 30% Anteil an der gesamten Industrieproduktion des Landes. Industriegebiete sind in den verschiedensten Teilen der Stadt zu finden.

Bei einer so großen Industriestadt wie Budapest spielt die Quantität und die Verteilung der Grünflächen eine besonders wichtige Rolle. Die Budaer Berge mit ihren Wäldern sind für die Stadt von ausschlaggebender Bedeutung. Die größtenteils aus dem Nordwesten kommenden Winde ziehen durch diese Wälder, bringen der Stadt die frische Luft zu und verbessern somit ihr Mikroklima. Die Berglandschaft, die weit über die Stadtgrenzen hinausreicht, bietet für die Erholung der Bewohner gute Möglichkeiten. Dagegen ist die Verteilung der Grünflächen in der Stadt ungünstig. In den dicht bebauten Stadtteilen fehlen zusammenhängende Grünflächen. Die in den letzten 20 Jahren angelegten Parkanlagen vermehrten die gesamte Parkfläche um etwa ein Drittel. Die meisten entstanden als innere Grünflächen der neuen großen Wohnsiedlungen.

## 2. BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND STADTERWEITERUNG DER LETZTEN JAHRZEHNTE

Die Stadt Budapest verdankt ihren Charakter — ebenso wie andere Großstädte — ihrer historischen Entwicklung. Die günstigen Naturgegebenheiten — Schnittpunkt der großen europäischen Straßenzüge, Überquerungsmöglichkeiten der Donau, warme Quellen, gutes Baugelände usw. — übten seit Beginn der Geschichte eine Anziehungskraft aus. So entstand am rechten Donauufer die Römerstadt Aquincum an der Stelle des jetzigen Óbuda (Alt-Ofen). Die Stadt Buda war im Mittelalter

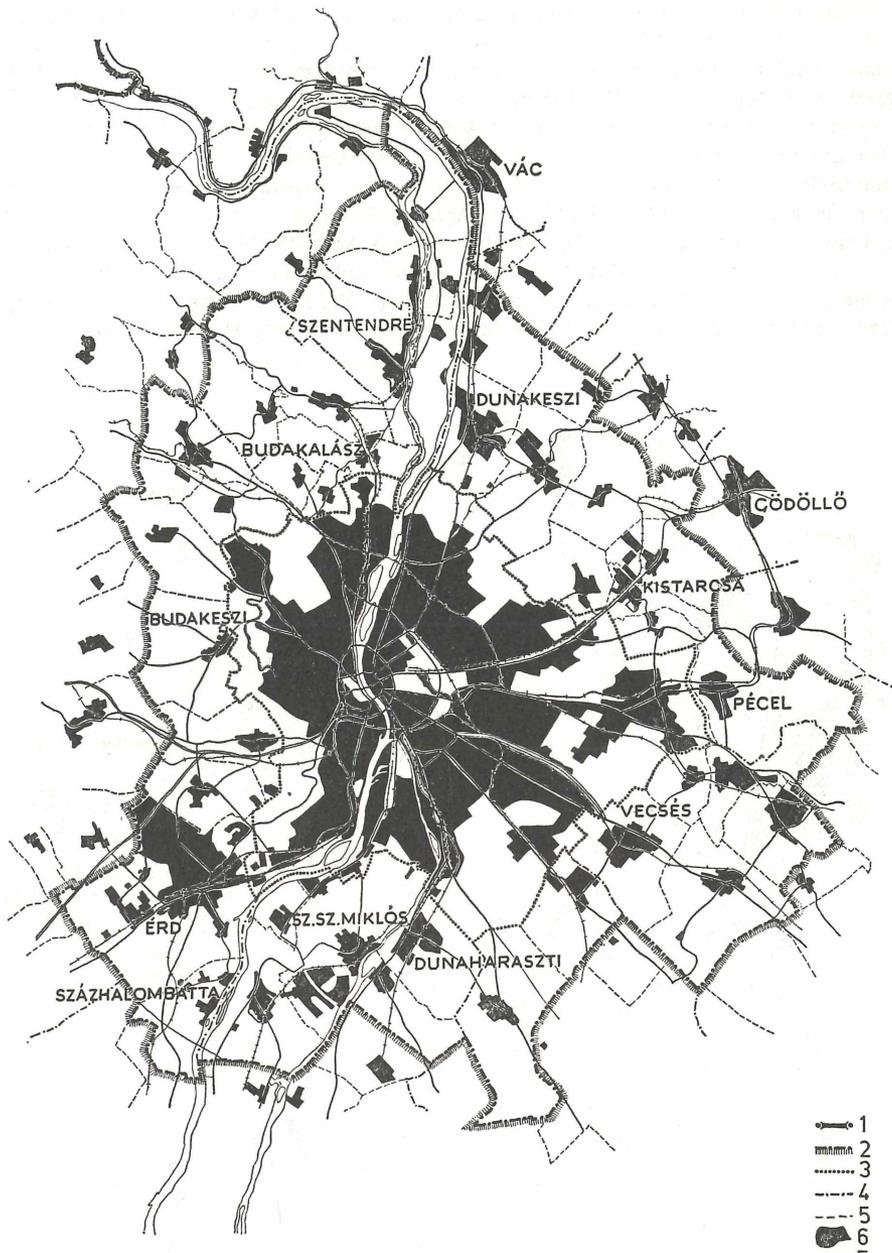


Abbildung 1: Die Budapester Agglomeration. 1. Staatsgrenze; 2. Grenze der Agglomeration; 3. Stadtgrenze von Budapest; 6. Bebaute Gebiete

bis zur Eroberung durch die Türken (Türkenherrschaft von 1541 bis 1686) eine der bedeutendsten Städte Europas.

Die rasche Entwicklung zu einer Großstadt begann aber erst vor etwa hundert Jahren. Als die drei Städte Óbuda, Buda und Pest im Jahre 1873 zu einer Hauptstadt vereint wurden, betrug ihre gesamte Einwohnerzahl nicht einmal 300.000. Nach dem Österreichisch-Ungarischen Ausgleich (1867) wandte sich die ungarische Regierung mit großer Energie der Entwicklung ihrer Hauptstadt zu. Budapest wurde das Zentrum der wachsenden Industrie, des Kapitalmarktes, des Handels und der kulturellen Entwicklung sowie das Zentrum des neubauten Eisenbahnnetzes. Der Überschuß der Arbeitskräfte der Agrarbevölkerung Ungarns fand hier seine Lebensmöglichkeit. So entstand eine bedeutende Arbeiterschicht in der Hauptstadt.

Aus all dem folgte eine besonders rasche Entwicklung. Bis zur Jahrhundertwende stieg die Zahl der Einwohner bereits auf 733.000. Budapest stand zu dieser Zeit unter den europäischen Großstädten an achter Stelle. Die Jahrzehnte dieser

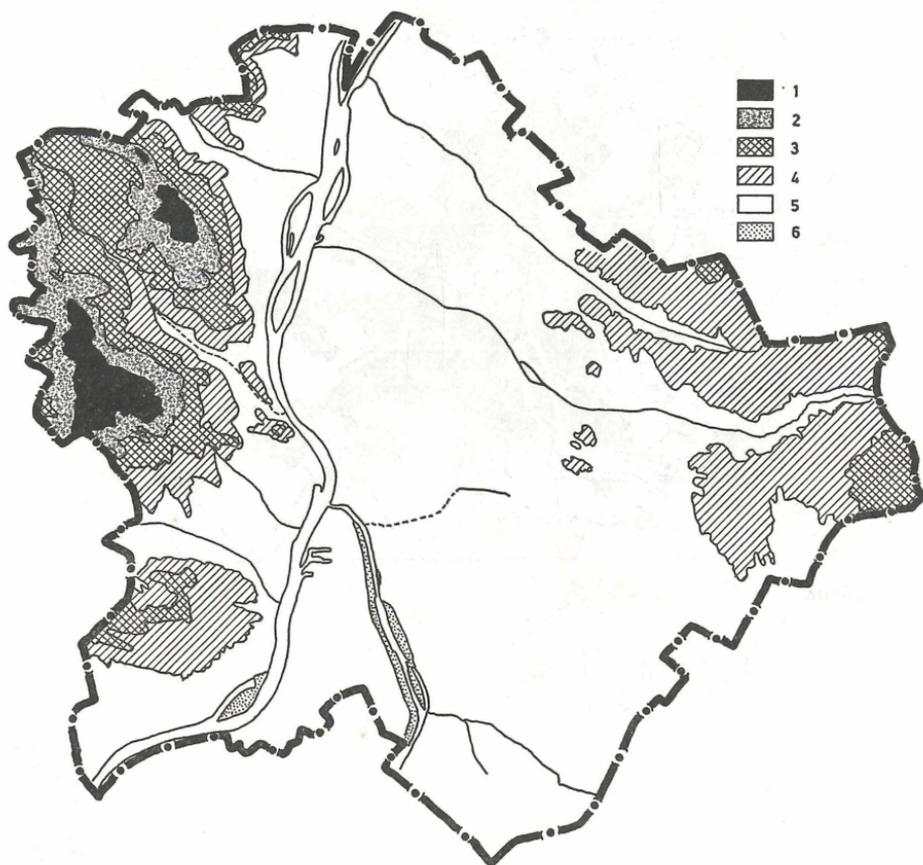


Abbildung 2: Physische Übersicht des Stadtgebietes von Budapest. 1. Über 400 m ü. M.; 2. 300—400 m ü. M.; 3. 200—300 m ü. M.; 4. 150—200 m ü. M.; 5. 100—150 m ü. M.; 6. Unter 100 m ü. M.

