



Der neue Széll Kálmán tér.

© Foto: Harald A. Jahn

## Das neue Straßenbahnnetz im Westen von Budapest

**Der gelungene Umbau des Verkehrsknotens Széll Kálmán tér und das neue Straßenbahnnetz von Buda: Höhepunkt und Vermächtnis von Dávid Vitézy**

Harald A. Jahn, RS-Redakteur

Eine U-Bahn-Station, mehrere Straßenbahnlinien, ein wichtiger Umsteigeknoten und städtischer Treffpunkt – die vielen unterschiedlichen Bedürfnisse ließen auf dem Platz parasitäre Baukörper wie Zeitungs- oder Fast-Food-Buden wuchern. Wer jetzt an den Wiener Schwedenplatz denkt, hat schon fast gewonnen, doch die Rede ist von Budapest, vom Széll Kálmán tér (von 1951 bis 2011 Moszkva tér). Hier endet mit dem Linienpaar 4/6 nicht nur eine der weltweit am stärksten genutzten Straßenbahnstrecken; hier war auch die Endstation einiger weiterer Tramlinien, was Gleisschleifen und Wendegleise ebenso erforderte wie Verwaltungs-, Aufenthalts- und Überwachungsräume für den reibungslosen Betrieb. Kurz gesagt, war der Platz ein chaotisches Gewimmel von Menschen und Straßenbahnen, dabei unübersichtlich, eng und schmutzig.

Durchschlagen wurde dieser Gordische Knoten mit dem Konzept des früheren Direktors der Budapester Verkehrsgesellschaft, Dávid Vitézy: Fast alle Linien wurden mit anderen verknüpft, sodass aus den Endstationen normale Haltestellen wurden. Nur die Linien 4/6 enden weiterhin hier und baggern mit ihren riesigen Combino-Supra-Zügen alle paar Minuten hunderte Menschen heran; es ist ein Paternoster für Massenbetrieb. Dabei wurde auch ein bisheriges Dogma aufgegeben: Die nordwärts führende Linie 17, die bisher an der Margaretenbrücke (Margit híd) am Donauufer

endete, wird über die Strecke 4/6 in Richtung Süden weitergeführt – bisher war es tabu, mit anderen Linien diese wichtigste Tramwaystrecke zu kreuzen, geschweige denn sie mitzubenützen. Der neue Széll Kálmán tér ist aber nur das



Der Metro-Eingang aus den 1970ern passt durchaus zum neuen Széll Kálmán tér.

© Foto: Harald A. Jahn

sichtbare Herzstück der Linien-Neuordnung in den Stadtteilen westlich der Donau. Auch die entlang des Donauufers von Süden kommenden Linien 19 und 41 wurden nach Norden verlängert, sie erhielten eine neue Verbindungsstrecke unter der Margit híd hindurch und folgen nun der Linie 17 zu ihrer nördlichen Endstation Bécsi út / Vörösvári út. Das Wagenmaterial ist ebenfalls neu: Elegante CAF-Urbos-Niederflurfahrzeuge ergänzen die alten achtachsigen Ganz-Gelenkwagen. Um die neuen Wagen einsetzen zu können, musste die Unterfahrung des westlichen Brückenkopfs der Széchenyi-Kettenbrücke neu gebaut werden.

### ■ Von der Stadtwüste zum vorzeigbaren öffentlichen Raum

Abgesehen von der nun übersichtlicheren Platzgestaltung erspart die Neuorganisation vielen Fahrgästen das lästige Umsteigen. Für das neue Linienschema wurde der Széll Kálmán tér großzügig neu gestaltet – und das Ergebnis überzeugt! Aus dem verhüttelten Tramway-Rangierbahnhof wurde ein übersichtlicher Stadtraum, der trotz des starken Fußgängerverkehrs auch Inseln der Ruhe bietet.

