

POTSDAM

Wider Preußens Gloria

Unter dem Vorwand, Raum für eine dem modernen Verkehr angepaßte Straßenführung schaffen zu müssen, wird die „Deutsche Demokratische Republik“ im Laufe der nächsten Jahre beseitigen, was bis heute noch von dem in der deutschen Geschichte übermäßig strapazierten, oft verkannten und schließlich als militaristisch abgetanen Geiste von Potsdam übriggeblieben ist: die selbst als Ruinen noch eindrucksvollen historischen Bauwerke der Potsdamer Altstadt.

Die steinernen Überreste der Friderizianischen Zeit — darunter die Garnisonkirche und das Stadtschloß — passen nicht mehr in das Bild einer „sozialistischen Stadt“, in die Potsdam nach dem Willen Pankows umgemodelt werden soll. Den ausgebrannten Fassaden, die noch immer das Gesicht der Stadt prägen und trotz aller Schäden durchaus zu restaurieren wären, droht das gleiche Schicksal, das dem Berliner Schloß beschieden war: Es wurde gesprengt, weil Platz für ein Aufmarschgelände gebraucht wurde.

Freilich ist die Behandlung bourgeoiser oder feudaler Kunstdenkmäler in Ulbrichts Machtbereich durchaus nicht einheitlich. Dresdens schönste Bauwerke wurden beispielsweise zu einem großen Teil sorgsam wiederhergerichtet, obschon man ihren Bauherren, den sächsischen Königen, schwerlich größere Volksnähe nachsagen kann als den preußischen Herrschern. Die Dresdner Bauwerke hatten freilich den für die Zonenmachthaber unschätzbaren Vorteil für sich, von den Amerikanern zerstört worden zu sein. Dieses Faktum ließ sich hier besser als im Falle Potsdam propagandistisch ummünzen — der Wiederaufbau der Fridericus-Stadt erschien der Sozialistischen Einheitspartei aus ideologischen Gründen nicht diskutabel.

Allerdings können auch in der „DDR“ Bauwerke, deren Herkunft der Sozialistischen Einheitspartei suspekt ist, nicht einfach aus diesem Grunde abgebrochen werden. Denn die „Verordnung zur Erhaltung und Pflege der nationalen Kultur-



Baumeister von Knobelsdorff (1699 bis 1753)
Feudalbauten erdrücken

denkmale“ vom 26. Juni 1952 gewährt „Orts-, Straßen- und Platzbildern, die sich durch ihre geschichtliche Bedeutung, durch ihre Eigenart oder Schönheit auszeichnen“, besonderen Schutz.

Um das noch heute von den Ruinen preußischer Glorie geprägte Panorama der Potsdamer Altstadt zu liquidieren, das historisch bedeutsam und überdies schön ist, bedurfte es deshalb verkehrstechnischstädttebaulicher Vorwände. Der alte Geist von Potsdam sollte quasi auf dem Verwaltungswege ausgerottet werden. Ein Anlaß bot sich in Gestalt der Langen Brücke, der einzigen Straßenbrücke, die zur Zeit über die Havel nach Potsdam hineinführt. Sie wurde im Kriege durch Bomben schwer beschädigt und mit hölzernen Behelfskonstruktionen wieder befahrbar gemacht.

Über die Brücke, deren Standfestigkeit im Laufe der Jahre nicht besser geworden

ist, führt heute die stark befahrene Fernverkehrsstraße 2 (Leipzig—Nauen). Außerdem wird hier teilweise der Verkehrsstrom der Fernverkehrsstraße 1 (Magdeburg—Berlin) über die Havel geleitet.

Nun führt die Lange Brücke direkt in das Zentrum der Altstadt (siehe Karte) mit ihren scharfwinkligen, engen Straßen; sie ist folglich für den Durchgangsverkehr denkbar ungeeignet. Der Rat der Stadt Potsdam hat denn auch nach dem Kriege zunächst den alten Plan wieder aufgegriffen, einige hundert Meter nordöstlich der alten Brücke — im Zuge der Packhofstraße — eine neue Brücke zu bauen, mit deren Hilfe der Fernverkehr um den Stadtkern herumgeführt werden soll.

