



© Harald A. Jahn

Die Straßenbahnlinie 2 entlang der Donau gehört zu den schönsten Tramway-Strecken der Welt; die GANZ-Altwagen aus den 1970er-Jahren verkehren teilweise in grandios neu gestaltetem Umfeld.



Autor

HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

Budapest: Die Bürgermeisterwahl ist entschieden – wie kann sich die Stadt weiterentwickeln?

Seit 2019 heißt der Budapester Bürgermeister Gergely Karácsony – damals siegte er mit einem breiten Wahlbündnis aus linken, grünen und liberalen Parteien und einem knappen Vorsprung von nur 50,86 % über den Fidesz-nahen István Tarlós: Eine Demütigung für die Orbán-Partei, die damit die Hauptstadt verloren hatte. In seine Amtszeit fielen Herausforderungen wie die Covid-Krise, die starke Inflation des Forint und die finanziellen Einschränkungen durch das Einfrieren von EU-Geldern wegen der Politik Orbáns. Zusätzlich ließ dieser die Muskeln spielen und reduzierte staatliche Investitionen in die Infrastruktur der Stadt auf ein Minimum, stattdessen wurden Prestigeprojekte wie der Ausbau des Liget-Parks zu einem Kulturareal oder die Rekonstruktion von historischen Gebäuden am Burghügel forciert.

Während Karácsonys erster Amtszeit hat das Team des Bürgermeisters Maßnahmen gesetzt, die in westlichen Großstädten schon länger auf der Agenda stehen: erste Versuche zur Neuaufteilung des städtischen Raums. Budapest hat die Probleme vieler großer Städte des ehemali-

gen „Ostblocks“: überalterten, sanierungsbedürftigen Wohnhausbestand im Zentrum, schlecht geaderte Plattenbausiedlungen an der Peripherie und eine Verkehrsplanung, die teilweise in den 1970er-Jahren steckengeblieben ist – erst sehr zaghaft wurden Radwege errichtet, der Platz für den MIV bleibt weitgehend unangetastet. Der öffentliche Verkehr ist jedoch, trotz teilweise veraltetem Fuhrpark, leistungsfähig und gut organisiert, der Anteil am Modal Split ist hoch.



© Harald A. Jahn

Bürgermeister Gergely Karácsony präsentiert seine ambitionierten Ziele im Verkehrsbereich.

ÖFFENTLICHER VERKEHR IN BUDAPEST – EINE KURZE ÜBERSICHT:

Die Metrolinie M1, die „Földalatt“, war die erste U-Bahn des Kontinents, errichtet zur 1000-Jahr-Feier Ungarns als Zubringer zur Millenniumsausstellung im Stadtwaldchen. Sie ist etwa viereinhalb Kilometer lang und verkehrt mit straßenbahnartigen Kleinprofilfahrzeugen zwischen dem Stadtzentrum und dem Mexikói út hinter dem Varosliget-Park, wo sich auch das Depot befindet. Die heutigen 23 dreigliedrigen Gelenkzüge wurden großteils 1973 von Ganz-MÁVAG geliefert, sie ersetzen die Fahrzeuge aus 1896. Ebenfalls 1973 wurde die gesamte Linie modernisiert, die Trasse verlängert und teilweise verlegt; 1995, bei der letzten großen Renovierung, wurden dann unter anderem die historischen Stationen originalgetreu und sorgfältig wiederhergestellt.



Als Direktor der Verkehrsbetriebe hat Dávid Vitézy Nägel mit Köpfen gemacht: Die von ihm bestellten CAF URBOS sind die längsten Straßenbahnwagen der Welt.

Die Linien M2 und M3 sind ab 1970 bzw. 1976 eröffnete klassische und tief liegende U-Bahn-Linien sowjetischer Bauart, auch die Fahrzeuge stammten ursprünglich aus der UdSSR. Während auf der M2 inzwischen Neufahrzeuge von Alstom fahren, wurden die Altwagen der M3 rekonstruiert – die Fahreigenschaften sind deutlich angenehmer geworden, akustisch sind sie fast nicht wiederzuerkennen. Auch die Stationen der M3 wurden mit massiver Finanzhilfe durch die EU um knapp 600 Mio. Euro renoviert. Nach zehn Jahren Bauzeit wurde 2014 die innerstädtische M4 zwischen den beiden Bahnhöfen Keleti und Kelenföld eröffnet, sie ist auf aktuellem technischem Stand, die Alstom-Züge sind automatisch, also ohne Fahrer unterwegs, die Technik dazu stammt von Siemens. Die Stationen

sind teilweise architektonisch anspruchsvoll, der Verkehrswert der Linie bleibt allerdings hinter den älteren Linien zurück, über weite Strecken steht sie in Konkurrenz zu Straßenbahnlinien; die Finanzierung war umstritten, die Sinnhaftigkeit der Investition von europäischen NGOs wie CEE Bankwatch in Frage gestellt, dazu kommen massive Korruptionsvorwürfe rund um die Auftragsvergabe. Früher geplante Verlängerungen dieser Linie über den Bahnhof Keleti hinaus sind bis auf Weiteres abgesagt.

