

Die Glienicker Brücke als „Gedächtnisort“ in der historischen Erinnerung

Prof. Dr. Beatrice de Graaf ist Professorin für Konflikt- und Sicherheitsgeschichte an der Universität Leiden. Sie arbeitet seit 2007 auch am Zentrum für Terrorismusforschung Den Haag.

Mit der Glienicker Brücke, die die Havel überspannt und zugleich die Grenze zwischen Berlin und Potsdam markiert, ist vor allem die Erinnerung an eine „Nahtstelle“ des „Kalten Krieges“ verbunden. Seit 1990 kommt ihre historische Bedeutung als bautechnisches Monument inmitten der brandenburgischen Schlösser- und Seenlandschaft wieder mehr zur Geltung.

Die Glienicker Brücke hat sich im Gedächtnis der Berliner weniger eingeprägt als viele andere Brücken Berlins. Zwar ist sie eines der seltenen gusseisernen Originalexemplare, die den Krieg überstanden, ohne total zerstört zu werden, aber sie lag und liegt zu weit außerhalb der Stadt, um zum Bestandteil des täglichen Verkehrs oder der mentalen Geographie der Berliner zu werden. Jedoch erhielt die Brücke im kollektiven Gedächtnis des europäischen Westens sowie in den USA eine überproportionale Bedeutung: Sie wurde zum Schauplatz der berühmtesten Austauschaktionen von Spionen in der Geschichte (oder ehe in der verfilmten Geschichte). Obwohl es an der Glienicker Brücke nur dreimal einen Agentenaustausch gab, war sie seit dem Film „Der Spion, der aus der Kälte kam“ (1965) Symbol für die Nahtstelle zwischen Ost und West, für den sichtbaren Übergang zum eiskalten, düsteren Osten.

„Der schönste Punkt der Welt“: die Schinkelsche Brücke

Als Potsdam im Jahre 1660 Sitz der zweiten Residenz der Hohenzollern wurde, wurde das Dorf allmählich enger mit der Stadt Berlin verbunden. Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst (reg. 1640-1688) schlug Schneisen durch die Forsten um Potsdam, ließ Zufahrtswege bauen und veran-

lasste den Bau mehrerer Brücken, um das fürstliche Jagdrevier besser zugänglich machten.

Die erste Brücke, vermutlich 1660 gebaut, verband als schlichte Holzquerung die Havelufer zwischen Berlin und Potsdam miteinander und war etwa 300 Schritte lang. Ihren Namen erhielt sie vom Gutsbezirk Klein-Glienicke, der bereits 1375 als kleines Dorf urkundlich erwähnt worden war. Im 17. Jahrhundert war es vorläufig ein Privileg der Kurfürsten und Könige, den Holzweg über die Brücke zu beschreiten, um von Potsdam schneller zum Jagdschloss Glienicke zu gelangen. Ab 1753 wurde die Verbindungsbrücke zusätzlich von der Post benutzt. Seither wurde die Brücke von Soldaten des preußischen Königs kontrolliert, um Überfälle auf Posttransporte zu verhindern und um Kameraden vom Desertieren abzuhalten. Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Brücke immer stärker befahren. Über sie führte ab 1794 die erste preußische Musterchaussee. Dennoch haben die Einwohner Berlins wenig von der Brücke mitbekommen, da sie zu der Zeit noch 30 Kilometer von den damaligen Toren Berlins entfernt war, was einer Kutschfahrt von etwa sechs bis acht Stunden entsprach.¹

Anfang der dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts erhielt der Architekt Karl Friedrich Schinkel den Auftrag, die Brücke durch eine breitere Steinbrücke zu ersetzen, die dem Verkehr zwischen den vielen Residenzen um Berlin gerecht wurde. Schinkel entwarf die neue Brücke, und gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekten Peter Joseph Lenné gestaltete er die weitläufige Parklandschaft so schön, dass Alexander von Humboldt ausgerufen haben soll: „Der Blick von der Glienicker Brücke wetteifert mit den schönsten Punkten der Welt.“² Tatsächlich bot die 1834 eröffnete Brücke mit ihren elf Brückenbögen einen weiten Blick über die Havel und war durch mehrere „Sichtachsen“ mit dem Jungferensee im Norden, der Glienicker Lake im Süden, der Sacrower Heilandskirche sowie den Schlössern in Potsdam, Babelsberg und Glienicke verbunden. Die Länge der Brücke betrug nun 178 Meter, die Breite (inklusive Fußweg) 9 Meter.

