

# »I love Budapest. I bike Budapest?«

Urbaner Radverkehr in der  
ungarischen Hauptstadt, 1980–2014



Katalin Tóth: »I love Budapest. I bike Budapest?«



© 2019, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Göttingen  
ISBN Print: 9783525310724 — ISBN E-Book: 9783647310725

# Schnittstellen

## Studien zum östlichen und südöstlichen Europa

Herausgegeben von  
Martin Schulze Wessel und Ulf Brunnbauer

Band 13

Katalin Tóth

# »I love Budapest. I bike Budapest?«

Urbaner Radverkehr in  
der ungarischen Hauptstadt,  
1980–2014

Vandenhoeck & Ruprecht

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der *Graduiertenschule für Ost- und Südosteuropastudien* der Ludwig-Maximilians-Universität München und des Schroubek-Fonds Östliches Europa.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in  
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten  
sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

© 2019, Vandenhoeck & Ruprecht GmbH & Co. KG, Theaterstraße 13, D-37073 Göttingen  
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich  
geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen  
bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung: Donau-Radweg in Budapest mit Blick auf die Kettenbrücke  
© Foto: Eszter Wermeille, 2018.

Satz: textformart, Göttingen | [www.text-form-art.de](http://www.text-form-art.de)

**Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | [www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com](http://www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com)**

ISSN 2566-6614

ISBN 978-3-647-31072-5

# Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	7
1.1 Einführung und Fragestellungen	7
1.2 Forschungsthema und -feld	9
1.3 Theoretische Grundlagen	13
1.4 Forschungsstand	18
1.5 Quellen, Methoden und Selbstreflexion	22
1.6 Aufbau der Arbeit	25
<b>2. Die 1980er-Jahre: Radfahren in der sozialistischen Planwirtschaft</b>	27
2.1 Radfahren in der Autogesellschaft	27
2.2 Radwegebau als neue Planungsaufgabe	38
2.3 Radverkehrsnetz für Budapest	46
2.4 Zwischenfazit	53
<b>3. Die 1990er-Jahre: Radfahren als »grüne Vision«</b>	55
3.1 Von der Luftverschmutzung zum Umweltschutz	55
3.2 Fahrradorganisationen in Budapest	62
3.3 Öffnung nach Europa: Förderung aus dem Ausland	71
3.4 Radwegebau: Neue Räume für den Radverkehr	75
3.5 Zwischenfazit	85
<b>4. Die 2000er-Jahre: Aus dem Underground zum Mainstream</b>	89
4.1 Radfahren als Job: die Szene der Fahrradkuriere	89
4.2 Radfahren als Protest: Critical Mass-Demonstrationen	99
4.3 Radfahren mit Breitenwirkung: Strategien, Ziele und Wirkung von CM	105
4.4 Zwischenfazit	117

<b>5. Radfahren als bewusstes Statement im urbanen Alltag:</b>	
<b>Sichtbare Fahrradnutzung und Neustart der Interessenvertretung . . .</b>	<b>119</b>
5.1 Das Fahrrad als neues Verkehrsmittel der Wahl . . . . .	119
5.2 Der <i>Ungarische Fahrradclub</i> : neuer Akteur im öffentlichen Raum	132
5.3 Radfahren als Konfliktherd: Kampagnen des Fahrradclubs . . . .	138
5.4 Zwischenfazit . . . . .	147
<b>6. Was macht das Radfahren mit der Stadt? Infrastrukturen</b>	
<b>des Radverkehrs und Wandel des Verkehrsmanagements . . . . .</b>	<b>149</b>
6.1 Verkehrspolitik im Umbruch . . . . .	149
6.2 Neue Radverkehrsplanung durch EU-Förderung . . . . .	153
6.3 Das Budapester Verkehrszentrum: Integration des Radverkehrs	
in das Verkehrssystem der ungarischen Hauptstadt . . . . .	161
6.4 Neue Infrastrukturen für den Radverkehr . . . . .	167
6.5 Zwischenfazit . . . . .	182
<b>7. Was macht das Radfahren mit der Gesellschaft?</b>	
<b>Kulturindustrie und kreative Mission . . . . .</b>	<b>185</b>
7.1 Beispiel Velofetish: Kleinunternehmer des Radfahrens . . . . .	186
7.2 »I bike Budapest«. Dokumentar- und Imagefilme	
des urbanen Wandels . . . . .	196
7.3 »Eine Art gesellschaftliche Mission«:	
Ausstellungsarbeit zum urbanen Wandel . . . . .	203
7.4 Zwischenfazit . . . . .	209
<b>8. Fazit: »I love Budapest. I bike Budapest?«</b>	
<b>Deutung eines urbanen Umbruchs . . . . .</b>	<b>211</b>
<b>Dank . . . . .</b>	<b>219</b>
<b>Abkürzungen . . . . .</b>	<b>221</b>
<b>Literaturverzeichnis . . . . .</b>	<b>223</b>
Sekundärliteratur . . . . .	223
Primärquellen . . . . .	230
<b>Bildnachweis . . . . .</b>	<b>261</b>
<b>Ortsregister . . . . .</b>	<b>263</b>

# 1. Einleitung

## 1.1 Einführung und Fragestellungen

Ende der 2000er-Jahre verkündete die ungarische Presse, dass sich eine »Fahrradrevolution« auf den Straßen Budapests abspiele. Das politisch-wirtschaftliche Wochenblatt *Heti Világgazdaság* [Wöchentliche Weltwirtschaft], eine der auflagenstärksten Zeitungen Ungarns, widmete Ende August 2008 – im Sommerloch – seine Sonderbeilage diesem neuen urbanen Trend.

Vielleicht ist es Euch auch aufgefallen: Seit Neuestem fahren immer mehr Leute Fahrrad. Über die Gründe können wir nur rätseln. Ist es die Freude, sich durch die eigene Kraft fortzubewegen? Ist es die Unterbeweisstellung der eigenen körperlichen Leistungsfähigkeit? Weist es auf die Abwendung von den spritfressenden Monstern hin? Drückt es den Bedarf nach Lebensqualität aus? Was auch immer die Gründe sind, das Radfahren ist in Mode gekommen.<sup>1</sup>

Dieses Rätseln über die Gründe und die Freude über die Veränderung im Verkehrsverhalten bestimmte auch andere journalistische Darstellungen über die »Fahrradrevolution«. Zwar mischten sich vereinzelt polemische Stimmen in diese Beobachtungen, etwa über das verkehrswidrige Verhalten der neu aufgetauchten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, aber zumeist blieb der Ton wohlwollend, sogar begeistert. Nicht ohne Grund. Denn die Zunahme des Radverkehrs stellte tatsächlich eine Wende dar. Budapest ist bekannt für seine Thermalbäder, sein aus dem Monarchie-Zeitalter geerbtes imperiales Stadtbild, für sein Donaupanorama und sein lebendiges Kultur- und Nachtleben. Ein Profil als Fahrradstadt gehörte nie zu diesem Image, nicht einmal für die hier Wohnenden. Ostmitteleuropäische Städte wie Budapest erlebten nach dem Zusammenbruch des Sozialismus auf dem Weg in die Marktwirtschaft ein enormes Verkehrswachstum. So bestimmten in den letzten zwei Jahrzehnten dröhnender Autoverkehr, zugeparkte Straßen und ein neuer Autobahnbahnring die öffentlichen Räume der ungarischen Hauptstadt. Dies sind Entwicklungen, die die Fahrradfreundlichkeit von urbanen Räumen grundsätzlich eher eindämmen als befördern. Auch stellen diese Entwicklungen den oben verkündeten urbanen Umbruch infrage

1 *Löke, András*: Kerékpározási trendek: városi közlekedési forradalom? [Fahrradtrends: Urbane Verkehrsrevolution?]. In: *hvg.hu* vom 30.8.2008, URL: [http://hvg.hu/itthon/200835\\_YARoSI\\_KozLEKEDESI\\_FoRRADALoM\\_Biciklivalto](http://hvg.hu/itthon/200835_YARoSI_KozLEKEDESI_FoRRADALoM_Biciklivalto) (am 1.1.2017).



Was ist der Wahrheitsgehalt der »Fahrradrevolution«? Ist es nur eine journalistische Übertreibung, inspiriert von einem Modephänomen anderer Städte? Oder ist die Zahl der Radfahrenden in der ungarischen Hauptstadt tatsächlich signifikant gestiegen? Lässt sich ein Einfluss des sozialistischen Erbes oder des EU-Beitritts im Jahr 2004 auf die Verkehrsentwicklung in Budapest ausmachen? Sind in der ungarischen Hauptstadt in den letzten Jahrzehnten Fahrradwege gebaut worden? Und: Noch einen Schritt zurück, gibt es überhaupt eine nachweisbare Tradition für Fahrradverkehr in Budapest? Diese Fragen bestimmen das Forschungsfeld vorliegender Promotionsarbeit, die nach dem Wandel des Stellenwerts des Radverkehrs zwischen 1980 und 2014 in Budapest fragt.

