

Grenze, Bauwerk und Symbol

Die Stadtbrücke zwischen Frankfurt (Oder) und Słubice

Dr. Felix Ackermann absolvierte sein Studium in Frankfurt (Oder) und London und promovierte 2008 mit einer Dissertation über die Sowjetisierung der weißrussischen Stadt Grodno. Mehrere Jahre betrieb er den Newsletter slubice.de & frankfurt.pl. Heute unterrichtet er als Langzeitdozent des Deutschen Akademischen Austauschdienstes an der Europäischen Humanistischen Universität in Vilnius.

Die Stadtbrücke verbindet heute Frankfurt (Oder) und Słubice, nachdem sie mehrere Jahrzehnte Ort der Grenze zwischen Deutschland und Polen war. Über diese Brücke führen die Routen der alltäglichen Arbeitsmigration, des Einkaufstourismus und der Europa-Universität Viadrina. Hier befindet sich heute in den ehemaligen Anlagen des Bundesgrenzschutzes das Rathaus der Stadt Slubfurt, die beide Teile der Doppelstadt in einem Kunstprojekt vereint. Die Stadtbrücke ist kein gewöhnliches Bauwerk, das über die Oder führt. Es ist lokaler Geschichtsort der deutsch-polnischen Beziehungen und Symbol für deren Zukunft.

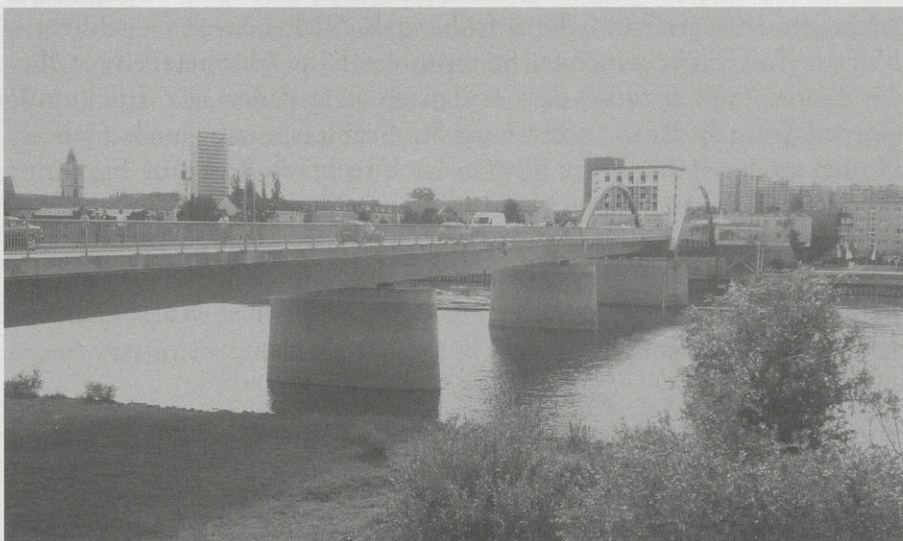
Alltag auf der Brücke: Die Doppelstadt an der Oder und ihre Einwohner

Tomasz Stefański fährt mit seinem Auto um 7.50 Uhr am Słubicer plac Bohaterów los. Er hat es eilig, weil sein Sohn Stach pünktlich um 8.00 Uhr zum Unterricht sein muss. Er geht in die Grundschule Mitte, gleich am Rathaus, wo einst der mittelalterliche Stadtkern von Frankfurt (Oder) lag und wo nach 1945 eine unauffällige Innenstadt neu errichtet wurde. Stefański fährt durch die ulica Piłsudskiego zur ulica Kopernika und biegt dann in die Uferstraße. Der Kreisel am Brückenkopf ist fast frei, er biegt gleich nach rechts und fährt mit 35 Stundenkilometern über die Brücke – fast doppelt so viel, wie erlaubt. Die Ampel an der Kreuzung Karl-Marx-Straße und Rosa-Luxemburg-Straße schaltet zum Glück auf grün – so schafft es Stach gerade so. Sein Vater fährt die Strecke zurück

und biegt hinter der Brücke nach rechts. Stefański parkt direkt vor dem Kulturhaus SMOK, wo er heute das nächste Festival transVocale organisiert.

