

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: Regeln des Stadtwachstums
Autor: Ekler, Dezsö
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64255>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

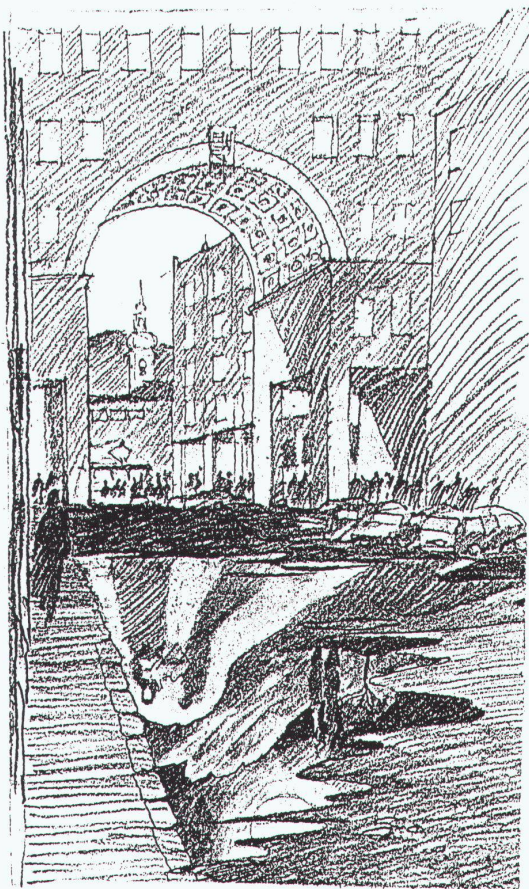
Download PDF: 13.01.2026

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

Regeln des Stadtwachstums

Die Entwicklungsmechanismen der europäischen Städte wiederholen sich räumlich und zeitlich in unterschiedlichen Massstäben immer wieder. Stadtwachstum – ob sich dieses nach aussen im Sinne einer Stadterweiterung oder nach innen im Sinne einer Verdichtung abspielt – kann als Verfestigung durch Überformung bestehender Strukturen beschrieben werden. Die Stadt produziert dabei nicht nur ihre spezifischen Erscheinungsformen, sondern sie etabliert und optimiert im Verlaufe dieses Prozesses auch Bautypen. Die nachfolgende Baugeschichte der Elisabethstadt ist diesbezüglich paradigmatisch. Sie führt zudem an historischen Beispielen die Schwierigkeiten partikulärer städtebaulicher Eingriffszenarien vor Augen.

Les mécanismes de développement des villes européennes se répètent toujours dans le temps et dans l'espace à des échelles différentes. Que la croissance de la ville se déroule vers l'extérieur dans le sens d'une extension, ou vers l'intérieur dans le sens d'une densification, elle peut être décrite comme une consolidation des structures existantes par un processus de reformation. A cette occasion, la ville ne produit pas seulement son aspect spécifique, mais elle établit et optimise aussi, au cours de ce processus, des types constructifs. A ce sujet, l'histoire de la construction du faubourg Elisabeth qui est présentée ici est paradigmatique. Elle nous montre en plus, par des exemples historiques, les difficultés de scénarios urbanistiques particuliers.



European cities follow similar patterns of development in space and time although the scale may vary. Urban growth – either through geographical expansion or through increasing density – might be described as consolidation through the use of existing structures. The city thus not only produces its specific forms but also establishes and optimizes building types in the course of this process. The following construction history of Elisabethstadt is a paradigm in this respect. In addition, historical examples illustrate the problems involved in certain kinds of urban renewal.

Das Madách-Tor (Zeichnung von I. Makovecz)

▷ La porte Madách (dessin de I. Makovecz)

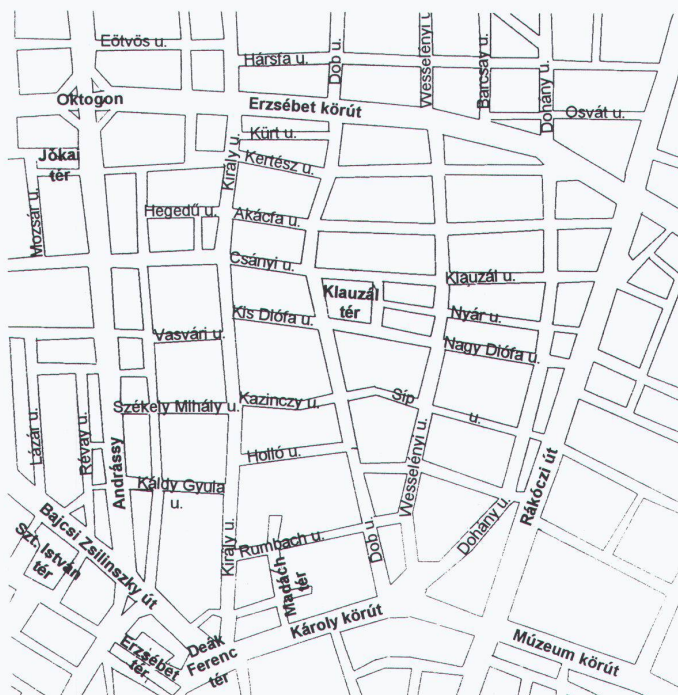
▷ Madách Gate (drawing by I. Makovecz)

Das Verdrängungsspiel ist die Grundformel der Stadtplanung. Es würde zu weit führen, an dieser Stelle zu erläutern, wo die Gründe dieser Entwicklung liegen. Tatsache ist, dass der Wachstumsdruck, indem er Platz für Investitionsanlagen fordert, die städtischen Gebiete ständig umdeutet, wie dies an den Bewegungen des Immobilienmarktes nachvollzogen werden kann. Historisch gesehen ist dieser Vorgang dem sich Ausbreiten der Wellen vergleichbar, wie sie ein ins Wasser geworfener Stein verursacht. Die sich von der Stadtmitte nach aussen fortpflanzenden Wellen erobern, verformen die Stadt. Der Stein ist das sich in der Stadt akkumulierende Kapital, die sich gegenseitig nach aussen verdrängenden und dabei allmählich verebbenden Wellen sind die verschiedenen Funktionen im Sinne der einzelnen Stufen des Kapitaleinsatzes. Einfach dargestellt: Was vorher Brache war, wird nun bestellt, auf extensive folgen intensive Nutzungen, die Landwirtschaft wird von der Gewerbezone nach aussen verdrängt, dann werden aber auch die Werkstätten und Fabriken irgendwann von Wohnhäusern abgelöst. Schliesslich müssen die Wohngebiete Geschäftshäusern, Hotels, Büros und öffentlichen Institutionen weichen, wie dies heute in der inneren Elisabethstadt geschieht. (Offensichtlich gilt innerhalb der einzelnen Funktionen eine ähnliche Hierarchie: So werden z.B. platzraubende Gewerbebetriebe oder Lagerhäuser früher verdrängt als intensiv genutzte Anlagen, und es gibt auch innerhalb der Wohngebiete eine bestimmte Rangordnung: Die wertvolleren liegen näher beim Zentrum, die minderwertigen am Stadtrand.)

Die Geschichte der Städte ist also jene ihrer Entwicklung. Die Stadt, in der wir leben, ist ein Abbild dieser ständigen Bewegung:

eine historische Collage. Ein Standort wird je nach Epoche unterschiedlich gedeutet. Baut man etwas, wird eine der zahllosen möglichen Deutungen im Stadtkörper zu Stein, wo zufällige Abdrücke früherer Epochen bereits vorhanden sind. Um beim obigen Vergleich zu bleiben: Die vom Stein verursachten Wellen frieren ein, die darauffolgenden erstarren als tiefer liegende Schichten, und das Ganze wiederholt sich endlos.

Das grundsätzliche Dilemma der Stadtentwicklung und der letztendliche Qualitätsmassstab ergeben sich aus der Antwort auf die Frage, ob die Entwicklung das Wachstum kanalisieren kann oder nur zu Ad-hoc-Reaktionen, zu chirurgischen Eingriffen fähig ist. Eine allgemein gültige Antwort auf die Herausforderungen des Stadtwachstums gibt es nicht, doch Analysen historischer Art zeigen, dass jene Selbstregulierungstechniken, welche die Natur des Wachstumsprozesses berücksichtigen, den grössten Erfolg bringen. Die heutige Zeit ist aber immer weniger dazu imstande, solchen Modellen zu folgen, d.h. die Kräfte der Stadtentwicklung längerfristig zu koordinieren. Man könnte auch sagen, dass die Stadtentwicklung allmählich degeneriert, was dem Augenschein nach mit einer Verkrustung der Stadtentwicklung gleichzusetzen ist. Der Stadtplaner kann aber unter keinen Umständen als Subjekt der Stadtentwicklung betrachtet werden, vielmehr ist es die Gesellschaft selbst, die die Richtung der Entwicklung bestimmt. Dies gilt auch dann, wenn wir wissen, dass die virtuelle Verantwortung des Planers umso wichtiger ist, je weniger die Selbstregulierungstechniken funktionieren. Da wir nicht in der Lage sind, Methoden zu finden, die Entwicklung der Stadt längerfristig zu koordinieren – und zwar solche, die in die Strukturen der



Strassenplan der Elisabethstadt ▶ Plan des rues du faubourg Elisabeth ▶ Streetplan of Elisabethstadt

Pest von Westen, in Bildmitte Hintergrund die Elisabethstadt ▶ Pest vu de l'ouest, le faubourg Elisabeth est au centre de l'image à l'arrière-plan. ▶ Pest seen from the west, in the center of the picture Elisabethstadt can be seen in the background.