Zwei Ereignisse markieren den Anfang und das Ende dieser historischen Analyse und veranschaulichen den zum Untersuchungsgegenstand gemachten Entwicklungssprung. In den 1980er-Jahren bildete sich im sozialistischen Ungarn die »Autogesellschaft« heraus, da immer mehr private Haushalte über ein eigenes Auto verfügten, was vor allem in Budapest immer schlechter werdende Voraussetzungen für das Radfahren zur Folge hatte. Knapp 30 Jahre später kam es zu einer sprunghaften Veränderung. Die Budapester Presse bejubelte 2014 nicht nur die »Fahrradrevolution«, sondern auch die Einführung eines neuen Radverleihsystems mit 1100 Leihrädern der städtischen Nahverkehrsgesellschaft.<sup>2</sup>

Ein Vergleich mit nord- und westeuropäischer urbaner Verkehrsgeschichte hilft, die möglichen Gründe für diesen Wandel besser zu verstehen und die Forschungsfrage zu konkretisieren. Denn obwohl es in Europa beachtliche Unterschiede in der Verkehrspolitik einzelner Städte gab, lässt sich eine allgemeine Tendenz erkennen: Die Rückkehr des Radverkehrs war in vielen der nord- und westeuropäischen Städte das Ergebnis eines Umdenkens in der kommunalen Politik der 1980er- und 1990er-Jahre.<sup>3</sup> Die veränderte gesellschaftliche Atmosphäre, die das Fahrrad aus ökologischen Gründen populär machte, lässt sich zurückführen auf die Ereignisse der 1970er-Jahre, auf die aufkommende Umweltbewegung, den Ölpreisschock sowie die zunehmende Hinterfragung der autozentrierten Stadtplanung aufgrund von Platzproblemen und hoher Umweltbelastung.

2 Vgl. *iho/zöldút*: Hétfőn indul a Bubi! [Am Montag geht das Radverleihsystem BUBI los!]. In: *iho.hu* vom 5.9.2014, URL: <http://iho.hu/hir/hetfon-indul-a-bubi-140905> (am 1.1.2017) vgl. *Ohne Autor*: Bringainvázio Budapesten – hamarosan indul a BuBi [Fahrradinvasion in Budapest – bald startet das Radverleihsystem BUBI]. In: *portfolio.hu* vom 1.4.2014, URL: <https://www.portfolio.hu/ingatlan/varos/bringainvazio-budapesten-hamarosan-indul-a-bubi.197020.html> (am 1.1.2017).

3 Vgl. *Carstensen*, Trine Agervig/*Ebert*, Anne-Katrin: Cycling Cultures in Northern Europe: From »Golden Age« to »Renaissance«. In: *Parkin*, John (Hg.): *Cycling and sustainability*. Bingley 2012, 23–58.

Gibt es Hinweise für ähnliche Entwicklungen in der Verkehrsgeschichte von Budapest? Oder spielten im Staatssozialismus der Individualverkehr und die ökologische Wende der 1970er-Jahre keine ausschlaggebende Rolle? Im staatssozialistischen Ungarn rückte der urbane Radverkehr erst später ins Bewusstsein der Öffentlichkeit als in nord- und westeuropäischen Gesellschaften. Bei genauerem Hinsehen zeigt sich aber, dass der Ölpreisschock der 1970er-Jahre auch im Ostblock einen wesentlichen Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Lage hatte und schließlich sogar seinen Zusammenbruch mitverursachte. Und obwohl die Umweltschutzfrage im Staatssozialismus eine andere Rolle spielte als in kapitalistischen Gesellschaften, wirkten sich ökologische Bedenken durchaus auf die Entwicklung der städtischen Verkehrsplanung aus. Der Naturschutz hatte in Ungarn eine über einhundertjährige Tradition, auch wenn zivilgesellschaftliche Bewegungen im Staatssozialismus lange Zeit nicht geduldet waren. Mit dem Tauwetter der späten Kádár-Ära formierten sich Ende der 1980er-Jahre jedoch neue ökologische Gruppen in Budapest, die die Luftverschmutzung der Brennmotoren sozialistischen Bautyps kritisch in den Blick nahmen.<sup>4</sup>

Aus diesen ersten Erkenntnissen ergeben sich die weiteren vertiefenden Forschungsfragen: Welcher Personenkreis initiierte den Radverkehr in der Großstadt, warum und mit welchen Mitteln? Welche Auswirkungen hatten der hohe Anteil des Personennahverkehrs und die stetige Zunahme des Autoverkehrs? Gab es ähnliche Konflikte wie in west- und nordeuropäischen Städten, die den Radverkehr aus ökologischen Gründen als Verkehrsalternative auf die Agenda setzten? Welche Politik verfolgte die Kommune bezüglich des Radverkehrs? Welche Rolle kam dem Einfluss aus Westeuropa und den dort aktiven Umweltschutzgruppen zu? Wie veränderte sich in der Verkehrswissenschaft die Einstellung zum Radverkehr und welche Auswirkung hatte das?

## 1.2 Forschungsthema und -feld

Das Forschungsthema des urbanen Radverkehrs markiert zugleich ein historisches und ein zeitgenössisches städtisches Phänomen. Der gegenwärtige Anstieg des Radverkehrs in Städten wird üblicherweise mit bewegungsarmem Lebensstil, der Krise der autozentrierten Stadt und mit Umweltschutzgedan-

4 Vgl. *Musza, István*: Levegő Munkacsoport [Clean Air Action Group]. In: *Szabó, Máté* (Hg.): *Környezetvédelmi civil kezdeményezések Magyarországon 1988–1998. Tanulmányok [Zivilgesellschaftliche Umweltinitiativen in Ungarn 1988–1998. Studien]*. Budapest 1999, 90–109, hier: 90.

ken erklärt. Urbanes Radfahren scheint eine Lebensstilentscheidung zu sein und wird durch die Revitalisierung von Innenstädten weiter befördert. Von San Francisco bis New York, von London, Paris und Wien bis Melbourne legen Städte Fahrradstrategien vor und stellen Fahrradinfrastrukturen und Radverleihsysteme bereit. Die *Europäische Union* vergibt im Rahmen ihrer Verkehrs- und Gesundheitspolitik Mittel für den Radverkehr in ihren Mitgliedsstaaten. Die *Weltgesundheitsorganisation* entwickelte sogar eine Berechnung, um den volkswirtschaftlichen Gewinn der Radverkehrsförderung aufgrund der Verlängerung der durchschnittlichen Lebensdauer in der Bevölkerung zu veranschaulichen.<sup>5</sup> Städte wie Kopenhagen und Amsterdam, die als europäische Hauptstädte den höchsten Radverkehrsanteil haben, konkurrieren miteinander um den Titel der fahrradfreundlichsten Stadt und vermarkten ihre Radverkehrsexpertise durch Beraterfirmen.<sup>6</sup> Das Zweirad ist in zwei Jahrzehnten zu einer urbanen Imagefrage, zum Inbegriff des zukunftsfähigen nachhaltigen Verkehrs geworden.

Die verkehrshistorische Besonderheit des Radfahrens ist, dass es die erste für breite gesellschaftliche Schichten zugängliche Form des Individualverkehrs im 20. Jahrhundert darstellte. Radverkehr war in den europäischen Gesellschaften bereits in der Zwischenkriegszeit im Personen- und Gütertransport weit verbreitet.<sup>7</sup> Seine Rolle in der Emanzipationsgeschichte der Frauen und als Vehikel der Arbeiterbewegung sind für den Zeitraum zwischen dem Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts bereits recht weit erforschte Themenbereiche der europäischen Sozialgeschichte.<sup>8</sup>

Eine weitere Besonderheit der Fahrradnutzung ist, dass sie zwar seit ihrer Verbreitung den Vorgaben der jeweiligen Straßenverkehrsordnung unterliegt, es aber im Gegensatz zum Autofahren bis heute in den meisten Ländern keiner Fahrerlaubnis und keiner Anmeldung der Fahrräder bedarf. Die Radfahrerinnen und Radfahrer sind durch die Vervielfachung ihrer Muskelkraft ihre eigenen Motoren. Es ist eine simple und gleichzeitig effiziente Technik, die die Wartung einfach und kostengünstig macht. Da es eine flexible und nieder-

5 Vgl. *Word Health Organization*: Health economic assessment tool (HEAT). URL: <http://www.heatwalkingcycling.org/> (am 17.6.2017).