Zusätzlich zu den vier U-Bahn-Linien verkehren fünf Vorortbahnen ins nahe Umland, die verkehrsreichste ist die H5 Richtung Norden nach Szentendre. Bis heute sind auf diesen Strecken Wagen unterwegs, die zwischen 1971 und 1983 aus der DDR geliefert wurden und eigentlich schon durch Neufahrzeuge ersetzt werden sollten; auch ist langfristig geplant, die Linien H5 (Richtung Norden) durch die Stadt mit H6 und H7 (Richtung Süden) zu einer Durchmesserlinie zu verbinden. Ob und wann das realisiert wird, steht nicht fest. Zusätzlich zu diesen Strecken existieren noch die Linien H8 und H9 Richtung Gödöllő im Osten der Stadt.

KLASSISCHER ELEKTRISCHER VERKEHR AN DER OBERFLÄCHE: STRASSENBAHN UND O-BUS

Neben diesen höherrangigen Schienenverkehrsmitteln gibt es in Budapest natürlich ein ausgedehntes Straßenbahnsystem, auch wenn der Bau der „großen“ Metrolinien M2 und M3



Prestigeobjekt M4: Teils atemberaubende Architektur bei nicht allzu großem Verkehrswert.

empfindliche Lücken in das zusammenhängende Netz gerissen hat. Als Besonderheit im ehemaligen Ostblock hat Budapest konsequent auf Zweirichtungsbetrieb gesetzt, was praktische Gleislagen bei Endstationen und eine sinnvolle Anordnung der Bahnsteige je nach lokaler Situation ermöglicht. Nach der zeittypischen Schrumpfung des Netzes in den 1970ern gab es seit 2000 aber auch wieder Verbesserungen. Durch die Verknüpfung von Strecken konnten neue umsteigefreie Relationen geschaffen werden; einerseits mit dem äußeren Ring mit der Linie 3, die die Stadt im Osten halbkreisförmig umfährt, mit der nach Süden verlängerten Linie 1 am Hungária-Ring, aber auch und vor allem mit der Neuordnung des Netzes im Westen (Buda) mit dem Kernstück des völlig neu konzipierten Netzknotens Széll-Kálmán-tér. Darüber hinaus wurde mit dem Kauf von CAF-Urbos-Niederflurwagen die Erneuerung des Wagenparks fortgesetzt, die mit den COMBINO von Siemens für die extrem nachgefragten Linien 4 und 6 begonnen hatte; der Rest des Fuhrparks ist veraltet und besteht aus achtsichtigen GANZ-Gelenkwagen aus den 1970ern, Tatra-Wagen aus der Vorwendezeit und gebraucht gekauften DÜWAG-Stadtbahnwagen aus Hannover.

Budapest verfügt auf der östlichen Stadtseite (Pest) über ein ausgedehntes O-Bus-System. Eingeführt wurden die Trolleybusse 1949 als „russische Innovation“, daher sind die Busse rot – die Liniennummern ab 70 beziehen sich auf Stalins 70. Geburtstag!

NEUE IMPULSE DURCH EINEN JUNGEN GESCHÄFTSFÜHRER

Federführend bei der Verbesserung des Budapester Verkehrsnetzes ab 2010 war der damalige sehr junge Direktor der Budapester Verkehrsbetriebe, Dávid Vitézy, erst 1985 geboren

