

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

Mit der Straßenbahn über die Glienicker Brücke?

Über einige nicht verwirklichte Pläne der Potsdamer Straßenbahn (Teil 1)

Der 12. Mai 1880 ist für den Nahverkehr der heutigen brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam ein bedeutendes Datum: Mit diesem Tag begann in der alten Residenzstadt die Geschichte des schienengebundenen Nahverkehrs. Zwar hatte es damals in Potsdam bereits Pferdebusse auf zwei „Concessionierten Omnibuslinien“ gegeben. Aber gegenüber den auf holprigem Pflaster rumpelnden Pferdeomnibussen boten die auf Schienen geradezu sanft dahinrollenden Pferde-Straßenbahnen einen besseren Fahrkomfort. Außerdem schuf die neu gegründete „Potsdamer Straßenbahn-Gesellschaft“ zuverlässige Verkehrsverbindungen: Ein Kernnetz mit drei zunächst vom Alten Markt ausgehenden Linien verband die Innenstadt mit weiteren Stadtteilen.

Rote Linie an der Glienicker Brücke

Die erste Strecke der neuen Pferde-Straßenbahn ging am 12. Mai 1880 in Betrieb. Sie wurde von der roten Linie befahren, die vom Alten Markt an der Nordseite des Schlosses nach Nordosten über die Neue Königstraße (heute Berliner Straße) durch die Berliner Vorstadt bis zur Glienicker Brücke verkehrte. Hier war die Grenze des Potsdamer Stadtgebietes erreicht. So bestand zunächst kein Bedarf für eine Verlängerung der Strecke; außerdem war die damalige Brücke über die Havel für die rote Pferdebahnlinie gewissermaßen eine rote Linie: Die vom preußischen Hofbaumeister Schinkel entworfene, 1834 eröffnete Steinbogenbrücke war in der Mitte als Zugbrücke ausgeführt, um größeren Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Dadurch behinderten sich Straßen- und Schiffsverkehr gegenseitig. Eine Pferdebahn über die schmale Glienicker Brücke hätte die Situation in mehrfacher Hinsicht zugespitzt.

Außerdem hatte die „Potsdamer Straßenbahn-Gesellschaft“ damals noch andere, für den Straßenbahnbetrieb wichtigere Brückenprobleme in der Innenstadt zu lösen. Die behelfsmäßige Überquerung des Stadtkanals musste die Gesellschaft auf ihre Kosten durch einen Brückenneubau ersetzen; und die Genehmigung, die drei Linien über die Lange Brücke zum Potsdamer Bahnhof führen zu dürfen, scheiterte bis zum Jahre 1888 an immer neuen Einsprüchen und letztlich am Streit um die Kostenübernahme für einen Brückenneubau. Da war eine Streckenverlängerung der Potsdamer Straßenbahn über die Glienicker Brücke hinaus kein Thema. Doch das sollte sich bald ändern!

„Funkenkutschen“ erweitern den Aktionsradius der Straßenbahn

Die Gründung des Deutschen Reiches nach dem Sieg über Frankreich hatte auch Folgen für die von Militär und Beamtentum geprägte Residenz Potsdam. Die im Umland vielfach noch land-

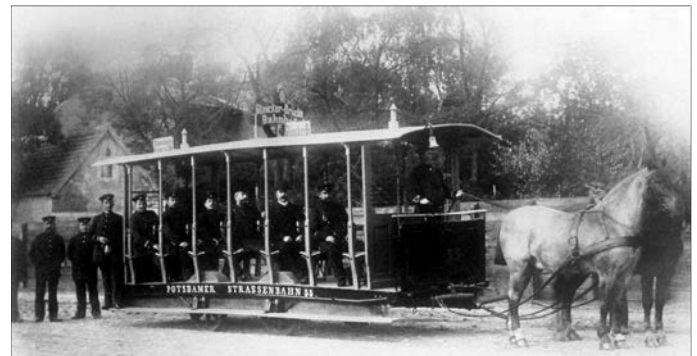


Bild 1 Nach dem 19. Juli 1888 verkehrte die rote Pferdebahnlinie, wie hier ausgeschildert, zwischen Bahnhof und Glienicker Brücke – im Sommerwagen ein besonderes Vergnügen.