Gesellschaft eingebettet sind –, äussern sich die Konflikte in Form von konkreten Planungsaufgaben. So ist es im Falle der Madách-Strasse geschehen. Werfen wir einen Blick auf die Beweislage.

18. Jahrhundert – spontane Stadtentwicklung

Das Strassensystem und die Grundstücksaufteilung der inneren Elisabethstadt ergaben sich spontan im Laufe des 18. Jahrhunderts. Als um 1830 die ersten Pläne entstanden, war das Stadtviertel praktisch bereits fertig gestellt. Die belagernden Türken verwendeten die Gebiete ausserhalb der Pester Stadtmauer (des heutigen Kleinen Rings) nur als Weideland. So richtig landwirtschaftlich genutzt wurde das Gebiet erst nach der türkischen Herrschaft, nach der Belagerung der Stadt Pest durch die Aufständischen im Rákóczi-Freiheitskampf Anfang 18. Jahrhundert. Die sich damals schon überwiegend selbst versorgenden Bürger der Stadt Pest legten ausserhalb der Stadtmauern Äcker und Gärten an und errichteten Pachtgüter für die Tierhaltung. Im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts «pflügte und säte jeder noch dort, wo er es für richtig befand», zitiert Albert Gárdonoyi aus einer zeitgenössischen Urkunde.

Mit dem Eintrag der ausserstädtischen Parzellen ins Grundbuch begann man erst 1717, damals wurden die durch die spontane Besetzung entstandenen Grundstücksgrenzen festgehalten, die bis heute die Siedlungsstruktur der inneren Elisabethstadt bestimmen. Die Häuserreihen der heutigen Síp-, Kazinczy-, Nagydíófa-, Nyár- und Kertész-Gasse stehen heute noch auf den Zentimeter genau auf den Grenzen der ehemaligen Äcker. Um 1730 begann man mit der «Besiedlung der Gärten»: Die Bürger der Stadt bauten sich Häuser in ihren eigenen Gärten ausserhalb der Stadtmauern, und von der Stadt angezogene Handwerker siedelten sich auf kleineren, von den Landeigentümern übernommenen Grundstücken an. Als die Stadt dann immer mehr Arbeitskräfte benötigte, wurden die grossen Parzellen in kleinere Grundstücke unterteilt und verkauft. Beim Verkauf hatten die Eigentümer den Grenzen ihrer Äcker entlang Wegrechte einzuräumen, sodass die neuen Grundstücke zugänglich waren. So entstanden immer mehr Erschliessungswege, die sich schliesslich zum Strassennetz dieses Stadtteils vereinten.

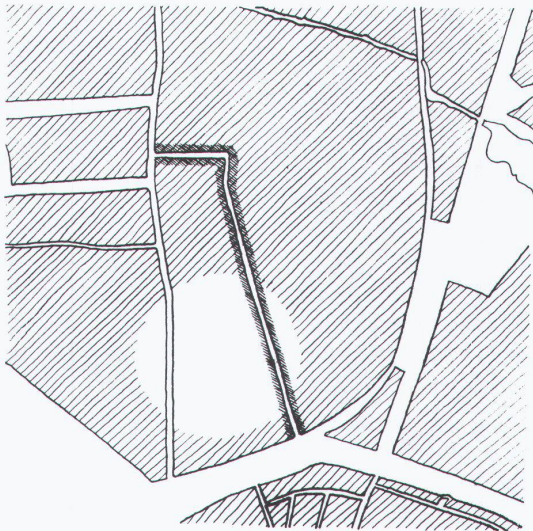
Diese spontane und einheitliche Entwicklung der morphologischen Struktur der inneren Elisabethstadt (Erzsébetváros) ist einzigartig in der Geschichte des ungarischen Städtebaus. Es ist dem glücklichen Zusammenwirken zahlreicher Umstände zu verdanken, dass die Stadterweiterung in einer so umfassenden Weise vor sich gehen konnte. Im Falle anderer Siedlungen hat die Entwicklung eines so grossen Stadtteils Jahrhunderte in Anspruch genommen, eine ähnlich grosse Einheitlichkeit konnte deshalb nirgends zustande kommen. Der ausschlaggebende Faktor war im Falle von Pest die starke Zuwanderung: Bevölkerungsmässig lag Pest im Jahre 1720 im damaligen Ungarn an 24. Stelle, kam 1768 bereits auf Rang 6 und ist seit 1825 die bevölkerungsstärkste Stadt des ganzen Landes. Die eigentliche Geburt von Pest geht also auf das 18. Jahrhundert zurück, damals wurde die Stadt zum Handels- und Kulturzentrum.

Das Beispiel ist zwar eine Ausnahme, doch beweist es durch seine Grössenordnung, wie ein einfaches Grundbuchverfahren zum regu-

lierenden Faktor der Entwicklung eines ganzen Stadtteils werden kann. Und zwar in einer Epoche, in der die Stadtplanung sonst nach strengen Regeln und autoritärer Manier gehandhabt wurde; hier war ein radikaler Eingriff einfach nicht vonnöten. Das aus heutiger Sicht höchst liberale Vorgehen war in Wirklichkeit Teil eines autoritären Systems zur Zeit Maria Theresias. Und dies obschon sich die Stadterweiterung auch damals nicht konfliktlos abspielte. Die Stadtväter hatten bis zur Mitte des Jahrhunderts zu verhindern versucht, dass die Zugezogenen, die das Bürgerrecht erhielten, «vor der Stadt» im Gebiete der Gärten Grundstücke erwarben, um dort Häuser zu bauen. In Pest, das den Rechtsstatus einer freien Stadt gerade erst wieder erworben hatte, waren die Bedenken gross, dass sich mit der Entstehung eines Vorortes die Steuerlasten der Stadt vergrössern würden und die sich hier ansiedelnden Armen von der Stadt unterhalten werden müssten. Sie hatten auch Angst, dass die Neuankömmlinge die Sicherheit der in den Gärten errichteten Bürgerhäuser gefährden könnten. Zudem wollten die Bürger erreichen, dass ausserhalb der Stadtmauern nur sie ein Baurecht besässen, damit sie die Häuser an die Zuzüger vermieten konnten.

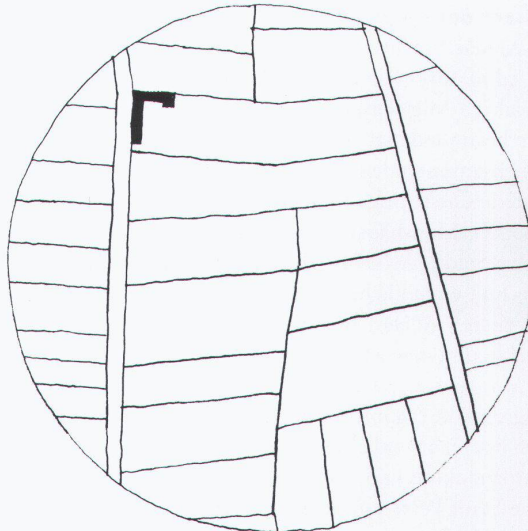
Ab Mitte des Jahrhunderts wurde aber immer offenkundiger, dass die expandierende Wirtschaft der Stadt, ihre zunehmend überregionalen Funktionen und ihr Alltagsleben auf billige Arbeitskräfte angewiesen waren und dass der Ausbau der Vorstädte unaufhaltbar war. Die Landwirtschaft wurde allmählich in den Hintergrund gedrängt, die überwiegende Mehrheit der Bürger bestand schon aus Gewerbetreibenden; somit wurden die ihre ursprüngliche Funktion verlierenden Grundstücke zu verwertbaren Liegenschaften und dadurch zu einer wichtigen Quelle der bürgerlichen Einkünfte. Am Ende des 18. Jahrhunderts bestand nur noch kaum die Hälfte der hier Lebenden aus Tagelöhnern und Hilfsarbeitern. Der Rest waren Händler und gewerbetreibende Bürger. Infolge der spontanen Zuwanderung war dieser Stadtteil schon damals der am dichtesten bevölkerte Vorort von Pest; die Zahl der Einwohner übertraf schon beinahe jene der Innenstadt. Immer mehr Quartierstrassen entstanden, gesäumt von im Eigenbau errichteten, ebenerdigen Häusern dörflichen Charakters.

Die erste stadtplanerische Massnahme hängt mit dem Entstehen einer selbstständigen Verwaltung des Stadtteils zusammen. 1765 wurden die wachsenden Vorstädte entlang der heutigen Rákóczi-Strasse geteilt, und «die obere Vorstadt» (die heutige Theresien- und Elisabethstadt) durfte Gemeinderäte wählen. Zugleich erhielt sie auch das Recht, Kirchenbezirke zu organisieren und eine Grundschule einzurichten. Damals wurde von der Gemeinde beschlossen, an der Ecke Király-/Nagymező-Gasse, d.h. im natürlichen Zentrum dieses Stadtteiles, zwei grosse Grundstücke für den Bau von Schule und Kirche zu reservieren. Der vorausschauenden Absicht standen kurzfristige Interessen im Wege; auf den Grundstücken errichtete man bis Ende der Neunzigerjahre sieben Wohnhäuser. Daneben wurde aber auch die erste deutsche Volksschule erbaut (1766 eingeweiht), und 1777, als der Stadtteil mit königlicher Genehmigung den Namen der Königin Maria Theresia annahm, entstand die aus Holz erstellte Vorgängerin der heutigen katholischen Pfarrkirche.