Entwicklung gaben der ganzen Stadtstruktur und dem Stadtbild ihr Gepräge. Mit Ausnahme der mittelalterlichen Straßen des Burgviertels und einiger im klassizistischen Stil erbauten Häuserreihen des Lipótváros (Leopoldstadt) zeigen die meisten Wohnhäuser und öffentlichen Bauten der inneren Stadtbezirke Merkmale des Historismus, des Architekturstils der Jahrhundertwende. Zu dieser Zeit entstand das typische 3—4stöckige Budapester Miethaus mit 70—80% Bebauung des Grundstückes, mit größeren Wohnungen auf die Straße und Einzimmer-Küchen-Wohnungen (mit gemeinsamer Toilette auf dem Gang) gegen den engen Innenhof. Die in dieser Zeit entstandenen Industrieviertel widerspiegeln den Charakter bzw. die Mängel der Periode der schnellen Industrialisierung. Unter den Bauten dieser Zeit finden wir jedoch auch nicht wenige Architekturwerke von hoher Qualität.

Nach der Jahrhundertwende begann eine rasche Entwicklung der Vororte von Budapest (der späteren Außenbezirke). Sie waren bereits zur Zeit des Ersten Weltkrieges mit Budapest sozusagen zu einer Stadt verwachsen, mit dem Unterschied, daß der größte Teil ihrer Straßen ungeordnet, ihre Bausubstanz und Infrastruktur niedrigeren Grades als jene der Hauptstadt waren. Die Vereinigung der zumeist von Arbeitern bewohnten Vororte mit Budapest wurde aus politischen Gründen verhindert. Erst 1950 kam die Vereinigung der bereits 530.000 Einwohner überschreitenden Vororte mit dem damals eine Million zählenden Budapest zustande.

Die Bevölkerungszahl der jetzt als Groß-Budapest bezeichneten Hauptstadt wuchs bis 1960 auf 1,860.000. Danach verlangsamte sich das Wachstum, dagegen entwickelte sich aber die Umgebung von Budapest in raschem Tempo. 1970 betrug die Bevölkerung der Hauptstadt 1,940.000, die der 44 Siedlungen der Umgebung 330.000. Mehr als die Hälfte ihrer arbeitsfähigen Bevölkerung hat ihren Arbeitsplatz in Budapest. Diese Menschen befriedigen ihre Ansprüche auf Versorgung, Kultur und Unterhaltung zum großen Teil in der Hauptstadt. Dies trägt auch mit dazu bei, daß wir heute schon von einer Budapester Agglomeration sprechen, deren Probleme mit denen der Hauptstadt eng zusammenhängen und somit eine gemeinsame Entwicklungsstrategie erfordern.

### 3. DER GENERALBEBAUUNGSPLAN VON BUDAPEST

Ein sogenannter „Generalregelungsplan“ für die Hauptstadt wurde aufgrund eines nach dem Wiener Muster im Jahre 1871 ausgeschriebenen Wettbewerbs zwischen 1872 und 1876 vom Hauptstädtischen Bauamt angefertigt. Dieser Plan legte unter anderem das Hauptverkehrsnetz, die Anordnung der Bahnhöfe und den Platz der Donaubrücken fest. Aufgrund dieses Planes entstand die quer durch die alten Stadtteile führende, in 14 Jahren (1870—84) ausgebaute Radialstraße (heute: Népköztársaság utja) und die Große Ringstraße. Der Plan blieb — mit kleineren Veränderungen — nahezu 100 Jahre lang die Basis für die Stadtentwicklung. Zwischen 1932 und 1940 kam ein Stadtentwicklungsprogramm für das Gelände der damaligen Stadt zustande. Jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg konnte ein Generalplan für Groß-Budapest und seine Umgebung erarbeitet werden, der von der Regierung zuerst 1960, der modifizierte Plan dann 1971 bestätigt wurde.

Die Perspektive des Generalplans umfaßt den Zeitraum bis zur Jahrhundertwende. Die Grundkonzeption behält im wesentlichen die historisch entstandene Stadtstruktur, versucht jedoch ihre Widersprüche, vor allem die qualitativen Unterschiede zwischen den verschiedenen Wohngebieten auszugleichen.

Im weiteren behandeln wir die Probleme von Budapest im Spiegel der Untersuchungen und der Vorschläge des Generalplanes.

#### 4. WACHSTUM DER BEVÖLKERUNG, DEZENTRALISIERUNGSPOLITIK UND IHRE ARGUMENTE

Die ungarische Hauptstadt mit ihren 2 Millionen Einwohnern gehört zu den Großstädten, in denen die Bevölkerungskonzentration im Verhältnis zur ganzen Landesbevölkerung besonders groß ist. Zur Zeit leben 18,8% der Bevölkerung Ungarns in der Hauptstadt. Es gibt nur zwei europäische Hauptstädte, wo die Konzentration noch größer ist (Wien 23,5% und Kopenhagen 20,5% der Landesbevölkerung). Während aber die Einwohnerzahl dieser zwei Städte langsam abnimmt, wächst die Bevölkerung von Budapest noch immer, wenn auch das Wachstum sich in der letzten Zeit verlangsamt. In den Jahren 1960—70 betrug die Bevölkerungszunahme im Durchschnitt jährlich 14 Tausend (0,8%), was ausschließlich auf die Zuwanderer aus der Provinz zurückgeht. Der Hauptgrund für die immer noch bedeutende Anziehungskraft der Hauptstadt liegt vor allem in der unproportionierten Siedlungsstruktur des Landes. In Ungarn fehlen immer noch die



Abbildung 3: Räumliche Verteilung der Budapester Bevölkerung.  
1 Punkt = 1000 Einwohner

großen Mittelstädte. Die zweitgrößte Stadt des Landes, Miskolc, erreicht nicht einmal ein Zehntel der Bevölkerung von Budapest.

Diese Tatsache und die aus ihr folgenden Gegensätze und Widersprüche der wirtschaftlichen Entwicklung verschiedener Teile des Landes sind die Hauptgründe für die Dezentralisierungspolitik, die durch Förderung der Entwicklung anderer Städte Ungarns eine vorteilhaftere Siedlungsstruktur anstrebt. Neue Industrieanlagen werden aufgrund eines für das ganze Land ausgearbeiteten Siedlungsentwicklungsplanes vor allem in die für die Entwicklung geeignetesten Städte orientiert. Die regionale Wirtschaftspolitik versucht dabei die Entwicklung der rückständigen Landesteile in den Vordergrund zu stellen. Auch Institutionen wie Universitäten, Hochschulen, Forschungsinstitute usw. werden möglichst in anderen Städten gegründet bzw. entwickelt.

Die Dezentralisierungspolitik führt seit mehr als einem Jahrzehnt zu bedeutenden Erfolgen. Die Einwohnerzahl der anderen ungarischen Städte nahm zwischen 1960—70 zweimal so schnell zu, wie die der Hauptstadt. Die Zahl der in Budapest in der Industrie Beschäftigten nahm nicht mehr zu, zum Teil verringerte sie sich sogar. Auf längere Sicht rechnet man in Budapest mit einer weiteren Abnahme der Zahl der Industriearbeiter. Dagegen erhöht sich ständig der Bedarf von Arbeitskräften im tertiären Sektor.

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Tatsachen wurden die Bevölkerungsprognosen aufgestellt. Diese umfassen die Zeitspanne bis zur Jahrhundertwende. Es ist anzunehmen, daß in den ersten zehn Jahren die derzeitigen Tendenzen noch bestehen bleiben, nur in der darauffolgenden Zeit ist mit einer bedeutenden Verlangsamung, bzw. Stagnation der Bevölkerungszunahme zu rechnen.

In der Zeitspanne zwischen 1960 und 1970 stieg die Einwohnerzahl der zur Budapester Agglomeration gehörenden Stadtumgebung von 260.000 auf 330.000. Dies bedeutet einen jährlichen Zuwachs von 3%, also viermal soviel wie in Budapest selbst. Einer der Gründe für die schnelle Zunahme ist, daß die vom Lande kommenden in den Randsiedlungen ein ähnliches Milieu finden, wie sie es vor dem gewohnt waren. Der heutige Wohnungsmangel in Budapest übt auch eine indirekte Wirkung auf die Bevölkerungszunahme des Agglomerationsringes aus. Infolge der Dezentralisierungspolitik kann man jedoch damit rechnen, daß die Bevölkerung in der Umgebung von Budapest ebenfalls nicht in dem Ausmaß wie bisher zunehmen wird.