(Foto Sammlung Reinhard Schulz)

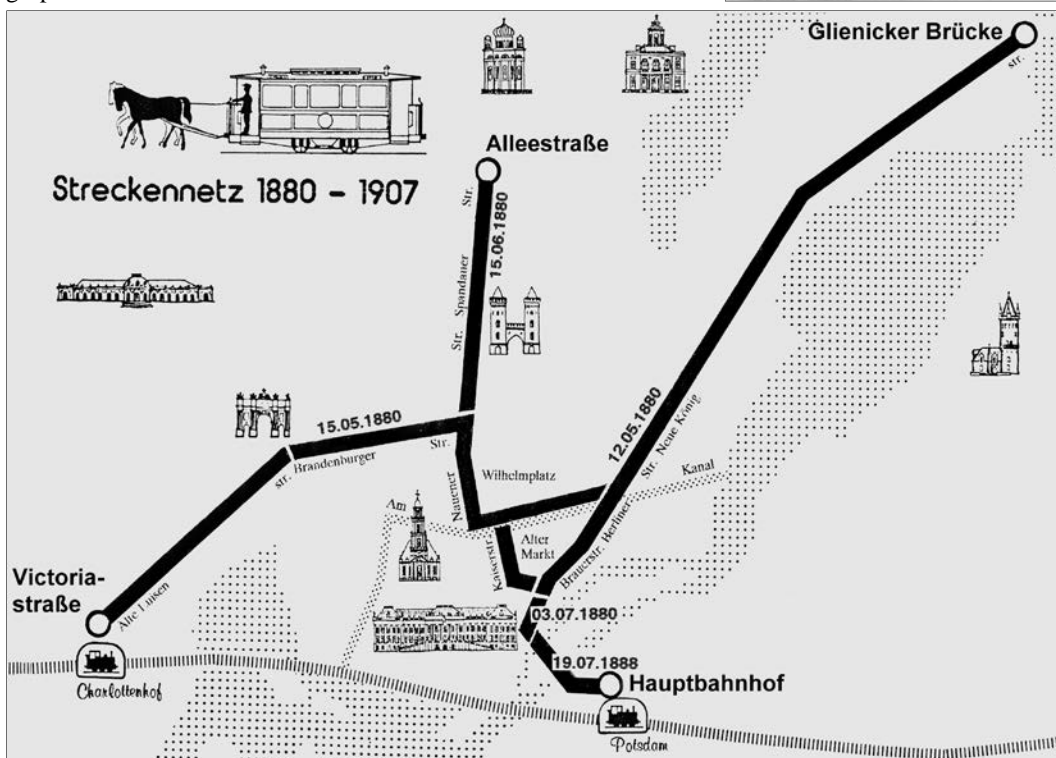


Bild 2 Mit der roten Linie zwischen Altem Markt und Glienicker Brücke begann am 12. Mai 1880 in Potsdam der (Pferde-)Straßenbahnbetrieb. Bald erschlossen drei Linien das Stadtgebiet. (Zeichnung Michael Günther)

**Bild 3 Alte Glienicker
Brücke nach Plänen von
Karl Friedrich Schinkel**

(Foto Potsdam Museum)



wirtschaftlich genutzten Flächen wurden nun für Neubauten – Wohnungen und Kasernen – erschlossen. Potsdam erfuhr eine starke räumliche Ausdehnung, und die Einwohnerzahl stieg. So entstand neuer Verkehrsbedarf, den die Pferdestraßenbahn mit dem vorhandenen Streckennetz und den mäßigen Geschwindigkeiten ihrer Rösser nicht mehr befriedigen konnte. 1880 hatte man die Eröffnung eines Straßenbahnbetriebs mit Pferden noch als Modernisierung des Potsdamer Nahverkehrs gefeiert, kaum zwei Jahrzehnte später hatte der technische Fortschritt die treuen Gäule überholt, und es wurden Forderungen nach einer moderneren Betriebsform laut, wie man sie aus der nahegelegenen Reichshauptstadt kannte.

