

Bicycle landscape

Why the Netherlands look like this

Wie sehen die Niederlande aus? Yorit Kluitman schnappte sich eine Kamera und schwang sich auf den Sattel, um sein Land abzulichten – ein Land, dessen Bild vor allem von einem geprägt ist: dem Horizont. Die Niederlande – eine Landschaft, die, gemäß dem Titel dieses Buches, vor allem für eines geeignet ist: das Fahrradfahren. Dabei ist Bicycle Landscape, ganz in typisch niederländischer Manier, Produkt eines kollektiven Schaffensprozesses. Neben Kluitmans Oberflä-



chenbetrachtung vom Fahrrad aus, graben andere Autoren – Fachleute aus Kunst und Planung – vom Schreibtisch aus tief in den Marschen der niederländischen Identität. Dabei fördern sie zutage, wie unvergleichbar landschaftlich das Land ist. Mag auch bisweilen der Zweifel keimen, der Titel leite ein wenig in die Irre, so ist er dennoch vollkommen zu Recht gewählt. Bei weitem handelt dieses Buch nicht von einwandfreien Radwegen, Rückenwind und Regenschirm tragenden Amsterdam-Cyclisten allein. Es wirft einen Blick auf den Horizont, einziges Ziel des Radelns hier. Der Horizont der Niederlande ist das Meer. Nunmehr in erster Linie als natürliches Ende des Landes wahrgenommen, konnte es über Generationen jederzeit ein abruptes Ende ihres Seins bedeuten. Das Meer, so sehr es heute definierte Grenze ist, kannte im tiefst gelegenen Land Europas lange Zeit keine Grenzen. Der Landschaftsarchitekt Adriaan Geuze verfasst mit „Der Charme der Bescheidenheit“ sozusagen den Schlüsseltext des Buches. Er klärt den Leser auf, wie Sturmfluten und damit einhergehend stetes Ende und Neubeginn Land und Leute prägten. Seine logische Herleitung des Niederländischen aus der lebensbedrohlichen Nähe zum Meer ist verblüffend. Landschaft ist in den Niederlanden der Schlüssel zum Leben. Ohne Landschaft, die hier nur dank Ingenialität und Organisation möglich war, gäbe es keine Niederlande. Das Landschaftsbild ist entsprechend in vielerlei Hinsicht unverzichtbar in der Auseinandersetzung mit den Niederlanden.

Insgesamt 10.008 Fotos hat Kluitman geschossen, während er durch Brabant, Zeeland, Hol-

land, Gelderland und alle anderen Ecken seiner Heimat strampelte. 388 davon sind in diesem Bild-Text-Band gezeigt. In flirrend grauen Tönen schwappt das Meer über eine Doppelseite. Leuchtend warmgelb kontrastieren auf einer anderen Tulpen die dunklen Wolken eines Regenbogen-Himmels. Wieder andere Seiten reihen verwechselbare Szenen von Wald- oder Deichwegen. Die Landschaftsbilder Kluitmans zeigen das Heute und knüpfen doch an Motive eines Gestern an. Wie Timo de Rijk, Kunsthistoriker und Direktor des städtischen Museums von Hertogenbosch darlegt, hat die Bildkunst des niederländischen Barock nicht zufällig so viel Landschaft zum Thema. Die Maler festigten die Selbstwahrnehmung der Niederländer als Gesellschaft, Erfinder, Erbauer, Fortschrittsgläubige und Gottesfürchtige. Es war eine Gesellschaft, wo Spiegel und Weiden-Bild mitsamt Kuh und Windmühle noch unverzichtbarer an den Wänden der pietistischen Stuben hingen als Kruzifixe. Der Gedanke jedoch, das Fahrrad in seiner genialen Getriebenheit sei selbstverständlicher Bestandteil dieses Landes, trägt. Die Engländer lernten viel früher, es zu schätzen. Und doch sind auch aufgrund ihrer Landschaft am Ende die Niederlande das Fahrradland schlechthin.

Zum Abschluss bringt Bicycle Landscape einen Beitrag des australischen Architekten Steven Flemming, der im gleichen Verlag schon zwei cycle-zentrische Architekturbücher veröffentlicht hat. In feinen, silberglänzenden Lettern, mittels derer auch typografisch eine frische Brise durch das Buch weht, fasst er zusammen, wie die Ästhetik der Niederlande schon immer auf Notwendigkeiten und Gegebenheiten beruhte. Das Fahrrad, nichts als eine weitere Konsequenz. Eine Konsequenz, die die Attraktivität des Lands am Horizont mitnichten schmälert.