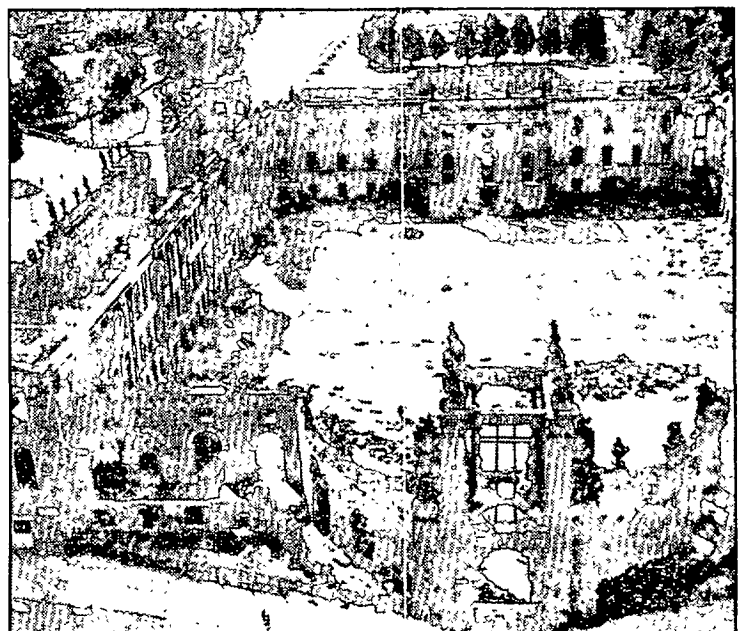
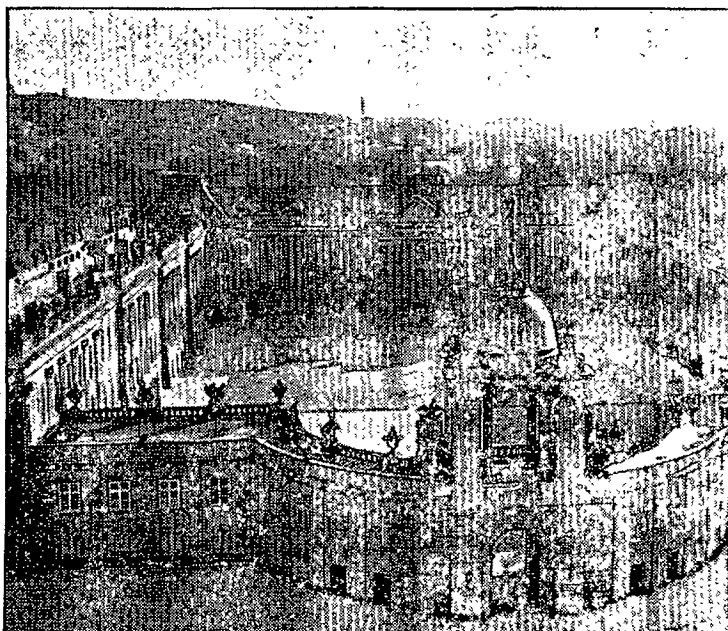
Aus diesem Projekt wurde aber nichts; erst im Sommer 1957 begann die Abteilung Aufbau des Rates der Stadt erneut mit Planungsarbeiten und schrieb einen Architekten-Wettbewerb aus. Aufgabe für die Architekten: Verkehrs- und Bebauungsplan für die Potsdamer Altstadt.

Die Ausschreibungsunterlagen waren kaum fertig, da reichte das zuständige volkseigene Entwurfsbüro für das Straßenwesen einen Plan ein, der gegen alle Regeln moderner Verkehrsplanung vorsah, die Lange Brücke als einzigen Flußübergang beizubehalten und den Fernverkehr auf modern ausgebauten Straßen in Rollbahnform durch die Altstadt zu leiten. Da die hölzerne Behelfskonstruktion der alten Langen Brücke auffällig ist, sollte nach diesem Plan wenige Meter flussabwärts eine neue, wesentlich breitere Lange Brücke gebaut werden.