Die Elektrifizierung der Potsdamer Straßenbahn war wegen widerstrebender Interessen unterschiedlicher Gruppen ein schwieriges und vor allem langwieriges Unternehmen. Erschwerend kam hinzu, dass die Stadtverwaltung gegen den Widerstand der Potsdamer Straßenbahn-Gesellschaft den Betrieb kaufen wollte. Die Stadtväter zeigten einerseits Interesse an den Gewinnen, die damals mit einem Nahverkehrsbetrieb noch zu erzielen waren, andererseits wollten sie sich Einfluss auf den Straßenbahnbetrieb und auf die Gestaltung des Streckennetzes sichern. Im Streit um Verlängerung oder Erwerb der Konzession blockierten die Kontrahenten sich gegenseitig – und verzögerten damit auch die Elektrifizierung. Nachdem aber die Stadtverwaltung diesen Streit für sich entschieden und den Straßenbahnbetrieb für 450 000 (Gold-)Mark erworben hatte, ging die Verantwortung zum 1. Januar 1904 an die Stadt.

Damit waren jedoch die Schwierigkeiten bei der Elektrifizierung längst nicht bewältigt, wie die „Potsdamer Nachrichten“ noch zu Pfingsten 1907 beklagten: *„Die Elektrische ist nun das geläufige Stammtischthema und leider kommt das Schmerzenskind bei diesen kommunalpolitischen Debatten nicht gut weg. Siegesmutig und vielversprechend klangen noch zu Ostern die frohen Nachrichten: ‚Zu Pfingsten fahren wir elektrisch,‘ und jetzt, wo wir endlich bei dem historischen Pfingstfest angelangt sind, traben die wohlgenährten Pferdehörnlein munter auf den Geleisen weiter ...“*

Nach Aufzählung etlicher Mängel bei Organisation und Ablauf der Bauarbeiten mündet die Zeitungsmeldung in den Aufschrei: *„Es wird nachgerade unerträglich, was sich eine bauende Stadt von den unbeständigen Wetterlaunen des Bürokratismus bieten lassen muß.“* Ja, bauende Städte geraten mit größeren Projekten manchmal in Schwierigkeiten! Doch die düstere Prognose des Lokalredakteurs, dass *„leider Potsdam nie eine Elektrische wird vollenden können“*, erfüllte sich dann glücklicherweise doch nicht. [1]

Trotz jahrelanger Querelen und mehrfacher Terminverschiebung konnte der elektrische Straßenbahnbetrieb in Potsdam am 2. September 1907 eröffnet werden. Der patriotische Termin sollte wohl helfen, aus dem „Schmerzenskind“ Elektrifizierung einen Siegesengel zu machen. Am Sedan-Tag war auch der Lokalreporter siegestrunken genug, das Potsdamer Stadtoberhaupt zum „Elektrizitäts-Oberbürgermeister“ zu befördern. Und dieser, ebenfalls in Siegeslaune, verkündete laut Zeitungsbericht: *„Nun werden wir auf unseren Straßen mittels elektrischer Kraft rasch vorwärtskommen, und das sei eine gute Vorbedeutung für ein gewissermaßen mit Naturgewalt sich vollziehendes rasches Vorwärtskommen in unserem Gemeinwesen überhaupt ... so wird die Havelresidenz allen Pessimisten zum Trotz zu überraschender Entwicklung gelangen.“* [2] Hurra!