Zwei Stunden später steht der Künstler Michael Kurzwelly an den stillgelegten Abfertigungsanlagen des Bundesgrenzschutzes mit einer Gruppe von Touristen aus Frankreich. Er stellt sich vor als Bürgermeister der von ihm 1999 gegründeten Stadt Slubfurt. Den Touristen erklärt er begeistert, dass hier an der Brücke das Rathaus der europäischen Stadt liegt, in der es kein Frankfurt und kein Ślubice mehr gibt. Die Bürger wählen gemeinsam ein Parlament, es gibt Botschafter in der ganzen Welt und wer möchte, kann einen Personalausweis der Stadt Slubfurt beantragen. Den Touristen gefällt Kurzwellys Show. Die triste Stadt an der östlichen Grenze Deutschlands wird dank seiner Show zu einem Ort der Zukunft.

Das Projekt „Slubfurt“ versucht, eine neue Einheit für die Städte beiderseits der Oder zu schaffen.



Blick über die Stadtbrücke von Ślubice nach Frankfurt (Fotograf: Matthias Kneip)

Nach dem Unterricht muss Tomasz Stefański seinen Sohn wieder in Frankfurt abholen – die Städte haben zwar ein Abkommen über die gegenseitige Aufnahme von Schülern, aber für den Hort wurde noch keine Lösung gefunden. Stefański müsste jeden Monat 500 Euro für die Betreuung von Stach bezahlen. Deshalb wird der 7-jährige am Nachmit-

tag von seinem Slubicer Kindermädchen betreut. Der Verkehr ist jetzt schon dichter, weil viele Frankfurter nach der Arbeit zum Tanken nach Slubice fahren, obwohl auch in Polen die Benzinpreise steigen.

Um 16 Uhr macht sich Familie Schmidt aus dem Frankfurter Neubauviertel Neuberresinchen auf und fährt mit der Straßenbahnlinie 1 bis zur Haltestelle Magistrale. Vater, Mutter und die zwei Kinder laufen die Karl-Marx-Straße bis zu McDonald's und biegen nach rechts in die Slubicer Straße. Hinter den leerstehenden Häusern der Grenzabfertigung laufen sie über die Brücke. Sie bemerken die überfluteten Oderwiesen nicht, weil sie Ausschau halten nach einem Taxi, das zum Basar fährt, den die Schmidts Polenmarkt nennen. Sie besorgen sich dort Zigaretten und Pilze. Die Eltern gehen zum Friseur, danach essen alle zusammen ein Schnitzel.

Zur selben Zeit setzt sich Jerzy Kirej am Basar hinter das Steuer seines weißen Transporters. Der Gastronom fährt die Uferstraße entlang – am Kreisel ist jetzt mehr Verkehr, sodass es etwas dauert, bis er auf die Brücke kommt. Er muss innerlich lachen, weil er sich noch gut an die Schlangen erinnern kann, die es früher gab. Nichts davon ist geblieben. Nur der Zoll macht manchmal Stichproben. Kirej fährt bei Gelbrot über die Ampel, weil er weiß, dass es danach ewig dauert. Er drückt aufs Gaspedal, um die Rosa-Luxemburg-Straße mit Schwung hochzufahren. Hinten an den Bahngleisen biegt er nach rechts in Richtung Frankfurt West. Und auf dem Hof der Gelben Kasernen parkt er vor Kaufland. Am Eingang begrüßt ihn ein polnischer Mitarbeiter, der ihn fragt, was er genau brauche. Kirej nimmt heute 20 Kilogramm Zucker, vier Stiegen Joghurt, eine Palette Rapsöl. Dazu sucht Kirej selbst Würste aus, die seine deutschen Kunden auf dem Basar gerne essen.

Ende und Neuanfang: Die Teilung der Stadt

1895 weihten die Bürger von Frankfurt ihre neue Oderbrücke ein. Über das monumentale Bauwerk verkehrte die Straßenbahnlinie 2 in die Frankfurter Dammvorstadt. Das östliche Ufer wurde nach dem Brückenbau weiter erschlossen und erlebte zu Beginn des 20. Jahrhundert einen wirtschaftlichen Aufschwung. Nach dem Ersten Weltkrieg rückte die Ostgrenze des Deutschen Reiches bis auf 80 Kilometer heran. Viele Deutsche aus Großpolen, die nicht die polnische Staatsbürgerschaft annehmen wollten, kamen nun über die Stadtbrücke nach Frankfurt und siedelten sich dort an. Die Stadt fühlte sich jetzt als Grenzstadt und als

Bollwerk im Osten. Sie veranstaltete in der Dammvorstadt von 1924 an eine Ostmarkschau für Gewerbe und Landwirtschaft, die ein Schaufenster in die neue Grenzregion sein sollte. In den 1930er Jahren wurde Frankfurt (Oder) dann ein Ort der nationalsozialistischen Aufrüstung. 1933 wählten in der Stadt 55 Prozent NSDAP.