Zusammenfassend errechnet die Prognose für die Jahrhundertwende eine Bevölkerung von ca. 2,200.000 für die Hauptstadt und ca. 500.000 für die Siedlungen des Agglomerationsringes.

## 5. WOHNUNGSPROBLEME, NEUE WOHNIEDLUNGEN UND REKONSTRUKTION INNERER STADTTEILE

In den ersten Jahren nach dem Kriege bestand die Hauptaufgabe der Bautätigkeit in der Behebung der Kriegsschäden und in der Förderung der Industrieproduktion. Der Wohnbau konnte mit der Zunahme der Bevölkerung bis zum Anfang der 60er Jahre nicht Schritt halten; auch die Renovierung der Bausubstanz ging allzu langsam vor sich. So entstand sowohl ein quantitativer wie auch qualitativer Wohnungsmangel. In Erkenntnis der Bedeutung dieses Problems wurden seit anderthalb Jahrzehnten Anstrengungen unternommen, soviel Wohnungen wie nur möglich zu produzieren. Durch Einführung der Großpanelbauweise (Wohnfabriken aus der S.U. und Dänemark) und anderer moderner Baumethoden entstand eine

Basis für den kommunalen Wohnungsbau. Als Ergebnis dessen werden heute in Budapest bereits jährlich ca. 16.000 Wohnungen errichtet.

Der kommunale Wohnungsbau bevorzugt die Form der großen Wohnsiedlungen. Sie wurden in erster Linie auf vorhandenen, gut erschließbarem Gelände errichtet. Mit dem Abnehmen solchen Geländes trat die Sanierung veralteter Stadtteile immer mehr in den Vordergrund. Im 4. Fünfjahrplan (1970—75) wurden insgesamt 78.000 Wohnungen in Budapest gebaut (62% im staatlichen und 38% im privaten Wohnungsbau). Rund 16.000 veraltete Wohnungen wurden abgerissen und damit auch dem Ausgleich der qualitativen Mängel gedient.

1971 betrug die Zahl der fehlenden Wohnungen noch 143.000, bis 1976 ist sie auf ca. 110.000 gesunken, immerhin noch eine sehr hohe Zahl, die die Wohnungspolitik der nächsten Jahre stark beeinflusst. Bei der jetzigen Tendenz des Wohnungsbaus und der Bevölkerungsentwicklung rechnen wir damit, daß der quantitative Wohnungsmangel bei gleichzeitiger Verbesserung der Wohnungsqualität im Laufe der 80er Jahre beseitigt werden kann.

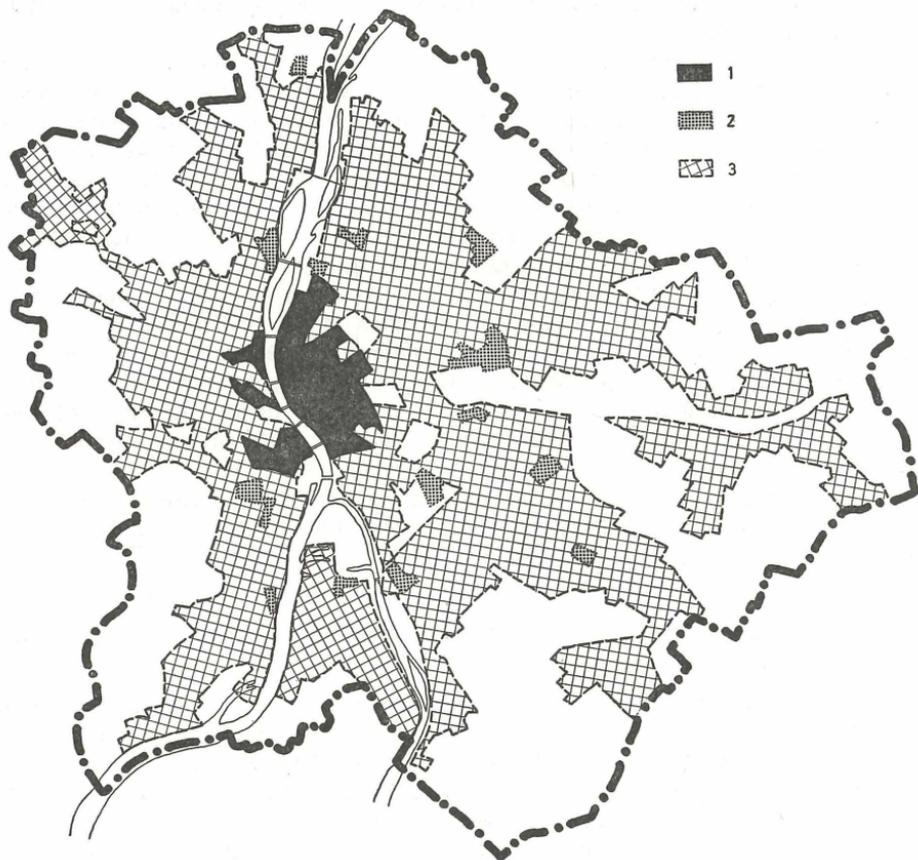


Abbildung 4: Art der heutigen Bebauung von Budapest. 1. Dichte, geschlossene Bebauung; 2. Neue große Wohnsiedlungen; 3. Lockere Bebauung

Bei der Bestimmung der Standorte für den Wohnungsbau muß der differenzierte Wohnanspruch der Bevölkerung in Betracht gezogen werden. Die einzelnen Menschen oder Familien, die verschiedenen gesellschaftlichen Schichten und demographischen Gruppen haben verschiedene Wohnwünsche. Es sind solche, die eine großstädtische Umgebung beanspruchen, andere bevorzugen die locker bebauten Stadtteile, die Villenviertel, oder die Einfamilienhausgebiete. Daraus folgt die Zielsetzung des Wohnbaus, daß jede Familie die ihr entsprechende Wohnung bzw. Wohnumgebung finde. Diese Zielsetzung darf selbst in der Zeit eines großen quantitativen Wohnungsmangels nicht außer Acht gelassen werden.

Der Wohnungsbau dient jedoch nicht nur der Befriedigung der Wohnansprüche, er ist auch das wichtigste Mittel zur urbanen Entwicklung, zur Verbesserung des Stadtbildes, zur Schaffung eines entsprechenden Rahmens für das Leben der Großstadt. Dieser Gesichtspunkt fordert, daß der Umbau und die Modernisierung der inneren Stadtteile und der Ausbau der Außenbezirke auch in entsprechendem Tempo vor sich geht.

Der Generalplan von Budapest versucht, all diese Gesichtspunkte zu koordinieren. Er bestimmt vor allem die Standorte für den konzentrierten, kommunalen

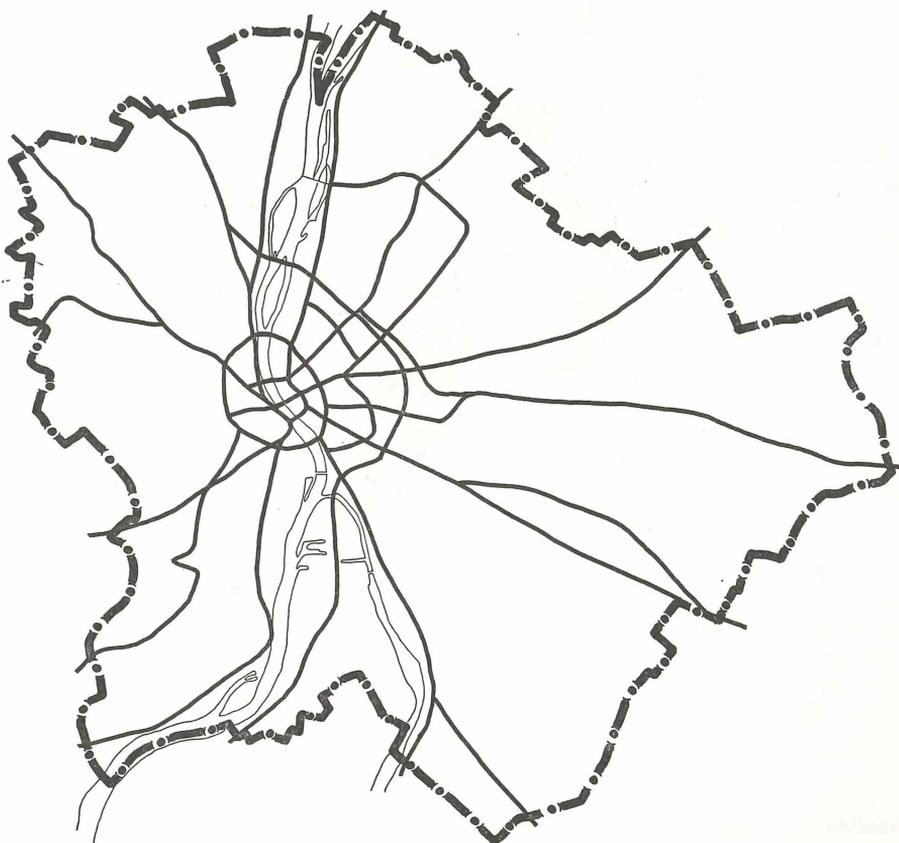


Abbildung 5: Heutiges Hauptverkehrsstraßennetz von Budapest

Wohnungsbau im Einklang mit der vorgeschlagenen Entwicklung des Verkehrs- und Kommunalnetzes.