Seit dem 19. Jahrhundert eröffneten sich von der Glienicker Brücke weite Ausblicke auf die Seenlandschaft und die Schlösser bei Potsdam.

1 Thomas Blees: Glienicker Brücke. Ausufernde Geschichten. 2. erweiterte Aufl. Berlin 1998, S. 11–14 (auch zur folgenden Darstellung).

2 Georg Schlewski: Vom Bassinplatz zur Glienicker Brücke. Potsdam 1920, S. 94; vgl. auch Blees (wie Anm.1), S. 7.

Im Zuge der industriellen Revolution fingen Berlin und seine Vorstädte an zu „boomen“. 1838 wurde die erste Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam in Betrieb genommen; neue Verkehrswege, Fernbahnlinien und Kanäle entstanden. Zwischen 1801 und 1846 wuchs die Einwohnerzahl von 173.000 auf 400.000 Einwohner. Als ab 1900 die Automobilität zunahm, wurde die Brücke monatlich von etwa 11.000 Autos und anderen Fuhrwerken befahren und genügte dem rasant steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr. Unter großem Bedauern vieler Anwohner wurde daher die steinerne Brücke 1905 abgerissen und am 16. November 1907 eine neue Konstruktion eingeweiht. Die Brücke bestand jetzt aus einem eisernen Überbau sowie einer Fahrbahn aus Beton und Granitkopfsteinen mit einer Länge von 148 Metern und einer Breite von 22,5 Metern. Sie reichte nicht an die Ästhetik der Vorgängerin heran, und manche Zeitgenossen empfanden sie als „plump“ und „unschön“.³

Die Glienicker Brücke, ca. 1930 (Fotograf: Max Baur; Quelle: Bundesarchiv)

Das Ende der Brücke als Bindeglied zwischen Potsdam und Berlin

Der Zweite Weltkrieg setzte der Bedeutung der Glienicker Brücke als Ausflugsziel und Bindeglied zwischen beiden Havelufern für Wochentouristen und Spaziergänger ein Ende. Die Potsdamer Innenstadt wurde am 14. April 1945 durch britische Bomber zerstört, dabei starben

³ Blees (wie Anm. 1), S. 36-48.

4.000 Menschen. Für die Verteidigung des Raumes Potsdam galten bis zum letzten Kriegstag noch so genannte „Durchhalte-Befehle“. Am 24. April 1945 trafen die ersten Truppeneinheiten der Sowjetischen Armee in der Region ein, zwei Tage später war Potsdam eingenommen. Soldaten der Wehrmacht bezogen mit Flakgeschützen Stellung auf der Glienicker Brücke und befestigten Dynamitpatronen an den Brückenpfeilern, die durch den Beschuss der Angreifer entzündet wurden und damit zur Zerstörung der Brücke führten.

„Brücke der Zwietracht“

Die Brücke war nun unbenutzbar; die Fahrbahn lag zum Teil im Wasser. Nachdem die Sowjetische Militäradministration (SMAD) nach der deutschen Kapitulation am 8. Mai 1945 ihre Arbeit aufgenommen hatte, bezeichnete die zerstörte Brücke nicht nur eine Trennlinie zwischen Potsdam und Berlin, sondern auch zwischen der sowjetisch besetzten Zone (dem Osten Deutschlands) und West-Berlin. Bis 1961 war es jedoch noch möglich, die Brücke in beide Richtungen zu überqueren, was auch für den kleinen Grenzverkehr, Warentausch, Schmuggel und (Schwarz-) Handel genutzt wurde. Deswegen ordnete die Landesregierung von Brandenburg bereits Februar 1948 an, Polizeikräfte zu entsenden und Kontrollstellen an der Glienicker Brücke zu errichten. Die SMAD ordnete außerdem eine „gründliche Überholung“ der Brücke an. Die Arbeiten zur Wiederherstellung der Brücke verzögerten sich jedoch wegen des sich anbahnenden Ost-West-Konflikts erheblich. Am 19. Dezember 1949 konnte die wiedererrichtete Brücke endlich eingeweiht werden. Sie erhielt den – im Hinblick auf die bereits erfolgte Spaltung Deutschlands in zwei Staaten recht zynischen – Namen „Brücke der Einheit“, der oben auf der Brücke angebracht wurde und von der Berliner Seite aus zu lesen war. Bis 1985 trug die Brücke diesen Namen als Erinnerung, Mahnung und offene Narbe; dann entschied das SED-Regime stillschweigend, die Beschilderung zu entfernen und die Grenzübergangsstelle fortan schlicht „Glienicker Brücke“ zu nennen.