6 Vgl. *Copenhagenize*. URL: <http://copenhagenize.eu/> (am 18.6.2017); vgl. *Amsterdamize*. URL: <https://amsterdamize.wordpress.com/> (am 18.6.2017).

7 Vgl. *Oldenziel*, Ruth: *Bicycling & Driving in Europe*. In: *Oldenziel*, Ruth (Hg.): *Consumers, tinkers, rebels. the people who shaped Europe*. Houndmills 2013, 125–161; 336–341, hier: 145–152.

8 Vgl. *Maierhof*, Gudrun/*Schröder*, Katinka: *Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten*. Dortmund 1992; vgl. *Ebert*, Anne-Katrin: *Radelnde Nationen. die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*. Frankfurt am Main 2010, 321–355.

schwellige Mobilität ermöglicht, ist das Fahrrad global gesehen das meist verbreitete Verkehrsmittel des Individualverkehrs.<sup>9</sup>

Seine gegenwärtige Beliebtheit in urbanen Räumen wird allerdings relativiert, wenn wir einen Blick auf die vielen Leerstellen in seiner Geschichte im 20. Jahrhundert in Europa werfen. Der Radverkehr war für die Verkehrsgeschichtsschreibung seit Mitte des 20. Jahrhunderts nur von geringer Bedeutung, weil das Automobil in die Modernisierungsperspektive rückte.<sup>10</sup> Dies erklärt auch das oft wiederholte Narrativ in der Forschung, wonach die Motorisierung die Schuld am Niedergang des Fahrradverkehrs in den Städten trage. Abgesehen von einigen kleineren Publikationen gab es bisher keine Versuche, das Verschwinden und die Rückkehr des Fahrrads als Verkehrsmittel des urbanen Alltags in seiner Vielschichtigkeit zu untersuchen.<sup>11</sup> Das trifft noch mehr für die ostmitteleuropäischen Städte zu, bei denen meistens nicht einmal die Anfänge der Motorisierung sowie die Stadt- und Verkehrsplanung unter den wechselnden politischen Systemen aufgearbeitet wurden. Die Vertreter der sogenannten *Mobility Studies* haben den geringen Stellenwert des Radfahrens in der Historiografie kritisch angemerkt und appellieren für die Integration des Radverkehrs in die Verkehrsgeschichte.<sup>12</sup>

Insofern bearbeitet die vorliegende Promotionsarbeit ein neues Forschungsfeld. Behandelt wird der sich wandelnde Stellenwert des Radverkehrs in Budapest zwischen 1980 und 2014. Dabei beschäftigt sich die Arbeit mit dem Fahrrad im Alltag und klammert Freizeitverkehr und Fahrradsport aus. Die Untersuchung des Fahrrads in seinem Übergang vom Verkehrsmittel des kleinen Mannes zum urbanen Trend und Sinnbild für Nachhaltigkeit macht es möglich, sowohl Verkehrsgeschichte als auch Stadtentwicklung aus einer neuen Perspektive zu betrachten. Der Radverkehr berührt als Untersuchungsgegenstand sowohl Infrastruktur-, Planungs-, Konsum- und Kulturgeschichte und zeigt somit mannigfaltig die räumlichen, institutionellen, politischen und soziokulturellen Veränderungen im Urbanen auf. Der Untersuchungszeitraum von 1980 bis 2014 bietet zudem die Chance, den Wandel der urbanen Verkehrspolitik und Verkehrsmittelnutzung über die politischen Systeme hinweg zu untersuchen und damit den Akzent sowohl auf europäische als auch

- 9 Vgl. Oldenziel, Ruth/La Bruhèze, Adri Albert de: Cycling in a Global World: Introduction to the Special Section. In: *Transfers* 2/2 (2012), 22–30.
- 10 Stoffers, Manuel/Oosterhuis, Harry/Cox, Peter: Bicycle history as transport history: the cultural turn. In: Norton, Peter (Hg.): *Mobility in history*. Neuchatel 2011, 265–274, hier: 273.
- 11 Vgl. Kreuzer, Bernd: 1 Fahrrad = 0,25 PKW-Einheiten. Das Fahrrad im Stadtverkehr zwischen verpassten Chancen und gewollter Marginalisierung, Pfadabhängigkeit und Gestaltungsspielräume. In: Pammer, Michael (Hg.): *Erfahrung der Moderne*. Festschrift für Roman Sandgruber zum 60. Geburtstag. Stuttgart 2007, 465–481, hier: 466.
- 12 Vgl. Stoffers/Oosterhuis/Cox, Bicycle history as transport history: the cultural turn, 266.

auf globale Gemeinsamkeiten und Verflechtungen der urbanen Verkehrsgeschichte in modernen Industrienationen zu legen.

Den Rahmen für die Untersuchung stellt der Motorisierungssprung der europäischen Gesellschaften im 20. Jahrhundert dar, der die Stadträume und das städtische Leben in Europa grundlegend veränderte. Einerseits brachte das Auto im Alltag eine bis dahin unbekannte individuelle und flexible Bewegungsfreiheit und veränderte den Lebensstil vieler Menschen. Andererseits hatte der zunehmende Autoverkehr vielfältige Auswirkungen auf Städtebau und -planung und damit auf die urbane Umwelt und Lebensqualität.<sup>13</sup> Die wechselhafte Rolle des Radverkehrs im Stadtleben war und ist bis zur Gegenwart eng an diese Verläufe gekoppelt, aber die Wechselwirkungen zwischen Fahrrad und Auto bedürfen einer näheren Betrachtung.

Für eine möglichst umfangreiche und vielseitige Darstellung der Geschichte des urbanen Radfahrens in Budapest orientiert sich diese Arbeit an der jungen Forschungstradition zum Thema.<sup>14</sup> Die niederländischen Verkehrshistorikerinnen und Verkehrshistoriker Adri de la Bruhèze and Frank Veraart benennen in ihrer vergleichenden Studie zur urbanen Radverkehrsgeschichte sechs Themenbereiche, an denen sich die Veränderung des Radverkehrsanteils über eine längere Periode hinweg untersuchen lässt:<sup>15</sup> Die langfristige Entwicklung des urbanen Radverkehrs wird demnach beeinflusst von der Anzahl an Autobesitzerinnen und -besitzern, dem generellen Verkehrsangebot, der räumlichen Auslegung und Größe einer Stadt, einer den Radverkehr unterstützenden oder verhindernden Verkehrspolitik, der Stärke von Interessensvertretungen für das Radfahren und nicht zuletzt vom kulturellen Bild des

13 Vgl. *Lundin*, Per: Mediators of Modernity: Planning Experts and the Making of the »Car-friendly« City in Europe. In: *Hård*, Mikael (Hg.): Urban machinery inside modern European cities. Cambridge 2008, 257–280.

14 Vgl. *Stoffers/Oosterhuis/Cox*, Bicycle history as transport history: the cultural turn; vgl. *Oldenziel*, Bicycling & Driving in Europe; vgl. *Kreuzer*, 1 Fahrrad = 0,25 PKW-Einheiten. Das Fahrrad im Stadtverkehr zwischen verpassten Chancen und gewollter Marginalisierung, Pfadabhängigkeit und Gestaltungsspielräume; vgl. *de la Bruhèze, Adri A. Albert/Emanuel*, Martin: European bicycling. The politics of low and high culture: taming and framing cycling in twentieth-century Europe. In: *The Journal of Transport History* 33/1 (2012), 64–66.

15 Diese fünf Aspekte wandte zuerst diese niederländische Studie für den Vergleich der Geschichte der Radnutzung und Radverkehrspolitik von neun Städten an. Vgl. *de la Bruhèze, A. Adri/Veraart, C. A. Frank*: Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel [Praktiken und Politiken des Radverkehrs im 20. Jahrhundert. Gemeinsamkeiten und Differenzen in der Fahrradnutzung in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover und Basel]. Eindhoven 1999.

Radfahrens.<sup>16</sup> Eine weitere Publikation zum Fallbeispiel Stockholm fügt diesen Aspekten die Rolle von Leitbildern in der Verkehrsplanung hinzu.<sup>17</sup>

Einige dieser Faktoren, etwa die Autonutzung in Städten, stieg durch den zunehmenden Wohlstand im 20. Jahrhundert in ganz Europa immer weiter an. Andere Aspekte, wie das in der Öffentlichkeit vorherrschende Bild oder die Mobilisierungskraft des urbanen Radverkehrs in der Gesellschaft, zeichnen sich durch Wechselhaftigkeit aus. Wiederum andere, wie die Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, haben bis zur Gegenwart einen »Gestaltungsspielraum«, der von den Akteurinnen und Akteuren auf unterschiedliche Weise genutzt wird.<sup>18</sup> Wohlgemerkt prägen all diese Faktoren auch den städtischen Radverkehr der Gegenwart.