Trotz der wachsenden Aufschließungskosten und der Verlängerung des täglichen Verkehrs ist es bei dem noch vorhandenen Wohnungsmangel unvermeidlich, daß weitere große Flächen am Stadtrand für den Wohnungsbau zur Verfügung gestellt werden. Als Schwerpunkte der Wohnbautätigkeit kommen jedoch vor allem die Zentren der ungeordnet bebauten Außenbezirke in Betracht. Hier erreicht der Anteil der abzureißenden Wohnungen 25—35%. Eine dritte, durch den Generalplan vorgeschlagene Wohnbaumöglichkeit ist die Sanierung, bzw. der Umbau der dichtbebauten, veralteten inneren Stadtteile.

Zwischen 1960 und 1970 lag noch der Schwerpunkt der Bautätigkeit auf der Bebauung freier oder spärlich bebauter Gebiete. Seit den letzten zehn Jahren ist jedoch schon die Rekonstruktion der Außenbezirke, vor allem der Industriebezirke in den Vordergrund getreten und auch der Umbau eines dichtbebauten inneren

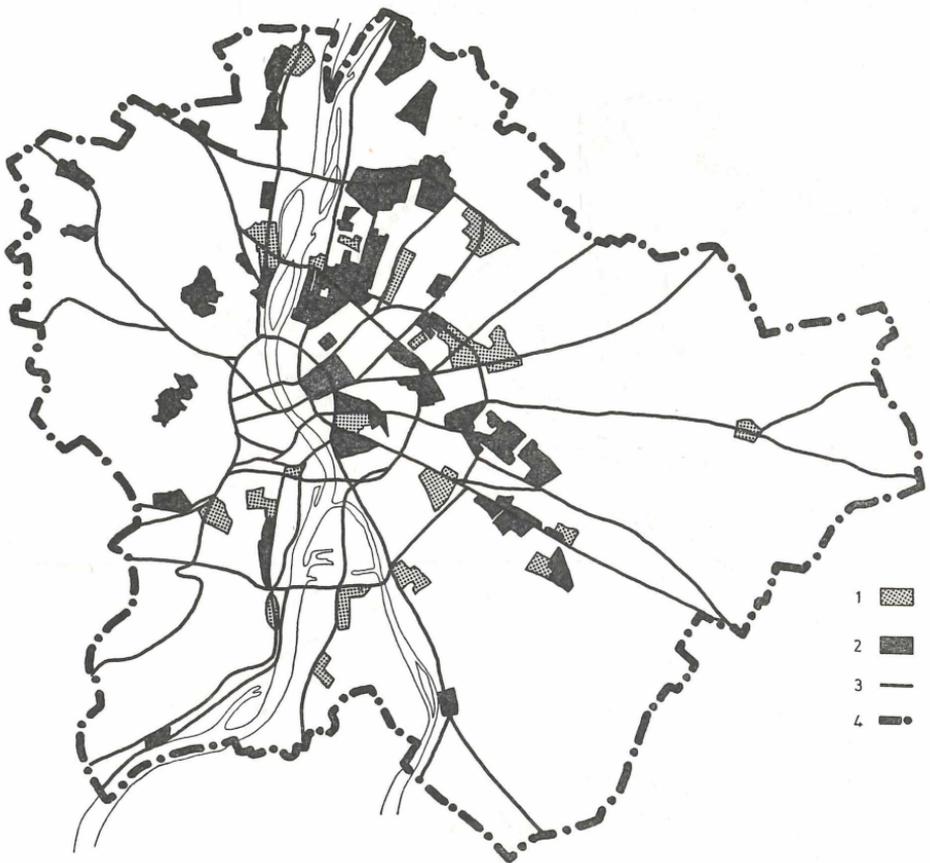


Abbildung 6: Zum konzentrierten Wohnungsbau vorgeschlagenes Gelände. 1. Seit 1960 bebaut, oder in Verbauung begriffen; 2. Zur Bebauung bzw. Rekonstruktion vorgeschlagen; 3. Hauptverkehrswege; 4. Stadtgrenze

Stadtteils (Josephstadt) mit nahezu 100% Sanierungsnotwendigkeit ist in Angriff genommen. Eine andere, von den Städtebauern propagierte Möglichkeit der Erneuerung veralteter Stadtbezirke mit der Erhaltung der existierenden, wertvollen Bausubstanz, die sogenannte Revitalisierung, wurde — mit Ausnahme der architektonisch und wissenschaftlich hochwertigen Rekonstruktion des unter Baudenkmal-schutz stehenden sogenannten Burgviertels — noch nicht ausgenutzt. Dies ist die nächste große Aufgabe des Budapester Städte- bzw. Wohnungsbaues. Es leben ja nahezu 400.000 Menschen in den veralteten inneren Bezirken. Ein großer Teil der Bausubstanz verliert seinen Wert, wenn der quantitative Wohnungsmangel behoben und das Problem des Wohnungsbaues ausschließlich in der Verbesserung der Qualität liegen wird. Gegenüber den schon jetzt aktuellen ähnlichen Problemen in Wien ist die Organisierung solcher Revitalisierungs-Aktionen dadurch erleichtert, daß sich die Miethäuser in staatlichem Eigentum befinden.

Der private Wohnungsbau hat die Möglichkeit, Einfamilienhäuser und kleine Mehrfamilienhäuser mit Eigentumswohnungen zu errichten. Der Staat unterstützt besonders die letztgenannte Form, die eine bessere Ausnutzung des Kommunalnetzes ermöglicht. Die immer geringer werdende Zahl und der hohe Preis der zum Privatbau in der Hauptstadt verwendbaren Grundstücke trägt dazu bei, daß sich die private Bautätigkeit in den Siedlungen des Agglomerationsringes vergrößert.

## 6. DAS CITYPROBLEM, ZENTREN UND SUBZENTREN

Der historische Kern unserer Hauptstadt besteht aus zwei Teilen diesseits und jenseits der Donau. Das Budaer Burgviertel war im Mittelalter der Königs-sitz. Während der Belagerung von 1944 erlitt dieser Stadtteil die größten Schäden. Nach dem Wiederaufbau verlor er seinen früheren Charakter als Regierungszentrum und wird seitdem immer mehr zu einem Zentrum der Kultur, Wissenschaft und des Fremdenverkehrs. Die mit einem großen Kostenaufwand wiederhergestellte Königliche Burg dient heute Museumszwecken. Einige alte Bauten des Burgviertels wurden den Institutionen der Akademie der Wissenschaften zur Verfügung gestellt, andere zu Restaurants, bzw. Lokalen umgebaut. Das neueröffnete Hilton Hotel wurde mit der Verwendung des stark beschädigten alten Jesuitenklosters und der Einbeziehung der Ruinen der einstigen Dominikanerkirche errichtet. Die Erneuerung des ehemaligen Burgtheaters ist in Durchführung begriffen.

Der andere Teil des Stadtkerns, die Pester Innenstadt, nimmt die Rolle der City ein. Sie übernahm auch die administrativen Funktionen des Burgviertels und gewann so an Bedeutung. Unter den 78 Baublöcken im nördlichen Teil der Innenstadt haben 45 einen ausgesprochen administrativen Charakter und bilden das Verwaltungszentrum des Landes (Parlament, Ministerien, Banken, usw.). Der mittlere Teil der Innenstadt ist Einkaufszentrum und Mittelpunkt des Tourismus, während der südliche Teil die Rolle eines kulturellen und Universitätszentrums hat. Die zentralen Funktionen dehnen sich strahlenförmig längs der Hauptverkehrswege auch über die Grenzen der Innenstadt aus. Die Budapester City ist stark überlastet, auf dem 2,6 km<sup>2</sup> großen Gebiet der Innenstadt, wo 60.000 Menschen wohnen, übertrifft die Zahl der Arbeitsstellen 110.000, die gesamte Tagesbevölkerung (Kunden, Käufer, Studenten, usw.) wird auf 300.000 geschätzt.

