

Bibliothek und Band

Technologie der Verbindung und städtebauliche Vision für West-Berlin

Hannah Wiemer

Einleitung

Mitte des 19. Jahrhunderts stand das Band noch still – jedenfalls dem sprachlichen Verständnis des Wortes nach. Das Grimmsche Wörterbuch listet unter dem Lemma ›Band‹, unterschiedliche »sinnliche« Bänder, im Sprachgebrauch des 19. Jahrhunderts physisch verstanden, wie Armbänder, Schuhbänder, Blumenbänder und zusammenfassend »alles was bindet, vom halm und dünnsten faden an bis zur schweren kette, alles was nagel und band, haft und band hat«. Die Pluralform ›Bande‹ gelte für »abstracte« Verbindungen, wie Liebes- und Freundschaftsbande, aber auch für Ausdrücke wie Eisenbande, »wenn fesseln überhaupt gedacht sind«, also als Verweis auf das Konzept von Fesseln und nicht auf ein konkretes materielles Objekt.¹ Die gelisteten Bänder und Bande deuten im konkreten oder übertragenen Sinne auf das eher fixierende Herstellen von Verbindungen, die Menschen und/oder Objekte zusammenhalten und auf diese Weise davor bewahren, sich voneinander weg zu bewegen.

Im Erscheinungsjahr 1853 des entsprechenden Bandes des *Deutschen Wörterbuchs* der Brüder Grimm existierten sich bewegende technische Bänder zwar schon. Ins Wörterbuch aber hatte das Fließband es noch nicht geschafft: Die dort dokumentierten Bedeutungsdimensionen des Begriffs

1 [Art.] band. In: Deutsches Wörterbuch von Jacob Grimm und Wilhelm Grimm, Erstbearbeitung 1853, digitalisierte Version im Digitalen Wörterbuch der deutschen Sprache, Bd. 1, Sp. 1096, URL: <https://www.woerterbuchnetz.de/DWB> (8. März 2023).



Abb. 1: Hans Scharoun, Edgar Wisniewski, Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz, Berlin, eröffnet 1978. Foto 2020.

»Band« beschränken sich auf den Aspekt passiv gebundener und zusammengehaltener Verbindungen. Mit fortschreitender Industrialisierung aber verbreiteten sich Förderbänder, Fließbänder und Transportbänder – laufende Bänder also, die weniger »sinnlich« oder »abstract« binden, sondern mit ihrer eigenen Bewegung und dem dadurch ermöglichten Transport Verbindungen herstellen, indem sie Objekte in einem aktiveren Sinne zusammenführen. So wird der Begriff »Band« im Laufe des 19. Jahrhunderts um diese technische und auf Bewegung zielende Bedeutungsdimension ergänzt. Später kommen noch die Ton- und Filmbänder hinzu, durch deren Bewegung in den Abspielgeräten gespeicherte Daten wieder neu verbunden werden. Mit der Verbreitung der motorisierten Bänder und der damit verbundenen Mehrdeutigkeit des Begriffs ändern sich auch die Vorstellungen davon, was Verbindungen sein und auf welche Weise diese geschaffen werden können: nicht nur durch ein bindendes Stillstellen nämlich, sondern ebenso durch Bewegung, Transport und das Neugruppieren von einzelnen Elementen.

Aufzüge und Förderbänder fanden früh Eingang in Bibliotheksbauten und brachten dort mit den neuen Technologien des Büchertransports auch Wissensordnungen in Bewegung. Denn Bibliotheken sind zwar Orte der Sammlung von Büchern. Aber spätestens seitdem sie sich im 19. Jahrhundert einem Bildungsauftrag verschrieben haben, sind Bibliotheken auch große Motoren der Zirkulation von Büchern geworden. Die gesammelten Bücher liegen nicht nur im Lager, sondern werden von dort mit immer neuen Hilfsmitteln, Vorrichtungen und Maschinen in Bewegung gebracht, damit sie

gefunden und ausgeliehen werden können. Das Gebäude der Staatsbibliothek in West-Berlin ist ein besonders eindrückliches Beispiel für diese Bücherbewegungen. Denn der Bibliotheksbau ist eng verbunden mit den Plänen, die Stadt Berlin nach dem Krieg wieder aufzubauen und auch das Verkehrssystem neu zu gestalten.

Die Staatsbibliothek am Potsdamer Platz, entworfen vom Architekten Hans Scharoun und 1978 eröffnet, ist eine Ikone der westdeutschen Nachkriegsmoderne (Abb. 1). Ihr Lesesaal ist als Leselandschaft in die Geschichte der Bibliotheksarchitektur eingegangen. Die bibliothekarische Maschinerie im Inneren des Blocks mit der goldfarbenen Außenfassade dagegen ist selten im Fokus von Forschung und Öffentlichkeit. Dieser Beitrag widmet sich den Maschinen, Vorrichtungen und der Gebäudestruktur, die die Bücher in Bewegung bringen. Dem Band kommt dabei in mehrfacher Hinsicht eine besondere Rolle zu, als konkretes Objekt, als Technologie und als Konzept der Verbindung. Als Teil der Kastenförderanlage sind Bänder entscheidend für den Transport der Bücher und anderer Leihmedien durch die Bibliothek. Das Band ist aber auch zentral für die Bandstadt, ein städteplanerisches Konzept, an das angelehnt unter anderen Hans Scharoun mit dem sogenannten Kollektivplan nach Ende des Zweiten Weltkriegs eine Vision des Wiederaufbaus von Berlin entwarf. In diesem Stadtaufbau sollte eine zentrale Verkehrsachse eine langgezogene urbane Struktur hervorbringen, die die Wege ins Grüne kurz hält. Welche Spuren der Bandstadt finden sich im Förderkastensystem der Bibliothek? Was verraten die unterschiedlichen Formen von Bändern über die Wissensinfrastruktur West-Berlins in den 1960er und 70er Jahren?