Das historische Stadtzentrum blieb bis zum April 1945 vom Zweiten Weltkrieg unberührt. Die Oderbrücke war das erste wichtige Bauwerk, das zerstört wurde. Am 19. April 1945 sprengten Soldaten der Wehrmacht einen der acht Pfeiler, der massive Überbau aus gelben Klinkern versank im Wasser, nur die Gründungen von sechs Pfeilern waren noch erhalten. Zuvor wurden am östlichen Brückenkopf immer wieder Deserteure öffentlich gehängt, um Fahnenflüchtige vor dem Überqueren der Brücke abzuschrecken. Ab dem 22. April brannte dann nach Gefechten mit der Roten Armee die gesamte Innenstadt am linken Oderufer nieder. Frankfurt (Oder) hatte als urbane Struktur aufgehört zu existieren.

Am rechten Oderufer wurden zunächst eine sowjetische Militärverwaltung und dann eine polnische Zivilverwaltung errichtet. Über eine provisorische Holzbrücke kehrten noch im Mai 1945 viele Bewohner der einstigen Dammvorstadt nach Beendigung der Evakuierung in ihre Wohnungen am anderen Ufer zurück, wurden aber am 17. Juni über die gleiche Brücke vertrieben. Damit hatte die Dammvorstadt aufgehört zu existieren, es entstand das polnische Ślubice. Das Betreten der Brücke war sowohl für deutsche als auch für polnische Bewohner der Stadt verboten. Sie diente so vor allem den Truppenbewegungen der sowjetischen Armee. Außerdem kamen noch immer Trecks von deutschen Vertriebenen aus dem Osten über diese Brücke nach Frankfurt, wo sie in Auffangslagern versorgt wurden.

Sozialistische Befindlichkeiten: Lokale deutsch-polnische Beziehungen

Jede Veränderung der Politik in der DDR und der Volksrepublik Polen veränderte auch die Brücke über die Oder. Nach der Teilung von Frankfurt (Oder) und der Gründung von Ślubice im Mai 1945 herrschte zunächst jahrelang Funkstille zwischen beiden Städten und Ländern. Erst 1951 wurde die Errichtung einer neuen Brücke beschlossen, nachdem die DDR 1950 mit dem Görlitzer Abkommen die Oder-Neiße-Linie als Grenze anerkannt hatte. Die neue Brücke sollte aber nicht etwa der Verbindung beider Städte dienen, sondern die strategische Route von

Berlin nach Moskau mit einer weiteren Oderüberquerung versehen. So blieb die Brücke lange den Delegationen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands und Vertretern der Polnischen Vereinigten Arbeiterpartei vorbehalten – ein Personenverkehr war zwischen beiden sozialistischen Ländern nicht vorgesehen.

Dennoch führten entlang der Brücke wichtige Verbindungslinien, die Frankfurt und Ślubice weiter aneinander banden. So wurde gleich nach dem Krieg eine Stromleitung über den provisorischen Bau gelegt, um

Ślubice für die erste Zeit an das Frankfurter Stromnetz anzuschließen. Ähnlich wurde mit der Wasserversorgung verfahren. Die damals aus einer Notlage erwachsene Kooperation setzte sich im Jahre 1960 fort, als das bereits

Auch unmittelbar nach 1945 gab es entlang der Brücke zahlreiche Verbindungslinien zwischen Frankfurt und Ślubice.

aus der Vorkriegszeit vorhandene Ślubicer Gasnetz über eine Leitung entlang der Stadtbrücke an die deutsche Seite angeschlossen wurde. Und in der Oder lag auf Höhe der Brücke ein Telefonkabel, das bis 1945 die Dammvorstadt mit Frankfurt (Oder) verbunden hatte. Technisch war Ślubice weiterhin an das Frankfurter Telefonnetz angeschlossen, sodass man ohne Vorwahl lokale Gespräche nach Ślubice führen konnte. 1956 probierte der Fernmeldeingenieur Eckhard Reiß 1956 diese Telefonleitung aus. Er erreichte eine Kollegin im Postamt Ślubice. Sie gab den Hörer weiter an ihren Vorgesetzten, der Reiß auf Deutsch erklärte: „Frau Zabkowa ist bereits verheiratet – was wollen Sie von uns?“ Reiß erklärte, dass er sich Ślubice ansehen wolle. Die Kollegen schickten ihm per Post eine Einladung, er erhielt ein Visum und konnte über die Autobahnbrücke nach Ślubice einreisen. Reiß fragte neugierig, drehte einen Film mit seiner 8mm-Kamera und lernte die Familie seiner Kollegin kennen. Als letzter (und einziger) machte er Bilder vom alten jüdischen Friedhof von Frankfurt (Oder), der nun in Ślubice lag und 1961 zusammen mit den anderen deutschen Friedhöfen eingeebnet wurde. Reiß wurde im Laufe der Jahre zum Lokalhistoriker von Dammvorstadt und Ślubice.