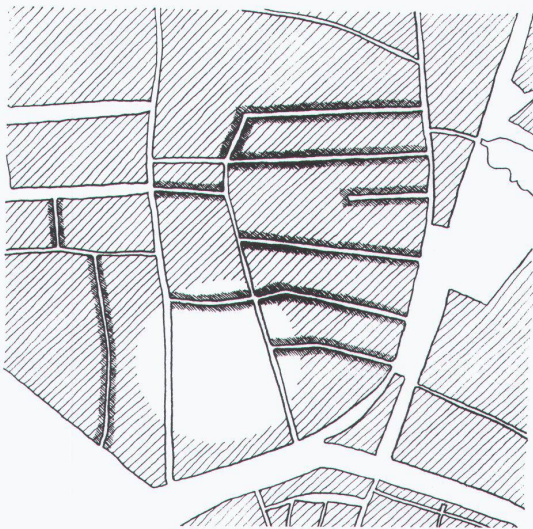
In den 1720er-Jahren entstand die heutige Dob-Gasse («Obergartenweg»), als man die nördlich der Landstrasse nach Kerepes liegenden Äcker nach und nach in Gärten aufteilte. Entlang dem Grossen Graben, der an der Stelle

der heutigen Ringstrasse (Nagykörút) verlief, wurden in Wassernähe Meierhöfe errichtet. ▶ Vers 1720 environ se constitue l'actuelle rue Dob («le chemin du jardin du haut»), lorsqu'on divise peu à peu en jardins les champs qui se



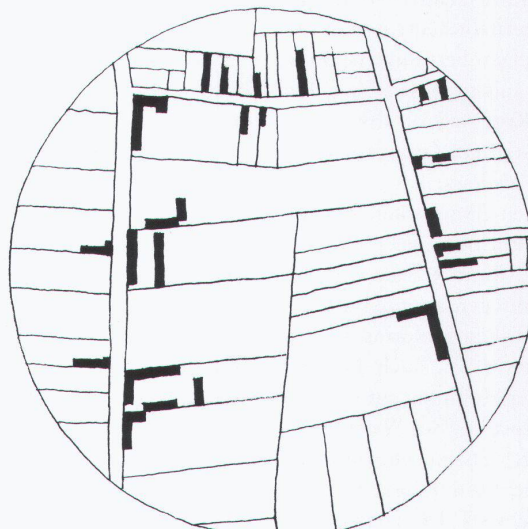
trouvent au nord de la route secondaire vers Kerepes. Le long du fossé qui passait à la place de l'actuel boulevard circulaire (Nagykörút) furent édifiées des métairies à proximité d'une source d'eau. ▶ Today's Dob Gasse ("Upper Garden Way")

emerged in the 1720s when the fields north of the road to Kerepes were gradually divided into gardens. Along the Grosse Graben where the Ring Road (Nagykörút) is now located, dairy farms were set up near the water.



Um 1760 ist die Parzellierung der Felder und Gärten zu Baugrundstücken in vollem Gange. Es entstehen die Querstrassen, so auch jener Abschnitt der heutigen Kazinczy-Gasse, der zwischen der Dob- und der Király-Gasse liegt. Dazu wurden zwei Gärten in 17 kleine Grundstücke unterteilt. (Die Király-[Königs-] Gasse hat ihren Namen vom Gasthof «Zum

englischen König», der an der Stelle des Anker-Hauses stand.) ▶ Vers 1760, la division des champs et jardins en terrains à bâtir est en cours. Les rues transversales apparaissent et le secteur de l'actuelle rue Kazinczy, situé entre la rue Dob et la rue Király, se forme. En outre, deux jardins furent divisés en 17 petits lots à bâtir. La rue Király [=du roi] a reçu son nom de l'auberge «Au



roi anglais» qui se trouvait à la place de la maison Anker. ▶ By 1760 the division of the fields and gardens into building lots was well underway. Intersecting streets were built, including the section along today's Kazinczy Street between Dob and Király Street. In addition two gardens were subdivided into 17 small plots. (Király ["Kings"] Street is named after the inn "The English

King", which preceded the Anker House).

Das 19. Jahrhundert – die Stadt der Kleinwerbetreibenden

Am Standort der heutigen Madách-Häuser, an der Ecke des «Jüdischen Marktes»¹, wurde im Jahre 1800 das erste Mietshaus, das Orczy-Haus,² erbaut. Die gewaltige Mietskaserne mit drei Innenhöfen wird zum Prototyp der bestimmenden Bebauungsform des neuen Jahrhunderts. Die dörflich anmutenden «Einfamilienhäuser» werden durch gewinnorientierte, mehrstöckige Mehrfamilienhäuser abgelöst. Die Expansionswelle der Mietshäuser erobert innerhalb einiger Jahrzehnte auch unseren Stadtteil. Neben der anhaltenden Zuwanderung hat die schnelle und einheitliche Verbreitung dieses neuen Haustyps noch einen weiteren Anlass: In der Stadt hat sich bedeutendes Kapital angesammelt, und man ist bestrebt, einen massgeblichen Teil dieses Kapitals in Liegenschaften anzulegen. Gründe für die rasche Kapitalanhäufung sind die Napoleonischen Kriege und die Kontinentalsperre, die einen über Jahre anhaltenden Aufschwung für den Grosshandel mit Agrarprodukten und Vieh mit sich bringt. Zentrum dieses Handels ist die Stadt Pest. Angesichts der Unberechenbarkeit des Kriegsmarktes ist die Anlage eines Grossteils des so gewonnenen Kapitals in Liegenschaften eine sichere Investitionsform. Die wachsende Bevölkerung findet also Mietwohnungen in ausreichender Zahl vor, gleichzeitig gibt es, infolge der steigenden Grundstückspreise, nur noch wenige, die sich den Bau eines eigenen Hauses leisten können (siehe die Palais- und späteren Villenviertel). Im Vergleich mit anderen europäischen Grossstädten kann bestätigt werden, wie eindeutig dieser Wechsel in Pest vor sich ging.

Wie sieht nun aber dieses Mietshaus aus und warum? Was ist der Grund dafür, dass die Innenstadt heute noch von den typischen Pester Häusern mit Laubengängen bestimmt wird? Viele sehen die Antwort im Zusammenhang mit gesellschaftsgeschichtlichen und gesellschaftspsychologischen Kriterien³, die Erklärung ist jedoch einfacher. Die Mietshäuser mussten auf Grundstücken errichtet werden, die hundert Jahre früher als Parzellen für Dorfhäuser entstanden waren und deren Tiefe den Abmessungen der früheren Äcker entsprach. Sie waren mehrheitlich schmal und lang gezogen und somit ausschliesslich für eine U-förmige Bebauung mit Innenhof geeignet. Gut beleuchtete Wohnungen konnten nur an der Strassenfront gebaut werden, die seitlichen und hinteren Wohnungen erhielten Licht nur von der Seite, wo sie auch ihren Eingang hatten, nämlich am Laubengang. In der Hoffnung auf eine maximale Nachfrage wurden also innerhalb eines Hauses Wohnungen unterschiedlicher Qualität gebaut: an der Strassenfront bürgerliche mit vielen Zimmern, um den Innenhof herum und hinten Einzimmerwohnungen mit Küche für das ärmere Volk. Die geometrischen Vorgaben

begünstigten einen Häusertypus, der in einem einzigen Gebäude so gut wie allen gesellschaftlichen Schichten Wohnungen anbieten konnte.

Indem die Mietwohnungen in Pest die Oberhand gewannen, standardisierte sich auch weitgehend die Nachfrage danach. Während der zweiten Hälfte des Jahrhunderts wechselte jede sechste Pester Familie alljährlich ihr Domizil, d.h. im Laufe von sechs Jahren zog im Prinzip die gesamte Bevölkerung um. Diese gewaltige Mobilität war dadurch bedingt, dass von der oberen Mittelklasse bis hinunter zu den Schlafgängern jeder eine ständige Auswahl an Wohnungen vorfand, denn das Mietshaus mit Laubengang deckte die ganze Palette ab. Im Prinzip fand so jeder in jedem Stadtteil, in jeder Gasse und in jedem Häuserblock die ihm bezüglich Grösse, Einteilung und Preis entsprechende Wohnung. In Wirklichkeit wurde dieses Bild natürlich durch den Unterschied zwischen Haupt- und Nebenstrassen, durch Eckhäuser und die Lage an Quergassen differenziert. Wesentlich ist aber, dass Pest im 19. Jahrhundert nicht eine durch Segregation bestimmte, nach einzelnen Bevölkerungsschichten räumlich aufgeteilte, sondern eine sozial reich strukturierte Stadt war.