Bibliothek und Band

Scharouns Entwurf für die West-Berliner Staatsbibliothek kann als ein Versuch verstanden werden, den Transport der Bücher durch die Bibliothek mit den Mitteln der Architektur zu konzeptionieren. Denn Scharoun organisiert seinen Entwurf um das Konzept »Weg des Buches« herum. Sein Mitarbeiter, der Architekt Edgar Wisniewski, beschreibt diesen Weg des Buches, wie er 1967 in den architektonischen Planungen vorgezeichnet ist:

Die Reihenfolge der Räume entspricht dem Bearbeitungsvorgang; das Buch durchläuft die Räume von Nord nach Süd und gelangt schließlich – nach einer



Abb. 2: Buchkastenförderanlage Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz, Berlin, Potsdamer Straße, Foto 2020.

Kehre – über die Buchpaternoster in die Magazine. Der »Weg des Buches« beginnt in der unterirdischen Anlieferung, er führt weiter zur Poststelle im Erdgeschoß mit der Zugangssortierung, durchläuft die Akzessionen und den anschließenden Großraum der Katalogisierung.²

Dass der »Weg des Buches« in diesem Artikel in Anführungszeichen gesetzt wurde, signalisiert, dass es sich nur metaphorisch gesprochen um einen Weg handelt. Eigentlich geht es eher um eine Abfolge von Arbeitsschritten, die das Buch durchlaufen soll. Der Weg ist vom Architekten eingeplant und vorgezeichnet, aber er realisiert sich erst in seiner Nutzung. Mit dem »Weg des Buches« wird also genau genommen die Art und Weise bezeichnet, wie die Verwaltung des Buches innerhalb der Bibliothek räumlich organisiert wird. Das Buch, das in der Bibliothek ankommt, wird mit Förderbändern, Aufzügen und Bücherwägen durch verschiedene Stationen geleitet.

2 Edgar Wisniewski: Projektzeichnungen für die neue Staatsbibliothek in Berlin. In: *Bauwelt* 58 (1967), H. 41, S. 1015–1021, hier S. 1019.

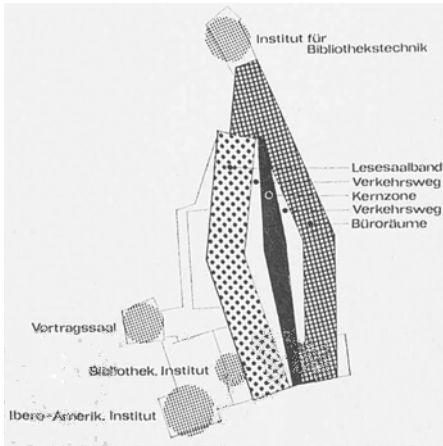


Abb. 3: Edgar Wisniewski, Strukturschema der Staatsbibliothek, Grafik 1967.

Der Weg des Buches und seine technische Umsetzung bestimmen auch die Form der Bibliothek (Abb. 2, 3). Denn die langen Wegstrecken, die sich aus der großen Breite und langgestreckten Form des Gebäudes ergeben, werden durch ein Buchkastenfördersystem ermöglicht. Eine Skizze zeigt den Lesesaal als langgezogenes Band, hier als »Lesesaalband« bezeichnet, das in dieser Länge ohne das Band des Kastenfördersystems nicht praktikabel wäre. Ein Radiofeature des RIAS berichtete 1969 über die im Bau befindliche Bibliothek. Darin interviewt Lothar Wichert den Architekten Edgar Wisniewski, der nach dem Tod Scharouns 1972 für die Fertigstellung der Bibliothek verantwortlich wurde, zu dem komplexen Verkehrssystem der Förderbänder. Wisniewski erklärt darin die Bedeutung der Kastenförderanlage der Firma Siemens mit ihren 72 anwählbaren Stationen für die architektonische Formgebung der Bibliothek:

Früher war es üblich, daß die Saalleihe, die Ortsleihe und Fernleihe, alles an einem Punkt konzentriert war. Das bedeutete, daß die räumlichen Verhältnisse dadurch ziemlich konzentriert und beengt wurden. Nun können wir durch diese Kastenförderanlage diese Funktionen entflechten.³

3 Edgar Wisniewski zit. nach: Lothar Wichert: Manuskript zur Sendung: Von der »Kommode« zum Bücherschrank. Die neue Staatsbibliothek vorzeitig eröffnet von Lothar Wichert. Deutsches Rundfunkarchiv, RIAS-Depositum, 12.94.060 (29.1.1969), hier S. 22.

Wichert vergleicht die Anlage im Interview mit einem »komplizierte[n] Güterbahnhof, der verschiedene Gleise und verschiedene Zielbahnhöfe hat und mit dem man die einzelnen Waggonen verteilen kann an jeden beliebigen Ort«. ⁴ Der Vergleich mit dem Güterbahnhof zeigt, wie sehr Fragen der Logistik und der Verkehrsorganisation in dieser Zeit auch für die Bibliothek bedeutsam wurden und als Teil des Planungsprozesses diskutiert wurden. Für Bibliotheken ist nicht nur der Anschluss an ein Verkehrssystem bedeutsam, das bei der Staatsbibliothek mit der Planung von Parkplätzen, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und Zufahrtswegen für die Anlieferung von Büchern bedacht wurde, sondern auch ein zunehmend komplexes Transportsystem im Inneren. Die Ausschreibung zum Bauwettbewerb forderte den Bau von 700 Parkplätzen für Philharmonie und Staatsbibliothek zusammen. ⁵ Zudem wurde dem Leihverkehr der Staatsbibliothek mit anderen Bibliotheken schon bei der Planung eine zentrale Rolle zugeschrieben. Die umfassenden Bestände der Staatsbibliothek sollten auch anderen Bibliotheken per Fernleihe zur Verfügung stehen. ⁶