Doch Reiß blieb eine Ausnahme. Das 1952 errichtete Bauwerk erfüllte in den folgenden Jahren kaum eine Funktion als Brücke. Es lag fern ab vom Bewusstsein der meisten Bewohner, in den lokalen Zeitungen wurde es kaum erwähnt. 1966 wurde aufgrund von Arbeitskräftemangel in der DDR ein Vertrag über die Beschäftigung von Arbeitern im grenznahen Bereich unterzeichnet. Er regelte den Einsatz von polni-

schen Frauen im Frankfurter Halbleiterkombinat. Schon bald fuhren sie jeden Morgen in Bussen von Ślubice nach Markendorf und passierten dabei wie selbstverständlich die Brücke. Zur Normalität wurde der Gang über die Brücke erst 1972. Durch die Einführung eines visumfreien Grenzverkehrs ergoss sich ein Strom von Besuchern über die Oderbrücke. Viele kamen zum Einkaufen und Gucken. Andere hatten besondere Anliegen: Einige Frankfurter passierten die Brücke abends, um sich die neuesten Filme aus dem Westen im Ślubicer Kino „Piast“ anzusehen. Die Kulturpolitik der Volksrepublik war bereits zu diesem Zeitpunkt viel weltoffener als ihr Pendant in der DDR. Andere nutzten die offene Grenze, um mit dem eigenen PKW nach 27 Jahren zu ihren ehemaligen Höfen und Wohnungen zu fahren, die nun von Polen bewohnt waren.

Diese Phase der offenen Grenze brach Ende des Jahres 1980 jäh ab. Damals führte die DDR aus Furcht vor politischen Impulsen der Solidarność-Bewegung erneut die Visumpflicht ein, was einer Schließung der Grenze gleich kam. Zwar blieb die Brücke weiterhin für bereits bestehende Verbindungen zulässig, auch die begonnene Zusammenarbeit von Schulen und Kindergärten konnte zum Teil fortgesetzt werden. Doch insgesamt passierten in den 1980er Jahre viel weniger Menschen die Brücke.

Stahl, Beton und Erdreich: Die Brücke als Bauwerk

2002 wurde parallel zu der 1952 errichteten Stadtbrücke eine neue Brücke fertig gestellt und dann an deren Stelle geschoben. Neue Betonpfeiler wurden in der Oder errichtet. Für das Verschieben der 250 Meter langen Brücke wurde die Grenze zwei Wochen lang für den Autoverkehr gesperrt, zwei Tage konnten auch Fußgänger nicht passieren. Nur das Widerlager auf deutscher Seite ruht seither noch an dem Ort, an dem schon die Ende des 19. Jahrhunderts errichtete Steinbrücke begann. Bemerkenswert an der 2002 errichteten Brücke ist neben der wesentlich geringeren Zahl von Pfeilern vor allem der Bogen, der den Pfeiler am deutschen Ufer mit dem Pfeiler in der Flussmitte verbindet. Dieser Bogen ist, obwohl ingenieurtechnisch kaum vonnöten, an das Aussehen der alten Brücke von 1952 angelehnt. Diese besaß ebenfalls einen charakteristischen Stahlbogen. Dabei war diese Form zu Beginn der 1950er Jahre aus der Not geboren: Die Brücke sollte möglichst schnell fertig gestellt werden, weshalb Stahlbalken über die alten Pfeiler verlegt wurden. Da aber die nötige Menge Stahl nicht zu beschaffen war, griffen die Inge-

nieure auf zwei Eisenbahnbrückenteile zurück, die notdürftig verbunden und mit Beton ausgegossen wurden. Zur Stabilisierung wurde der Bogen angeschweißt.

Die Ausführung der damaligen Brücke in Stahlbeton und die Forderungen seitens der Schifffahrt, eine Durchfahrtshöhe von 4,50 Meter zu sichern, brachte auch eine Erhöhung der Fahrbahn von drei Meter mit sich, was auf der Frankfurter Seite eine bedeutende Anrampung notwendig werden ließ.