Nach 1949, spätestens seit 1961 wurde die Brücke zu einem Brennpunkt zwischen Ost und West.

Die Brücke lag ab 1949 je zur Hälfte auf dem Territorium der DDR und auf West-Berliner Gebiet. Anfänglich wurde die Brücke noch für den täglichen Arbeitsverkehr sowie für Ausflüge genutzt. Nach der Un-

terzeichnung des Generalvertrags am 26. Mai 1952 und der daraus resultierenden Aufhebung des Besatzungsstatuts in der Bundesrepublik Deutschland wurden die Hoheitsrechte über den innerdeutschen Verkehr auf die deutschen Behörden übertragen. Danach kamen nur noch Fahrzeuge der alliierten Militärmissionen sowie westdeutsche Autos mit Sondergenehmigung durch. Ab 1961 wurde die Grenzübergangsstelle endgültig für den Personenverkehr gesperrt und die Grenzanlagen verstärkt. Zivilisten mussten seitdem den langen Weg über die Bahnhöfe Griebnitzsee/Friedrichstraße nehmen. Nur eine Handvoll Bürger erhielt anfänglich noch eine Ausnahmegenehmigung: Eine Wissenschaftlerin aus Potsdam durfte nach wie vor zum Observatorium nach West-Berlin fahren, ihr männliches Gegenstück aus West-Berlin erhielt die Erlaubnis, täglich zur Sternwarte in Potsdam zu radeln. Denn die Glienicker Brücke gehörte nicht zu den von der DDR offiziell ausgewiesenen Grenzübergangsstellen. Die Brücke wurde aufgrund ihrer Sonderstellung als Grenzübergang für Diplomaten und Vertreter der Alliierten nicht nur von ostdeutschen Grenztruppen, sondern auch von sowjetischen Kontrollkräften bewacht. Durch diese Sowjetpräsenz und die Exterritorialität hatte die Brücke bereits früh einen speziellen Status in den Augen der Berliner Zeitgenossen.⁴

Im Zuge der internationalen Anerkennung der DDR und des Grundlagenvertrags zwischen beiden deutschen Staaten 1972 stieg der Reiseverkehr von und nach Berlin an. Die Brücke blieb jedoch eine heikle Stelle. Ende der siebziger Jahre forderte die DDR den Senat von West-Berlin auf, eine unumgänglich gewordene Grundinstandsetzung zu finanzieren, wobei nur ostdeutsche Firmen zum Zuge kommen sollten. Der West-Berliner Senat war dazu nur bereit, falls die Brücke als Grenzübergang für Bundesbürger geöffnet würde, was jedoch vom SED-Regime abgelehnt wurde. Folglich wurde nur die West-Berliner Brückenhälfte zwischen 1980 und 1982 für 2,75 Millionen DM renoviert, der DDR-Teil hingegen verfiel weiter. Als Reaktion sperrte das SED-Regime 1984 die Brücke mit der Begründung, nun ebenfalls Reparaturen vornehmen zu müssen. Nach fünf Tagen waren die Amerikaner und Russen, die von der Sperrung betroffen waren, sich einig: Die DDR sollte die Sperrung unverzüglich aufheben, dafür sollte der West-Berliner Se-

4 Vgl. Maria Milde: Berlin Glienicker Brücke – Babelsberger Notizen. Berlin 1991; Ilse Nicolas: Vom Potsdamer Platz zur Glienicker Brücke. (Berlinische Reminiszenzen, Bd. 13). Berlin 1966.

nat die Renovierungskosten auf DDR-Seite übernehmen – machten sich doch vor allem westliche Vertreter die Fahrstrecke zunutze. Der Senat gab daraufhin klein bei.

Drehscheibe des Spionagekrieges

Der Dienst an der Glienicker Brücke war für Polizisten und Grenztruppen nicht sehr aufregend, weder im Osten noch im Westen. Im Westen boten Besuchergruppen im Sommer Abwechslung. Im Osten gab es nur sehr vereinzelt Fluchtversuche, die wegen der abgelegenen Lage der Brücke und ihrer einsehbaren Anfahrt an einer Hand zu zählen sind. Der Übergang war in all den Jahren daher nur mit einem oder zwei Kontrollleuten besetzt. Ein- oder zweimal im Monat konnten die ostdeutschen Grenztruppen beobachten, wie eine Kompanie Amerikaner mit US-Flagge von der Kaserne bis zur Brückenmitte marschierte, dort einen Eid auf die Freiheit der Stadt Berlin ablegte und wieder abmarschierte. Nur einmal gab es einen tragischen Todesfall: Am 24. März 1985 tötete ein sowjetischer Wachposten, offensichtlich aus Versehen oder Nervosität, einen amerikanischen Offizier im Tarnanzug, Major Arthur Donald Nicholson, der für die amerikanische Militär-Verbindungs-Mission sowjetische Panzer auszuspionieren und zu fotografieren hatte und sich dabei im Grenzbereich des Ostens aufhielt.

