

und Ostkundeunterricht“ finden sich zwei Beiträge zu ebendiesen Themen: Meyers zeitweiliger Oldenburger Lehrerkollege Dieter Goertz würdigt dessen Eintreten für die Oldenburger Synagoge und jüdische Gemeinde, während Olschowsky, indem er „Hintergründe und Praxis“ des Ostkundeunterrichts an der Hindenburgschule schildert, neben Erläuterungen zu Didaktik und Pädagogik gerade auch interessante Einblicke in die Weltanschauung jener Zeit bietet. Als sich ein Oberstufenschüler 1963 in einem Referat für die Anerkennung der Oder-Neiße-Grenze aussprach, wurde ihm seitens des Direktors mit einem Notenabzug bei den Abiturprüfungen gedroht, was aber durch Meyers Fürsprache habe abgewendet werden können. Zusammen mit den Schilderungen und Erinnerungen im anschließenden Abschnitt „An der Hindenburgschule“ entsteht ein lebendiges Bild vom Schulalltag der 1950er bis 1970er Jahre – 1979 trat Meyer dann in den Ruhestand. Dass der Band auf diese Weise auch ein gewisses Maß an Lokalkolorit ausstrahlt, passt durchaus zum behandelten Thema, gehörte Oldenburg doch zu den westdeutschen Städten, die eine besonders hohe Zahl an Flüchtlingen und Vertriebenen aus Ostmitteleuropa aufnahmen.

Vier Beiträge unter dem Titel „Familiäre Erinnerung“ runden den Band ab und vermitteln zusammen mit dem umfangreichen, zum Teil privaten Bildmaterial den Eindruck, dass in dieser Publikation die Person Meyers nicht hinter seinen pädagogischen und wissenschaftlichen Arbeitsergebnissen zurückstehen soll. Einige Redundanzen in der Darstellung sowie hinsichtlich der herangezogenen Quellen fallen daher nicht weiter ins Gewicht, vielmehr überzeugt der Versuch eines eng an der Persönlichkeit Meyers orientierten biografischen Werkes, aus dem Sympathie, aber keineswegs unkritische Bewunderung gegenüber dem Porträtierten spricht.

Marburg

Christoph Schutte

Katalin Tóth: I love Budapest. I bike Budapest? Urbaner Radverkehr in der ungarischen Hauptstadt, 1980–2014. (Schnittstellen. Studien zum östlichen und südöstlichen Europa, Bd. 13.) Vandenhoeck & Ruprecht. Göttingen 2019. 264 S., Ill. ISBN 978-3-525-31072-4. (€ 60,–.)

Katalin Tóth, von Haus aus Kulturwissenschaftlerin, verfolgt in ihrer Dissertation einen interdisziplinären Ansatz und verbindet Verkehrssoziologie, historische Planungs- und Infrastrukturforschung, kritische Kulturwissenschaften und Stadtforschung miteinander. Der Radverkehr als Untersuchungsgegenstand bietet laut T. den Vorteil, Infrastruktur-, Planungs-, Konsum- und Kulturgeschichte gleichermaßen zu berühren. Der gewählte Untersuchungszeitraum 1980–2014 bietet zusätzlich die Möglichkeit, den Wandel des Radverkehrs über die politischen Systeme hinweg zu untersuchen. In diesen Zeitraum fällt ein Motorisierungssprung der (ost)europäischen Gesellschaften, der die Stadträume und das städtische Leben grundlegend veränderte. Das Buch untersucht das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel, bewusst werden Freizeitverkehr und Fahrradsport ausgeklammert. Die Ausgangsthese der Arbeit, die T. letztlich auch bestätigt sieht, lautet: „Die Integration des Radverkehrs ist [...] 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“ (S. 18).

Die Vf. wählt fünf Untersuchungsfelder, in deren Rahmen sie die Entwicklung des Radverkehrs im Zeitraum 1980–2014 analysiert: die Verkehrspolitik, die räumliche Ausgangslage, die damit zusammenhängende Infrastrukturplanung, das Auftreten von Interessenvertretungen zur Förderung des Radverkehrs und das Bild des Radverkehrs in der breiten Öffentlichkeit.

Die Kapitel zwei bis fünf, die jeweils etwa ein Jahrzehnt untersuchen, folgen mit unterschiedlicher Gewichtung diesen Untersuchungsfeldern. Kapitel 6 widmet sich neueren Infrastrukturprojekten und Ansätzen im Verkehrsmanagement. Hier vermisst man besonders

schmerzlich Karten und Diagramme, um die beschriebenen Situationen bewerten zu können. Da überhaupt völlig auf Kartenmaterial verzichtet wurde, lässt sich die Entwicklung des Radwegenetzes in Budapest nicht nachvollziehen.