Gegen diesen verkehrstechnisch absurden Plan protestierten alsbald der Generaldirektor der Staatlichen Schlösser und Gärten, Professor Dr. Willy Kurth, der Chefarchitekt der Stadt- und Dorfplanung beim Entwurfsbüro für Hochbau Potsdam, Diplomingenieur Czechowsky, und die Architekten des Instituts für Denkmalpflege.

In der Sitzung, die daraufhin vom Rat des Bezirks einberufen wurde, hatten die Architekten und Denkmalpfleger freilich wenig Gelegenheit, ihre Bedenken vorzutragen. Das große Wort führte vielmehr der Stellvertretende Vorsitzende des Rates des Bezirks, der Genosse Malik.

Genosse Malik erklärte rundheraus, es werde so gebaut, wie das volkseigene Entwurfsbüro es geplant habe, denn der



Potsdamer Stadtresidenz (vor und nach der Zerstörung): Schotter aus Schlössern



Garnisonkirche vor dem Kriege
Ein Hindernis ...

Neubau einer Brücke an anderer Stelle würde erstens länger dauern, als die hölzerne Behelfsbrücke noch standhielte, und zweitens doppelt soviel kosten wie der Neubau unmittelbar neben der alten Brücke. Beides war zwar unwahr, wie sich bald herausstellte, aber das Wort des Genossen Malik galt: „Wo die neue Brücke hinkommt, bestimmen wir!“

Die Verkehrsplaner gaben darauf ihren Widerstand auf, die Denkmalpfleger jedoch noch nicht. Sie waren auch die Hauptbetroffenen, denn eine genaue Analyse des vorgesehenen Plans hatte inzwischen ergeben, worauf die volkseigenen Entwerfer im Einvernehmen mit dem Genossen Malik zielten: Auf die historischen Bauten der Altstadt, darunter künstlerisch sehr bedeutsame, denen der Baumeister Friedrichs II., Georg Wenzeslaus von Knobelsdorff, das Gepräge gab.

Das gilt sogar wörtlich: Die Trasse der neuen Brücke, die unmittelbar neben der alten errichtet werden soll, zielt genau auf das Stadtschloß (siehe Karte). Kunstgeschichtler sind der Auffassung, daß das Stadtschloß, das nun zum Verkehrshindernis degradiert wurde, mehr noch als Sanssouci die eigentliche Visitenkarte Potsdams ist. In der Tat vermittelt gerade hier die erhaltene Bausubstanz der Ruine das Bild einer immer noch sehr eindrucksvoll proportionierten Hofanlage (letzte Fassung 1744—1751 von Knobelsdorff).

Wenn die Fernverkehrsstraßen F1 und F2 durch die Stadt geführt werden, wie der Plan es vorsieht — andere Möglichkeiten gibt es bei dieser Lage der Brücke nicht —, verfallen den weiteren folgende künstlerisch bedeutsame Bauten der Spitzhacke:

- ▷ Der Turm der Garnisonkirche;
- ▷ der Marstall. (1745 von Knobelsdorff umgebaut);
- ▷ die berühmte Ringerkolonnade (von 1746 — ebenfalls ein Werk Knobelsdorffs);
- ▷ der Plögersche Gasthof (von Bouman 1753 als Kopie des Palazzo Valmarana in Vizenca gebaut);
- ▷ das Nauener Tor (1755 von Büding erbaut — das früheste neugotische Bauwerk auf dem Kontinent).

Bei der Garnisonkirche, einem bedeutsamen Baudenkmal des norddeutschen Barock, wird der in die nur 15,85 Meter breite jetzige Wilhelm-Külz-Straße vorspringende Turm geopfert werden müssen, weil hier eine der 30,60 Meter breit projektierten Fernverkehrsstraßen hindurchführen soll.

Daß die Zerstörung dieser Bauwerke das Hauptziel des Plans war, wurde endgültig klar, als der Rat der Stadt den zunächst gestoppten Architekten-Wettbewerb neu ausschrieb. Die Lage der Brücke, über die sich die Wettbewerber bei der ersten Ausschreibung noch Gedanken machen durften, war in der zweiten Auflage bindend vorgeschrieben: da, wo die Staatsfunktionäre sie haben wollten.