Der Typ des Laubenganghauses war also eine Antwort auf die stadtmorphologischen Gegebenheiten. Die Stadt ist aufgrund sich selbst regulierender Marktmechanismen mit grundstücksweisem Umbau einer vorhandenen Siedlungsstruktur entstanden, ohne besondere regulierende oder planerische Eingriffe. Die Innenstadt von Pest mit 200 000 Wohnungen ist «aus eigener Kraft» zustande gekommen, dies galt auch für private Grundstücke mit privaten Mietshäusern, die von privaten Bauunternehmern für private Investoren errichtet und, nicht selten zur Gänze verpachtet, wohnungsweise an private Mieter vergeben wurden. Das Stadtbauamt, das mit Bauvorschriften die Bautätigkeit beeinflussen konnte⁴, war nur einer der Einflussfaktoren. Auch die Interessenvertreter- und Goodwill-Organisationen, die gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts im Hinblick auf gesündere Wohnungen eine niedrigere Bebauungsdichte oder eine Limitierung der Wohnungsmieten verlangten, spielten lediglich eine Nebenrolle. Das System funktionierte auch ohne sie.

Stadtplanung hat keine ernstliche Auswirkung auf die Bauaktivitäten, dies auch wenn die offizielle Geschichte des Städtebaus anderer Meinung ist. Zum ersten grösseren Eingriff kam es nach der Hochwasserkatastrophe von 1838, als sich durch die Verwüstungen städtebauliche Massnahmen rechtfertigen liessen. Damals beschloss man die Anlage des István- (heute Klauzál-) und des Hermina-Platzes, um die immer dichter bebaute Vorstadt lockerer zu

¹ Nach dem Gnadenerlass von Josef II. hat die jüdische Bevölkerung in diesen Jahren angefangen, aus Óbuda (Altöfen) in diesen Stadtteil umzuziehen. Im mittleren Hof des Orczy-Hauses entstand die erste Synagoge.

² Die Familie mit Grossgrundbesitz im Komitat (Verwaltungsbezirk) Pest hatte bis zu diesem Zeitpunkt ihre hier situierten Grundstücke

sicherstellen können, d.h., sie wurden weder aufgeteilt noch verkauft. Dies hatte spätere Folgen, wie etwa die Idee der Madách-Strasse, denn hier lag der Grund dafür, dass es zwischen der Király- und der Dob-Gasse keine Querstrassen gab. Aus ähnlichen Gründen blieben auch die Grundstücke der späteren Universität und des späteren Nationalmuseums entlang der Stadtmauer –

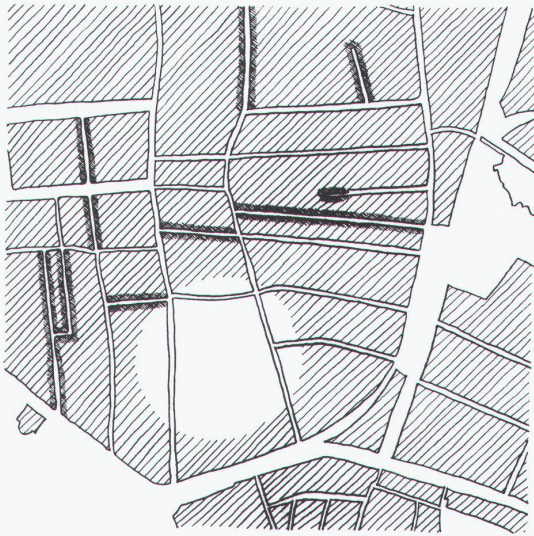
trotz der Stadterweiterung – unangetastet.

³ So argumentiert z.B. Peter Hanák, wenn er behauptet, die sozial gemischte Öffentlichkeit des Hofes mit den Laubengängen setze eine Neigung zum «balkanischen Zusammenleben» voraus. Ich selbst bin der Meinung, dass letztlich die Zufälle der stadtmorphologischen Entwicklung zum massenhaften Entstehen

der Häuser mit Laubengängen führten und somit Pest durch diesen eigenwilligen Lebensrahmen zum «Schmelztiegel der Völker» machten. Hätte sich dies nicht so ergeben, wäre heute der Charakter der Pester vielleicht anders.

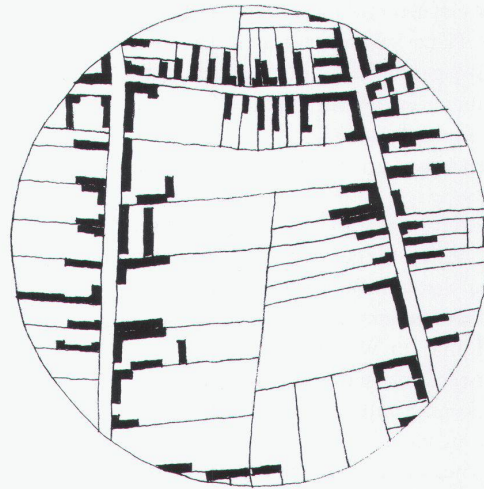
⁴ Die erste Bauordnung wurde 1894 von dem für die öffentlichen Bauten zuständigen Rat der Stadt erlassen und konnte deshalb keine

ernsthafte Auswirkung auf den Bauboom der Jahrhundertwende haben. Vorher, ab 1870, galt eine provisorische Regelung, und noch früher wurden die Pläne – zum Teil nach praktischen und zum Teil tatsächlich nach Schönheitskriterien – vom Stadtverschönerungsausschuss beurteilt.



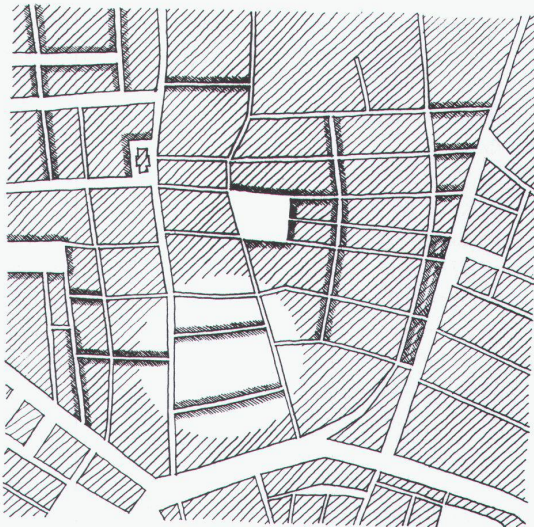
Bis in die 1790er-Jahre wird das Netz der Quergassen dichter und vollständiger. Es entstehen die heutige Nagydiofa-, die Nyár- und die Akácfa-Gasse, alle nach dort vorhandenen Bäumen benannt. Die in Stadtnähe liegenden Gärten der Familien Orczy und

Esterházy werden noch nicht aufgeteilt, darum sind die Gassen dort noch rar. ▶ Jusque vers 1790 environ le réseau des rues transversales se densifie et se complète. C'est à ce moment qu'apparaissent les rues Nagydiofa, Nyár et Akácfa. Toutes sont nommées d'après des



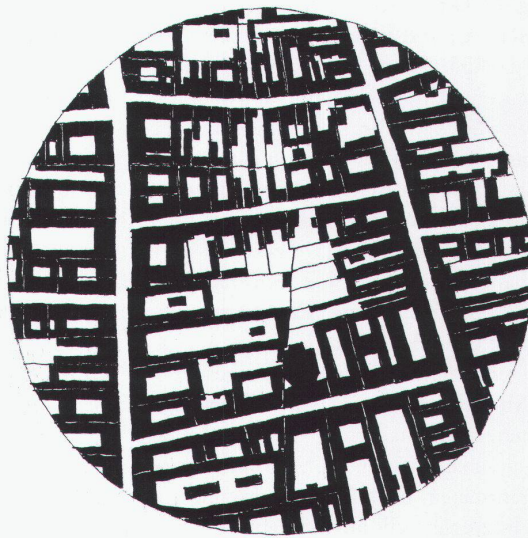
arbres existant à cet endroit. Les jardins des familles Orczy et Esterházy situés près de la ville ne sont pas encore divisés et les rues sont encore rares. ▶ By the 1790s, the network of intersecting streets had become denser and more complete. Today's Nagydiofa Street,

Nyár Street and Akácfa Street were built at that time, all named after existing trees. The gardens near the city limits that belonged to the Orczy and Esterházy families had not yet been subdivided, for which reason streets are rare in that area.