Seit dem Zweiten Weltkrieg, bzw. nach der Schaffung von Groß-Budapest, wurden große Anstrengungen zur Entwicklung der bisher vernachlässigten Außenbezirke unternommen. Neue Institutionen, Warenhäuser, usw. wurden errichtet. Doch sind in Budapest Institutionsgruppen, die die Rolle eines Subzentrums ver-

sehen könnten, immer noch selten zu finden. Ihr Charakter und Entwicklungsgrad genügen nicht, um das immer stärker in Anspruch genommene Stadtzentrum zu entlasten. Zur Lösung des Zentrumproblems gehört — ähnlich wie in anderen Großstädten — außer der Erneuerung, Modernisierung und Erweiterung der Innenstadt (Fußgängerpassagen, Umbau von Baublöcken, Großgaragen, moderne Ver-

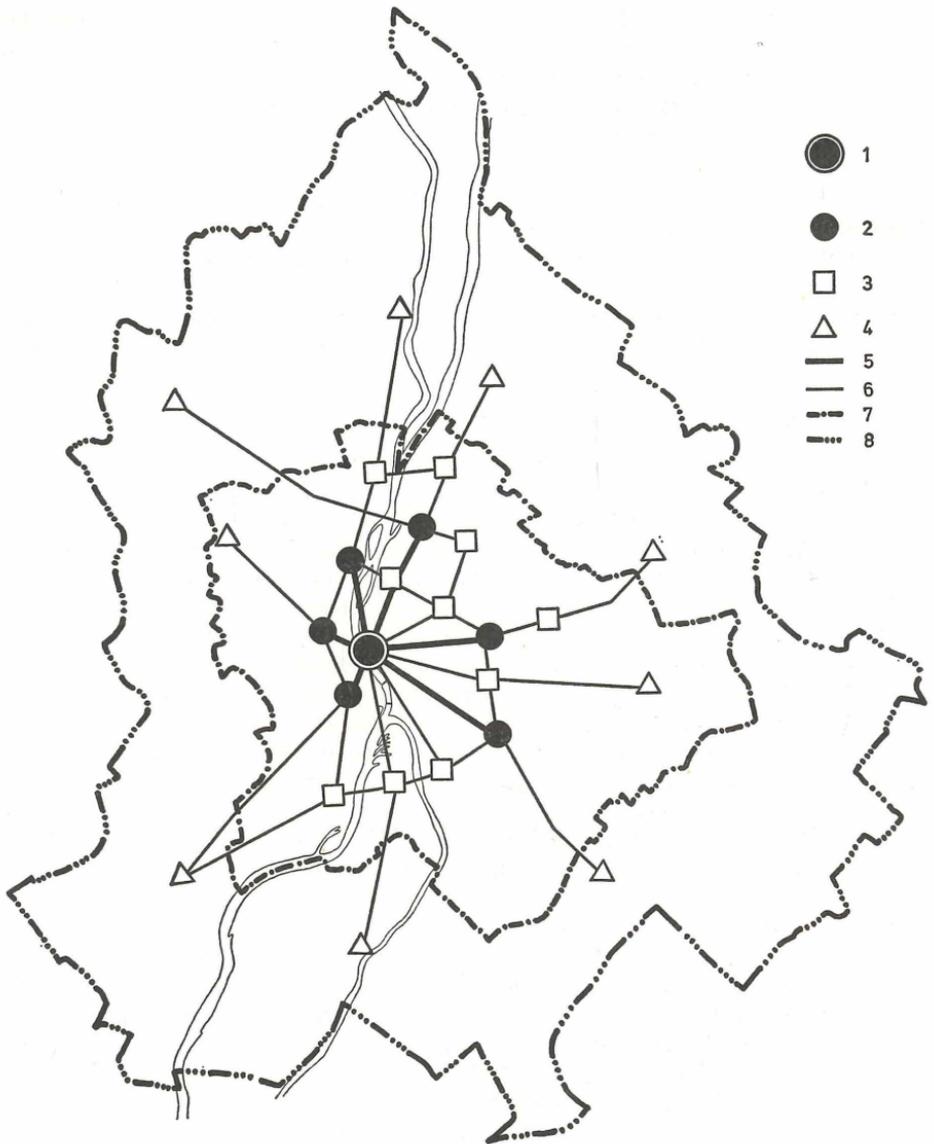


Abbildung 7: Geplantes Zentrumsystem der Budapester Agglomeration. 1. Stadtzentrum; 2. Stadtteilzentren; 3. Bezirkszentren; 4. Ortsgruppenzentren; 5. und 6. Verbindungen zwischen den Zentren; 7. Stadtgrenze; 8. Grenze der Agglomeration

kehrsknotenpunkte usw.) auch die Schaffung eines dezentralisierten Zentrumsystems. Die heute stark monozentrische Stadtstruktur wird somit zu einer polizentrischen werden.

Das Schema zur Entlastung des Zentrums, sowie der dezentralisierten Stadtstruktur der Budapester Agglomeration, ist einerseits das Zustandebringen von



Abbildung 8: Geplantes Hauptstraßennetz der Budapester Agglomeration. 1. Stadtzentrum; 2. Stadtteilzentren; 3. Bezirkszentren; 4. Siedlungsgruppenzentren; 5. Autobahn; 6. Hauptverkehrsstraßen; 7. Stadtgrenze; 8. Grenze der Agglomeration

sechs Stadtteilzentren, andererseits die Zusammenfassung der Ortschaften der Stadtumgebung durch die Entwicklung von Ortsgruppenzentren.

Für die Stadtteilzentren sind solche Gebiete vorgesehen, die durch ihre Gegebenheiten (vielseitige Verkehrsverbindungen, günstige Bebauungsmöglichkeiten, Traditionen) sich zu einer solchen Entwicklung am besten eignen. Der Bau von Institutionen soll hierher konzentriert werden, in Verbindung mit dem Bau von Bürohäusern, Warenhäusern und großstädtischer Wohnbebauung. Die Stadtteilzentren müssen das Stadtzentrum entlasten, jedoch ohne deren Rolle zu übernehmen. Die Reihenfolge ihrer Entwicklung ist weitgehend durch die Verkehrsmöglichkeiten, vor allem durch die Fertigstellung der Metrolinien bestimmt. Vier von den geplanten Zentren liegen im Mittelpunkt von teilweise gebauten oder im Bau begriffenen großen Wohnsiedlungen.

Die Ortschaften in der Umgebung von Budapest entwickeln sich größtenteils längs der Hauptverkehrswege. Eine solche Entwicklung ist von mehreren Gesichtspunkten her günstig. Einerseits ist zu hoffen, daß die Stadtumgebung — bei entsprechender Beeinflussung — auch in der Zukunft keinen die Stadt umgürtenden Ring bilden wird, und so die Grünflächen bis zum Stadttinnern frei gehalten werden können. Andererseits besteht die Möglichkeit, Ortsgruppenzentren auszuwählen, die zur Errichtung von wichtigeren Institutionen und Dienstleistungen am geeignetsten sind.

Die Konzeption der Stadtteilzentren und Ortsgruppenzentren ist ein *u r b a n e r* Vorschlag, der vor allem auf die Art der Bebauung und auf den Standort der Institutionen eine Wirkung ausübt. Es ist jedoch vorstellbar, daß in der Perspektive die hier geschilderte hierarchische Struktur der Budapester Agglomeration auch die Grundlage für eine neue rationellere Verwaltung dieses Raumes bilden wird.

## 7. PRINZIPIEN FÜR ENTWICKLUNG UND STANDORTE DER INDUSTRIE

In Budapest und in seiner Umgebung sind Vorteile für die Industrieentwicklung vorhanden, die an keiner anderen Stelle des Landes zu finden sind. Ein solcher ist das von allen Richtungen nach Budapest führende Eisenbahnnetz. Die Donau sichert den billigen Transport von Erzeugnissen mit großem Volumen. Die wichtigsten Gegebenheiten für die Industrieentwicklung sind jedoch das Vorhandensein der verschiedenen Industrierwerke und einer hochqualifizierten Arbeiterschicht.

In der letzten Zeit hat das Übergewicht der Budapester Industrie abgenommen. Um 1960 arbeiteten noch 43% aller Industriearbeiter Ungarns in Budapest. Bis 1975 ist dieser Anteil auf 30% gesunken, obwohl gleichzeitig die Produktion der Budapester Industrie erheblich gestiegen ist.

Zweifelloos ist die Weiterentwicklung der über 30% der Industrieproduktion liefernden Budapester Industrie eine Vorbedingung für die Industrieentwicklung des ganzen Landes. Der gewünschte Weg ist jedoch die „intensive Entwicklung: die Erhöhung der Qualität und der Quantität ohne Zunahme der Arbeiterzahl. Eine andere Zielsetzung für die Budapester Industrie ist die sogenannte „s e l e k t i v e“ Entwicklung, daß also nur diejenigen Industriezweige entwickelt werden sollen, die durch ihre Beziehungen zueinander, ihre Arbeitskräftebasis usw. an die Hauptstadt gebunden sind und für ihre Umgebung keine Schäden bedeuten.

Der Generalplan von 1970 schlägt in Budapest und seiner Umgebung eine Vergrößerung des Industriegeländes vor. Die Notwendigkeit dafür ergibt sich aus der überdichten Bebauung der heutigen Industrieanlagen sowie aus dem wachsen-

den Geländebedarf der modernen Industrie. In verschiedenen Vierteln der Großstadt und in dazu geeigneten Ortschaften ihrer Umgebung sollen solche Industriedistrikte entstehen, welche zur Anlage mehrerer miteinander kooperierender Industrieanlagen geeignet sind, und die eine entsprechende Verkehrsverbindung zur Stadt haben. Die Erschließungsarbeiten einiger solcher „Industrieparks“ sind im Gange.