Die Verbindung von Verkehr und Leihverkehr ist deswegen so interessant und weitreichend, weil dem Nachdenken über Verkehr in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein besonderer Stellenwert zukam. ⁷ Mit der Gestaltung des Verkehrs verband sich ein grundlegendes gesellschaftliches Anliegen und nicht nur die reine Planung, Leitung und Koordinierung von Transporten von Personen und Gütern: Bewegungen und Bewegungsmöglichkeiten wurden als gesellschaftsbildend verstanden.

Mit dem Gedanken, Bewegungen zu strukturieren und zu ordnen, berühren der Leihverkehr und die Planungen der Publikums- und Bücherbewegungen durch die Bibliothek zentrale Aspekte des von Anette Schlimm dargestellten allgemeinen Verkehrsdiskurses. Wenn die Staatsbibliothek mit dem Begriff des Verkehrs also diesen Diskurs aufruft, der dem Verkehr eine Schlüsselrolle für die Gestaltung einer modernen Gesellschaft zuspricht, partizipiert sie an

4 Ebd.

5 Bundesbaudirektion Berlin: Protokoll 2. Besprechungstermin Wettbewerb Neubau einer Staatsbibliothek für die Stiftung Preußischer Kulturbesitz in Berlin. Landesarchiv Berlin, B Rep. 14 Nr. 1869 (24.2.1964), hier S. 11.

6 Vgl. Bundesbaudirektion Berlin: Protokoll 1. Besprechungstermin Wettbewerb Neubau einer Staatsbibliothek für die Stiftung Preussischer Kulturbesitz in Berlin. Landesarchiv Berlin, B Rep. 14 Nr. 1869 (10.12.1963), hier S. 2.

7 Vgl. Anette Schlimm: Ordnungen des Verkehrs. Arbeit an der Moderne – deutsche und britische Verkehrsexpertise im 20. Jahrhundert. Bielefeld: transcript 2014.

dem Versuch, durch optimierte Verteilungen und auf einander abgestimmte Bewegungen zum gesellschaftlichen Wohl beizutragen. In ähnlicher Weise wie die Verkehrsexpert*innen unterschiedlicher Fachrichtungen nehmen Bibliothekar*innen dabei einen analytischen Blick auf das Ganze ein und unterstreichen den Systemgedanken. Denn Verkehr ist nicht eine Bewegung, eine Straße oder ein Fahrzeug, sondern ein Begriff, mit dem aus einer Perspektive der Übersicht eine Vielzahl von Bewegungen und deren Zusammenspiel adressiert wird.

In dem bereits zitierten Radiointerview des RIAS verbindet Wisniewski seine Beschreibung der komplexen Anlage zum Büchertransport mit Überlegungen darüber, wie diese Prozesse in der Zukunft noch weiter automatisiert werden könnten:

An dem Kasten selbst, es ist ein Kunststoffkasten, ist eine Zieleinstellung, und der Kasten wird dann auf das Förderband gesetzt und gleitet also automatisch horizontal oder über Schrägfahrten, z. B. auch in Paternoster hinein, die dann die Vertikalverbindung zu den anderen Geschossen herstellen und ist also vollkommen selbständig. [...] Es ist in der Zukunft gedacht, daß man bereits in der Kataloghalle mit dem Computer sozusagen sprechen kann, indem man von dem Computer Auskunft verlangt über ein Buch, ob es vorhanden ist.⁸

Es klingt hier durch, dass über die moderne Förderanlage hinaus weiter in die Zukunft geplant wurde, die Möglichkeit bisher noch nicht vorhandener, aber erwarteter Technologien schon Teil des Entwurfes sind. Das ist bezeichnend für diese Zeit, in der einerseits viele neue Bibliotheken gebaut wurden, andererseits aber auch die Bibliothek an sich und mit ihr das Buch als veraltete Medien empfunden wurden, denen viele Zeitgenoss*innen nur noch eine kurze Restlebenszeit prognostizierten. So entwickelten die Kybernetiker John G. Kemeny (1926–1992) und J. C. R. Licklider (1915–1990) in den 1960er Jahren am Massachusetts Institute of Technology (MIT) in unterschiedlichen Forschungsgruppen Ideen für eine Bibliothek der Zukunft. Sie konzedierte zwar, die einzelne bedruckte Seite habe durchaus wünschenswerte Eigenschaften: Sie sei gut lesbar, kostengünstig, flexibel. Viele Seiten zusammen gebunden dagegen seien nicht nur »bulky and heavy« (unhandlich und schwer), sondern enthielten auch zu viele Informationen.⁹ Das ganze Buch kranke an