Im kollektiven Gedächtnis steht die Brücke jedoch für die aufregendsten Geschichten des „Kalten Krieges“. So erscheint sie in dem Kinostreifen „Der Spion, der aus der Kälte kam“ gleich zu Beginn als beklemmende, nebelumwobene Kulisse für

einen Schusswechsel zwischen Ost und West. Auch im französischen Kinofilm „Le Serpent“ (Die Schlange, 1972) nimmt die Brücke mythische

In der Realität war die Brücke nur dreimal Schauplatz eines Agentenaustauschs.

Proportionen an. In nasskalter Witterung, bei Tagesanbruch, wird ein sowjetischer Topspion ausgetauscht. Bevor er die Brücke in Richtung Osten überquert, nimmt der Russe noch einen Zug aus seiner Zigarette und spricht die letzten Worte im Film: „Die werden mir fehlen.“

Tatsächlich hat die Brücke als symbolhafte Nahtstelle zwischen dem kommunistischen Osten und dem freien Westen jedoch nur dreimal als Schauplatz für einen Agentenaustausch gedient. Erstmals geschah dies am 10. Februar 1962. Anders als im Film bestimmten nicht Wachttürme, sondern Bäume und die Parklandschaft der Havel das Bild. Um 8.45 Uhr

betraten von Westen her der sowjetische Spion Rudolf Abel, sein Rechtsanwalt sowie einige andere amerikanische Personen, darunter der Leiter der CIA-Dienststelle in West-Berlin, die Brücke. Abel war 1957 vom FBI enttarnt und zu einer 30-jährigen Zuchthausstrafe verurteilt worden. Abels Anwalt hatte mit Erfolg gegen das Verhängen der Todesstrafe plädiert, denn es gäbe die Möglichkeit, „dass in absehbarer Zeit ein Amerikaner gleichen Ranges von Sowjetrussland oder seinen Alliierten gefangen wird“, und dann wäre es interessant, „einen Gefangenenaustausch auf diplomatischem Wege in Betracht zu ziehen“.⁵ Am 1. Mai 1960 wurde der amerikanische Pilot Francis Gary Powers bei einer geheimen Luftaufklärungsmission mit einem U2-Flugzeug durch eine sowjetische Luftabwehrrakete zum Absturz gebracht und zu zehn Jahren Haft verurteilt. Zusammen mit einem Studenten, Frederic Pryor, der kurz nach dem Mauerbau unglücklicherweise bei Recherchen für seine Dissertation zum Thema Osthandel als Spion in Ost-Berlin verhaftet worden war, wurde Powers 1962 gegen Abel ausgetauscht.⁶ Der Austausch fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt; die Brücke war ohne weitere Vorankündigung am Morgen einfach geschlossen worden. Als erster überquerte Powers die weiße Markierungslinie auf der Brücke, die die beiden Machtblöcke voneinander trennte. Als auch der Student Pryor über die Grenzübergangsstelle Checkpoint Charlie freigelassen wurde und das O.K.-Zeichen aus Kreuzberg kam, durfte Abel den Grenzstrich in Richtung Osten passieren.

Erst Jahre später kehrte die Brücke ins Rampenlicht der Öffentlichkeit zurück. Der neue sowjetische Generalsekretär Michail Gorbatschow leitete ab 1985 eine Wende im „Kalten Krieg“ ein. Als Zeichen seiner Glaubwürdigkeit schlug er einen Agentenaustausch vor: Vier im Westen enttarnte „Kundschafter für den Frieden“, unter ihnen der 1983 in den USA verhaftete ostdeutsche Physiker Alfred Zehe, wurden am 11. Juni 1985 um 12 Uhr mittags gegen 25 westliche Agenten ausgetauscht.

Ursprünglich sollte auch der sowjetische Menschenrechtsaktivist

5 James B. Donovan: *Strangers on a Bridge. The Case of Colonel Abel*. New York 1964, S. 253; Craig R. Whitney: *Advocatus Diaboli*. Wolfgang Vogel – Anwalt zwischen Ost und West. Berlin 1993, S. 50.