Eine Einschränkung beim Vorwärtskommen hatte es aber doch geben müssen: Wegen des Neubaus der Glienicker Brücke kam es in diesem Bereich noch zu Verzögerungen. Der Potsdamer Magistrat hatte deshalb bereits in seinem Antrag auf Streckeneröffnung vom 31. Juli 1907 gebeten: *„Von der Abnahme allein ausgeschlossen bleibt die Strecke der Neuen Königstrasse von der Holzmarktstrasse ab bis zur Glienicker Brücke, deren Fertigstellung mit Rücksicht auf den Neubau der Glienicker Brücke auch beschleunigt wird.“* [3] Es wird noch genauer zu beobachten sein, welcher Hintergedanke den Magistrat zur „Rücksicht“ auf den Brückenneubau bewegte!

Die moderne Antriebsart der Potsdamer Straßenbahn bot neue Möglichkeiten der Streckennetzerweiterung. Was man den treuen Rossen hinsichtlich Tempo und Entfernungen nicht hätte zumuten dürfen, das war für die „Funkenkutschen“ kein Problem.

Nun musste der Potsdamer Magistrat, dessen Oberbürgermeister das rasche Vorwärtskommen beschwor, ein grundsätzliches Interesse haben, den Bürgern eine der wachsenden Stadt angemessene Infrastruktur zu bieten. So gab es nach der Elektrifizierung kühne Pläne für weitere Strecken der Elektrischen. Zu den Projekten, die der Magistrat frühzeitig verfolgte, gehörte die Streckenverlängerung über die Glienicker Brücke hinaus.

Neue Brücke mit Gleisanschluss

Der enorme Bevölkerungszuwachs der Reichshauptstadt Berlin gegen Ende des 19. Jahrhunderts verursachte zunehmenden Verkehr, der auch auf die benachbarte Residenzstadt Potsdam ausstrahlte. Die frühere preußische Musterchaussee von 1792 – schon



Bild 4 Auf der neuen Brücke sind Gleise und Oberleitungen verlegt, doch die elektrische Straßenbahn endet weiterhin in der Neuen Königstraße. Reiter wie beispielsweise Prinz Friedrich Leopold werden auf der Brücke von der Straßenbahn nicht behindert.

(Foto Potsdam Museum)

damals eine wichtige Straßenverbindung zwischen Berlin und Potsdam, später Reichsstraße Nr. 1 – war eine der wichtigsten Straßenverbindungen im Deutschen Reich. Da wurde die Schinkelsche Klappbrücke zum Nadelöhr. Um die Jahrhundertwende überquerten monatlich 11 400 Fuhrwerke die Brücke [4], soweit diese nicht wegen des Schiffsverkehrs geöffnet war. Der unmittelbar südlich der Glienicker Brücke in die Havel einmündende Teltowkanal würde eine weitere Steigerung des Schiffsverkehrs bewirken. So konnte bei den bestehenden und künftig noch zu erwartenden Verkehrsproblemen an dieser Stelle nur eine Lösung in Frage kommen: anstelle der alten Klappbrücke der Bau einer neuen Brücke mit ausreichender Breite für den Fahrzeugverkehr und entsprechender Höhe für den ungehinderten Schiffsverkehr.

Nachdem im Jahre 1905 die Entwürfe für einen Brückenneubau erstellt waren, begannen im folgenden Jahr die Bauarbeiten. Die offenbar zügig verlaufenden Arbeiten wurden in der Lokalpresse umfassend gewürdigt: „Die Bauarbeiten an der neuen Glienicker Brücke machen seit Vollendung der Spundkästen und Einsetzung der Stropfweiler rapide Fortschritte ... Gleichzeitig ist die mit der Ausführung der Eisenkonstruktion beauftragte Brückenbauanstalt Harkort (Duisburg) mit der Aufstellung der Rüstbrücke zum Aufbringen der Eisenkonstruktion beschäftigt. Zu diesem Behufe sind mehrere Dampfkränen in Betrieb gesetzt.“ [5]