Josepha Landes

Bicycle landscape
Why the Netherlands look like this
Von Adriaan Geuze, Gerrie Andela, Timo de Rijk, Wim Pijbes, Nancy Arkema und Yorit Kluitman
288 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Text Niederländisch/Englisch, 49,95 Euro
nai010 publishers, 2017
ISBN 978-94-6208-387-5

Velotopia

The production of cyclespace in our minds and our cities

Dieselskandal hin oder her – keine Frage, Rauschen schadet der Umwelt! Steven Fleming fordert die Menschheit in seinem Buch „Velotopia“ ein ums andere Mal auf, mehr Rad als alles andere zu fahren. Bereits vor sechs Jahren hatte er sich mit „Cycle Space“ auf die Straße gewagt, damals schon provokativ, dabei jedoch ziemlich charmant (Bauwelt 48.2013). „Velotopia“ nun sucht, anders als der Vorgänger, nicht nach Wegen in bestehenden städtischen Gefügen, vielmehr kreiert Fleming darin eine ausschließlich auf die Bedürfnisse des Radfahrenden ausgegerichtete Idealstadt. Soweit ist die Strategie nichts Neues, wenn die Rede von Utopien ist. Einige dieser visionären Bilder, die sich, ganz besonders wenn von Fleming vorgestellt, schlussendlich als Dystopie erwiesen haben, bestimmen das Leben der Menschen bis heute. Die Auto-Stadt ist unter ihnen – Vision einer schnelleren Moderne, als es jede vorangegangene Zeit gewesen sein konnte. Was Fleming bei seinem Zukunftsbild aus den Augen verliert, ist die Vielseitigkeit, auch die mobile, die eine lebendige Stadt ausmacht. Er verteuft die Strategie von Städten wie Rotterdam, die auf den möglichst breiten Ausbau aller möglichen Fortbewegungsstrategien setzen. Allein Radfahren sei glückbringend.

Wie bereits für „Cyclespace“ bezieht der Autor sich auch in Velotopia an jeder passenden und unpassenden Stelle auf große Namen wie Fou-



cault oder Le Corbusier. Die Quintessenz jedoch bleibt fragwürdig. Fleming radelt durch sein eigenes Universum, und man kauft ihm die mittig eingestreute Erklärung, „Velotopia“ sei wie jede Utopie natürlich nicht für bare Münze zu kaufen, nicht wirklich ab. Zu groß scheint der Hass aufs Auto, zu einseitig die Argumentation hin zu den Vorzügen des Velos. Auch schmerzt das Urteil, dass eigentlich nirgends ordentlich für Radfahrer geplant werde. Ist das denn so? Oder vielmehr: Hapert es in „Velotopia“ nicht am Erkennen des realen Ansatzpunktes für eine große Idee? Denn bei weitem sind nicht alle Vorschläge schlecht, die auf den rund 230 Seiten präsen-

tiert werden. Sie sind nur redundant. Dass eine Alternative zum herkömmlichen Automobil her muss, und selbst, dass das Fahrrad ein probates Mittel sein kann, um effektiv gesundheitliche Probleme von Welt, Umwelt und Bevölkerung in den Griff zu bekommen, stellt wohl nur ein Narr in Frage. Vernarrt aber mutet auch an, wer in einem Atemzug alte Utopien verteuftelt und neue nach dem gleichen Schema entwickelt. Wenn doch die Missverständlichkeit der absoluten Formulierungen dieser Form von Meinungsäußerung so bewusst nahe liegt, warum dann nicht konstruktiver für sein Anliegen eintreten?

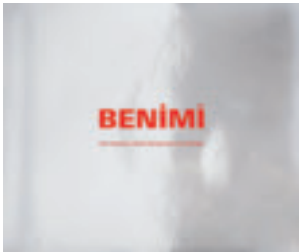
Die Großprojekte der frühen Moderne – neue Städte, die der Geschwindigkeit des Kraftverkehrs angepasst waren – präsentieren sich uns bis heute in Proportionen, die dem menschlichen Maßstab entrückt sind. Und doch entwirft Fleming eine ganz ähnliche Vision für die Fahrradstadt für morgen: Überbaute Trassen sollen die Radfahrer vor der natürlichen Umwelt schützen. Ist das nötig? Mit einem Blick auf den allmorgendlichen Arbeitsstrom zu Rad wird klar, dass bei effektiver Infrastrukturplanung kein Regen, keine Sonne die Vorzüge des flexiblen Radelns zunichtemachen muss. Fleming postuliert eine Stadt von 15 km Durchmesser, in der jeder Ort ideal erreichbar liegt. Verloren geht dabei die Idee von Quartier und Wegehierarchie. Wenngleich die Einleitung davon handelt, wie die Entwicklung noch rückständiger Länder im Sinne des 1st world lifestyles uns alle zum Ersticken brächte, experimentiert Fleming im Hauptteil lieber mit gewendelten Superblöcken über Kopenhagen, New York, Sidney, als einen Prototypen für eben jene Länder zu entwerfen.