8 Wisniewski zit. nach: Wichert 1969 (Anm. 3), S. 22.

9 J. C. R. Licklider: *Libraries of the Future*. Cambridge (Mass.): The MIT Press 1965, S. 4 f.

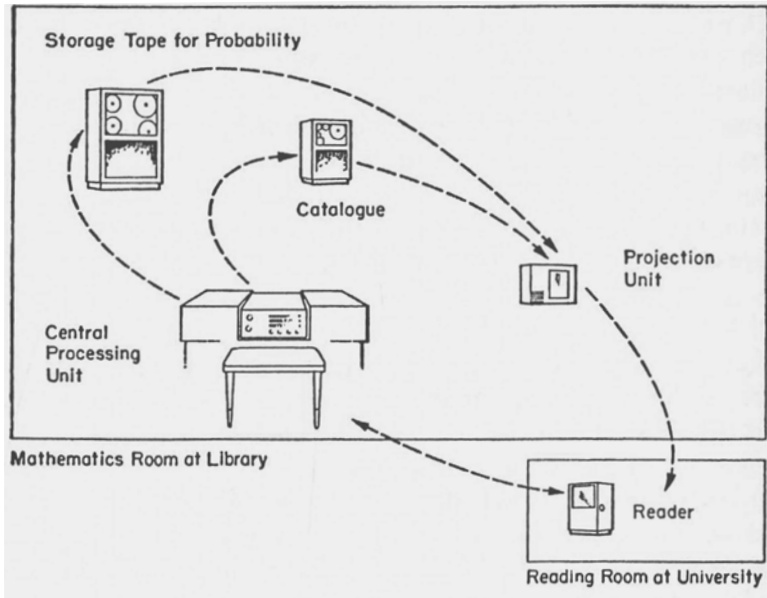


Abb. 4: John G. Kemeny, Skizze zu einer »National Research Library«, Grafik 1962.

seiner Passivität. Bücher machten keine Anstalten, von sich aus die in ihnen enthaltenen Informationen preiszugeben. Werde ein Buch in einer Bibliothek falsch platziert, sei es billiger, es zu ersetzen als es zu suchen, konstatierte der Mathematiker Kemeny.¹⁰

Kemeny entwarf angesichts dieser Unzulänglichkeit des Buches in seinem viel zitierten Aufsatz *A Library for 2000 A.D.* eine neue Art von Bibliothek, die möglichst ohne den physischen Transport von Büchern auskommen sollte (Abb. 4). Ihm schwebte eine zentrale »National Research Library« vor, die alle Bücher und Zeitschriften in miniaturisierter Form auf »tape«, einer nicht näher spezifizierten Form von Band, sammelt und deren Bestände von einer »reading unit« aus angewählt werden können. Die Leser*innen in ihren lokalen Bibliotheken erhalten die gewünschten Titel per Kabel übermittelt an die »reading unit«, die man sich vom Aufbau her wie ein Lesegerät für

10 John G. Kemeny: *A Library for 2000 A.D.* In: Martin Greenberger (Hg.): *Computers and the World of the Future*. Cambridge (Mass.): The MIT Press 1962, S. 134–178, hier S. 136.

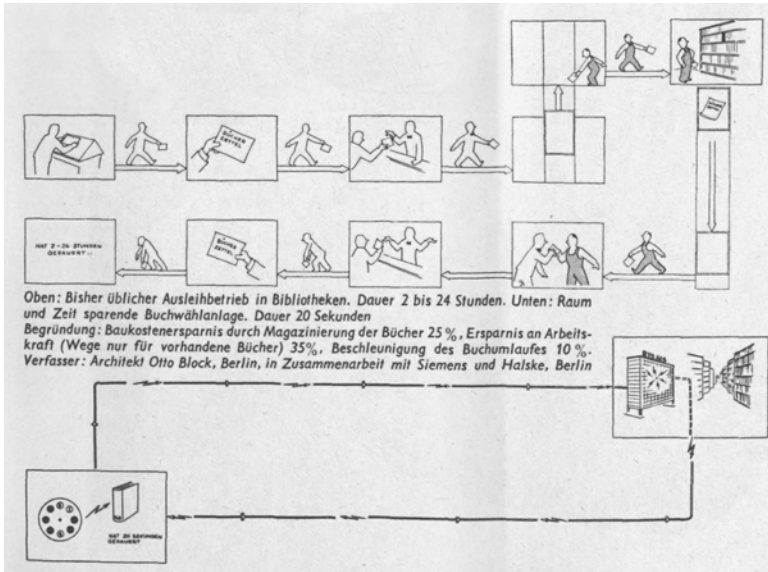


Abb. 5: Otto Block in Zusammenarbeit mit Siemens und Halske, Entwurf einer Buchwählanlage, Grafik 1952.

Mikrofilm vorstellen sollte, wo sie vergrößert und gelesen werden können.¹¹ In seiner Zeichnung verbinden dynamisch geschwungene Linien die an dieser Form von Buchausleihe beteiligten Elemente. Die Linien sind dabei gestrichelt, ganz so, als existiere der eingezeichnete Weg eigentlich nicht, als käme der Weg des sonst so sperrigen Buches, gleichsam immateriell und kaum verzögert, ohne die Widrigkeiten des Materials und seiner umständlichen Transportvorrichtungen aus.

Auf ähnliche Überlegungen rekurrierte 1952 auch ein kurzer Artikel des Architekturkritikers Günther Kühne.¹² Er rezensiert darin die Siegerentwürfe der Wettbewerbe für zwei Berliner Bibliotheksneubauten – der Amerika-Gedenk-Bibliothek und der Universitätsbibliothek der vier Jahre zuvor gegründeten Freien Universität. Kühne zitiert eine Bildsequenz des Architekten Otto Block aus dessen Wettbewerbsbeitrag für die

¹¹ Ebd., S. 148.

¹² Günther Kühne: Bibliotheken alter und neuer Art. In: Neue Bauwelt 7 (1952), H. 5, S. 68f.