Zusammenfassend kristallisieren sich fünf zusammenhängende Untersuchungsfelder heraus: erstens die Verkehrspolitik, zweitens die räumliche Ausgangslage, drittens die damit zusammenhängende Infrastrukturplanung einer Stadt, viertens das Auftreten bestimmter Interessensvertretungen zur Förderung des Fahrradverkehrs und fünftens das Bild des Radverkehrs in der breiten Öffentlichkeit. Im Rahmen dieser fünf Untersuchungsfelder wird die Entwicklung des Radverkehrs in Budapest zwischen 1980 und 2014 im Folgenden analysiert. In einem ersten Schritt werden zunächst die theoretischen Grundlagen erläutert, auf die sich die vorliegende Arbeit stützt.

### 1.3 Theoretische Grundlagen

Die Arbeit baut auf einem interdisziplinären Zusammendenken verschiedener Ansätze der *Mobility Studies*, der Verkehrssoziologie, der historischen Planungs- und Infrastrukturforschung, der kritischen Kulturwissenschaften sowie der Stadtforschung auf. Sie alle verhelfen dazu, die gesellschaftlichen und planerischen Ordnungsvorstellungen und ihre Ergebnisse ebenso zu verstehen wie die Sinnentwürfe und Verortungen des Radverkehrs.

16 Vgl. Oldenziel, Ruth/de la Bruhèze, A. Adri: Europe: A Century of Urban Cycling. In: Oldenziel, Ruth/de la Bruhèze, A. Adri/Veraart, Frank/Emanuel, Martin (Hg.): *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven 2016, 6–13, hier: 8.

17 Vgl. Emanuel, Martin: Constructing the cyclist. Ideology and representations in urban traffic planning in Stockholm, 1930–70. In: *The Journal of Transport History* 33/1 (2012), 67–91, hier: 86.

18 Vgl. Kreuzer, 1 Fahrrad = 0,25 PKW-Einheiten, 469.

### *Definition der urbanen Mobilität*

Der Themenkomplex Mobilität berührt viele Aspekte dieser Arbeit. Mobilität führt den Begriff des Verkehrs weiter und kann als »entanglement of physical movement, representations, and practices« definiert werden.<sup>19</sup> Das Verkehrsgeschehen ist in diesem Verständnis ein Prozess, der in Machtverhältnisse eingebettet ist und sowohl gesteuert wird als auch selbst Einfluss auf Handlungen und Erfahrungen haben kann. Die Verkehrssoziologin Jutta Deffner bezeichnet in einem weiteren Schritt die urbane Mobilität als eine Ansammlung von symbolischen und materiellen Praxisformen, welche »die Infrastruktur- und Raumgestaltung ebenso [...] wie Leitbilder und verkehrspolitische Diskurse, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die dahinter stehenden Mobilitäts- und Lebensstilorientierungen« einschließt.<sup>20</sup>

Die Analyseebenen der Mobilität lassen sich zunächst nach ihren Handlungen und Diskursen, ihren Gestaltern und Nutzern sowie ihrer Materialität und Symbolik unterscheiden. Um den Radverkehr in dieses Gebilde einzuordnen, fügt die vorliegende Studie eine historische Dimension hinzu.

### *Automobilität und urbanes Raumgefüge*

In den 2000er-Jahren begannen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, den Ausbau und die Stabilisierung von motorisierten Verkehrssystemen kritisch neu zu bewerten und theoretisch einzuordnen. Nicht zuletzt stand dabei die Frage im Vordergrund, welche Auswirkung diese Systeme auf Gesellschaft und Umwelt hatten und haben. Den Auftakt gab ein vielzitiertes Aufsatz des britischen Soziologen John Urry über die Folgen der individuellen Motorisierung der Gesellschaft.<sup>21</sup> Als ihr Ergebnis benannte Urry das global-hegemoniale System der Automobilität, das wegen seiner Bezüge zur Auto- und Ölindustrie, zu Konsum, Verkehrsinfrastrukturen, Raumplanung, Lebensstil und Sozialisation schnell dominant wurde und weltweit stets weiter expandiert.<sup>22</sup>

Die technischen Aspekte der Automobilität, wie ihre Motorisierung, setzten sich zuerst in den urbanen Räumen von Europa und den USA durch. Wegen der Dichte der Bebauung war es im Europa der Zwischenkriegszeit

19 Cresswell, Tim: Towards a politics of mobility. In: Environment and Planning D: Society and Space 28/1 (2010), 17–31, hier: 18.

20 Deffner, Jutta/Götz, Konrad/Schubert, Steffi: Schlussbericht zu dem Projekt »Nachhaltige Mobilitätskultur«. Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Frankfurt am Main 2006. URL: <http://www.iso.de/uploads/media/mobilitaetskulturbericht-2006.pdf> (am 26.7.2016), 16.

21 Vgl. Urry, J.: The ›System‹ of Automobility. In: Theory, Culture & Society 21/4–5 (2004), 25–39.

22 Ebd., 27.

eine Herausforderung, die Städte für den Autoverkehr geeignet zu machen. Diese Epoche, die in der Zeitgeschichte oft als Periode der Planungseuphorie bezeichnet wird, hatte dauerhafte Auswirkungen auf die Gestaltung der städtischen Räume.<sup>23</sup>

Begleitet wurde dieser Prozess von einer Verwissenschaftlichung von Verkehr und Planung. Die Experten der Verkehrsplanung waren von Anfang an international vernetzt, tauschten sich bei den Straßenkongressen des *Welt-Straßenverbands* über ihre Methoden und Erfahrungen aus und etablierten gemeinsame Standards für ihre Arbeit.<sup>24</sup> Das motorisierte Vehikel diente als normative Grundeinheit für die Ordnung und Regelung des Straßenverkehrs. Seine Größe, Geschwindigkeit und seine Anforderungen an eine reibungslose Fortbewegung standen deshalb im Mittelpunkt aller verkehrsplanerischen Debatten. Die Neuordnung des Straßenverkehrs im Interesse des Autoverkehrs bedeutete, dass die Fachleute alle anderen Formen des Personen- und Gütertransports in europäischen Städten – etwa Schubkarren, unterschiedliche Fuhrwerke oder Fahrräder – in einen direkten Bezug zum motorisierten Verkehr setzten und alle alternativen Formen als langsam, behindernd und nicht-modern abwerteten bzw. sanktionierten. Die Motorisierung brachte eine tiefgreifende Rationalisierung, Homogenisierung und Standardisierung des Verkehrsraums in Form von Regel- und Zeichensystemen, Verhaltensnormen und räumlichen Infrastrukturen, wie etwa Fahrbahnen, Bürgersteigen, Parkplätzen und Schnellstraßen, mit sich.<sup>25</sup> Nicht zuletzt bedeutete die Motorisierung eine Beschleunigung des Verkehrstempos und das Aufkommen von Sicherheitsfragen.

### *Analysefeld: Gestaltung urbaner Mobilität*

Der im vorangegangenen Absatz beleuchtete historische Hintergrund zeigt zum einen, wie die Automobilität als hegemoniale Ordnung und als ein bis zur Gegenwart gültiger Deutungsrahmen für die Organisation und Planung des Verkehrsgeschehens etabliert wurde. Er verdeutlicht, dass Motorisierung und Automobilität kein Nullpunkt sind, sondern als ein sich ständig wandelnder Prozess begriffen werden können, der die entscheidenden Bedingungen für jede Weiterentwicklung des Stadtverkehrs darstellt.

23 Vgl. *van Laak*, Dirk: Planung, Planbarkeit und Planungseuphorie. In: Docupedia-Zeitgeschichte vom 16.02.2010, URL: [http://docupedia.de/zg/van\\_laak\\_planung\\_v1\\_de\\_2010](http://docupedia.de/zg/van_laak_planung_v1_de_2010) (am 10.01.2017), 1–24; vgl. *Lundin*, Mediators of Modernity: Planning Experts and the Making of the »Car-friendly« City in Europe.

24 Vgl. *Mom*, Gijs: Atlantic automobilism. Emergence and persistence of the car, 1895–1940. New York 2015, 565–634.

25 Als weiterführende Literatur. Siehe Vgl. *Böhm*, Steffen/*Jones*, Campbell/*Land*, Chris/*Paterson*, Mat: Part One Conceptualizing Automobility. Introduction: Impossibilities of automobility. In: *The Sociological Review* 54 (2006), 1–16.