Kapitel sieben wirkt demgegenüber im Großen und Ganzen wie ein Nachgedanke; es werden Kleinunternehmen, Filme und Ausstellungen vorgestellt, die im weitesten Sinne zu einem Fahrrad-Lifestyle gehören oder diesen nachzeichnen. Dies ist zwar als kulturelles Phänomen interessant, aber nicht für das im Untertitel benannte Thema. Vielleicht hätte dieser auch einfach „Urbane Radkultur ...“ lauten sollen, dann wäre die Erwartungshaltung eine andere gewesen.

Die von T. beschriebenen Prozesse, Abhängigkeiten und allgemeinen Entwicklungen im Hinblick auf verkehrsplanerische Dogmen treffen größtenteils nicht nur auf Budapest zu, sondern können auch als Blaupause für große Teile Europas im genannten Zeitraum gelesen werden. Im Osten herrschte und herrscht ebenso wie im Westen die paradoxe Pfadabhängigkeit der Automobilität: Je mehr Verkehrsinfrastrukturen für den motorisierten Verkehr ausgebaut wurden, umso mehr stieg das Verkehrsaufkommen und brauchte wiederum mehr Platz. Die Städte bekamen und bekommen immer noch den Verkehr, für den sie bauen. Streitereien um Zuständigkeiten auf kommunaler Ebene, Strukturen, die einheitliche Planungen verhinderten, und mangelnde finanzielle Mittel prägten auch in Budapest den schleppenden Radwegeausbau. Auch hier waren Veränderungen zum großen Teil von einzelnen Personen, sei es in Interessenvertretungen oder auf kommunaler Ebene, abhängig. Dies erstaunt einen deutschen Leser, erwartet man doch von einem ehemaligen sozialistischen Staat eine andere, stärker von institutionalisierten Anstrengungen getragene Entwicklung.

Der Untersuchungszeitraum der Studie endet bereits 2014, was verständlich ist, da die Dissertation 2017 abgeschlossen wurde. Da aber sowohl auf allgemeiner politischer Ebene in Ungarn als auch generell in der Bewertung des Radverkehrs für den Umgang mit globalen Krisen – man denke an das Stichwort „Klimawandel“ – in den letzten Jahren sehr viel passiert ist, wünscht man sich, dass für die 2019 erfolgte Veröffentlichung ein ergänzendes Kapitel zu den Entwicklungen nach 2014 hinzugekommen wäre. Eine Überarbeitung der Struktur der Dissertation wäre für die Veröffentlichung ebenfalls wünschenswert gewesen. So erscheint das Kapitel „Aufbau der Arbeit“ unnötig, und das Kapitel „Quellen, Methoden und Selbstreflexion“ hätte dem Quellenverzeichnis am Ende vorangestellt den Lese-
fluss nicht so unschön gestört.

Ihr erklärtes Ziel, „sowohl Verkehrsgeschichte als auch Stadtentwicklung aus einer neuen Perspektive zu betrachten“ (S. 11), gelingt der Vf. nur bedingt. In beiden Feldern sind die dargelegten Tatsachen in Bezug auf den Radverkehr hinlänglich bekannt. Neu ist im Wesentlichen für einen deutschen Leser, dass sich diese in Budapest nicht sehr unterschieden haben von denen im Westen. Damit kommen wir zu einem Paradoxon des Buches: Mit seinem wissenschaftlichen Anspruch, der sich in der Gliederung, dem Quellenverzeichnis und leider auch einem wenig attraktiven Cover widerspiegelt, wendet es sich an Leser, die sich bereits mit dem Thema auskennen. Diesen sind die dargelegten Ursachen und Abhängigkeiten, wenn auch nicht in ihrem Bezug auf Budapest, so doch von zahlreichen anderen Beispielen, jedoch hinlänglich bekannt, und das Buch liefert nur wenige neue Erkenntnisse. Ein eher populärwissenschaftliches Publikum, für welches das Buch durchaus geeignet wäre, da es klar, präzise und treffend geschrieben ist und sich äußerst flüssig liest, ohne sich in Fachbegriffen zu verlieren, wird jedoch ziemlich sicher von der Aufmachung des Buches abgeschreckt werden.

Karlsruhe – Frankfurt am Main

Stefanie Lampe