Amerika-Gedenk-Bibliothek und verweist somit auf die Idee, das Suchen nach einem Buch in einer Magazinbibliothek automatisiert zu organisieren (Abb. 5). Im Vorher-Nachher-Schema illustriert die obere Darstellung den vielschrittigen und aufwendigen Prozess einer Buchbestellung, die erfolglos endet, weil das gewünschte Buch entliehen ist. Das letzte Bild bilanziert den Zeitaufwand des am Ende fruchtlosen Unterfangens: »Hat 2 bis 24 Stunden gedauert ...«. Ganz anders dagegen die in der unteren Zeichnung dargestellte alternative Art der Abfrage. Die Darstellung kommt mit zwei Teilbildern aus, die miteinander verbunden sind. Ähnlich wie bei Kemeny wird die Verbindung durch eine durchbrochene Linie dargestellt. Statt einer gestrichelten Linie ist hier ein Stromkabel angedeutet. Der Text erklärt, dass das Projekt vom Architekten in Zusammenarbeit mit der Firma Siemens und Halske entwickelt wird. Bei dem Apparat handelt es sich um eine Wählscheibe, mit der man die Nummer des gewünschten Buches eingibt und die Information erhält, ob das Buch entliehen ist oder nicht. Auf diese Weise würden unnötige und zeitaufwendige Wege durch das Magazin vermieden. Wie genau das funktionieren soll, wird nicht ausgeführt. In der Skizze ist die Wählscheibe mit einem großen Schrank, »Relais« genannt, verbunden. Kreisförmig angeordnete Blitze auf der Vorderseite des Relais deuten schematisch erhöhte elektrische Aktivität an. Die Zeitbilanz des kompletten Vorgangs wird mit 20 Sekunden angegeben. Während die aus vielen Teilen bestehende obere Darstellung zum Ausdruck bringt, wie umständlich und langwierig der Vorgang ist, zeigt die zweiteilige Darstellung der ersehnten Technologie keine weiteren Etappen des Prozesses. Die Abfrage funktioniert, so wird suggeriert, ohne weitere Zwischenschritte irgendwo zwischen Stromkabel und Relais.

Die Überlegungen der frühen Computerentwickler sind eine neue Antwort auf die Beschwerlichkeit und Störanfälligkeit der Wege der Bücher und auf die Schwierigkeit, die Bücher so zu lagern und zu sortieren, dass sie auffindbar sind. Dabei versuchen sie, den Weg des Buches mit einem kühn gestrichelten Schwung so sehr zu erleichtern, dass sie das Buch gleich in ein anderes Medium überführen, nämlich in das erwähnte »tape« und dessen elektronische Übermittlung an eine »reading unit«. Die Skizzen der »National Research Library« von Kemeny und der Buchwählanlage von Otto Block visualisieren Ideen für eine mögliche Bibliothek der Zukunft.

Man könnte sagen, dass jedes Bibliotheksbauprojekt sich mit der Frage der Bibliothek der Zukunft beschäftigt. Die Entwicklungen der 1950er

und 60er Jahre aber waren besonders stark davon geprägt. Denn die neu aufkommenden Informationstechnologien, deren Rolle auch Wisniewski im Interview antizipiert, betrafen ein Feld, für das sich Bibliotheken in besonderer Weise verantwortlich fühlten: das Speichern, Sortieren und Beschaffen von Informationen. Das Neue der Kastenförderanlage der Staatsbibliothek, das Wisniewski im Vergleich zu älteren Buchtransportsystemen betont, ist die Komplexität des Transportsystems, bei der der Kasten an jede der 72 Stationen geschickt werden kann und seinen Weg dahin automatisch findet. Die Bänder verbinden hier nicht nur zwei Punkte miteinander, sondern sind in einem elektronisch gesteuerten System netzartig miteinander verschaltet.

Wisniewski betont in dem schon zitierten Text, dass die Transportanlage eine räumliche Entzerrung der Funktionen der Bibliothek ermöglicht.¹³ Das Nachdenken über die entzerrenden Potenziale von Transportbändern hat aber eine ganz eigene Geschichte, die sich mit der der West-Berliner Staatsbibliothek auf überraschende Weise kreuzt.

Stadt und Band

Unmittelbar nach dem Krieg setzte sich Hans Scharoun in seiner Funktion als Stadtbaurat für einen Aufbau Berlins nach dem Kollektivplan ein, den er gemeinsam mit einer Reihe von Kolleg*innen ausgearbeitet hatte. Der Kollektivplan zielte auf eine radikale Neugestaltung und Dezentralisierung der Stadt, die sich entlang des Urstromtals der Flüsse Spree und Havel in Form eines langgezogenen Bandes erstrecken sollte.¹⁴ Das Verkehrssystem sollte dem alten Flusstal folgen, um so die geologische Struktur der Stadt hervorzuheben. Diese sei »völlig verwischt und dem Auge entzogen« worden, wie Scharoun 1946 in seiner Eröffnungsrede zu einer dem Kollektivplan gewidmeten Ausstellung

13 Wisniewski 1967 (Anm. 2), S. 1021.

14 Vgl. zum Kollektivplan: Sandra Jasper: Acoustic Ecology. Hans Scharoun and Modernist Experimentation in West Berlin. In: Matthew Gandy und B.J. Nilsen (Hg.): The acoustic city. Berlin: Jovis 2014, S. 145–155 und Andrea Cortrusi: The Kollektivplan for Berlin of 1946 between Infrastructure Planning, Rationalization and City Design. In: Stephanie Herold und Biljana Stefanovska (Hg.): 45+. Post war modern architecture in Europe. Berlin: Universitätsverlag der TU Berlin 2012, S. 89–100.

beklagte.¹⁵ In der Rede charakterisierte er die teils verheerenden Kriegszerstörungen Berlins als »mechanische Auflockerung«, die den Planenden die Möglichkeit eröffnete, die Stadt neu zu gestalten und eine weniger dicht bebaute Stadtstruktur, eine »Stadtlandschaft«, zu schaffen.¹⁶