Der zentrale Metro-Abgang behielt sein gefaltetes Dach aus den 1970er-Jahren, wurde aber von diversen Anbauten befreit; so wird sogar die brutale Betonarchitektur rehabilitiert. Wo früher aggressive Sägezähne über braune Blechstrukturen aufragten, schwebt heute eine zart gefaltete Betonskulptur über einem Glaspavillon. „Beton – es kommt drauf an, was man daraus macht“ lautete ein Werbespruch der Zementindustrie. Hier sieht man: Sie hatte Recht. Die Reduktion des Eingangspavillons auf die Grundidee war genial, und die Form harmoniert sogar mit den heute modernen Strukturen, die wie Eisschollen aus der Platzebene herausbrechen. Diese Schollen mit ihren unregelmäßigen geometrischen Formen wirken, obwohl gerade total en vogue, ein wenig geschmäcklerisch; fast jeder aktuelle Entwurf gefällt sich darin, Plätze mit Geraden zu überziehen und die entstehenden Flächen irgendwie zu verkippen, aber bitte – auf einem dreieckigen Platz mit vielen Gehlinien ist das durchaus plausibel. Allerdings liegen manche „Schollen“ und Ruhezone ausgerechnet in den „Desire Lines“, den logischen direkten Fußgängerwegen: Vielleicht war das Bild am CAD-Bildschirm zu abstrakt, vielleicht dachte man auch, die Wege der Passanten beeinflussen zu können. So bleiben die Linien, die kreuz und quer über den Platz laufen eher symbolisch, trotzdem wirkt der Entwurf gelungen. Der Platz ist für hohe Frequenz konzipiert und punktet mit menschlichem Maßstab – immer wieder finden sich Details, die einladen, kurz innezuhalten: die frisch renovierte ikonische Uhr, die schon früher Treffpunkt war; ein Bodenbrunnen, der Kinder begeistert; eine kleine Tribüne, auf der man ein wenig Distanz gewinnen kann; ein großer historischer Stadtgrundriss.

### ■ Neue Impulse im ganzen Verkehrsnetz

Auch in anderen Teilen der Stadt wurde die Aufbruchsstimmung der letzten Jahre sichtbar. Die Metro M4 wurde fertiggestellt, einige Straßenbahnlinien wurden mit Unterstützung der EU umfassend saniert, die äußere Ringlinie 1 wurde um ein wichtiges Stück im Süden verlängert; außerdem erhielt auch sie neue CAF-Züge, die mit 56 Metern noch länger sind als die Combino-Supra-Wagen von Siemens! Auf Neubaustrecken wird nun auch in Budapest teilweise Rasengleis verlegt, anscheinend ist das „Steppenklima“ dort ein geringeres Problem als in Wien, wo es als Ausrede für den Unwillen herhalten muss, zeitgemäße Fahrwege zu verwirklichen. Die Internet-Präsenz der Buda-



Die Linie 17 wird über die im Hintergrund sichtbare Strecke 4/6 geführt.

© Foto: Harald A. Jahn

pester Verkehrsgesellschaft kann sich ebenfalls sehen lassen: Unter [futar.bkk.hu](http://futar.bkk.hu) findet sich ein Stadtplan, auf dem die Positionen der Züge und Busse in Echtzeit abgebildet werden, mit Informationen bis hin zur Wagentype – sogar die Wagennummer wird angezeigt! Auch die historischen Rundfahrkurse werden dargestellt, einzig die Linien 4 und 6 sind noch nicht vollständig eingebunden.

### ■ Die fetten Jahre sind vorbei

Budapest wäre auf also dem Weg zu einem europäischen Musterbetrieb – wäre es nicht zu politischen Zerwürfnissen zwischen Dávid Vitézy und der Stadtregierung gekommen. Inzwischen bezeichnet Budapests Bürgermeister István Tarlós die seiner Meinung zu starke Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre als Fehler; Vitézy wurde aus dem Direktorium der BKK entfernt. Gleichzeitig wurden die meisten ausstehenden Projekte seiner Amtszeit gestrichen. Als kleines „Trostpflaster“ erhielt er den Direktor-Posten des geplanten neuen Verkehrsmuseums. Einziger kleiner Lichtblick: Die eigentlich bereits abgesagte wichtige Verlängerung der Linie 1 um drei Stationen zum Bahnhof Kelenföld soll nun doch kommen.

Wie weit sich Budapest nun wieder der Idee der autofreundlichen Stadt zuwendet, bleibt abzuwarten; in Zeiten populistischer Regierungen ist aber zu befürchten, dass bei den Autofahrenden rascher politische Kurzzeiterfolge lukriert werden können als mit der Investition in Infrastrukturen des Öffentlichen Verkehrs.