Eine Schwierigkeit für den Städtebau ist die Tatsache, daß der Flächenbedarf der Industrie der Zukunft viel weniger vorausberechnet werden kann, als z. B. der Geländebedarf für den Wohnbau. Das im Städtebauplan festgelegte Industriegelände bedeutet deshalb nur ein zum Teil für die Industrie gesichertes Gebiet. Die Inanspruchnahme bzw. eventuelle Vergrößerung kann nach den jeweiligen Ansprüchen erfolgen.

## 8. VERKEHRSPROBLEME

Charakteristisch für den Stadtverkehr von Budapest ist die im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung besonders große Zahl derjenigen, die die Massenverkehrsmittel täglich in Anspruch nehmen. Das ergibt sich in erster Linie aus der Vollbeschäftigung der Bevölkerung. Auch die Konzentration der Arbeitsstellen ist sehr hoch, der Staat ist ja der größte Arbeitgeber und der Großteil der Bevölkerung arbeitet in staatlichen Betrieben und Büros. Dazu kommt noch die große Zahl von Pendlern (200.000 pro Tag), welche die Massenverkehrsmittel in den Stoßzeiten stark belasten.

Die Zahl der Pkws nimmt seit anderthalb Jahrzehnten bedeutend zu. Heute kommen auf 1000 Bewohner rund 70 Pkws, den Berechnungen nach wird das Maximum von 330 Pkws um die Jahrhundertwende erreicht werden.

Das Straßennetz, das lange Zeit hindurch ausreichte, um den Verkehr abzuwickeln, steht heute an mehreren Abschnitten und Donaubrücken fast an der Grenze seiner Aufnahmefähigkeit. Das gleiche gilt auch für das Massenverkehrsnetz, das allerdings in den letzten Jahren durch die Eröffnung der ersten Metrolinie stark verbessert wurde. Alldies weist darauf hin, daß die Bewältigung der wachsenden Ansprüche eine den Tendenzen der Stadtentwicklung angepaßte, auf entsprechenden Prinzipien beruhende großzügige und komplexe Entwicklung des Verkehrsnetzes erfordert.

Es wird damit gerechnet, daß der überwiegende Teil des Verkehrs zwischen Wohnstätte und Arbeitsplatz trotz der zunehmenden Zahl der Pkws auch weiterhin durch öffentliche Mittel abgewickelt wird. Dazu ist ein einheitliches und dichtes Netz der aufeinander abgestimmten Massenverkehrsmittel mit großer Kapazität und niedrigem Tarif notwendig.

Der Verkehrsentwicklungsplan betrachtet die Metrolinien, die Vorortebahnen und die auf den Linien der Staatseisenbahnen geplanten S-Bahnen als verkehrstechnische Einheit. Das vorgesehene Metronetz besteht aus drei, die Stadt durchquerenden Linien und einer Halbkreislinie, an die sich die Vororteschnellbahnen direkt anschließen. Die 11 km lange Ost-West-Linie der Metro wurde 1972 in ihrer ganzen Länge eröffnet, der Bau der Nord-Süd-Linie ist im Gange. Bei Erscheinen dieses Aufsatzes ist die erste 6 km lange Teilstrecke samt der städtebaulichen Regelung ihrer Umgebung (Fußgängerpassagen, usw.) sicher bereits fertiggestellt.

Das hier beschriebene Schnellbahnnetz wird wie vorausgerechnet, annähernd 80% der Fahrerkilometer aufnehmen, obwohl seine Länge nicht ganz 25% des

Massenverkehrsnetzes ausmacht. Die Geschwindigkeit des Gesamtverkehrs wird sich fast verdoppeln.

Der Ausbau des Massenverkehrsnetzes erübrigt nicht die großzügige Weiterentwicklung des Straßennetzes, sichert jedoch, daß dieses in vollem Maße den Ansprüchen des Verkehrs angepaßt werden kann. Die geplanten, aus verschiede-

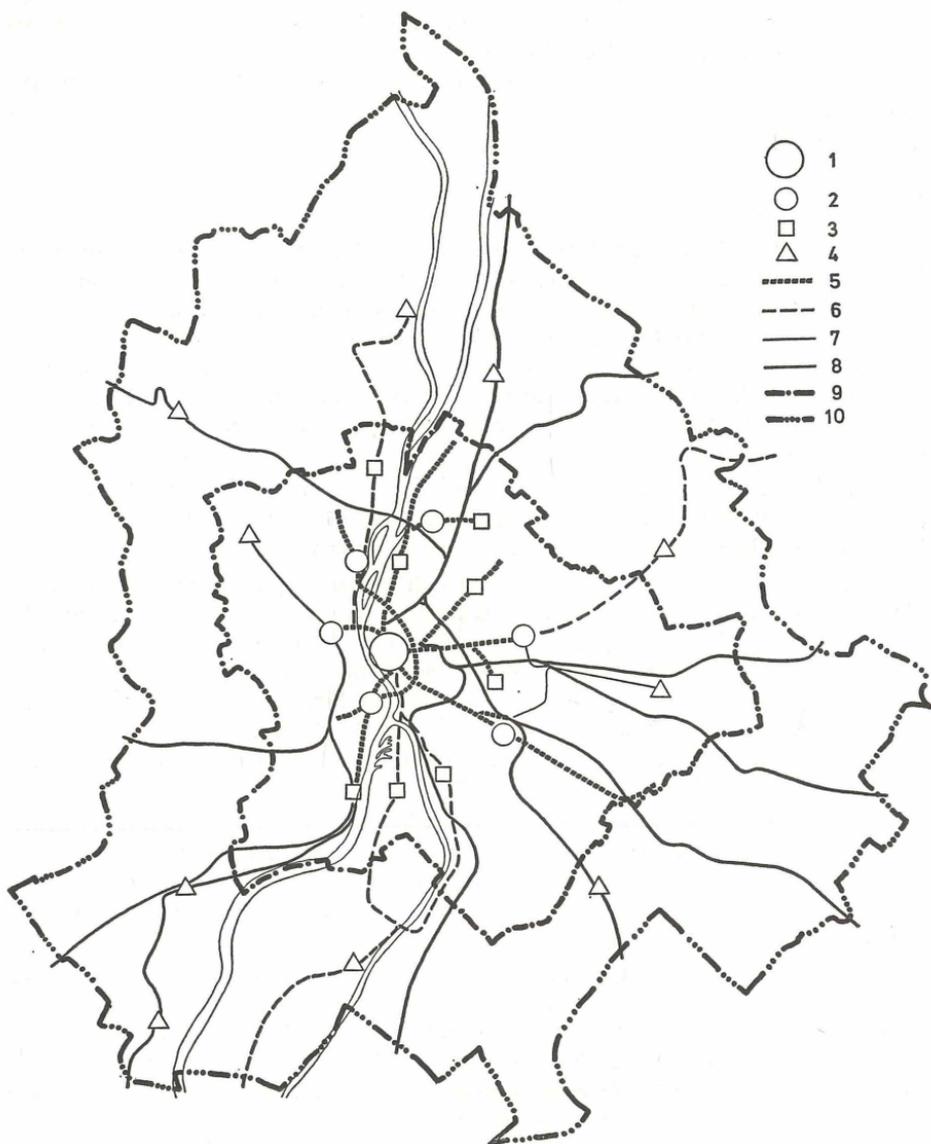


Abbildung 9: Geplantes Massenverkehrsnetz der Budapester Agglomeration. 1. Stadtzentrum; 2. Stadtteilzentren; 3. Bezirkszentren; 4. Ortsgruppenzentren; 5. Untergrundbahnlinien; 6. Schnellbahnlinien; 7. Eisenbahnlinien; 9. Stadtgrenze; 10. Grenze der Agglomeration

nen Landesteilen kommenden Autobahnen, erreichen die Hauptstadt von sechs Richtungen. Eine von ihnen wurde vor einigen Jahren fertiggestellt, der Ausbau zweier anderer Autobahnen ist begonnen. Sie werden durch einen äußeren Autobahnring und durch die zur Autostraße in Umbau begriffene Hungaria-Ringstraße miteinander verbunden. Der Ausbau und die Modernisierung der bestehenden Hauptverkehrsstraßen und Verkehrsstraßen, sowie die erforderliche Verdichtung des ganzen Netzes und die Lösung der Knotenpunkte geht fortlaufend vor sich.

## 9. MENSCH UND UMGEBUNG. UMWELTSCHUTZ UND NATURSCHUTZ

Es würde zu weit führen, in diesem Aufsatz die Vorteile und die Nachteile der großstädtischen Umgebung für den Menschen zu schildern. Wir begnügen uns, darauf hinzuweisen, daß die Großstadt eine natürliche Entwicklungsphase des menschlichen Fortschritts ist. Unsere Aufgabe liegt in der Behebung ihrer Mängel und in der Sicherstellung der gesunden Lebens- und Arbeitsmöglichkeiten für die ganze Bevölkerung. Nicht nur die heute in den Begriff des Umweltschutzes fallenden Mängel wie Verunreinigung von Luft und Gewässern, Lärm, usw. sollen behoben werden, sondern man sollte außer den rein biologischen Bedürfnissen des Menschen auch seinen Anspruch auf die Schönheit der Umgebung, auf einen menschlichen Maßstab der Bebauung befriedigen.