Was blieb, nachdem Bombenangriffe und Endkampf eine mechanische Auflockerung vollzogen, das Stadtbild aufrissen. Das, was blieb, gibt uns die Möglichkeit eine ›Stadtlandschaft‹ daraus zu gestalten. Die Stadtlandschaft ist für den Städtebauer ein Gestaltungsprinzip, um der Großsiedlung Herr zu werden. Durch sie ist es möglich, Unüberschaubares, Maßstabloses in übersehbare und maßvolle Teile aufzugliedern und diese Teile so zueinander zu ordnen, wie Wald, Wiese, Berg und See in einer schönen Landschaft zusammenwirken.¹⁷

In der Stadtlandschaft also sind die potenziell chaotischen Elemente der Stadt unter Kontrolle, ihre Beziehungen sind wohlüberlegt und bilden eine Einheit.

Diese Vision knüpft an städtebauliche Ideen der 1930er Jahre an, inspiriert von der sowjetischen Version der Bandstadt, die der russische Stadtplaner Nikolaj Alexandrowitsch Miljutin 1930 in seinem Buch veröffentlicht hatte.¹⁸ Für Scharoun barg die Idee der Bandstadt mit ihren verbundenen Verkehrswegen nicht nur eine harmonische Verteilung der Elemente Stadt und Land, sondern hatte das Potenzial für Frieden und Vereinigung in Europa, wie er 1954 in einem Vortrag erläuterte:

Der Bandstadt-Gedanke ist von der gleichen Vorstellung getragen, wie sie Friedrich List seinem Entwurf eines europäischen Eisenbahnnetzes zugrunde legt: Das Kommunizierende, Völkerverbindende der Schienenwege zur

- 15 Hans Scharoun: Professor Hans Scharoun sprach zur Eröffnung der Berliner Ausstellung. Erster Bericht. In: *Der Bauhelfer* 1 (1946), H. 5, S. 1–5, hier S. 3.
- 16 Vgl. zur Bedeutung des Landschaftsbegriffs im Zusammenhang mit Scharoun und der Staatsbibliothek: Hannah Wiemer: West-Berliner Leselandschaft. In: *Zeitschrift für Medienwissenschaft* 14 (2022), H. 2, S. 153–160, vgl. darüber hinaus dies.: *The West Berlin Staatsbibliothek and the Sound Politics of Libraries*. In: *Grey Room*, 87 (2022), S. 44–65.
- 17 Hans Scharoun: Vortrag anlässlich der Ausstellung »Berlin plant – erster Bericht« gehalten am 5.9.1946. In: Peter Pfankuch (Hg.): *Hans Scharoun. Bauten, Entwürfe, Texte*. Berlin: Gebr. Mann 1974, S. 156–168, hier S. 158.
- 18 Nikolaj Miljutin: *Socgorod. Problema stroitel'stva socialisticeskich gorodov*. Moskau 1930. Deutsche Ausgabe: *Sozgorod und die Planung sozialistischer Städte*. Berlin: DOM Publishers 2018.

verpflichtenden Grundlage der friedlichen Entwicklung in einem geeinten Europa werden zu lassen [...].¹⁹

Nach Deutschland kam die Idee der sozialistischen Bandstadt unter anderem durch die vom Kollektiv für sozialistisches Bauen 1931 organisierte »Proletarische Bauausstellung«, die Miljutins Pläne zu ihrer Hauptattraktion machte.²⁰ Nach Miljutin bestand die wichtigste Aufgabe der sozialistischen Stadtplanung darin, die Ungleichheiten zwischen Stadt und Land auszugleichen. Sein erklärtes Ziel war die Versöhnung von Stadt und Land, die durch die kapitalistische Agglomeration der Industrieproduktion in den Städten auseinandergetrieben worden waren.²¹ Nur eine gleichmäßige Verteilung der Menschen auf dem Land könne die Landbevölkerung aus ihrer Isolation befreien.

Die Idee, das Städtische und das Ländliche in einer neuen Form der Stadtplanung zusammenzuführen, wird in der Wortneuschöpfung der Stadtlandschaft greifbar – auf sprachlicher Ebene nimmt das zusammengesetzte Wort die erhoffte Vereinigung der beiden gegensätzlichen Raumkategorien vorweg. Das Grundprinzip, das Miljutin für seine Version der Bandstadt vorschlägt, stammt allerdings nicht aus der Landschaft, sondern orientiert sich an dem charakteristischen industriellen Fertigungsverfahren der Moderne. Er formuliert: »Grundlage jeder neuen Stadtplanung soll ein Montage-Band-System sein.«²² Die Maschinen in einer Fabrik, so erklärt er, sind in einer »klaren Linie« angeordnet, sodass sie effektiv miteinander interagieren und die entstehenden Produkte auf die effizienteste Weise von einem Prozessschritt zum nächsten transportieren können. Das Problem der Städte sei dagegen, dass sie nicht als zusammenhängendes

19 Hans Scharoun: Vom Stadt-Wesen und Architekt-Sein. Vortrag anlässlich der Verleihung des Fritz-Schumacher-Preises in Hamburg am 9.12.1954. In: Pfankuch 1974 (Anm. 17), S. 228–232, hier S. 231.

20 Vgl. Thilo Hilpert: *Century of Modernity. Architektur und Städtebau. Essays und Texte*. Wiesbaden: Springer 2015, S. 157–158. Zur Ausstellung vgl. Haus der Kulturen der Welt (Hg.): *Kollektiv für sozialistisches Bauen – proletarische Bauausstellung*. Leipzig: Spector Books 2015; Martin Wagner: *Städtebau als Wirtschafts- und Lebensbau*. In: *Die neue Stadt. Internationale Monatsschrift für architektonische Planung und städtische Kultur* 6 (1932–33), H. 8, S. 162–178; Ernst May: *Der Bau neuer Städte in der U.d.S.S.R.* In: *Das neue Frankfurt* 5 (1931), H. 7, S. 117–137.