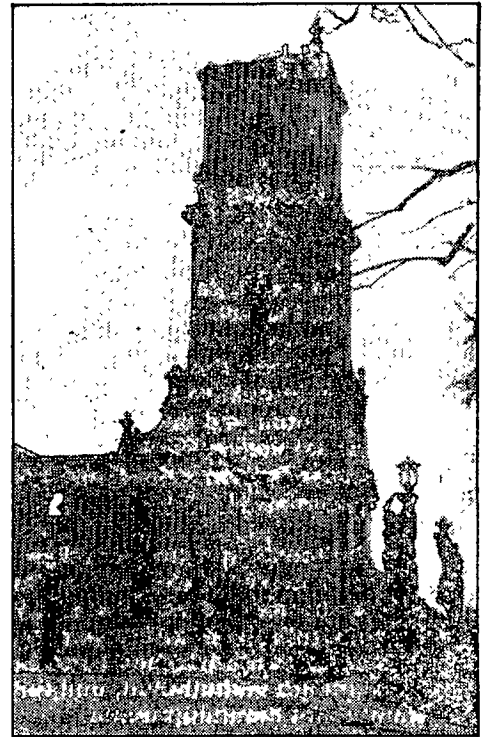
Das Potsdamer Institut für Denkmalpflege unternahm einen letzten Rettungsversuch. Es geißelte in einem Gutachten ziemlich unverblümt die Pläne der parteitreuen Stadtplaner:

„Nachdem Potsdam als besonders wertvolle städtebauliche Anlage unserer Republik zur Hälfte zerstört wurde, kommt der Erhaltung der restlichen Ensembles eine verstärkte Bedeutung zu. Daß durch die geplante Zerschneidung die Geschlossenheit des Stadtbildes in nicht mehr gutzumachender Weise vernichtet werden wird, muß betont werden...“

Bald nachdem dieses Gutachten an die zuständigen Regierungsstellen verschickt worden war, sah sich der Leiter des Instituts für Denkmalpflege, Diplomingenieur Dr. Friedrich Mielke, veranlaßt, in Westberlin Sicherheit zu suchen. Mielke heute: „Es ging gar nicht um fachliche Fragen, um Fragen des Verkehrs, es ging um die Verwirklichung politischer Absichten!“

Noch ehe Denkmalpfleger Mielke sich mit Gutachten und Eingaben so mißliebig gemacht hatte, daß er nach Westberlin flüchten mußte, wurde mit dem Bau der aufs Stadtschloß zielenden Fernverkehrsstraßen-Brücke begonnen. Wenig später wurde auch, als erstes der historischen Bauwerke, der Plögersche Gasthof abgerissen.

Schon früher hatte die Potsdamer lokale Parteipresse kühne Visionen des künftigen, sozialistischen Potsdam entworfen. Beispielsweise soll auf dem Alten Markt ein 42 Meter hohes Rathaus gebaut werden. Mahnte die SED-Zeitung „Märkische Volksstimme“ allerdings: Das Rathaus müsse



Garnisonkirche 1958
... auf der Straße des Sozialismus

„schön und mächtig genug erbaut werden, um nicht von den Gebäuden der feudalistischen Epoche erdrückt zu werden.“

Welchen Zeitraum die SED für ihren Kampf gegen den also doch als zählebig apostrophierten alten Geist von Potsdam einkalkuliert hat, ist einer Bekanntmachung zu entnehmen, die das Ziel der Bau- und Verkehrsplanung — die Vernichtung der historischen Altstadt — unumwunden eingesteht: Der Potsdamer Rat des Bezirks ließ nämlich wissen, daß der Bau einer weiteren Havelbrücke im Zuge der Packhofstraße, über die der Fernverkehr am Stadtzentrum vorbeigeführt werden kann, für 1965 so gut wie beschlossen sei.

Dann allerdings wird der Fernverkehr längst über die neue Lange Brücke rollen, und die historischen Gebäude werden zu Steinschotter verarbeitet sein.