Bis 1840 entstehen weitere Quergassen, so z.B. die Holló- und die Rumbach S.-Gasse. Nach der grossen Überschwemmung werden die Hermina-Gasse, der heutige Klauzál-Platz und die Wesselényi-Gasse angelegt. Das vergrösserte Detail zeigt den Zustand von 1880: Mietshäuser, die auf Grundstücken für Einfamilienhäuser und kleinen Garten-

parzellen stehen. ▶ Jusqu'en 1840 apparaissent d'autres rues transversales, ainsi par exemple les rues Holló et Rumbach S. Après la grande inondation sont aménagées les rues Hermina et Wesselényi et l'actuelle place Klauzál. Le détail agrandi montre la situation en 1880: des immeubles locatifs sont construits sur les terrains des maisons individuelles et des petites parcelles de jar-



dins. ▶ In 1840, more crossroads were built, e.g. Holló Street and Rumbach S.-Street, followed, after the Great Flood, by Hermina Street, today's Klauzál Square and Wesselényi Street. The enlarged detail shows the situation in 1880 with apartments erected on plots for single-family houses and small garden plots.

gestalten.⁵ Indem die Endbauten einzelner Blockränder enteignet wurden, kamen tatsächlich beide Plätze zustande. Damals wurde auch die heutige Wesselényi-Gasse geschaffen, die zwischen den Häuserblöcken der Dob-Gasse und der Dohány-Gasse verläuft. Diese Änderung war sinnvoll und leicht durchzuführen, da die Grundstücke entlang der geplanten Gasse grösstenteils noch unbebaut waren.⁶

Die letzte gesunde – oder besser – organische Stadtplanungsmassnahme war die Öffnung des Grossen Ringes. Damit wurde eine Hauptverkehrsader in den Körper der schnell zur Grossstadt gewachsenen Siedlung geschnitten, und dies an der besten Stelle, entlang dem sogenannten Grossen Kanal (in Wirklichkeit ein kleiner Bach), der um das Plateau der Pester Innenstadt floss. Da dies die tiefstmögliche Linienführung war, konnte unter der Ringstrasse auch der Hauptsammelkanal der Stadt angelegt werden. Auch stadtgeschichtlich verlief hier die natürliche, morphologische Grenze der ersten Vorstädte. Im 18. Jahrhundert hatten hier die bereits erwähnten Meiereien (Ställe, Tränken) gestanden, und auch der die Grundstücke unterteilende Besiedlungsprozess hatte sich nur bis hierher abgespielt. Epochen später erstreckte sich hier aus ähnlichen Gründen die Grenze des Mietshausbau-Booms, darum war dieser Streifen bei der Eröffnung der Ringstrasse noch unbebaut. Es ist heute noch zu erkennen, dass diese Ringstrasse auf der natürlichen Grenze zur inneren Elisabethstadt verläuft.

Grundsätzlich anders wurde die radial verlaufende Ausfallstrasse Andrassy út erstellt. Es mag dies eine noch so schöne und wichtige Strasse der Metropole sein, in Art und Lage ist sie trotzdem ein morphologisch anorganisches Gebilde. Vom Massstab her gleicht sie der Ringstrasse, aber sie war eine Unternehmung ganz anderen Ursprungs. Ähnlich wie bei europäischen Vorgängerinnen war der Bau der Budapester Radialstrasse vom Willen zur politischen Repräsentation bestimmt, verkehrstechnisch gesehen führt sie nirgends hin. Sie war und bleibt das Produkt der Selbstdarstellung einer prosperierenden Epoche, die aus einem Abstand von mehreren Jahrhunderten absolutistischen Mustern folgte. Es war eine mühsam errungene Repräsentation, erzielt mit Steuer- und Kreditvergünstigungen, mit Regierungsbürgschaften und Deckung aus dem Staatshaushalt, und alles vollzog sich erheblich langsamer als vorgesehen. Die Konjunktur des privaten Mietshausbaus war damals allerdings ungebrochen, und eine prosperierende Stadt mag sich wohl eine «Avenue» gönnen. Doch was geschieht, wenn die Automatisieren, die den Ausbau der Stadt vorantreiben, nicht mehr funktionieren, wenn das private Kapital kein Interesse mehr am Städtebau hat?

Das 20. Jahrhundert – wird nicht gebaut, dann muss gebaut werden!

Der Bauboom der Mietshäuser erlebte in den 1890er-Jahren seinen Höhepunkt und fand in der wirtschaftlichen Rezession des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts ein Ende. Das private Kapital zog sich allmählich vom Wohnungsbaumarkt zurück, und der Erste Weltkrieg mit der darauf folgenden sozialen Misere machte diesen Vorgang irreversibel. Während des Krieges wurden kaum noch Wohnungen gebaut, die infolge der Rezession in den Vorjahren entstandene Wohnungsnot nahm zu. Deshalb und zum Schutze der Familien der in den Krieg Gezogenen wurde die sogenannte «gebundene Wohnungswirtschaft» eingeführt, die die Mietzinsen einfrohr und die Kündigung verbot. Das private Kapital – das durch die Kriegswirtschaft ohnehin schon beeinträchtigt war – verlor daher das Interesse am Mietwohnungsbau. Bei Kriegsende verschärft sich die Wohnungsnot wegen des andrängenden Flüchtlingsstroms und der heimkehrenden Soldaten (sprunghafte Zunahme der Geburten) und wird zur grundsätzlich politischen Angelegenheit.⁷

Damit stehen wir vor der Formel, die den Städtebau des 20. Jahrhunderts entscheidend prägte und europaweit zum Bau von Wohnsiedlungen führte. Man musste im Sinne eines politischen Krisenmanagements, anhand von auf staatlicher Ebene ausgearbeiteten Plänen, mit zentral gesteuerten Finanzierungsmitteln auf staatlichen oder städtischen Grundstücken Wohnungen für die Massen bauen.⁸ In der Zwischenkriegszeit wurden in den reicheren Ländern tatsächlich massenhaft Sozialwohnungen gebaut; hierzulande, wo dies nur beschränkt geschah, legitimierte die Krise zumindest die wachsende Zentralisierung. In den Köpfen der Führer der von akutem Kapitalmangel geplagten Stadt setzte sich die Illusion fest: «Wenn es nicht anders geht, planen und bauen wir die Stadt mit öffentlichen Mitteln.»

In diesem Zusammenhang ist die absurde Geschichte der Madách-Strasse (damals Erzsébet sugárút) zu sehen. Dr. Morzsányi Károly und seine Partner reichten im Jahre 1900 im Namen des Bürgervereins Erzsébetváros beim Stadtrat den Plan für den Bau einer pfeilgeraden Radialstrasse ein. Seither sind dafür weit über hundert weitere Pläne vorgelegt worden. Der offenbar nicht zu realisierende Wunsch nach dem Durchbruch einer «Strassenschneise» blieb bis heute bestehen und zeugt von der irrigen Meinung, dass man städtebauliche Probleme lösen könne, indem man eine neue Strasse eröffnet. All diese Pläne haben etwas gemeinsam: Sie stützen die Auffassung, dass dem Städtebau vor allem die vorhandene Stadt im Wege steht und dass man diese zuerst abreißen müsste, um richtig bauen

⁵ Damals war bereits klar, dass die Theresienstadt eigentlich aus zwei Stadtteilen besteht. Der Entwurf positioniert die Plätze an der Király-Gasse als Schwerpunkt der beiden Stadtteile; er schafft Raum für die öffentlichen Gebäude, die hier erwünscht sind (Markthalle und Volkstheater am Klauzál-Platz). Die Geschichte des Hermina-Platzes nimmt ein unglückliches Ende: Nach der

Eröffnung der Andrassy-Strasse wird das Opernhaus gebaut. Der Stadtteil teilt sich 1882 in die heutigen zwei Bezirke VI und VII auf. Letzterer – die Elisabethstadt (Erzsébetváros) – hat seinen Namen von der Gemahlin des Kaisers Franz Josef.

⁶ Vergleiche mit dem Projekt der Madách-Strasse, die durch quer liegende Grundstücke geführt hätte.

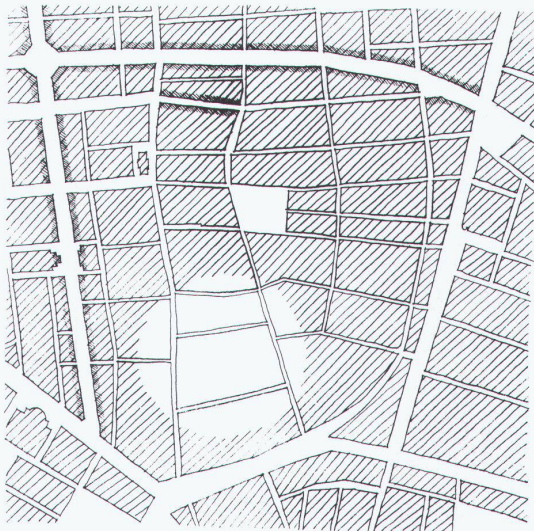
⁷ Erst die 1930er-Jahre bringen

wieder einen prosperierenden Wohnungsbau. Es handelt sich aber schon um teilweise subventionierte, durch Kredite und Gebäudesteuervergünstigungen motivierte Bauvorhaben in Genossenschaftsform, um Einfamilienhäuser am Stadtrand oder sogar weiter draussen. Die eng damit zusammenhängende antiurbane, dörfliche Entwicklung von Pest im 20. Jahrhun-

dert könnte zu Recht Gegenstand einer separaten Studie sein.

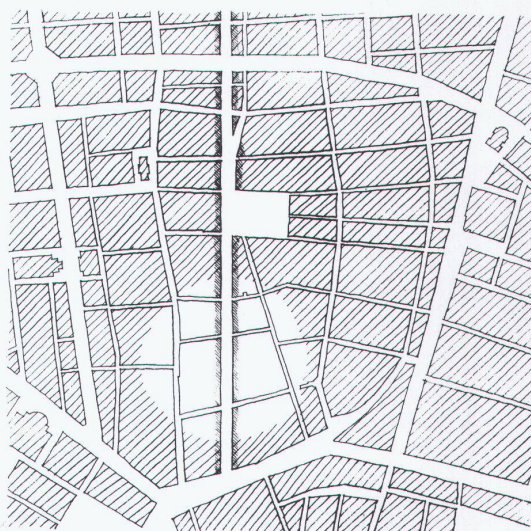
⁸ Das redistributive Konfliktsystem des staatlichen Wohnsiedlungsbaus ist uns bekannt. Lassen Sie mich hier nur auf ein Merkmal hinweisen. Die Wohnsiedlung ist eine wichtige Voraussetzung für das Weiterleben der Kriegswirtschaft. Auch die von der Hochwasserkatastrophe ausgelösten stadtplanerischen

Massnahmen gehören in dieses Kapitel, dieser frühe – harmlos erscheinende – Eingriff in die zivile Gesellschaft, in die zivile Stadt. Le Corbusier formulierte es so: Die Bombenflieger sind die Freunde der Stadtplaner.