21 Vgl. Miljutin [1930] (Anm. 18), S. 18.

22 Ebd., S. 22.

System geplant worden sind – was zu Chaos, komplizierten Verkehrs-, Wasser- und Kanalisationsinfrastrukturen sowie zur Verschmutzung von Luft und Boden führe.²³ Miljutins Vision zur Lösung dieser Probleme ist die Bandstadt, in der die industrielle und landwirtschaftliche Produktion auf möglichst direktem und schnellem Weg mit Wohnbereichen und Erholungsgebieten verbunden ist. Paradoxe Weise wird das fordistische technische Prinzip und ikonisch gewordene Symbol der industriellen Produktion im kapitalistischen Systems Lösung für diese Probleme vorgeschlagen und als Funktionsprinzip für eine neue und breitere Verteilung der Siedlungen empfohlen. Dabei hatte eben diese Produktionsweise im 19. Jahrhundert die starke Agglomeration der Menschen in den Städten erst verursacht. Mit der Entzerrung der städtischen Funktionen waren auch hier, wie später in der Bibliothek, große Hoffnungen verbunden.

Für das Konzept der Bandstadt in seiner deutschen Interpretation ist das Band mehr als nur eine Metapher, die sich auf die bandartige, langgestreckte Form der städtischen Struktur bezieht – in den meisten anderen europäischen Sprachen ist die Linie der Bezugspunkt des Begriffs, wie in den Begriffen ›linear city‹ oder ›ciudad lineal‹ erkennbar wird. Das Fließband scheint sich den deutschen Stadtplanern mehr als andere Bänder als Referenz angeboten zu haben. Neben seiner geometrischen Form steht es auch für das reibungslose Funktionieren, die Bewegung, die Form des Transports sowie Visionen von Effizienz und reibungslos koordinierten Prozessen.

Der Kollektivplan für Berlin wurde nicht umgesetzt. Dennoch orientierte sich der Wiederaufbau von Berlin wie der vieler Städte in der Bundesrepublik am Ideal der »autogerechten Stadt«, die Hans Bernhard Reichow in seinem Bestseller von 1959 erfolgreich propagierte.²⁴ Dass beim Wettbewerb für die Staatsbibliothek Hans Scharouns Beitrag unter anderem aufgrund seiner Eindrücklichkeit aus der Perspektive vorbeifahrender Autos den Ersten Preis gewann, zeugt von dieser städtebaulichen Priorisierung. So hieß es in der Begründung des Preisgerichts:

Diesem Entwurf gelingt es, auch an der Stadtautobahn einen plastisch durchgebildeten großzügigen Baukörper zu planen, der durch Form und Größe der

²³ Ebd.

²⁴ Hans Bernhard Reichow: Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg: Maier 1959.

Aufnahmefähigkeit sich schnell fortbewegender Autofahrer angemessen ist und ihnen einen Eindruck der Staatsbibliothek vermittelt [...].²⁵

Östlich der Bibliothek war zum Zeitpunkt der Wettbewerbsausschreibung 1964 noch der Bau der sogenannten Westtangente, eines Teils der Stadtautobahn, geplant. Der hohe, breite Magazinblock wurde von Scharoun mit der Idee entworfen, seine Form würde das Kulturforum, also den Platz vor der Bibliotheksfassade, visuell und akustisch von der Autobahn abschirmen. Es ist unter anderen Faktoren auch den jahrzehntelangen Bürger*innenprotesten mit dem Slogan »Grüntangente statt Westtangente!«²⁶ und einem erstarkenden Bewusstsein für die Stadtökologie zu verdanken, dass die Senatsverwaltung in den 1990er Jahren schließlich das Vorhaben aufgab (Abb. 6). Die Idee der autogerechten Stadt, die im Planungs- und Bauprozess der Staatsbibliothek noch ein Gestaltungsfaktor für das Gebäude war, wurde zum Kampfbegriff der Protestierenden. Heute ist stattdessen die Potsdamer Straße vor der Staatsbibliothek besonders stark befahren. Im ursprünglich gedachten Sinne steht das Gebäude also in gewisser Weise verkehrt herum.

Und noch eine weitere Spur des nicht umgesetzten Kollektivplans findet sich in der Ausschreibung für den Bau der Staatsbibliothek. Hier werden die zum Wettbewerb eingeladenen Architekt*innen gebeten, Vorschläge zu machen, wie die Bibliothek sich städtebaulich in ein geplantes sogenanntes »Kulturband« eingliedert. Der Bibliothek sollte hierbei eine besondere Stellung zukommen. So heißt es in der Ausschreibung: »Hierdurch [die Position der Bibliothek] wird der Tiergarten zum Bindeglied in der Kette kultureller Einrichtungen, die von der Museumsinsel bis zum Schloss Charlottenburg dem Spreeband folgt.«²⁷ Das Kulturband ist ein Verweis auf den Kollektivplan und auch auf spätere ähnliche Pläne Scharouns, wie er sie beispielsweise

- 25 Hans Scharoun: Wettbewerb Staatsbibliothek Erläuterungsbericht. Mit einem Auszug aus dem Protokoll des Preisgerichts. In: *der architekt* 13 (1964), H. 10, S. 296–302, hier S. 301.
- 26 Bürgerinitiative Westtangente: Pamphlet »Das Milliarden-Ding Westtangente«. Flugschrift als Beilage des *Südosst-Express* (März 1987). Berlin: FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum, URL: <https://berlin.museum-digital.de/index.php?t=objekt&oges=9215&navlang=de> (15. August 2023).
- 27 Bundesbaudirektion Berlin: Ausschreibung eines Bauwettbewerbs für den Neubau der Staatsbibliothek der Stiftung Preußischer Kulturbesitz in Berlin. Landesarchiv Berlin, B Rep. 14 Nr. 1869 (13.11.1963), S. 17.