Zum anderen zeigt der historische Abriss die Verwissenschaftlichung und Professionalisierung der Verkehrsgestaltung auf. Diese Prozesse betrafen nicht nur den Verkehr, sondern alle Felder des gesellschaftlichen Lebens. Der Soziologe Roland Hitzler bezeichnete »die modernen Gesellschaft« als »eine Expertengesellschaft«, da »klar und formal definierte Personengruppen verbindlich über mannigfaltige Probleme nicht nur des sozialen, sondern auch des persönlichen Lebens« entscheiden.<sup>26</sup> Verkehrsexperten beanspruchten ab der Zwischenkriegszeit die Deutungshoheit und auch die Entscheidungsmacht über die Gestaltung der räumlichen Bedingungen für den städtischen Radverkehr. Zu Beginn des Jahrhunderts fielen diese Aufgaben in vielen europäischen Ländern noch den Fahrradorganisationen zu.<sup>27</sup> Die Radverkehrsplanung als Teil der Verkehrswissenschaft lässt sich also auf diese frühe Periode datieren.

Um die Prioritäten der Verkehrsexpertise und die Verortung des Radverkehrs darin besser zu verstehen, lohnt sich ein Blick in die verkehrswissenschaftliche Fachsprache. Verkehrswissenschaft beruht, wie andere Technik- und Ingenieurwissenschaften, auf mathematischem Wissen, Zahlen und Daten, durch die sie Objektivität und Autorität beansprucht und Glaubwürdigkeit herstellt.<sup>28</sup>

Ein tieferes Verständnis der Logik dieser Daten wird möglich, wenn ihre Entstehung und ihre Funktionen in den Blick genommen werden. Die Daten sind Realitätsausschnitte, die einer bestimmten Auswahl und Intention unterliegen und somit auch ein wichtiges politisches Mittel darstellen. Die wichtigsten Instrumente sind Verkehrszählungen, die in der Zwischenkriegszeit nach amerikanischem Vorbild in Europa eingeführt wurden, um die Verkehrsströme innerhalb von Städten zu messen.<sup>29</sup> An den Zählkategorien, der Regelmäßigkeit und den Orten der Zählungen lassen sich Programme und verkehrspolitische Ziele ebenso ablesen wie an der Auswertung der Daten. Noch konkreter drücken sich die Ziele in den Leitbildern aus, die die Verkehrshistorikerin Barbara Schmucki als »Orientierungssysteme« beschreibt, auf

26 Hitzler, Ronald: Wissen und Wesen der Experten. Ein Annäherungsversuch – zur Einleitung. In: Hitzler, Ronald (Hg.): Expertenwissen. Die institutionalisierte Kompetenz zur Konstruktion von Wirklichkeit. Opladen 1994, 13–30, hier: 16.

27 Ruth Oldenziel und Adri Albert de la Bruhèze legen am Beispiel von Italien, Deutschland, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und England dar, wie Verkehrsexperten in der Zwischenkriegszeit die Entscheidungsmacht über Fahrradinfrastrukturen von den Fahrradorganisationen übernommen haben. Vgl. Oldenziel, Ruth/de la Bruhèze, A. Adri: Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900–1995. In: Transfers 1/2 (2011), 29–49, hier: 33–38.

28 Vgl. Porter, Theodore M.: Trust in numbers. The pursuit of objectivity in science and public life. Princeton, N. J. 1995.

29 Vgl. Oldenziel, Ruth: Utilitarian cycling as a research topic in Eastern European context. München 21.10.2013.

denen politische Entscheidungen basieren.<sup>30</sup> Zwar war das prägende Leitbild der Nachkriegszeit in westlichen und sowjetischen Einflussgebieten die auto-gerechte Stadt, doch hatte dieses Bild keine allgemeine Gültigkeit und wurde vor allem auf lokaler Ebene von weiteren Leitbildern abgelöst.

Die Macht der Verkehrsplanung besteht in ihrer räumlichen Einflussnahme durch Infrastrukturen. Brian Larkin versteht Infrastrukturen als »built networks that facilitate the flows of goods, people, or ideas and allow for their exchange over space«. <sup>31</sup> Diese baulichen Gebilde haben eine technische Seite, indem sie Bewegung kanalisieren. Gleichzeitig verkörpern sie semiotisch auch Raumvorstellungen und Zukunftsvisionen von Gesellschaften.<sup>32</sup> Für diese Arbeit sind Verkehrsinfrastrukturen von entscheidender Relevanz, weil sie durch ihre Bauart langfristig die Nutzung von Verkehrsmitteln und den Verkehr im Ganzen bestimmen. Durch ihre Persistenz verankern diese Bauformen Leitbilder, wie etwa in den 1960er- und 1970er-Jahren den autogerechten Raum in europäischen Städten.

Der Wandel der urbanen Mobilität in Europa wurde durch unterschiedliche Interessen bedingt, da nicht nur Verkehrsexperten an den Prozessen beteiligt waren, sondern auch zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter der Politik, des Nahverkehrs, der Wirtschaft und, je nach Möglichkeit der politische Teilhabe, auch Bürgergruppen und interessierte Laien.<sup>33</sup> Im Zentrum der vorliegenden Arbeit stehen damit nicht nur Verkehrsexperten, sondern die urbane Mobilität als politischer Aushandlungsprozess mit gesamtgesellschaftlicher Bedeutung.

Die Diversität der Interessen nahm in den westeuropäischen Gesellschaften ab den 1960er- und 1970er-Jahren zu. Verkehrskollapse, Stillstand und Luftverschmutzung waren ab dieser Zeit krisenhafte Begleitphänomene der städtischen Automobilität, die es zu bekämpfen galt.

Sie führten zum gegenwärtigen komplexen Mobilitätsmanagement im urbanen Verkehr, das den Personennahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr fördert und dabei mit unterschiedlichen Verkehrskonzepten für Verkehrsberuhigung, wie *Shared-Space-Zonen*, Fahrradstraßen oder Fußgängerzonen experimentiert. In Innenstädten erforderten diese Eingriffe, dass der Autoverkehr etwa durch Parkplatzmanagement, intelligente Ampelschaltungen, Einfahrtsbeschränkungen und -verbote, städtische Umweltzonen oder auch grüne Plaketten kontrolliert und beschränkt wurde.

30 *Schmucki*, Barbara: Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt am Main 2001, 87.

31 *Larkin*, Brian: The Politics and Poetics of Infrastructure. In: *Annual Review of Anthropology* 42/1 (2013), 327–343, hier: 328.

32 Vgl. ebd., 329.

33 Vgl. *Haefeli*, Ueli: Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990. Stuttgart 2008; vgl. *Schmucki*, Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich.

Die Integration des Radverkehrs ist – so die Ausgangsthese der Arbeit – durch die Herausbildung einer fahrradfreundlichen Stadtplanung als eine Korrektur früherer Verkehrsleitbilder zu verstehen, verbunden mit dem Versuch, seine Effektivität zu steigern. In der zunehmenden Fahrradnutzung ist damit die Krise der autozentrierten Stadtplanung und des Verkehrsmanagements erkennbar.

## 1.4 Forschungsstand

Das gegenwärtige transnationale kultur- und sozialwissenschaftliche Interesse am Radfahren lässt sich an der Schnittstelle von Verkehrsgeschichte, Stadt- und Mobilitätsforschung, *Science and Technology Studies*, kritischer Geografie, Soziologie und Sozialanthropologie verorten. Diese Publikationen berühren auch Teilbereiche wie Wirtschafts- und Sportgeschichte, Gesundheitsforschung, Umwelt- und neue Sozialbewegungen, Tourismus, Subkulturforschung und Stadtforschung. Aus dieser Fülle an Literatur beschäftigen sich jedoch im engeren Sinne nur einige Beiträge mit der Geschichte des Radverkehrs in europäischen Städten nach dem Zweiten Weltkrieg.

Einer ist der bereits erwähnte Band der niederländischen Technikhistorikerinnen und -historiker und seine erweiterte englische Neuauflage, die eine vergleichende Perspektive auf Städte einnimmt und Antworten auf den schwankenden Anteil des Fahrrads im Stadtverkehr sucht.<sup>34</sup> Ruth Oldenziel und Adri de la Bruhèze, die an dieser Studie beteiligt waren, haben weitere Publikationen vorgelegt, in denen sie Einzelaspekte der Fahrradgeschichte beleuchten, wie etwa die Geschichte der Fahrradsteuer und des Fahrradinfrastrukturbaus.<sup>35</sup> Diese Aufsätze zeigen, dass es vielfältige Überschneidungspunkte und Gemeinsamkeiten zwischen einzelnen nationalen Entwicklun-

34 Vgl. *de la Bruhèze, A. Adri/Veraart, C. A. Frank, Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel* [Praktiken und Politiken des Radverkehrs im 20. Jahrhundert. Gemeinsamkeiten und Differenzen in der Fahrradnutzung in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover und Basel]; vgl. *Oldenziel, Ruth/de la Bruhèze, A. Adri/Veraart, Frank/Emanuel, Martin* (Hg.): *Cycling Cities: The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*.