Im Januar 1907 zeigte sich die Presse noch mit einem für das Frühjahr 1908 angekündigten Eröffnungstermin zufrieden. Doch im Juni 1907 erfuhren die Potsdamer von unerwarteten Baufortschritten: „Der Neubau der Glienicker Brücke macht trotz der zu überwindenden Schwierigkeiten erstaunliche Fortschritte. Von Weitem präsentiert sich jetzt dem Beschauer das rote Hängegerüst der Brücke, die ein technisches Meisterwerk darstellt ... Bekanntlich wird auch die Elektrische über die Glienickerbrücke geführt, weshalb bereits für die Gleise und die Stromkabel Vorkehrungen getroffen sind. Die Brücke wird am 15. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben werden.“ [6] Dieser Termin wurde nicht ganz gehalten, doch am 16. November 1907 konnte die – noch nicht vollständig fertiggestellte – Glienicker Brücke dem Verkehr übergeben werden. Sie erhielt den offiziellen Namen „Kaiser-Friedrich-Brücke“, der sich aber nicht durchsetzte. Die Bezeichnung Glienicker Brücke blieb für die Potsdamer eindeutiger und war, da sie nach Glienicke führte, auch einleuchtend.

Was die auf der Brücke bereits verlegten Straßenbahngleise betrifft – da hatte die Stadtverwaltung offenbar frühzeitig vollendete Tatsachen schaffen wollen. Vermutlich erinnerte man sich im Magistrat an die Erfahrungen, die man im Zusammenhang mit der Elektrifizierung hatte machen müssen: Bis von allen zu beteiligten Instanzen Einverständnis oder Genehmigung eingeholt war, verging viel Zeit. Die stand in Zusammenhang mit dem zügig voranschreitenden Brückenneubau nicht zur Verfügung. Die Gleise und Kabel mussten noch während der Bauarbeiten eingebracht werden, denn eine nachträgliche Verlegung wäre noch schwerer zu erreichen gewesen.

Bereits im Februar 1907 war zwischen „dem Königlichen Regierungs-Präsidenten von der Schulenburg in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen und der Stadtgemeinde Potsdam ... auf Grund des Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 15. November 1906“ vertraglich geregelt worden: „Die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen gestattet der Stadtgemeinde Potsdam, die im Bau begriffene neue Glienicker Brücke nach deren Vollendung zur Überführung und zum Betriebe der zweigleisig und elektrisch einzurichtenden Potsdamer Straßenbahn und zur Einlegung der Kabel zur Leitung von Strom für Kraft- und Lichtzwecke unter den nachstehend angegebenen Bedingung zu benutzen.“ [7] Zu diesen Bedingungen gehörte, dass Einbauten und Unterhaltung der Anlagen auf Kosten der Stadt vorzunehmen waren. Auch hatte die Stadt Potsdam für Schäden zu haften, „welche Dritten durch den Einbau der Gleise und die Zuführung des elektrischen Stromes zugefügt werden.“ [7] Außerdem war die Stadt verpflichtet, Fahrbahn und Gehwege zu reinigen und bei Frost zu streuen. Falls der Bahnbetrieb Schäden an der Brücke verursacht, hat für die Beseitigung die Stadt Sorge zu tragen; dagegen kann sie bei notwendigen Unterbrechungen des Straßenbetriebes wegen Brückenarbeiten keine Entschädigung beanspruchen. Die Vertragsdauer wurde auf 40 Jahre festgesetzt, vom Tag der Inbetriebnahme der Brücke an.

Auf der Grundlage dieses Vertrages waren Gleise und entsprechende Anlagen beim Brückenneubau berücksichtigt worden. Der Magistrat ging nun noch einen Schritt weiter. Im Rahmen der Elektrifizierung war – wie oben erwähnt – der letzte Streckenabschnitt der roten Linie zwischen Holzmarktstraße und Glienicker Brücke noch ausgenommen worden. Was lag aus Sicht der Stadt-