Die Brücke als Grenze

Als 1989 wieder der visafreie Grenzverkehr eingeführt wurde, bildeten sich schon bald lange Schlangen von Touristen, die erneut aus Neugierde, aber vor allem zum Einkaufen auf die andere Seite strömten. Mit der offenen Grenze und den politischen Veränderungen wurde nun auch eine selbstständige Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene möglich, was sich sogleich in der Unterzeichnung von neuen Kooperationsvereinbarungen niederschlug. Auch wenn in den 1990er Jahren noch viele Vorbehalte und Barrieren zu spüren waren: Es war eine Zeit des Booms, die Brücke wurde zum ersten Mal zu einer bedeutsamen Verkehrsachse, die sich in ihrer Dynamik und den durch die Grenzkontrollen verursachten Schlangen in den Innenstädten deutlich bemerkbar machte.

Nach den Anschlägen vom 11. September 2001 betrug die Länge der Fußgängerschlange manchmal 150 Meter. Studenten der Europa-Universität Viadrina kamen zu spät zu den Vorlesungen im Collegium Polonicum in Ślubice, einem gemeinsamen Projekt der Europa-Universität Viadrina und der Adam-Mickiewicz Universität Poznań. Peter Liesegang wohnte damals im polnischen Wohnheim und pendelte jeden Tag mehrmals von einem zum anderen Ufer. Er kam auf die Idee, die Wartenden mit einer Tafel zu informieren, dass die Studierenden Vorrang bei der Abfertigung genießen. Nicht immer hatten die Frankfurter und Ślubicer Verständnis, wenn Dutzende junge Menschen an der Schlange vorbeizogen und ein Zweiklassensystem einführten: Student und Nichtstudent. Die Situation änderte sich auch 2004 nicht, als Polen Mitglied der Europäischen Union wurde, da noch immer entlang der Oder die Grenze der Schengenzone verlief und intensiv kontrolliert wurde.

Die Brücke als Symbol

In den 1950er Jahren hieß die Brücke zunächst Oderbrücke. Nach dem Ausbau der Autobahnbrücke wurde sie zur Unterscheidung Stadtbrücke genannt. Doch durch die politische Instrumentalisierung wurde sie immer wieder „Brücke der Freundschaft“ genannt. Und im Laufe der Jahre wurde sie zum Symbol von Frankfurt und Stübice als „Brückengstadt“. In den 1990er Jahren versuchte sich die Doppelstadt als „Tor zum Osten“ und „Stadt der Begegnung“ zu positionieren. So bezogen sich eine Vielzahl von Initiativen und Institutionen, die nach 1989 gegründet wurden, explizit auf die Brücke. Dadurch

Der 1952 geschaffene Brückenbogen hat heute eine vielfache symbolische Funktion bekommen.

dass 1952 der charakteristische Bogen verwendet wurde, entwickelte sich der Bogen als Symbol für beides: Den Brückenschlag über die Oder und die Europäisierung der deutsch-polnischen Beziehungen. Die Europa-Universität Viadrina griff den Bogen in ihrem Logo auf. Der Verein „Frankfurter Brücke“ und auch Studenteninitiativen wie „Spotkanie – die Begegnung“ übernahmen den Bogen, weil er in ihren Augen für die Überwindung der Grenze stand. Genau deshalb war bei der Ausschreibung des Brückenneubaus die Beibehaltung der Bogenform vorgesehen: Der Bogen war physisch notwendig, um das Symbol weiterhin mit der gebauten Stadtbrücke in Einklang zu belassen.

Inzwischen ist die Brücke vor allem ein Symbol der Normalität geworden. Die Kontrollhäuser wurden abgerissen, Bundesgrenzschutz und Straż Graniczna haben ihre Bürogebäude verlassen. Die Autos können aus der Karl-Marx-Straße nach rechts zur Brücke abbiegen – etwas Undenkbare in den 1990er Jahren, als die Autoschlange die gesamte Rosa-Luxemburg-Straße füllte und die Wartezeiten im Radio in Stunden angegeben wurden. Fußgänger können selbstverständlich beide Seiten der Brücke benutzen. Nur noch das Dach der Abfertigungsanlagen erinnert an diese ehemalige Grenze.

Die von Achim Scharbatke entworfene Brücke ist 251 Meter lang und besteht aus einem Stahlverbundhohlkasten, auf den eine Fahrbahn aufgebracht wurde. Sie wurde 2002 anstelle einer 1952 gebauten Brücke errichtet, die ihrerseits den 1895 errichteten und 1945 gesprengten Vorgängerbau ersetzt. Charakteristisches Wahrzeichen ist der Stahlbogen, der 1952 als Provisorium entstand, beim Neubau jedoch wegen seiner symbolischen Wirkung bewusst eingefügt wurde.