6 Daniel Kosthorst: „‘High noon’ auf der Glienicker Brücke“. In: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland/Zeitgeschichtliches Forum Leipzig (Hrsg.): *Duell im Dunkel. Spionage im geteilten Deutschland*. Köln, Weimar, Wien 2002, S. 41-50.

Anatolij Schtscharanski Teil dieses Austausches sein. 1978 war er unter Verdacht der „antisowjetischen Agitation“ und des „Landesverrats in Form von Spionage“ zu 13 Jahren Haft verurteilt worden. Präsident Ronald Reagan erwirkte dann im Oktober 1985 während des Genfer Gipfeltreffens einen Deal mit Michail Gorbatschow. Die Amerikaner hatten das Schauspiel genau auf den Tag 24 Jahre nach dem ersten Agentenaustausch festgelegt. An einem eiskalten Wintermorgen, dem 11. Februar 1986, um 10.42 Uhr konnten Hunderte von Journalisten aus aller Welt das Spektakel beobachten. Eine Wagenkolonne fuhr aus Richtung Wannsee auf die Brücke. DDR-Rechtsanwalt Wolfgang Vogel, US-Botschafter Richard Burt sowie zwei Kleinbusse mit Agenten, die in die DDR entlassen werden sollten, waren dabei. Aus dem Osten kamen neben Schtscharanski noch zwei BND- bzw. CIA-Agenten, die in DDR-Gefängnissen gesessen hatten, sowie ein Tscheche, der 1978 in der Tschechoslowakei wegen Spionage verurteilt worden war. Die USA hatten die Glienicker Brücke vorgeschlagen, da sie im westlichen Teil, der zum amerikanischen Sektor gehörte, das Sagen hatten. Mit Pelzmütze schritt Schtscharanski lachend in die Freiheit, seiner Frau und der Weltöffentlichkeit entgegen. Um 11.31 Uhr war der Show vorbei.⁷ Damit wurde die Glienicker Brücke endgültig zum Mythos: Bereits im folgenden Jahr veröffentlichte die englische Popband T’Pau den Song „*Bridge of Spies*“, der sich auf die Glienicker Brücke bezog.

Die Grenzöffnung an der Glienicker Brücke

Diese Sonderstellung der Glienicker Brücke im deutsch-deutschen Verkehr ging einen Tag nach dem Mauerfall zu Ende. Am 9. November weigerten sich die DDR-Grenzer noch, die drängelnden Bürger durchzulassen. Einen Tag später erhielt der Leiter der Passkontrollereinheit der DDR an der Grenzübergangsstelle Glienicker Brücke, Major Klaus Pohl, die Weisung, den Grenzübergang um 18.00 Uhr „für die Abfertigung“ zu öffnen. Bisher hatten sich noch nicht viele Berliner an der Grenzübergangsstelle gemeldet, da die Glienicker Brücke bisher ausschließlich für den Diplomatenverkehr geöffnet war. Aber am Nachmittag des 10. Novembers hatten sich dann doch mehrere hundert Menschen angesammelt. Zwanzig Minuten vor der angegebenen Zeit fassten

⁷ Kosthorst (wie Anm. 6), S. 48 f.

die Grenzer den Entschluss, die Brücke freizugeben. Von nun an zog die Brücke Reisende aus allen Winkeln der DDR an, die mit eigenen Augen die legendäre Brücke erleben wollten.

Nicht nur Ostdeutsche, auch West-Berliner und Westdeutsche unternahmen die Anstrengung, nach Glienicke zu fahren. Zwei Tage nach der Wiedereröffnung der Brücke meldeten sich der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker sowie der Regierende Bürgermeister von Berlin, Walter Momper, für eine Begehung der Brücke an. Major Pohl empfing die Gäste und führte sie über „sein“ Gelände. Er begleitete den Präsidenten durch die dichte Menschenmenge zum Grenzschild der DDR, wobei von Weizsäcker angeblich dreimal mit der Faust gegen das Schild schlug. Der Präsident fragte Pohl, was er denn von der Grenzöffnung halte. Pohl antwortete: „Wir müssen erst einmal darüber nachdenken.“ Darauf erwiderte von Weizsäcker: „Wir aber auch.“⁸