DAS MILLIARDEN-DING Westtangente

Ab 9. März legt der Senat den überarbeiteten Flächennutzungsplan von Berlin öffentlich aus. Trotz der 12 000 Einsprüche im Sommer 1986 gegen den Bau der WESTTANGENTE (jetzt offiziell mit "Nord-Süd-Straße" verharmlost) wird daran festgehalten. Aber damit nicht genug: Die WESTTANGENTE wird sogar bis zur Amrumer Straße im Wedding verlängert. Der Traum von der "autogerechten Stadt" wäre mit diesem Schnellstraßen-Ring um den Innenstadtbereich verwirklicht.

Der Verlauf der WESTTANGENTE:

- ① Nach der Verlängerung der '86-er-Planung um fast die Hälfte (!) beginnt die Schnellstraße nun in der Amrumer Straße im Wedding. Wann kommt die Ausweitung durch den Volkspark Rehberge?
- ② Hier an der Heide-/Invalidenstraße lag das nördliche Ende noch 1986. Ab Anschluß Invalidenstraße verläuft die oberirdische Führung über das Gelände des Lehrter Bahnhofs und mittels "Stimmgabel" über den Platz der Republik - Bellevueallee - Linkstraße.
- ③ Zusätzlich beginnt am Lehrter Bahnhof die Untertunnelung des Tiergartens auf einer Länge von ca. 2,5 km, die kurz vor dem Landwehrkanal endet. Die notwendige Grundwasserabsenkung für den Tunnelbau würde das Absterben der Bäume in weitem Umkreis im Tiergarten zur Folge haben!
- ④ Von der Tunnelöffnung am Landwehrkanal und dem Anschluß an die Kanaluferstraßen verläuft die Schnellstraße im Zuge der Flottwellstraße und quert mit einem Anschluß Bülowstraße das Gelände am Gleisdreieck. Hier käme zu einem großen Verlust von "ökologisch besonders wertvollen" Naturflächen.
- ⑤ Auf der Linie der Lichtenrader S-Bahn (S 2, die auf die Wanneseebahn verschwenkt werden soll) erreicht die Trasse nach Anschluß Yorckstraße und Anschluß Dudenstraße mittels
- ⑥ Tunnel und/oder oberirdische Führung durch die Gartenkolonie "Naumannstraße" den Sachsenplatz.

DAZU DARF ES NIEMALS KOMMEN !!!! DESHALB:

**GRÜNTANGENTE
statt WESTTANGENTE !**



Abb. 6: Bürgerinitiative Westtangente: Pamphlet »Das Milliarden-Ding Westtangente«, Flugblatt 1987.



Abb. 7: Hans Scharoun, Zeichnung Stadtlandschaft, Beitrag im Wettbewerb »Hauptstadt Berlin«, Grafik 1958.

in seinem Beitrag zum städtebaulichen Wettbewerb »Hauptstadt Berlin« 1958 skizzierte (Abb. 7). Zur Zeit der Ausschreibung für die Staatsbibliothek 1964 ist mit diesem Band allerdings eine besondere politische Dimension verbunden. Denn sie formuliert, drei Jahre nach dem Mauerbau durch die DDR, den Wunsch nach einer Wiedervereinigung der Stadt: Die Bundesbaudirektion erklärt im Ausschreibungstext, es sei »wünschenswert«, ein neues Zentrum für Wissenschaft und Kunst in der Nähe des historischen kulturellen Zentrums um Unter den Linden zu schaffen, »weil damit dem Zerfall der Stadt in zwei Citybereiche als Folge der politischen Teilung entgegengewirkt wird.«²⁸ Die seitens der Bundesrepublik politisch angestrebte Vereinigung sollte hier also quasi durch die geometrische Form des Bandes auf dem Stadtplan schon umgesetzt und die Bibliothek als weiteres Glied in diese verbindende Kette eingliedert werden.

Die Bandstadt-Konzepte der 1930er Jahre, das von West-Berlin aus imaginierte Kulturband durch die vereinigte Stadt, umstrittene Verkehrsplanungen, die Kastenförderanlage von Siemens: All diese Bänder prägen die

28 Ebd.

Logistik der Bücher in der Staatsbibliothek. Der Buchtransport ist dabei keine technische Banalität, sondern eng verbunden mit Fragen der Verbindung und der effizienten Verkehrsorganisation, die hier die Wissensordnungen und den Zugang zu Büchern mitbestimmt. Die stadtplanerischen Visionen um das Band sind für Berlin als Ideen und Zeichnungen in den Plänen verblieben, sie sind Ausdruck von groß angelegten Erneuerungsfantasien, die in ihrer Radikalität in einer schon bestehenden Stadt schwer zu realisieren sind. Das Band der Kastenförderanlage in der West-Berliner Staatsbibliothek dagegen transportiert bis heute Bücher und andere Leihmedien aus den Magazinen in den Lesesaal und zur Ausleihe oder aus den Büros ins Magazin. Auf der Brachfläche, auf der die Bibliothek zwischen 1964 und 1978 entstanden ist, ließen sich diese Visionen umsetzen und prägen dort bis heute die Art und Weise, wie Bücher in Berlin zu ihren Leser*innen kommen.