Eines der größten der oben erwähnten Probleme ist in Budapest die Verunreinigung der Luft. Nicht nur die Industriebetriebe tragen Schuld an der schlechten Luft ihrer Umgebung, auch die Kohlenheizung der Mehrheit der Haushalte trägt dazu bei. Die Betriebe werden modernisiert, d. h. auch auf Anwendung moderner Energiemittel umgestellt. Die Stadt Budapest bringt jährlich hohe Summen zur Aussiedlung der die Umgebung störenden Betriebe auf. Die neuen Wohnsiedlungen werden ausschließlich ferngeheizt. Ein seit Jahren begonnenes sogenanntes Gasprogramm sieht die allmähliche Einführung von Gasheizung für sämtliche Häuser der Innenstadt vor. All diese Faktoren tragen dazu bei, daß die Zahl der zentral- bzw. ferngeheizten, sowie mit Gas, oder Öl geheizten Wohnungen seit 1960 von 3% fast auf 50% gestiegen ist.

Auch die Verschmutzung der Donau gehört zu den zu lösenden Umweltproblemen der Stadt. Der Strom erreicht mit dem Gütegrad 2 die ungarische Grenze und ist heute trotz seiner flachen Sandbänke zum Baden ungeeignet. Das Abwasser der Großstadt fließt noch größtenteils ungeklärt in den Strom. Im kommenden Fünfjahrplan wird die Kapazität der Kläranlagen stark erhöht. Es wurden zur Reinhaltung des Stromes internationale Abkommen geschlossen. Der Zeitpunkt jedoch, wo wir in Budapest wieder von der „schönen blauen Donau“ sprechen werden können, wo auch die Erholungsmöglichkeiten voll ausnutzbar sind, liegt noch in der Ferne.

Zu den naturgegebenen Werten Budapests gehören vor allem die Thermalquellen. Die Dampfbäder der Türken wurden in ihrer originalen Form erneuert, ein Kurhotel auf der Margareteninsel ist in Bau, einige der beliebten Bäder (Gellért, Széchenyi) in Rekonstruktion begriffen. Die Strandbäder nördlich der Stadt wurden erneuert und vergrößert. Das beliebte, nördlich von Buda an der Donau gelegene Erholungsgebiet — das sogenannte Römische Ufer — wird durch einen Schutzdamm, der im Flußbett der Donau gebaut wird, mit einem 70 m breiten, 3 km langen Parkstreifen erweitert. Außer dem weit nach Norden, bis über das Donauknie hinaus reichende Bergland, welches teilweise zum Naturpark erklärt wurde, suchen die

Stadtplaner weitere Möglichkeiten zur Schaffung von Erholungsgebieten. Eine solche bietet die Umgebung der in den letzten Jahrzehnten durch den Bergbau entstandenen Seen südlich der Stadt.

Zum indirekten Aufgabengebiet des Umweltschutzes gehört die Zielsetzung, die existierenden städtebaulichen und architektonischen Werte zu schützen, bzw. zur Geltung zu bringen. Die Erhaltung historischer Stadtteile ist nur möglich, wenn sie den heutigen Ansprüchen gerecht erneuert werden. Der Rekonstruktion des unter Denkmalschutz stehenden Burgviertels lag z. B. diese Zielsetzung zugrunde. Die wiederhergestellten, mittelalterlichen Häuser enthalten moderne Wohnungen oder werden Sitz verschiedener Institutionen. Die Baulücken wurden mit solchen modernen Häusern bebaut, die sich den Maßen der historischen Umgebung anpassen. Den Plänen zur Revitalisierung der inneren Stadtteile an der Pester Seite liegen ähnliche Verhältnisse zugrunde, allerdings mit dem Unterschied, daß die einzelnen Bauten hier nicht unter Denkmalschutz stehen. Das Abreißen der wertlosen Häuser und Modernisierung der bleibenden bietet die Möglichkeit, die ganze Bebauung aufzulockern, die Versorgung mit Kommunalbauten zu ergänzen, Grünflächen anzulegen und für Parkplätze zu sorgen. In dieser Weise können solche Stadtviertel entstehen, die ein zeitgemäßes Wohnen ermöglichen, dabei den städtischen Charakter der überlieferten Umgebung bewahren.

## 10. KONZEPT FÜR DIE WEITERE ENTWICKLUNG DER STADTSTRUKTUR

Bei Städten, die sich kaum oder garnicht vergrößern, ist die Erweiterung des Stadtgebietes meistens doch unvermeidlich. Die Ansprüche des Menschen werden immer größer und damit wächst auch sein Flächenbedarf. Nicht nur das Bedürfnis für die Wohnfläche pro Kopf ist in ständigem Wachstum begriffen. Die Modernisierung der Industrie erfordert ein Mehrfaches ihrer jetzigen Gebiete. Ständig größer wird der Bedarf an Erholungsflächen, Parkplätzen und Verkehrsflächen.

Prinzipiell gibt es zwei Möglichkeiten zur Lösung dieser Probleme. Die eine ist die Erweiterung der Stadt durch Inanspruchnahme neuen Geländes, die andere, die intensivere Benutzung der schon existierenden Stadtfächen, die sogenannte innere Stadterweiterung. Es hat sich erwiesen, daß nur die parallele Ausnutzung beider Möglichkeiten eine wirksame Lösung bieten kann. Dies ist der einzige Weg, die Werte der Stadt zu erhalten und ihre Rekonstruktion reell durchzuführen. Unter dieser Zielsetzung wurde das Konzept für die weitere Entwicklung der Stadt ausgearbeitet.

Die große Ausdehnung der Budapester Stadtgebiete und ihre teilweise spärliche Bebauung ermöglichen eine konzeptionelle Weiterentwicklung der heute radial-konzentrischen geschlossenen Stadtstruktur zu einem sich in verschiedenen Richtungen, vor allem nach Norden ausdehnenden offenen, erweiterungsfähigen System. Die großstädtische Wohnbebauung entwickelt sich beiderseits der Donau nach Norden. Die Siedlungsgruppen geben, den wachsenden Ansprüchen entsprechend die Möglichkeiten zur lockeren Bebauung. Die für die Entwicklung der Industrie bestimmten Gebiete liegen radial zum Zentrum an Verkehrsstraßen mit hoher Kapazität. Die Erholungsgebiete bilden eine über die Grenzen der Agglomeration hinausreichenden Perlenschnur längs der Donau. Die Bebauung respektiert das System des zur Durchlüftung der Stadt notwendigen Grünflächennetzes. Das der Stadtstruktur angepaßte, aus der Metro, den Vorortesehnellbahnen, S-Bahnen und Autobuslinien bestehende Massenverkehrsnetz sichert die schnelle Verbindung der verschiedenen Stadtteile, der Wohngebiete, Arbeitsgebiete und Erholungsgebiete.

Die oben umrissene geplante Stadtstruktur darf für die Entwicklung der Stadt selbstverständlich nur als Modell, und zwar als offenes, veränderungsfähiges Modell betrachtet werden. Es hängt von den wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten und nicht zuletzt von der Konsequenz in der Verwirklichung der Pläne ab, inwieweit die Ansprüche auf eine sich harmonisch entwickelnde Stadt befriedigt werden können.