Das Buch bietet wie auch Cycle Space eine Menge Diskussionsstoff und gewiss einige Ansätze für die Planung von Radfahrstädten. Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie aber bitte den Stadtplaner oder Radfahrer Ihres Vertrauens. **Josepha Landes**

Velotopia
The production of cyclespace in our minds and our cities
Von Steven Fleming
240 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, 24,95 Euro
nai010 publishers, Rotterdam 2017
ISBN 978-94-6208-352-3

Benim ist. Mein Istanbul

Istanbul ist eine Stadt voller Geschichten und voller Bilder. Einst die Hauptstadt zweier Weltreiche, ist sie heute eine Metropole mit einer Bewohnerzahl um die 17 Millionen, die noch immer wächst. Sie ist die einzige Stadt, die auf zwei Kontinenten liegt. Sie verbindet, so sagt man, Ost und West und war und ist noch immer ein Schmelztiegel vieler Kulturen, Religionen und Lebensformen. Ihre Geschichte reicht etwa 5000 Jahre zurück. Wenn ihre Steine, Häuser und Plätze



versammelt dieses Buch in Wort und Bild wie in einem Album. Es liest sich leicht, nicht schnell, aber es packt den Leser sofort. Das Buch schlägt seinen Leser in den Bann, so wie Istanbul seine Besucher in den Bann schlägt. Wer die Magie der Stadt einmal erlebt hat, kommt von ihr nicht mehr los. Er leidet wie ihre Bewohner, die wissen, dass der Bosphorus sie nicht loslassen wird, und deshalb bleiben sie oder sie werden in der Ferne von einem besonderen Heimweh geplagt werden.

Zwei lang angelegte Bildessays der Fotografen Cana Yilmaz und Iskender Muhlis Kenter leiten durch diesen Band. Darin eingebunden liegt ein ganzer Strauß so unterschiedlicher wie ein-drucksvoller kurzer Geschichten, Schilderungen und Gedichte. Sie erzählen von einem kleinen Mädchen, das in Istanbul geboren wurde, bald danach mit seinen Eltern nach Deutschland ging und vor dem alljährlichen Besuch auf den Märkten im Herzen Istanbul vor Aufregung die Luft anhält und fast zu platzen meint; vom Frühstück mit Blick über die Stadt und das Meer; vom Leben auf den Prinzeninseln oder in einem Gecekondü, das auf dem großen Friedhof in Eyüp unter dem bekannten Café Pierre Loti entstanden ist. Sie zeigen uns einen Blick auf die Stadt von einer winterlichen Bosphorusüberquerung aus, die im Nebel fast in einer Katastrophe endete, oder aus dem Fenster eines Gefangenentransporters, dessen Insasse die Reize der Stadt umso begieriger aufsaugt, weil sie ihn nur

spärlich erreichen. Sie berichten von Allegorien, Mythen und ganz persönlichen Bezügen oder Erlebnissen. Unter den Autoren finden sich so bekannte Namen wie Cem Özdemir, dessen Mutter Nihal Akman auch zu Wort kommt, Fazil Say, Edzard Reuter, Feridün Zaimoglu, Joachim Sartorius, Erdogan Altindis oder Betty Kolodzy. Es sind nicht nur Schriftsteller oder Journalisten, die hier schreiben, sondern auch Musiker, Architekten, Kuratoren, Filmregisseure und Politiker wie der Bürgermeister des Stadtbezirks Sisli.

Benim İst ist der siebte Band in einer Reihe von „Stadtlesebüchern“ die der Stuttgarter Verlag Esefeld und Traub seit einigen Jahren über bekannte Metropolen heraus bringt. Bislang sind Bücher über New York, Moskau, Aleppo, São Paulo, Tokyo und Kairo erschienen, die ihren Lesern jeweils mit besonderen Fotofolgen und kurzen Geschichten durch die Städte geleiten. Es sind Reisen im Kopf, die man mit diesen Büchern unternimmt, denn als Reisebegleiter sind sie zu schwer. In allen Bänden der Reihe geht es um Gebautes und darin Erlebtes. Auch wenn die Schilderung von Architektur und Städtebau nie die des Lebens in der Stadt überstrahlt, bleibt die Bedeutung des Bauens doch relevant. Das gilt für den Band über Aleppo, der noch vor Beginn des Krieges in Syrien entstand, aber auch für Benim İst. Seit Jahrzehnten wächst Istanbul. Die aktuelle Stadtregierung wie auch die Nationalregierung begrenzen es nicht oder setzen andere Entwicklungsschwerpunkte im Land, sondern verstärken ihr Wachstum und ihren Wandel mit großen Bauten, Verkehrsinfrastrukturprojekten und Umbauprogrammen. Das alte Istanbul verwandelt sich immer noch rasant. Nicht allen Einwohnern macht das Hoffnung auf eine gute Zukunft, viele befürchten den Verlust ihrer gewohnten Umgebung, ihrer geliebten Stadt, ihrer Identität. Aber auch der Hüzün, eine besondere Form der Melancholie, gehört zur Magie Istanbuls.

Olaf Bartels

Benim İst. Mein İstanbul, Binim İstanbul'um, My İstanbul
Herausgegeben von Sefa İnci Sufak und Suleman Taufiq
320 Seiten mit 120 Abbildungen, Text Deutsch, Türkisch, Englisch, 53 Euro
Edition Esefeld & Traub, Stuttgart 2017
ISBN 978-3-9818128-0-0