

Die Glienicker Brücke



Die Glienicker Brücke ist seit alters her auch ein Ort der Gegensätze. In ihrer über dreihundertjährigen Geschichte verkörperte sie ebenso die Verbindung zwischen Berlin und Potsdam, wie sie auch die beiden Städte voneinander trennte und nach 1945 für vierzig Jahre die Grenze zwischen Ost und West markierte.

Nach 1660 unter dem Großen Kurfürsten als einfache Holzbrücke errichtet, verkürzte sie die vormd über Kohlhasenbrück laufende Verbindung zwischen Berlin und Potsdam beträchtlich und schuf damit eine wesentliche Voraussetzung zum Aufstieg Potsdams zur zweiten brandenburgischen Residenzstadt. Zugleich bildete sie die zur Verhinderung von Desertionen scharf bewachte Grenze der Garnisonsstadt Potsdam, die seit 1722 nicht mehr ungehindert passiert werden durfte und an der die Akzise auf eingehende Waren erhoben wurde.

Blickpunkt der Parklandschaft

Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Strecke von Berlin nach Potsdam zu einer preußischen Musterchausee ausgebaut, woraufhin die Fahrzeit zwischen beiden Städten für Postkutschen von acht auf vier Stunden sank. 1831 bis 1834 wurde die Holzbrücke durch eine Steinbrücke mit hölzernen Zugklappen nach Entwürfen Karl Friedrich Schinkels ersetzt. Zum Bau wurden Ziegelsteine aus der Königlichen Ziegelei bei Joachimsthal verwendet, deren gelber Farbton und abwechslungsreiche Formung die Brücke harmonisch in die Umgebung einpassten.

Als anziehender Blickpunkt viel gerühmt, schuf die neue Glienicker Brücke nicht nur eine Verkehrsverbindung, sondern auch eine ästhetische Beziehung zwischen Natur und Architektur. Sie verband Schloss Glienicke und die Pfaueninsel mit der von Schloss Babelsberg über die Sacrower Heilandskirche bis zum Neuen Palais im Westen reichenden Potsdamer Kulturlandschaft.

Der rasch zunehmende Straßen- und Wasserverkehr erzwang an der Wende zum 20. Jahrhundert einen Neubau. Schinkels flache Steinbrücke wurde 1906 abgerissen und durch ein doppelt so breites Eisenbauwerk ersetzt, das die Gestalt einer Hängebrücke erhielt und mit seiner Durchfahrthöhe von 4,30 Meter auch größeren Schiffen Durchlass bot.

Der Neubau wurde auf der westlichen Seite mit steinernen Kolonnaden verziert, die den Charakter der Brücke als Eingangstor nach Potsdam unterstrichen und in eine architektonische Beziehung zum Potsdamer Stadtschloss setzten. Doch ungeachtet ihrer bis ins Detail sorgfältigen Verzierungen wurde die neue Brücke gegenüber ihrem anmutigen Vorgängerbau von vielen Zeitgenossen als ein Fremdkörper empfunden, der tief in die von Lenné und Schinkel geschaffene Parklandschaft einschneit. Der ästhetische Rang der Glienicker Brücke war fortan gering, ihr politischer aber stieg umso höher und ebenso ihre Bedeutung für den Straßenverkehr: Über die Brücke verlief gemäß Reichsstraßenordnung von 1934 die Reichsstraße 1 von Aachen nach Königsberg, die 1937/38 auf Zehlendorfer Seite vierspurig ausgebaut wurde.