35 Vgl. *Oldenziel, Bicycling & Driving in Europe*; vgl. *de la Bruhèze, A. Adri/Oldenziel, Ruth: Who Pays, Who Benefits? Bicycle Taxes as Tools of the Public Good, 1890–2012*. In: *Oldenziel, Ruth/Trischler, Helmuth* (Hg.): *Cycling and recycling. Histories of sustainable practices*. New York 2015, 73–100; vgl. *Oldenziel/de la Bruhèze, A. Adri, Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900–1995*.

gen gibt, und gelten somit als Plädoyer für eine gemeinsame europäische Verkehrsgeschichte.

Ein weiterer Aufsatz zur Geschichte des Radverkehrs in Wien und Linz orientiert sich an der niederländischen Vergleichsstudie und kommt zu dem Ergebnis, dass lokale Verkehrspolitiken den stärksten Einfluss auf den Radverkehr haben.<sup>36</sup> Diese Ansichten vertritt auch Martin Emanuel in seinem Aufsatz über die Radverkehrspolitik von Stockholm zwischen 1930 und 1970. Demnach verschlechterten sich die infrastrukturellen Bedingungen für den Radverkehr aufgrund von Entscheidungen der Verkehrsplanerinnen und -planer der Nachkriegszeit, diese Verkehrsform als nicht zukunftsfruchtig zu betrachten.<sup>37</sup>

Die thematisch für dieses Forschungsvorhaben relevante Sekundärliteratur ist damit bereits überblickt. In einem breiteren Rahmen ist die in den USA, in Großbritannien sowie in den nordeuropäischen Ländern in den 2000er-Jahren entstandene kritische, sozialwissenschaftlich orientierte Forschungsliteratur aber ebenfalls von Interesse.<sup>38</sup> Ein Meilenstein der Fahrradforschung und das meistzitierte Grundlagenwerk zu diesem Thema ist die Veröffentlichung *Cycling and Society* des britischen Soziologen Dave Horton aus dem Jahr 2007.<sup>39</sup> Dieser Band reißt eine Vielzahl von Themen an, wie Geschlechtergeschichte, emotionale Barrieren, die Raumwahrnehmung des Radfahrens, die Rolle der Subkultur von Fahrradkurieren sowie die kulturelle Konstruktion des Bildes vom Radfahrenden im britischen Kontext. Die an diesem Band beteiligten Forscherinnen und Forscher gehören oftmals aktivistischen Zirkeln in ihren Ländern an oder übernehmen staatliche Forschungsaufträge zur nachhaltigen Mobilität. Deshalb ist diese Literatur vor allem an der Anwendbarkeit der Forschungsergebnisse für die Förderung des städtischen Fahrradverkehrs orientiert.<sup>40</sup>

Für den US-amerikanischen Kontext sind vor allem die zuletzt erschienenen Arbeiten von Zack Furness und Luis Antonio Vivicano hervorzuheben.<sup>41</sup> Beide Werke rekapitulieren die verkehrspolitische und kulturelle Neubetrachtung des Radverkehrs in den vergangenen zwei Jahrzehnten am Beispiel amerikanischer Städte. Sie verstehen diese als eine Infragestellung

36 Vgl. Kreuzer, 1 Fahrrad = 0,25 PKW-Einheiten. Das Fahrrad im Stadtverkehr zwischen verpassten Chancen und gewollter Marginalisierung, Pfadabhängigkeit und Gestaltungsspielräume, 469.

37 Vgl. Emanuel, Constructing the cyclist, 86.

38 Vgl. Oldenziel/La Bruhèze, Cycling in a Global World: Introduction to the Special Section.

39 Vgl. Horton, Dave (Hg.): Cycling and society. Aldershot 2007.

40 Vgl. Parkin, John (Hg.): Cycling and sustainability. Bingley 2012; vgl. Parkin, John: City cycling. In: Transport Reviews 33/2 (2013), 239–240.

41 Vgl. Furness, Zack: One less car. Bicycling and the politics of automobility. Philadelphia, Penn 2010; vgl. Vivanco, Luis Antonio: Reconsidering the bicycle. An anthropological perspective on a new (old) thing. New York 2013.

des motorisierten Verkehrs als hegemoniale urbane Raumordnung und verorten ihre Herkunft in den Gegen- und Subkulturen sowie in den veränderten urbanen Lebensstilen einer langsam entstehenden nachhaltigkeitsorientierten urbanen Verkehrspolitik.

Als letztes sollen Ostmitteleuropa und konkret Ungarn in den Blick genommen werden. Der osteuropäische Raum ist weder in der transnationalen Mobilitätsforschung noch in der Verkehrsgeschichte gut repräsentiert.<sup>42</sup> In Ungarn fehlt es an Grundlagenforschung auf nationaler und städtischer Ebene. Die erste umfassende Quellensammlung zur Verkehrsgeschichte und -politik des Staatsozialismus wurde erst 2011 veröffentlicht.<sup>43</sup> Ausnahmen sind einzelne Bücher, Aufsätze und populärwissenschaftliche Publikationen, beispielsweise zur Verkehrsgeschichte des Landes im Allgemeinen oder zur Autokultur der 1950er-Jahre, sowie Aufsätze und ein populärwissenschaftlicher Bildband zum urbanen Nahverkehr von Budapest.<sup>44</sup> Die Geschichte der Verkehrszählungen in Ungarn ist bereits in einer Dissertation aufgearbeitet, die wertvolle Einsichten sowohl in die Geschichte der Verkehrswissenschaft als auch in die Verkehrspolitik gibt.<sup>45</sup>

Die ungarische Soziologie hat die Frage nach der Rolle von Verkehrsplanung und -politik in der Stadtentwicklung von Budapest bislang nicht aufgegriffen.<sup>46</sup> Einzelne Aufsätze setzen sich mit der Motorisierung der ungarischen

42 Vgl. *Hefter, Tomas/Deffner Jutta*: Sustainable mobility cultures: An approach for capacity development in Eastern Europe? In: 15th European Roundtable on Sustainable Consumption and Production (15th ERSCP), 2012, May 2–4, Bregenz, Austria. URL: [http://www.erscp2012.eu/upload/doc/ERSCP\\_Full\\_Papers/Hefter-Deffner\\_ERSCP\\_2012.pdf](http://www.erscp2012.eu/upload/doc/ERSCP_Full_Papers/Hefter-Deffner_ERSCP_2012.pdf) (am 8.8.2014); vgl. *Canzler, Weert/Knie, Andreas*: Auf dem Weg zur Autogesellschaft. Trends im Personen- und Güterverkehr Osteuropas. In: *Osteuropa* 58/4–5 (2008), 337–349.

43 Vgl. *Frisnyák, Zsuzsa*: Közlekedés, politika, 1945–1989 [Verkehr, Politik 1945–1989] Budapest 2011.

44 Vgl. *Majdán, János*: A közlekedés története Magyarországon (1700–2000) [Geschichte des Verkehrs in Ungarn (1700–2000)]. Pécs 2014; vgl. *Kalocsai, Péter*: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968) [Die Rolle des Verkehrs in der urbanen Raumnutzung in Szombathely (1945–1968)]. In: *Korall* 52 (2013), 113–144; vgl. *Ocskay, Zoltán*: Autózás az ötvenes években [Autofahren in den 1950er Jahren]. Budapest 2014; vgl. *Pál, István*: A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén, 1959–1972 [Die Verkehrsentwicklung auf der Agenda der Politik 1959–1972]. In: *Feitl, István* (Hg.) Budapest az 1960-as években [Budapest in den 1960er Jahren], 109–129.; vgl. *Legát, Tibor/Zsigmond, Gábor*: Közlekedik a székesfőváros [Die Hauptstadt fährt]. Budapest 2014.

45 Vgl. *Szalkai, Gábor*: A közúti forgalom változása Magyarországon 1869–2006. Doktori értekezés [Die Veränderung des Straßenverkehrs in Ungarn, 1869–2006. Dissertation]. Budapest 2008.