Obwohl in den nächsten Tagen zusätzliche Grenzübergänge in Mahlow, Teltow, Drewitz, Staaken, Falkensee und Stolpe für den Raum südlich der Stadt geöffnet wurden, hielt der Druck auf die Grenzübergangsstelle Glienicker Brücke noch an. Oberstleutnant Hans-Dieter Behrend, verantwortlich für die Passkontrollen im Bezirk Potsdam, musste beispielsweise am 15. November innerhalb von zwei Stunden 1.200 Fahrzeuge abfertigen. Noch bis in die Frühlingsmonate des Jahres 1990 hinein stand die Glienicker Brücke im Mittelpunkt ostdeutscher polizeilicher Aufgaben. Autos wurden kreuz und quer neben der Brücke geparkt und mussten abgeschleppt werden, der Reisestrom hielt an und führte regelmäßig zu Staus, und durch die Verkehrsdichte auf den Einfahrtsstraßen zur Brücke wurden auch Fußgänger und Radfahrer gefährdet. Nach Öffnung der Grenze zu Wasser passierten zusätzlich Tausende von Sportbooten die Babelsberger Enge. Die Potsdamer Weiße Flotte nahm den Linienverkehr nach Berlin wieder auf, und Fahrgastschiffe konnten ihre historischen Fahrten von Potsdam nach Wannensee nach 40 Jahre wieder aufnehmen.

Am 18. Januar 1990 begannen die Kommandeure des Grenzregiments an der Glienicker Brücke mit dem Abbau der Grenzsicherungsanlagen. Am 31. August wurde die Auflösung der Grenztruppen der DDR vollzogen. Von da an wurde die Brücke nicht länger bewacht. Die Kontrollhäuschen wurden abgerissen, die Brücke nach der deutschen Wiederver-

⁸ Vgl. dazu auch Walter Momper: Grenzfall. Berlin im Brennpunkt deutscher Geschichte. München 1991, S. 184 f.

einigung am 3. Oktober 1990 durchgreifend restauriert. 1990 erklärte die UNESCO die schöne Havellandschaft um die Glienicker Brücke zum Weltkulturerbe. Das Land Berlin stellte die Brücke 1992 unter Denkmalschutz.

Die Brücke und die Erinnerung

Wie steht es heute um die Glienicker Brücke als „Erinnerungsort“ im kollektiven historischen Gedächtnis? Obwohl die Brücke lediglich während der Blockade von Berlin 1948 und im Juni 1953 vorübergehend gesperrt war und dann wieder nach 1961, galt sie im westdeutschen Gedächtnis tatsächlich als Symbol der ostdeutschen, kommunistischen Abschottung und Verriegelung des Landes. Diese Sicht hallt noch nach auf der Gedenktafel, die nach der Wende an der Brücke errichtet wurde. Dort heißt es: „Die von 1904 bis 1907 errichtete Glienicker Brücke wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und 1949 als ‚Brücke der Einheit‘ wieder eröffnet. Die Machthaber der DDR, die ihr diesen Namen gaben, verhinderten jahrzehntelang die Einheit Deutschlands. Nach dem Mauerbau 1961 durfte die Brücke nur noch von alliierten Militärs und Diplomaten passiert werden. Durch die friedliche Revolution in der DDR ist die ‚Glienicker Brücke‘ seit dem 10. November 1989 wieder für jedermann offen.“

Heutzutage weist nur noch der weiße Markierungstreifen, mit Leuchtfarbe angebracht, vage auf diese Geschichte hin, unterstützt von den Gedenktafeln. Die Brücke funktioniert jetzt wieder als normale Verkehrsader und Koordinationspunkt für Touristen und Ausflugsgäste. Als „Erinnerungsort“ der Mauergeschichte, auf die in und um Berlin vielfach hingewiesen wird, ist die Brücke aufgrund der glücklichen Umstände, dass an ihr keine tödlichen Fluchtopfer zu beklagen sind, weniger von Bedeutung, obwohl die Deutsche Post am 22. Januar 1998 immerhin eine Briefmarke mit dem Motiv der Brücke herausgab.

Erster Bau Mitte des 17. Jahrhunderts aus Holz. 1834 Eröffnung einer Steinbrücke mit elf Brückenbögen (Länge 178 Meter, Breite 9 Meter). 1905-1907 Neubau mit drei Brückenöffnungen und gusseisernem Überbau, Fahrbahn aus Beton und Granit (Länge 148 Meter, Breite 22,5 Meter). 1945 zerstört, bis 1949 erneuert, Restaurierungsmaßnahmen in den achtziger und neunziger Jahren.