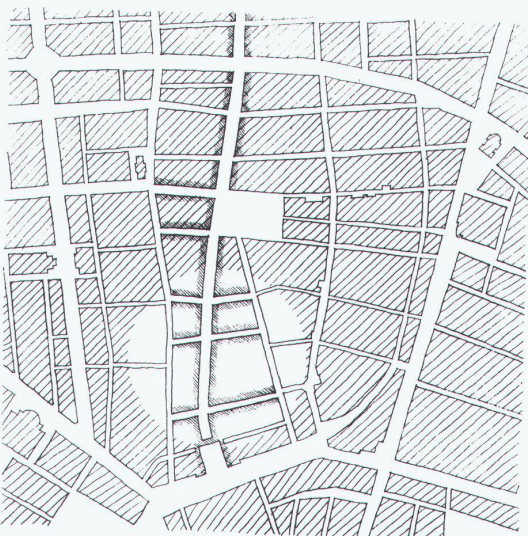
Bis zur Jahrhundertwende werden die Radialstrasse und die Ringstrasse erbaut. Das von Dr. Morzsányi und Partner 1900 eingereichte Projekt für die Erzsébet-Radialstrasse möchte ein Gegenstück zur Andrássy-Strasse

schaffen. In keinem der folgenden Entwürfe ist eine gerade Linienführung vorgesehen. ▶ Jusqu'au tournant du siècle, on construit la voie radiale et le boulevard circulaire. Le projet pour la radiale Erzsébet présenté en 1900 par Dr. Morz-



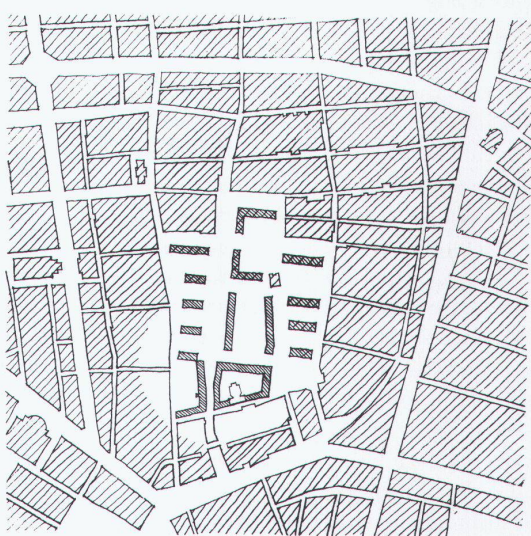
sányi et associés voulait créer un pendant à la rue Andrássy. Dans aucun des projets suivants n'est prévu un alignement. ▶ Radial Street and the Ring Road had been completed by the turn of the century. The project submitted by Dr. Morz-

sányi and Partners in 1900 sought to create a counterpart to Andrássy Street. None of the following proposals took a straight route.

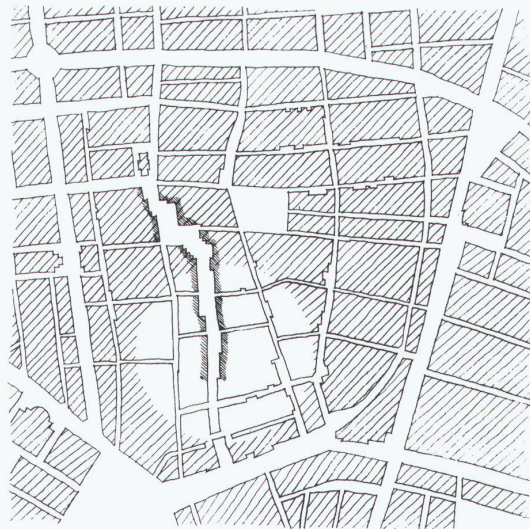
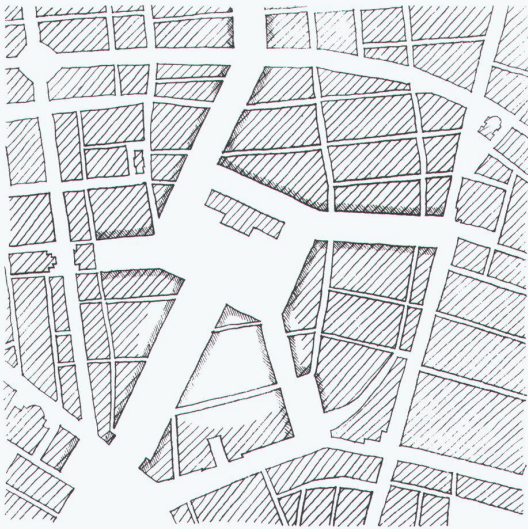


Zwei Projekte für die Madách-Strasse aus dem 20. Jahrhundert: der endgültige Richtplan von 1936 mit der schon ausgebauten Einmündung und ein Vorschlag im Sinne von Le Corbusier mit «modernen», sonnigen Zeilenbauten anstelle der gedrängten Miethäuser (Architekt Gábor Preisich). ▶ Deux projets du 20e siècle pour la rue Madách: le plan directeur défini-

tif de 1936 avec le débouché de la rue déjà aménagé, et une proposition dans l'esprit de Le Corbusier avec des immeubles-barre «modernes» et ensoleillés à la place des maisons à loyer denses (Architecte Gábor Preisich). ▶ Two projects for Madách Street of the 20th century: the final plan of 1936 with the already existant access street and a proposal in the spirit of Le Corbu-



sier with modern, sunny housing to replace the cramped apartment buildings (Architect Gábor Preisich).



Baueingabe des BVTV-Kollektivs (1953) im Geiste von Papst Julius II., Baron Haussmann und dem grossen, blutigen Lehrmeister des 20. Jahrhunderts. Im BVTV-Plan von 1980 wurde die «Radial»-Strasse – gesäumt von versetzten Grossplattenhäusern im Wohnsiedlungsstil – wieder in die Király-Gasse zurückgebogen. ▶ Demande d'autorisation de construire du collectif BVTV (1953) dans l'esprit du pape Jules II, du baron Haussmann et du grand maître bou-cher du 20e siècle. Dans le plan du BVTV de 1980, la voie radiale qui refait un virage vers la rue Király est bordée de grands immeubles en préfabriqué disposés en quinconce dans le style cité résidentielle. ▶ Proposal submitted by the BVTV Collective (1953) in the spirit of Pope Julius II., Baron Haussmann and the great savage mentor of the 20th century. In the BVTV plan of 1980, "Radial" Street – lined with staggered, prefab housing develop-ments – was led back into Király Street.

zu können. Im Wesentlichen geht es aber um das Paradox einer kapitalschwachen Stadtplanung; ohne Geld kann die Stadt keine strukturellen, allgemein gültigen Lösungen der städtebaulichen Probleme vorlegen, darum träumen die Verantwortlichen, wie ihre Väter und Grossväter, davon, eine Strasse quer durch die Stadt zu treiben.

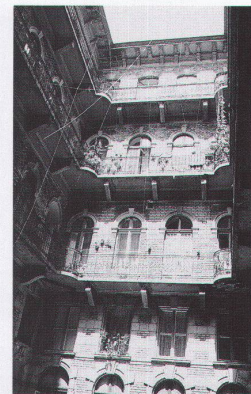
Der Vorschlag von Morzsányi, der einzige mit einer echten Radialstrasse, führte Gründe «der öffentlichen Hygiene, des öffentlichen Verkehrs und der Verschönerung» an. Doch liess er in einer Frage auch die wahre Absicht durchblicken: Wenn der VI. Bezirk eine Radialstrasse hatte «bekommen» können, warum nicht auch der VII. Bezirk?⁹ Es ging um Prestige, und darum, dass die Eröffnung einer Strasse gute Geschäftsmöglichkeiten verspricht – nicht zuletzt den betroffenen Grundstückeigentümern. Der Plan wurde vom Stadtrat immer wieder abgelehnt, auf die lange Bank geschoben, als unreal abgetan, oder es wurden Änderungen verlangt. Mal berief man sich auf finanzielle Engpässe, mal betonte man die Priorität von strukturellen Problemen («Zuallererst muss man die inneren Bereiche der Elisabethstadt sanieren»), dann wiederum richtete sich das Interesse auf die würdige Gestaltung des Platzes vor dem Stadtratsgebäude (Einmündung der Radialstrasse). Und die Linienführung der Radialstrasse wurde immer krümmender und krümmender. Nach den Durchgängen in den Jahren 1905, 1907, 1912 und 1913 zerschlug sich der Plan schliesslich darum, weil vom Stadtrat die Genehmigung an die Einführung des sogenannten «Betterment-Gesetzes» gebunden wurde. Mit diesem Gesetz versuchte man, aus dem Wertzuwachs

von Liegenschaften, der durch grössere städtebauliche Massnahmen (z.B. Anlegung neuer Strassen) verursacht wurde, einen Teil für das städtische Haushaltsbudget zurückzugewinnen. Die Wertzuwachssteuer wie auch die Idee einer neuen Radialstrasse wurden jedoch durch den Krieg von der Tagesordnung gestrichen.