46 Vgl. *Kocsis, János Balázs*: Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten 1930–1985 [Urbane Entwicklungspolitik und Entwicklung in Budapest 1930–1985]. Budapest 2009; vgl. *Csanádi, Gábor/Csizmady, Adrienne/Kocsis, János Balázs/Köszegy, Lea/Tomay, Kyra* (Hg.): Város, tervező, társadalom [Stadt, Planer, Gesellschaft]. Budapest 2010.

sehen Gesellschaft aus einer kulturhistorischen Perspektive auseinander und verdeutlichen, welchen Status das Auto für die Elite und später für die breite Gesellschaft in der Konsumkultur des Spätsozialismus hatte.<sup>47</sup>

Zur Kultur- und Verkehrsgeschichte des Radfahrens in Ungarn liegen für das Ende des 19. Jahrhunderts einige Aufsätze vor.<sup>48</sup> Sie gehen auf die Verbreitung des Fahrrads im Vereins- und Sportleben des Bürgertums ein. Eine volkswkundliche Abschlussarbeit ist der bislang einzige Überblick, der sich mit der Verbreitung des Fahrrades als Transport- und Verkehrsmittel im ländlichen Alltag beschäftigt.<sup>49</sup> Weiterhin liegt ein populärwissenschaftlicher Bildband zur Geschichte der Fahrradproduktion vor, in dem der größte Fahrradhersteller des Landes, die Firma *Csepel*, sowie sämtliche Rahmenbauer der Hauptstadt aus dem 20. Jahrhundert porträtiert werden.<sup>50</sup>

Der Anstieg des Fahrradverkehrs in Budapest in den 2000er-Jahren löste eine neue Welle von wissenschaftlichen Arbeiten in den Disziplinen der Sozial- und Verkehrswissenschaft sowie der Tourismusforschung aus. Dabei handelt es sich allerdings zumeist um Abschlussarbeiten an Hochschulen und Universitäten und nur selten um publizierte Aufsätze. Einen Schwerpunkt bilden dabei der Erfolg und die Anziehungskraft der Protestform *Critical Mass* in Budapest in den 2000er-Jahren.<sup>51</sup> Weitere Schwerpunkte sind die Subkultur der Fahrradkurriere, die Unfallanalyse und die Möglichkeiten der Infra-

47 Vgl. *Majtényi, György*: Életstílus és szubkultúra. Az autózás története (1920–1960) [Lebensstil und Subkultur. Die Geschichte des Autofahrens (1920–1940)]. In: *Korall 1/1* (2000), 101–118; vgl. *Karlaki, Orsolya*: Autó-mobil? Személygépkocsi-használat a Kádár-korszakban [Auto-mobil? PKW-Nutzung in der Kádár-Ära]. In: *Múltunk 3* (2008), 84–97; vgl. *Péteri, György*: Streetcars of desire: cars and automobilism in communist Hungary (1958–1970). In: *Social History 34/1* (2009), 1–28.

48 Vgl. *Frisnyák, Zsuzsa*: A kerékpározás kultúrájának kialakulása Magyarországon [Die Entstehung der Fahrradkultur in Ungarn]. In: *A Közlekedési Múzeum Évkönyve 8. (1985–1987)*, 321–336; vgl. *Balla, Loránd/B. Nagy, Anikó/Perényi, Roland*: Két keréken. A városi biciklizés kultúrtörténete [Auf zwei Rädern. Die Kulturgeschichte des urbanen Radfahrens]. In: *Múlt-kor 1* (2013), 108–111.

49 Vgl. *Berkes, Katalin*: A kerékpár elterjedése és használata Magyarországon, különös tekintettel a paraszti használat első évtizedeire (1930–1950) Szakdolgozat [Die Verbreitung und Nutzung des Fahrrades in Ungarn, mit besonderem Fokus auf die Nutzung im Kreise der bäuerlichen Bevölkerung (1930–1950). Magisterarbeit]. Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar. Budapest 2001.

50 Vgl. *Varsa, Endre*: Magyar kerékpárok. A magyar kerékpárgyártás története [Die ungarischen Fahrräder. Geschichte von Ungarns Fahrradproduktion]. Budapest 2008.

51 Vgl. *Udvarhelyi, Tessa Éva*: Reclaiming the Streets – Redefining Democracy. The Politics of the Critical Mass Bicycle Movement in Budapest. In: *Hungarian Studies 23/1* (2009), 121–145; vgl. *Othon-Buckley, Lauren*: Contested Streets, Contested Technology. The Appropriation of the Bicycle and the Performative Politics of Critical Mass in Budapest and Prague: A Case Study. Budapest 2010.

strukturverbesserungen für den Radverkehr in Budapest.<sup>52</sup> Es gibt bislang keine Veröffentlichung, die die historische und gegenwärtige Entwicklung des urbanen Radfahrens als ein ganzheitliches Phänomen der Stadt- und Verkehrsentwicklung in Budapest analysiert.

## 1.5. Quellen, Methoden und Selbstreflexion

Die empirischen Grundlagen dieser Arbeit wurden über einen hermeneutischen Zugang erfasst. Das Aufspüren von relevanten Quellen kann nach Michel Foucault als Archäologie beschrieben werden, wonach die Auswahl der Quellen durch ihre Aussagekraft für den Diskurs erfolgt.<sup>53</sup> Das Ziel war, explorativ möglichst viele und unterschiedliche empirische Materialien zu sammeln.

Den Schwerpunkt der Empirie bilden schriftliche Materialien. Für die Bibliotheks- und Archivrecherche in Budapest dienten die Bestände der *Széchenyi-Nationalbibliothek*, der *Budapest-Sammlung* der *Ervin-Szabó-Stadtbibliothek*, der *Fachbibliothek des Instituts für Verkehrswissenschaft*, der *Bibliothek des Statistischen Amtes* sowie des *Dokumentationszentrums des Lechner-Wissenszentrums*. Die Erhebungen umfassten verkehrswissenschaftliche Fachliteratur, Zeitschriften für Verkehrswissenschaft und Stadt- und Verkehrsplanung sowie populärwissenschaftliche Publikationen. Weitere einbezogene Veröffentlichungen waren Fahrradmagazine, Publikationen von Fahrradorganisationen, städtische Verkehrsstrategien und -pläne, Verkehrsstatistiken, Regelwerke, Planungshilfen sowie Radverkehrspläne für Budapest. Eine wichtige Ressource war zudem die neue digitale Datenbank *Arcanum*, deren Inhalte im Forschungszeitraum online gestellt und stetig erweitert wurden. Diese Datenbank ermöglicht die schnelle Sichtung von digitalisierten Zeitungen, Zeitschriften sowie einiger Archivbestände aus der Zeit des Staatssozialis-

52 Vgl. *Zelenák, Gábor*: Biciklis futárok. Hitelesség, szubkulturális tőke és habitus. Szakdolgozat. [Fahradkuriere. Glaubwürdigkeit, subkulturelles Kapital und Habitus. Masterarbeit]. Budapest Corvinus Egyetem. Szociológia és Társadalompolitikai Intézet. Budapest 2010; vgl. *Felföldi, Péter*: A budapesti kerékpáros balesetek vizsgálata 2011–2012-ben, javaslatok a megelőzésre [Die Analyse der Budapester Fahrradunfälle in den Jahren 2011–2012. Empfehlungen für Prävention]. Budapest 2013; vgl. *Gajárszki, Áron*: A kerékpáros közlekedés fejlesztése Budapesten. Kézirat [Das Fördern des Radverkehrs in Budapest. Manuskript]. Győr 2006; vgl. *Bekker, Judit*: Két keréken négy kerékkal Budapesten. A budapesti kerékpáros közlekedési rendszer (Bubi) bevezetésének feltételezett következményei nemzetközi példák alapján. Kézirat [Auf zwei Rädern mit vier Rädern in Budapest. Die prophezeiten Folgen der Einführung des Budapester Radverleihsystems BUBI anhand von internationalen Erfahrungen. Manuskript]. Budapest 2013.

53 Vgl. *Foucault, Michel/Köppen, Ulrich*: Archäologie des Wissens. 17. Frankfurt am Main 2015.

mus, wie etwa Protokolle der Sitzungen der Exekutivkomitees des Budapester Staatsrates, der das zentrale Steuerungsorgan der Hauptstadt war. Im Archiv des *International Institute of Social History*, das in Amsterdam angesiedelt ist, konnten Forschungsberichte, Flyer und Korrespondenzen von niederländischen und ungarischen Nichtregierungsorganisationen gesichtet und ausgewertet werden, die in Ungarn noch nicht für die Forschung zugänglich sind. Eine weitere Quellengruppe waren Tageszeitungen, relevante Beiträge von Nachrichten- und Videoportalen, Blogs sowie der Internetauftritt und die Social-Media-Seiten verschiedener Fahrradorganisationen, der Budapester Nahverkehrsgesellschaft und relevanter Firmen.