Johann Friedrich Nagel: Die erste Glienicker Brücke und das alte Jagdschloss Glienicke, 1788

Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg



Schinkels Glienicker Brücke, um 1900

Potsdam Museum



Schinkels Glienicker Brücke mit geöffneter Zugbrücke, um 1905

www.GrußAusPotsdam.de



Neue Glienicker Brücke, um 1910

Otfried Barnek, Potsdam



Die zerstörte Glienicker Brücke, 1945

Fotograf: Igers

Landesarchiv Berlin

Die Glienicker Brücke



Die Brücke der Einheit als Symbol der Teilung

Die Glienicker Brücke wurde durch die Fliegerangriffe des Zweiten Weltkrieges nicht in Mitleidenschaft gezogen und überstand auch die Zerstörung Potsdams am 14. April 1945. Erst unmittelbar vor Kriegsende wurde sie von deutschen Truppen gesprengt. Eine von sowjetischen Pionieren errichtete Pontonbrücke sicherte die Verbindung zwischen Berlin und Potsdam zur Zeit der Potsdamer Konferenz, auf der im Sommer 1945 die weichenstellenden Entscheidungen über die europäischen Nachkriegsgrenzen und der damit verbundenen Bevölkerungsverschiebungen sowie die Verwaltung Deutschlands getroffen wurden.

In den Folgejahren wurde die Brücke von Behörden der Sowjetischen Besatzungszone mühevoll in Stand gesetzt. Zu ihrer Wiedereröffnung am 19. Dezember 1949 verfügte die Brandenburgische Landesregierung, dass sie fortan als ständige Mahnung zur Einheit Deutschlands und zur Einheit der antifaschistischen Parteien die Bezeichnung „Brücke der Einheit“ tragen solle. Doch ihrem Namen zum Hohn konnte die Glienicker Brücke ab 1952 in beiden Richtungen nur noch mit Sonderausweis betreten werden, für Privatverkehr war sie gesperrt. Mit der Abriegelung der innerstädtischen Grenzen am 13. August 1961 wurde die Brücke Teil des Mauerrings, der West-Berlin von seinem Umland abtrennte. Seither konnten fast drei Jahrzehnte lang nur noch Fahrzeuge der alliierten Militärmissionen die Brücke passieren, über die einstmals der Verkehr von Berlin nach Westen geflossen war. Fortan wurde die streng bewachte Grenze, die „tote“ Brücke, zu einem Mythos des Kalten Krieges. Hier fuhrn jahrelang auf beiden Seiten Lautsprecherwagen auf, die im Kampf der Systeme die jeweils gegenüberliegende Seite propagandistisch beschallten. Mehrfach diente die Brücke auch als Bühne des spektakulären Agentenaustauschs von Ost und West. Im Februar 1962 wechselten hier der amerikanische Aufklärungspilot Gary Powers und der sowjetische Meisterspion Rudolf Abel die Seiten, und 1985 überstellte die DDR an gleicher Stelle 23 amerikanische Geheimdienstler im Austausch gegen vier im Westen verhaftete Spione. Im Februar 1986 nahm US-Botschafter Richard Burt auf der Mitte der Brücke den in der Sowjetunion wegen Spionage inhaftierten Bürgerrechtler Anatolij Schtscharanski in Empfang. Jede dieser Aktionen wurde von großer Medienaufmerksamkeit begleitet und stärkte den Ruf der Glienicker Brücke als mythischer Agentenort des Kalten Krieges.

Nur wenige Jahre später wurde die Glienicker Brücke schließlich zum Schauplatz bewegender Freude über die wiedergewonnene Freiheit der ostdeutschen Bevölkerung. Der Fall der Berliner Mauer ereignete sich hier erst einen Tag später als an der innerstädtischen Grenze. Am 10. November 1989 um 18 Uhr gingen auch an der Glienicker Brücke endgültig die Schlagbäume hoch, die an dieser Stelle die Welt vier Jahrzehnte lang in zwei Hemisphären geteilt hatten.



Bereitgestellte BVG-Busse, 22. Juni 1953

Fotograf: Gert Schütz

Landesarchiv Berlin



Kontrollpunkt, 7. Juli 1955

Bundesregierung/Bröde



Anatolij Schtscharanski beim Austausch, 1960

Fotograf: Hans Slegmann

Landesarchiv Berlin



Agentenaustausch auf der Glienicker Brücke, 1985

Die Bundesbeauftragte für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik



Nach der Grenzöffnung, 12. November 1989

Fotograf: Manfred Riemer

Archiv Heimatmuseum Zehlendorf

Martin Sabrow