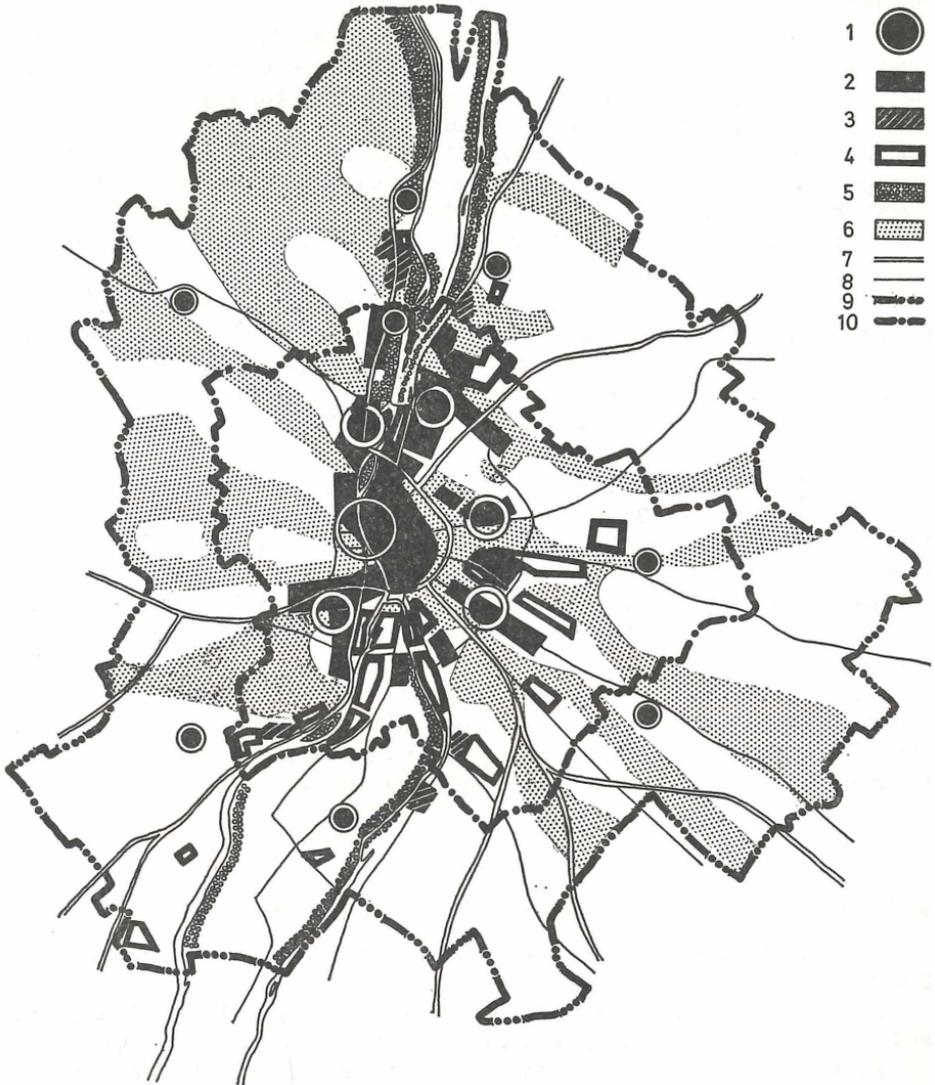


Abbildung 10: Konzept des Generalplanes von 1971. 1. Zentren; 2. und 3. Großstädtische Bebauung; 4. Industriegebiete; 5. Erholungsgebiete; 6. Grünflächen-System; 7. und 8. Hauptverkehrsstraßen; 9. Grenze der Agglomeration; 10. Stadtgrenze

## ZUSAMMENFASSUNG

In der Stadtstruktur und im Stadtbild von Budapest ist die Donau von grundlegender Bedeutung. Seit den historischen Zeiten siedelte man sich an beiden Ufern des Flusses an. Die Donau verknüpft und trennt zugleich die Landschaften und die Stadtviertel verschiedenen Aspekts. Die Hauptverkehrsstraßen führen zu ihren Brücken, der Stadtkern hat sich am Ufer der Donau entwickelt. Eine andere Besonderheit der bebauten Fläche von Budapest ist der Widerspruch zwischen den inneren Stadtvierteln und den ausgedehnten Vorstädten.

An diesem Ort gab es eine Stadt bereits zur Römerzeit, im Mittelalter war die Stadt von Buda eine wichtige Stadt Europas. Es ist aber ungefähr hundert Jahre her, daß die Umgestaltung von Budapest zu einer Großstadt begann, als sich die drei Schwesterstädte Pest, Buda und Óbuda in einer einzigen Stadt vereinigten. Die Bevölkerung beträgt heute rund zwei Millionen, das sind 20% der Bevölkerung Ungarns, während 30% der ungarischen Industrie sich in Budapest konzentriert. Die Zunahme der Bevölkerungszahl hat sich infolge der nationalen Dezentralisierungspolitik verlangsamt und sie wird die Zahl 2,2 Millionen nicht einmal im Jahre 2.000 überschreiten.

Zu den schwierigsten Problemen zählt der Mangel an Wohnungen sowohl hinsichtlich der Quantität als auch der Qualität. Die Gebäude der inneren Stadtviertel sind veraltet und befinden sich in schlechtem Zustand. Die Verteilung der Grünflächen ist ungleichmäßig. Das Straßennetz der Stadt und besonders ihre Brücken sind überlastet. Ihre Luft wird durch Abgase der Industriebetriebe und die Kohlenheizung der Wohnhäuser verschmutzt.

Der allgemeine Raumordnungsplan setzt sich zum Ziel, die Mängel zu beseitigen. Er strebt an, das Stadtgebiet nach Norden hin entlang der Donau zu verbreitern. Es werden die der Neubautätigkeit oder der Erneuerung von Wohnhäusern gewidmeten Gebiete verzeichnet, die Grünflächen, die Flächen für den Verkehr und die Dienstleistungen sowie das System der Stadtzentren festgestellt. Der Plan behandelt auch die Entwicklung der Vorstädte, der sogenannten Agglomerationszone.

Aufgrund dieses Plans sind u. a. die Entwicklung des Stadtzentrums, der Bau von Wohnsiedlungen, die Rekonstruktion von Bezirken an der Peripherie und von einigen inneren Stadtvierteln, der Bau des für den Massentransport wesentlichen Metronetzes und der Stadt zuführenden Autobahnen realisiert.

## Summary

### **Problems of Development and Regional Planning in the City of Budapest**

The Danube is of main importance for the structure and the townscape of Budapest.

Since historical time both banks of the river where settled. The Danube ties and seperates at the same time townscapes and quarters of different aspect.

Main roads lead to their bridges, the core has developed at the banks of the Danube.

Another speciality of the built-up area of Budapest is the contradiction between the inner city quarters and the extensive suburbs.

On this place already in roman time a city existed. In Medieval time Buda was an important town in Europe. The transformation to form a large city dates back

about one hundred years, when the three sister cities Pest, Buda and Obuda joined to form a single city. The population today is about 2 million, that is 20% of the population of Hungary. 30% of the Hungarian Industry is concentrated in Budapest.

The increase of population has slowed down due to national policy of decentralization and will not grow to more than 2,2 million in the year 2000.

One of the most difficult problems is the housing shortage in aspect of quantity and quality. The buildings of the inner city quarters are old and in bad condition. The distribution of green areas is irregular. The street system of the city and especially its bridges is used far above capacity. The air is polluted by the gas emittance of industry and the heating of residences by coal firing.

The general regional plan aims to eliminate the shortcomings. It is aspired to expand the city area to the north along the Danube. The areas planned for new buildings or restauration of existing housing are noted as well as green areas and areas for traffic and services specified.

The plan includes also the development of suburbs, the so called zone of agglomeration.

On account of this plan have been realised:

The development of the city center, new housing developments, reconstruction of quarters at the periphery as well as some inner quarters, the construction of the subway system which is of eminent importance for mass transport and the high-ways leading into town.

## Résumé

### **Les problèmes de développement et d'aménagement à Budapest**

Dans la structure urbaine et dans l'aspect de la ville de Budapest le Danube est d'une importance fondamentale. A partir des temps historiques on s'est établi sur les deux rives du fleuve. Le Danube relie et sépare à la fois les paysages et les quartiers de divers aspects. Les principale voies conduisent à ses ponts, le noyau urbain s'est constitué en bordure du Danube. L'autre particularité de l'espace bâti de Budapest est la contradiction entre les quartiers internes et les faubourgs de grande étendue.

A cet endroit il y avait une ville déjà au temps des Romains; au moyen âge la ville de Buda était une ville importante de l'Europe. Mais il n'y a que cent ans environ que la transformation de Budapest en une grande ville a commencé, quand les trois villes-soeurs: Buda, Pest et Óbuda s'unifièrent en une seule ville. Le nombre de la population compte de nos jours deux millions précis soit les 20% de la population de la Hongrie, tandis que les 30% de l'industrie nationale sont concentrés à Budapest. L'accroissement du nombre de la population s'est ralenti du fait d'une politique nationale de décentralisation et selon les prévisions il ne dépassera les 2,2 millions même en l'an 2000 non plus.

Parmi les problèmes les plus graves compte la pénurie de logements au regard de la quantité et de la qualité à la fois. Les bâtiments des quartiers intérieurs sont très vétustes et en moauvais état. La répartition des espaces verts est inégal. Le réseau de voies de la ville, surtout ses ponts sont surchargés. Son air est pollué par le chauffage au charbon des maisons d'habitation à côté de celui des usines industrielles.

Le plan d'aménagement général de Budapest se propose pour but de liquider les déficiences. Il tend à augmenter le territoire de la ville vers du Nord au long

du Danube. Il désigne les territoires destinés à la construction des maisons d'habitation ou à les reconstituer, établit des espaces verts, celui de la communication et des services communs ainsi que le système des centres urbains. Il s'occupe aussi du développement de la banlieue dite de la zone d'agglomération.

Sur la base de ce plan sont réalisés entre autres le développement du centre de la ville, la construction des grands ensembles, la reconstitution des arrondissements périphériques et de certains quartiers internes, la mise au point du réseau de métro constituant l'essentiel du transport en commun et des autoroutes conduisant à la ville.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1979

Band/Volume: [121](#)

Autor(en)/Author(s): Preisich Gábor

Artikel/Article: [ENTWICKLUNGS- UND PLANUNGSPROBLEME DER STADT BUDAPEST 107-128](#)