Ergänzend wurden zwischen 2013 und 2014 Veranstaltungen und Museumsausstellungen mit einem thematischen Bezug zum Forschungsvorhaben besucht. Die Quellen umfassen damit neben schriftlichen Materialien auch Film- und Fotodokumente, Ausstellungen und Videos. Diese Vielfalt ist dem Untersuchungszeitraum von 1980 bis 2014 geschuldet, der die sprunghafte Entwicklung der Telekommunikations- und Informationstechnologien mit sich brachte und die Kommunikations- und Darstellungsmöglichkeiten vielfältigte. Bei dieser Entwicklung muss die Partikularisierung der öffentlichen Meinung und die Bildung von Teilöffentlichkeiten beachtet werden, die aus quellenkritischer Sicht einer begrenzten Reichweite dieser Inhalte entspricht.

Neben den schriftlichen und multimedialen Inhalten wurden 26 leitfadengestützte Experteninterviews mit Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren, ehemaligen und weiterhin aktiven Fahrradaktivistinnen und -aktivisten, ehemaligen und weiterhin angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des *Budapester Verkehrszentrums* sowie von Fahrrad- und Umweltschutzorganisationen geführt. Diese Gespräche erörterten die oft vielfältigen Rollen der Interviewten, ihre Arbeit und ihre subjektiven Wahrnehmungen und Deutungen zur Situation des Radverkehrs in Budapest. Aus der Perspektive der *Oral History* waren diese Gespräche, vor allem mit Blick auf die 1980er- und 1990er-Jahre, auch Erinnerungstexte, die vor dem Erwartungshorizont der gegenwärtigen Gesprächssituationen erzählt wurden.<sup>54</sup>

Die Auswertung der Quellen bestand in einer Dokumenten-, Inhalts- und Bildanalyse. Die geführten Experteninterviews nahmen hier eine ergänzende Rolle ein. Sie dienten als Gegenfolien zur Interpretation, Kontextualisierung und Einordnung der Tragweite der schriftlichen Quellenbasis und halfen dabei, Wendepunkte und Erzählstränge zu identifizieren, Abläufe und Gründe

54 Vgl. Assmann, Jan: Das kulturelle Gedächtnis. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen. 6. München 2007; vgl. Lehmann, Albrecht: Erinnern und Vergleichen. Flüchtlingsforschung im Kontext heutiger Migrationsbewegungen. In: Dröge, Kurt (Hg.): Alltagskulturen zwischen Erinnerung und Geschichte. Beiträge zur Volkskunde der Deutschen im und aus dem östlichen Europa. München 1995, 15–30.



für Entscheidungen zu verstehen sowie Konflikten und unterschiedlichen Positionen der Akteurinnen und Akteure nachzuspüren. Die schriftlichen Materialien wiederum dienen dazu, die Widersprüchlichkeiten dieser Erzählungen aufzudecken. In diesem Prozess wurden »mit einem dem Gegenstand immer wieder neu angemessenen Methodenbündel« der Kulturanalyse auch Filme, Ausstellungen und Liedtexte sowie Abbildungen der Verkehrswissenschaft als Medien eingebunden.<sup>55</sup> Schließlich wurden die Erkenntnisse in den ausgewählten Problemfeldern nach dem Verständnis Clifford Geertz' als »selbstgesponnene Bedeutungsgewebe« dicht beschrieben.<sup>56</sup>

Der Untersuchungszeitraum von drei Jahrzehnten verlangt gleichermaßen eine diachrone Fokussierung in Bezug auf die 1980er- und 1990er-Jahre und eine synchrone Orientierung für die 2000er-Jahre. Im Sinne eines kulturanalytischen Zugangs bietet vorliegende Arbeit einen akteurszentrierten Blick, der »den Menschen als zentralen Protagonisten des kulturellen und sozialen Wandels voraussetzt«.<sup>57</sup> Damit stehen die einzelnen Akteurinnen und Akteure sowie die Akteursgruppen, ihre Handlungen und ihre Wahrnehmungen im zeithistorischen und gegenwärtigen Kontext im Fokus. Wichtig dabei ist, ob sie eine aktive und mitgestaltende Rolle, also eine *agency*, hatten, und auf welche Weise sich diese ausdrückte.<sup>58</sup> Diese individuelle Ebene der Akteurinnen und Akteure wird durch politische, institutionelle, ökonomische und persönliche Netzwerke ergänzt. Aufgrund der Quellenlage gewinnen die Akteure und Akteursgruppen in den 2000er-Jahren mehr Schärfe in der Beschreibung als in den 1980er- und 1990er-Jahren.

Abschließend folgt eine kurze Reflexion zur eigenen Rolle bei dieser Forschungsarbeit. Wer heute über den Radverkehr akademisch denkt und schreibt, ist von der Aktualität und der hohen politischen Verwertbarkeit der Forschungsergebnisse in diesem Feld beeinflusst. Das betrifft sowohl das hier konkret ausgewählte Forschungsfeld als auch die vielen akademischen Netzwerke, in denen die Forschung angesiedelt ist. Die Politik der nachhaltigen und fossilfreien Verkehrszukunft benötigt wissenschaftliche Grundlagen und eine Neubewertung des Vergangenen. Viele Forscherinnen und Forscher kommen deswegen oftmals selbst aus der Aktivistenszene und sind eng in die verkehrspolitische Beratung eingebunden. Im deutschsprachigen Raum ist

55 Rolshoven, Johanna: Was bedeutet Kulturanalyse? Arbeitsmaterialien. Persönliche Webseite. Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie. URL: [https://static.uni-graz.at/fileadmin/\\_Personliche\\_Webseite/rolshoven\\_johanna/Arbeitsmaterialien/jr\\_kulturanalyse.pdf](https://static.uni-graz.at/fileadmin/_Personliche_Webseite/rolshoven_johanna/Arbeitsmaterialien/jr_kulturanalyse.pdf) (am 19.6.2017).

56 Geertz, Clifford: Dichte Beschreibung. Frankfurt am Main 1983, 9.

57 Rolshoven, Was bedeutet Kulturanalyse? Arbeitsmaterialien. Persönliche Webseite. Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie, 1.

58 Vgl. Ahearn, Laura M.: Language and Agency. In: Annual Review of Anthropology 30/1 (2001), 109–137, hier: 112.

noch Zurückhaltung zu beobachten, aber in der englischsprachigen Wissenschaftslandschaft propagieren viele Forscherinnen und Forscher Radfahren offen als alternative Verkehrsmethode der Zukunft. Diese Bedingungen des wissenschaftlichen Umfelds waren damit auf einer alltäglichen Basis herausfordernde Begleiter der Forschungsarbeit. Sie verlangten, in Abwägung der Forschungsliteratur eine eigene, wissenschaftlich vertretbare Position zu finden.

## 1.6. Aufbau der Arbeit

Die Darstellung der Empirie folgt einer chronologischen Herangehensweise, in der ausgewählte Schlaglichter verschiedener Problemfelder beleuchtet werden. Die fünf Analysefelder – Verkehrspolitik, räumliche Ausgangslage, Infrastrukturplanung, Interessensvertretungen zur Förderung des Fahrradverkehrs und das Bild des Radverkehrs in der breiten Öffentlichkeit – werden in ihrer Prozesshaftigkeit zeithistorisch kontextualisiert. Das Einbeziehen unterschiedlicher Perspektiven in den einzelnen Kapiteln dient dazu, die verschiedenen Ebenen, Akteure und Ereignisse im Blick zu behalten, um die Querverweise und Widersprüchlichkeiten der Deutungen stärker herauszuarbeiten und damit die Diskontinuität des Wandels aufzudecken. Der urbane Wandel wird nicht als stringente Fortschritts- oder Entwicklungsgeschichte aufbereitet, sondern in seiner Vielfältigkeit analysiert und kontextualisiert.

Das zweite Kapitel befasst sich mit der Massenmotorisierung der ungarischen Gesellschaft und dem Aufkommen des Konzepts der Verkehrssicherheit in den 1980er-Jahren und arbeitet die Folgen für den Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung und für die weitere Verkehrsplanung in Ungarn heraus. Bestandteil dieses Kapitels ist auch ein knapper Rückblick auf die Rolle des Radverkehrs in der Stadtgeschichte. Das dritte Kapitel legt die Pluralisierung der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse in den 1990er-Jahren dar, die auch einen Einfluss auf die Idee des urbanen Radverkehrs hatten. Einerseits geht es um die ungarische Fahrradlobby, die mit niederländischer Unterstützung entstand und somit als Beispiel von transnationalem Wissenstransfer gelten kann. Andererseits werden die kommunale Politik und ihr Radwegebauprogramm als Folge der Demokratisierungsprozesse in Budapest untersucht.

Da die 1980er- und 1990er-Jahre eher von Diskursen über den urbanen Radverkehr als von seiner tatsächlichen Relevanz im urbanen Alltag geprägt waren, rückt die Fahrradnutzung im engeren Sinne erst ab dem vierten Kapitel ins Blickfeld. Das vierte Kapitel nimmt die Szene der Fahrradkuriere, die in