Ähnliche Konflikte begleiten auch die 1928 wieder aufgewärmten Pläne für die Madách-Strasse: Die Parteien, die sich gegenseitig das Geld aus der Tasche ziehen wollen, warten mit sozialen und patriotischen Argumenten auf und erwägen kurzfristige Geschäftschancen. Die Situation für das Projekt ist jetzt allerdings etwas günstiger. Im Bewusstsein eines stabileren Budgets gibt der Stadtrat – zwar mit Zweifel an der sozialen Effizienz der Aktion – dem Bedürfnis der Repräsentation nach: Wichtig ist ihm aber vor allem die Gestaltung der Einmündung der Radialstrasse vor dem vorgesehenen neuen Stadtratsgebäude, dabei wird die Strasse selbst zum sekundären Problem. Als dann Bedenken bezüglich des Sinns dieses vom für die öffentlichen Bauten zuständigen Rat unterstützten und finanzierten Plans aufkommen, wird die Sache von der Lobby der betroffenen Bauunternehmer zur Entscheidung gebracht.¹⁰ 1936 liegen die endgültigen Pläne vor, und 1937 wurden die Madách-Häuser gebaut, ebenso wie ein prachtvoller Triumphbogen, der in Anlehnung an Mussolini treu die Stimmung der Ära widerspiegelte. Im Wettbewerbssentwurf von Aladár Árkay, der den Zuschlag erhalten hatte, war der monumentale Torbogen – nach zeitgenössischen Kriterien – nur schlecht mit den modernen Gebäuden des Vorschlags verein-

⁹ Zur Vorgeschichte dieses Arguments gehört: Bei der Eröffnung der Andrássy út war allen klar, dass diese die Király-Gasse ersetzte; das vornehme Publikum wollte nämlich am Wochenende nicht durch das Judenviertel in den Stadtwald kutschieren.

¹⁰ So erzwingt z.B. die Orczy-ház Rt. die Genehmigung, da sie ihr veraltetes Gebäude in ein modernes Apartment-Haus umbauen will.



Laubenganghäuser ▶ Maisons à
coursives ▶ Houses with access
galleries

bar, und darum wurde das Madách-Tor schliesslich mit dem postromantischen Backsteinbau aus dem Entwurf von Gyula Wälder – einem Ankauf – gekreuzt. Die Fortsetzung des Platzes nahm man dann nicht mehr so ernst, da sie in der Wirklichkeit auch gar nicht so wichtig war. So ist diese Strasseneinmündung ein Torso geblieben; in einem zweiten Hundert-Meter-Abschnitt wurden zuletzt in den Sechzigerjahren Häuser gebaut. Auch die Fünfzigerjahre waren wieder für Repräsentation empfänglich. Man hegte grandiose Pläne zum Thema «Madách út», die sich nicht gescheut hätten, einer Statue oder einer zuführenden Strasse zuliebe einen halben Bezirk abzureissen.

Ab Mitte der Siebzigerjahre, als die «Rehabilitierung» dieses Stadtteils in die Planung ging, verursachte die Madách-Strasse in erster Linie fachliche Probleme. Irgendetwas musste man mit diesem Torso anfangen. Es entstand eine Reihe von Entwürfen, die sich aber alle in einem luftleeren Raum bewegten, da sie von einer allgemeinen Renovierung mit zentraler Finanzierung ausgingen. Und doch mussten die Planer, die sich so lange mit dem Traum einer Radialstrasse herumgeschlagen hatten, konkret etwas tun. Das Resultat bestand darin, dass die Madách-Strasse in den Achtzigerjahren mit einer weiteren Kurve in der Király- (damals Majakowski-) Gasse landete.

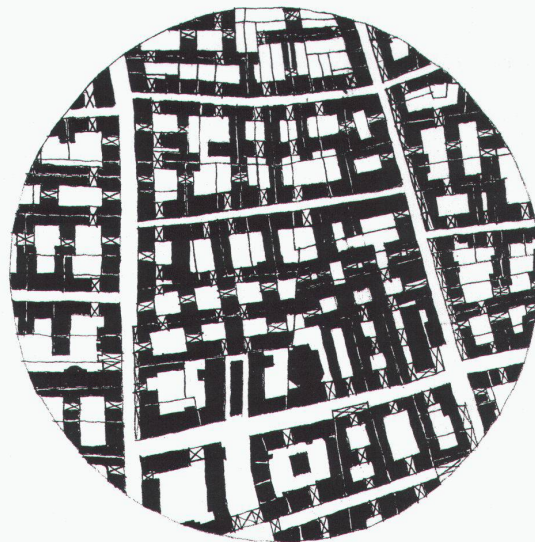
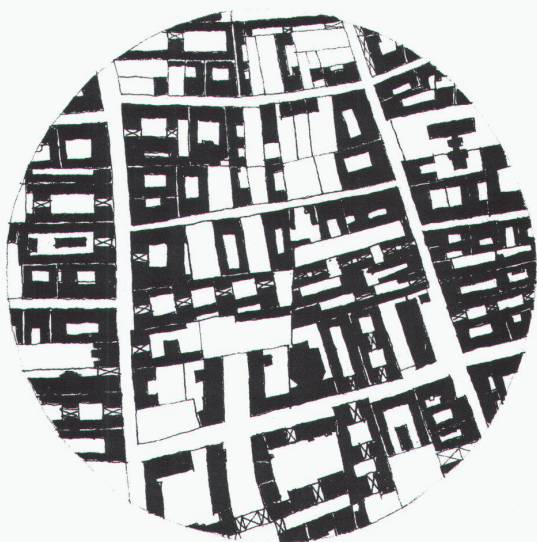
Es überrascht nicht, dass in den Neunzigerjahren wieder eine ausgesprochen wirtschaftlich orientierte Nutzung aktuell wird, und es ist ebenfalls kein Zufall, dass in der Stadtgemeinde wieder die Idee der Grundstücksgewinnsteuer auftaucht. Damit haben wir dieselbe Ausgangslage wie 1911. Der Liegenschaftenmarkt kommt in Bewegung, angetrieben von einem Investmentfieber der – vor allem privaten – Inhaber des Kapitals, das die Handels- und Dienstleistungsfunktionen der Stadtmitte mit sich bringt. Unser Gebiet wird von einer neuen Ausbauwelle erobert. Die Frage ist nun: Wie reagieren jene, die für das Schicksal dieses Stadtteils verantwortlich sind, auf den Bauboom von Bürohäusern, Hotels, Geschäftshäusern und öffentlichen Institutionen? Die auf die Wende folgende Übergangsperiode ist von einer eigentümlichen Trägheit gekennzeichnet: Die

einseitige planerisch-investitorische Betrachtungsweise und die ihre Lehrlingszeit absolvierende Politik sind noch nicht in der Lage, die Aufgaben eines strukturellen Wandels anzugehen und Methoden zu finden, die dem gesamten Stadtkörper gelten. Sie sind gefangen in einer Krisensituation, die akut zu werden scheint: Nach vierzigjähriger Willkürherrschaft sind die Eigentumsverhältnisse chaotisch, der Zustand der Häuser ist katastrophal, zwischen dem Einkommen der Mieter und den Grundstückspreisen, den Bau- und Renovationskosten der Häuser und ihrer rentablen Bewirtschaftung besteht eine Kluft. So ist es kein Wunder, wenn sie vor falschen Alternativen wie «Einwohnerfreundlichkeit» oder «Politik des freien Marktes» wieder in den Traum der Madách-Strasse flüchten, die noch immer ein Fragment ist.

Zwischendurch werden in den immer zahlreicher werdenden Baulücken Bürohäuser, Tiefgaragen und Hotels errichtet, die sich mit ihrer monofunktionalen Bestimmung, mit der geschlossenen, privaten Gestaltung ihres Erdgeschosses, mit der fehlenden Rücksicht auf eine allfällige neue Bebauung des Nachbargrundstückes – aber auch generell mit der Ausserachtlassung elementarer Regeln der parzellenweisen Bebauung und mit ihrer Ad-hoc-Anordnung – als in den Stadtorganismus hineingezwängte Fremdkörper erweisen. Die Tendenz zum Umbau ist offenkundig, aber es fehlt ein regulierendes Prinzip, das diese neue Expansion in Raum und Zeit koordiniert. Es müsste den Entscheidungsträgern bewusst werden, dass sie nicht gegen die vorhandene Stadt, gegen ihre morphologischen und sozialen Gegebenheiten, bauen können. Strukturelle Probleme können nicht mit dem kostspieligen Anlegen einer Strasse, mit dem «Raubbau» der Baulücken, mit Rehabilitationsmassnahmen, die – zwar ebenfalls von oben finanziert – nur einzelne Häuserblöcke erfassen, gelöst werden.

21. Jahrhundert – Organische Entwicklung mit Passagen

Das Ende des 20. Jahrhunderts bringt auch für Ungarn einen lang ersehnten besonnenen Idealismus. Politiker und Fachleute set-



Stand 1990 ▶ Situation en 1990 ▶ Situation in 1990

Stand 2080 ▶ Situation en 2080 ▶ Situation in 2080

zen sich über die Irrtümer des ausgehenden Jahrhunderts hinweg und sind mit Lust zu Experimenten bereit, die auf den aus der Geschichte gezogenen Lehren beruhen. Auf die Jahrtausendwende hin erhält die Umwandlung der inneren Elisabethstadt (belső Erzsébetváros) infolge des wirtschaftlichen Aufschwunges und der sich stabilisierenden Demokratie neue Impulse. Es wird so gut wie ausschliesslich mit privatem Kapital und auf Einzelgrundstücken gebaut, dies unter Berücksichtigung der morphologischen Grundstruktur.