und weitläufig mit Viktor Orbán verwandt, was möglicherweise der rasanten Karriere zuträglich war; allerdings ist er ein echter Fachmann, bereits als 15-Jähriger Mitbegründer des Stadt- und Vorstadtverkehrsverbandes, einer Bürgerinitiative für den ÖPNV. Leider wurde er 2015 vom Direktorposten der Verkehrsbetriebe entfernt; vorübergehend war er Leiter des Verkehrsmuseums, bis er 2020 CEO des Budapester Entwicklungszentrums wurde, einer Koordinationsstelle für die staatlichen Entwicklungen in der Agglomeration, eingerichtet von der Orbán-Regierung, in der er dann auch Staatssekretär für Verkehr war. Politische Differenzen führten 2022 auch hier zum Rücktritt. 2024 ist der umtriebige Politiker dann zur Bürgermeisterwahl angetreten, die am 9. Juni stattfand, inzwischen aber als Vertreter der LMP, der Grünen Partei Ungarns – und die Überraschung war perfekt: Fast Stimmengleichstand, nur 324 Stimmen trennten den Herausforderer vom bisherigen Bürgermeister Gergely Karácsony. Aufgrund des knappen Ergebnisses und Manipulationsvorwürfen wurde teilweise neu ausgezählt, und es wurde noch bizarrer: Nun hat Karácsony mit ganzen 41 Stimmen Vorsprung seine zweite Amtszeit als Bürgermeister begonnen.

In den Bereichen „Verkehr“ oder „Stadtentwicklung“ liegen die beiden Kandidaten inhaltlich nicht extrem weit auseinander, Vitézys Vorschläge im Verkehrsbereich wie z.B. eine Transportpolizei für den ÖPNV sind naturgemäß etwas konkreter und von Praxiserfahrung geprägt. Beiden gemeinsam ist die Forderung nach der Errichtung von günstigem Wohnraum; der Altbaubestand der Stadt ist teilweise ruinös, Geld für die Renovierung fehlt überall, während die Orbán-Regierung von einem Projekt namens Mini-Dubai träumt: Ein durch arabisches Kapital finanziertes Luxus-Stadtentwicklungsprojekt nordöstlich des Stadtwaldchens auf dem Gelände eines weitgehend aufgelassenen Güterbahnhofes. Die Budapester Stadtpolitik ist gegen das Vorhaben, das von Mohamed Alabbar organisiert werden soll – er war auch Financier des höchsten Gebäudes der Welt, des Burj Khalifa in Dubai. Sinnvolle Infrastrukturprojekte wie einige teils fertig geplante Straßenbahnverlängerungen liegen dagegen auf Eis, die Orbán-Regierung baut lieber Autobahnen in den Gegenden, in denen ihre Wähler leben, und gibt in der Hauptstadt nur die nötigsten Mittel frei. Gleichzeitig sind wegen Orbans Flüchtlingspolitik EU-Gelder eingefroren – damit ist fast alles im Stand-by-Modus. Einziges aktuelles Projekt ist die Zulegung eines dritten, teilweise vierten Gleises auf der Südringbahn zwischen den Bahnhöfen Kelenföld und Keleti. Ersterer ist ein Vorbahnhof zu den beiden Kopfbahnhöfen Deli und Keleti und wichtiger Knoten für die Strecken Richtung Westen (Wien), Süden und zum Plattensee. Mit dem Ausbau soll die Achse Rich-



Autozentrierte Verkehrspolitik aus kommunistischer Zeit: „Flyovers“ im Stadtbereich waren damals der letzte Schrei.

tung Győr, Hegeshalom und Wien, die an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ist, mehr Züge aufnehmen können. Innerstädtisch können die Vorortzüge dann alle 15 statt wie bisher alle 30 Minuten verkehren, drei neue Haltestellen sollen im Stadtgebiet entstehen. Diese Strecke soll auch die Keimzelle einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke westlich von Budapest werden – sie soll künftig Budapest mit Wien, Bratislava, Prag und Warschau verbinden. Derweil versucht der nun wieder gewählte Bürgermeister Karácsony, seine Konzepte weiter durchzusetzen. Es sind ähnliche Vorhaben wie in fast allen europäischen Städten außerhalb Deutschlands: Die Reduktion des Autoverkehrs bis 2030 von 40 % auf 20 % Gesamtanteil, die

Steigerung des Fußgängerverkehrs von 11 % auf 20 %, die des Radverkehrs von 2 % auf 10 % und die des ÖPNV von derzeit beachtlichen 47 % auf 50 % – bis auf den letzten Wert sind die anderen Vorhaben wohl eher fromme Wünsche in einer Stadt, die das Auto jahrzehntelang auch als Prestigeobjekt in den Mittelpunkt gestellt hat. Ob die ersten zarten Fortschritte, wie die Sperre der berühmten Kettenbrücke für den MIV oder die der Donaubegleitstraße im Sommer, Vorboten einer echten Trendwende sind, werden die nächsten Jahre zeigen – keine leichte Aufgabe in einer gründerzeitlichen Metropole, auf deren breiten Boulevards man wegen des Verkehrs manchmal sein eigenes Wort nicht versteht.



Manch ein früherer Wohnpalast ist heute in dramatischem Zustand.