Die Verantwortlichen mussten erkennen, dass sie die allgemeinen, d.h. für jede Liegenschaft geltenden Bedingungen des grundstückswise Umbaus zu sichern hatten. Dadurch vollzieht sich der Stadtumbau selbst regulierend, entsprechend den Gesetzmässigkeiten des Liegenschafts- und Investitionsmarktes, ohne dass besondere Eingriffe – z.B. das Anlegen von Strassen – seitens der Stadtplanung notwendig wären.¹¹

So bewirkte die sinnvolle Regelung der Bautätigkeit eine reiche funktionelle Ordnung, die die strukturelle Vielfalt dieses Stadtteils im 19. Jahrhundert bei weitem übertrifft. Die Spezialisten und Geschäftsleute, die die neuen Bauregeln ausgearbeitet haben, sind von den spezifischen Gegebenheiten der Grundstücke dieses Quartiers ausgegangen. Sie suchten nach Lösungen, die – neben der Befriedigung von kurz- und langfristigen Investitionsaspekten sowie den täglichen politischen und sozialen Interessen – in erster Linie mit einer organischen Umwandlung der morphologischen Ordnung rechnen. Sie haben aufgrund ihrer Kenntnis der Geschichte dieses Stadtteils

verstanden, dass die Regulanten des durch die Kräfte des Marktes hervorgerufenen Umbaus einfache geometrische und auf Grundbucheintragungen zurückgehende Faktoren sind und zugleich die alleinigen Träger einer sich über Jahrzehnte erstreckenden Tendenz.

Die Gemeindeverwaltung des Stadtteils verkündete Mitte der Neunzigerjahre das Programm zur Errichtung von Passagenhäusern – oder wie sie hier heissen: «Gozsdu-Höfen» – und fasste dieses in einfachen Bauvorschriften zusammen, die für alle Liegenschaften des Stadtteils gelten. Es muss auch weiterhin in der Strassenflucht gebaut (oder die Strassenfassade beibehalten) werden, aber im Inneren der Grundstücke können – mit den Nachbarn abgesprochene – Querflügel errichtet werden, wobei die einzelnen Höfe im Erdgeschoss durch Passagen verbunden sind. So entstehen ab Ende der Neunzigerjahre die ersten Passagenhäuser mit grossen Innenhöfen und ohne schlecht belichtete Seitenflügel. So kristallisiert sich zur Jahrtausendwende der neue Gebäudetyp für den Umbau im 21. Jahrhundert heraus.

Die Idee ist einfach und lag auf der Hand. Man suchte nach einer Lösung, um die Innenbereiche der Häuserblocks auf den schmalen und tiefen Grundstücken zu erschliessen und bei einem parzellenweise erfolgenden Umbau eine dichtere, rentablere und trotzdem gesündere Bebauung (mehr Licht, mehr Luft) zu erwirken. Historische Studien brachten die Architekten darauf, dass im 18. Jahrhundert die inneren Bereiche der Grundstücke durch «Wegrechte» erschlossen worden waren; heute sind die Hinterhöfe durch Passagen oder

11 Die Idee der Madách-Strasse wird in den Neunzigerjahren des vorangegangenen Jahrhunderts endgültig verworfen. Am unvollendeten Abschnitt steht ein Pavillon mit einer Informationsstelle für Touristen, die sich für die Sehenswürdigkeiten und die Geschichte des Stadtteils interessieren.

12 Vergleichen wir die beiden Trafobetriebe dieses Stadtteils, den

in der Kazinczy-Gasse von ca. 1910 und den Ecke Dob-/Rumbach-Gasse aus den Sechzigerjahren, um zu wissen, wovon die Rede ist.

13 Die von der Gozsdu-Stiftung im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts errichtete, durch Passagenhäuser verbundene Abfolge von Innenhöfen erschloss eine verborgene Geschäftsgasse durch zwei hintereinander liegende, tiefe Grund-

stücke. Wahrscheinlich wurden keine weiteren dieser Art mehr gebaut, weil der Bau von Mietshäusern durch die Kriege und den anschliessenden Bolschewismus verunmöglicht wurde.



Prototypischer Wohnhof
 ▷ Prototype de cour à immeubles
 d'habitation
 ▷ Prototypical housing courtyard

Fussgängergassen erreichbar und erfahren auf diese Weise eine Wertsteigerung. Das 19. Jahrhundert konnte – wegen der Brandmauern – nur an der Strassenfront der Grundstücke gute Wohnungen bauen. Jetzt können auch die Innenflügel in Querrichtung luft- und lichtdurchlässig errichtet werden. (Bei den kürzeren Grundstücken der Querstrassen erreichte man dies durch Zusammenlegung der früheren U-förmigen Gebäude zu L-förmigen Gebäudepaaren. So eröffnete sich den Investoren eine wertvollere und dichtere Bebauungsmöglichkeit.

Ein entscheidender Anstoss zur neuen Bauordnung war die Erkenntnis, dass ein Umbau des Stadtteils in diesem Sinne schon zu Anfang des 20. Jahrhunderts eingeleitet worden war. Im Laufe des Jahrhunderts ist in der expandierenden Stadtmitte mit ihren Hotels, Bädern, Markthallen und Schulen dieser neue Bebauungstypus schon an zahlreichen Stellen in Erscheinung getreten, denn die meisten dieser Bauten zeichneten sich durch eine Strassenfront und eine intensive Ausnutzung aus, verfügten aber auch über eine gemischte Nutzung und weite Höfe. So die Madách-Apartmenthäuser, die Schule in der Nyár-Gasse und das heutige Direktionsgebäude der Budapester Verkehrsbetriebe in der Akácfa-Gasse. Man könnte viele Beispiele für einen organischen Umbau, der sich nach der morphologischen Struktur des Stadtteils richtet, anführen¹², doch wollen wir uns hier auf den vielleicht reinsten Fall, den Gozsdu-Hof, beschränken, der von seinen weitsichtigen Architekten als Prototyp für das 21. Jahrhundert errichtet wurde und von dem die Bezeichnung «Passagenhäuser» her stammt. Es ist eine Laune der Geschichte, dass diese bekannte Geschäftspassage unmittelbar hinter dem realisierten Abschnitt der Madách-Strasse liegt, zu der sie quer verläuft, an einem Ort also, wo sich die Stadtväter ein Jahrhundert lang mit der Idee einer radial verlaufenden Strasse auseinander gesetzt hatten, ohne zu merken – trotz des guten Beispiels –, dass eine neue Strasse idealerweise nicht in der Längs-, sondern in der Querrichtung verlaufen müsste.¹³

Beim Gozsdu-Hof wurden auf dem langen Grundstück zwischen der Király- und der Dob-Gasse die Geschosswohnungen nicht als

Einzimmerwohnungen (Zimmer und Küche) in Seitenflügeln, sondern in Gebäuden errichtet, die senkrecht auf der Grundstücksachse stehen, weil die Grundstücke so besser ausgenützt und bessere Wohnungen gebaut werden konnten. Im Erdgeschoss befindet sich eine Geschäftspassage, die als verborgene Gasse das Innere des Blocks erschliesst. Geräumige Wohnhöfe, moderne Wohnungen und eine lebhaftes Geschäftspassage – das ist der Gozsdu-Hof, der so geplant wurde, dass er auch spätere Bauvorhaben auf den Nachbargrundstücken nicht behinderte.

Dank diesen Passagenhäusern entstand im Stadtviertel eine vielfältige funktionelle Ordnung. Das überzeugende Konzept hat man später als Verdichtungsprogramm bezeichnet, da durch die Erschliessung der Innenhöfe die Grundstücke besser genutzt werden konnten. Im Erdgeschoss, in den oberen Stockwerken der Eckhäuser, in den grösseren Gassen und in den Höfen der Passagenhäuser richteten sich Banken, Dienstleistungsbetriebe und verschiedene Unternehmen ein. Zuweilen wurden die oberen Stockwerke der Bürohäuser für Wohnungen verwendet, und zwischen den Bürohäusern fanden sich auch reine Wohnbauten. In Anbetracht der Nachfrage nach innerstädtischen Wohnungen ohne Umweltbelastung wurden gar immer mehr Wohngebäude erstellt mit den verschiedensten Wohnungstypen, vom Studio bis zur Grosswohnung. So entstand in den Obergeschossen wie in den Höfen eine vielfältige soziale und nutzungsbedingte Durchmischung.

Durch die Toreingänge gelangen wir in Geschäftshöfe mit lebhaftem Verkehr, dann durch altertümlich anmutende, ans 19. Jahrhundert erinnernde Durchgänge in weitere Passagen oder geschlossene Wohnhöfe mit intimen Gärten. Diese Aussenräume werden von einer eigentümlichen, «balkanisch» zu nennenden Stimmung beherrscht, die das Pest des neuen Jahrhunderts kennzeichnet.

Es spricht für dieses Konzept, dass es den Baumarkt nicht behindert, sondern ihn im Gegenteil mit ungeahnten Möglichkeiten bereichert.

(Übersetzung aus dem Ungarischen)