

Das dreigeteilte Denkmal
Kaiserbahnhof in Potsdam
Frankfurter Allgemeine, 09.06.2005

Bahn-Chef Hartmut Mehdorn schrieb an den brandenburgischen Ministerpräsidenten, dass *wir an der Verkehrsstation nichts tun, weil es sich nicht lohnt. Schmutzecke bleibt Schmutzecke.* Ministerpräsident Matthias Platzeck und Potsdams Oberbürgermeister Jann Jakobs hätten ihm *seinerzeit Unterstützung zugesagt*, das Gebäude abzureißen und den Vorplatz herzurichten. *Wir hatten Ihnen im Gegenzug zugesagt, die Verkehrsstation Park Sanssouci dafür mustergültig herzurichten.*

Gestritten wird um einen mit Klinkern durchsetzten Fachwerkbau aus dem Jahre 1869, einer der ältesten der Stadt und obendrein das einzig noch erhaltene öffentliche Bahnhofsgebäude in Potsdam aus der frühen Zeit der preußischen Eisenbahn.

Im Laufe von anderthalb Jahrhunderten wurde die heute als *Potsdam Park Sanssouci* ausgerufene Bahnstation mit einigen Titeln bedacht: Wildpark, Hofstation in Wildpark, Bürgerbahnhof, Kaiserbahnhof. Jetzt wird sie wohl im Kursbuch zusätzlich noch den Namen des künftigen Nutzers erhalten: *DB Akademie im Kaiserbahnhof.*

Das Hin und Her begann 1888 mit Kaiser Wilhelm. Da ihm das Berliner Stadtschloss nicht reichte, wurde das Neue Palais im Park von Sanssouci mit zweihundert Räumen, Festsälen und Rokokotheater Kaiserschloss und Sommervilla zugleich. Die 230 Meter lange *Fanfaronnade*, wie Friedrich der Große seine 1769 vollendete Prahlerie nannte, erlebte nun jährlich den aufwendigen Ein- und Auszug der Hohenzollernfamilie. Dabei war Wilhelm II. nur drei Monate im Jahr an Havel und Spree präsent: Er kurte in Karlsruhe, Wiesbaden und Bad Homburg, reiste nach Korfu, Palästina, Italien, Norwegen und hielt allerorten Reden.

Reisen ist eine solche Manie des Reisekaisers, so eine Hofdame, dass, wenn die Staatsgeschäfte oder die Tatsache, dass niemand zu besuchen ist, ihm das Reisen unmöglich machen, er manchmal eine Nacht in seinem Salonwagen zubringt, der auf der Station Wildpark steht, nur fünf Minuten von dem Neuen Palais entfernt, unter dem Vorwande, dass er am folgenden Morgen zu einer unmöglichen Stunde in Berlin sein müsste. Aus der Nationalhymne *Heil Dir im Siegerkranz* wurde nicht ohne Grund *Heil Dir im Sonderzug.*

Die Verbindung zwischen Residenzstadt und Regierungssitz gab es seit Herbst 1838 mit der sogenannten *Stammbahn*, der ersten preußischen Eisenbahnstrecke von Berlin nach Potsdam. Als die Linie 1846 nach Magdeburg verlängert wurde, fuhren die Züge durch das königliche Jagdrevier - ohne Halt. Gartengestalter Peter Joseph Lenné hatte den Verlauf der Trasse in seinem Verschönerungsplan der Umgebung von Potsdam festgelegt. Ein Jahr später wurde als Vorläufer des Kaiserbahnhofs eine Haltestelle Wildpark für die königliche Familie eingerichtet.

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Potsdam-Magdeburg entstanden 1868/69 unweit davon neben Einsteigepavillon und Wartehalle für Hof und Gefolge, Buffethäuschen, Abort und das öffentliche Empfangsgebäude mit der schützenden Bahnsteigüberdachung. 1909 musste der Streckenabschnitt von Potsdam-Charlottenhof bis hinter Wildpark auf einen Bahndamm gelegt werden, damit die von Nord nach Süd verlaufende Nebenstrecke Nauen-Treuenbrietzen und die Ost-West-Verbindung Berlin- Magdeburg kreuzungsfrei verlaufen. Geblieben sind Empfangsgebäude und Überdachung - die heutige *Schmutzecke* -, vor der sich seither ziemlich unglücklich der fünf Meter hohe Bahndamm mit Tunnel und Treppen zu den hochgelegten Gleisen aufbaut.

In diesem Ambiente empfing der deutsche Kaiser die europäischen Herrscher. Da er obendrein nicht länger mit einer *öffentlichen Bazillenkutsche* in Verbindung kommen wollte, beauftragte er 1904 den Wirklichen Geheimen Oberhofbaurat Ernst Eberhard von Ihne, einen repräsentativen Bahnhof "im english-cottage Stile zu projectiren". Ein eigenes Gleis mit einem Bahnsteig war ganz im Sinn der Preußischen Eisenbahndirektion, da die Hofzüge mit ihren andauernden Zeremonien und Ladearbeiten für das *meist 6-8 Fourgons bezw. Möbelwagen füllende Reisegepäck* nun auch die auf dieser Strecke verkehrenden Schnellzüge Moskau-Paris an der Durchfahrt hinderten.

Der englische Landhausstil schien Ihne für den kaiserlichen Bahnhof in dem ländlichen Raum zwischen Park und Gehege am geeignetsten. Das Empfangsgebäude sollte *mit der sich hinter ihm erhebenden Hallenwand eine ganz eigenartige Baugruppe bilden, deren Wirkung und Reiz in erster*

Linie von der völligen Einheitlichkeit in der Behandlung und von der geschickten Zusammenarbeit des stark gruppierten vorgelagerten Baus mit der langgestreckten Hallenwand abhängt.

Die federführende Eisenbahndirektion konnte den Bau (zunächst) *für den angegebenen Kostenbetrag* erstellen, obwohl bereits die vom Architekten bevorzugten Steinmetz- und Tischlerarbeiten kritisiert wurden. So komme die hölzerne Kaisertreppe teurer als die Marmortreppe mit Schmiedeeisengeländer des Bahnhofs Hamburg-Dammtor - 192 Mark je Stufe gegenüber 121 Mark. Nicht ohne Pikanterie könnte heute auch sein, dass die Kosten für den kaiserlichen Privatbahnhof im Etat für die *Hochlegung der Bahnstrecke Potsdam-Wildpark* versteckt wurden.

ihnes Bau besteht im Prinzip aus zwei geschickt verknüpften Teilen: Ebenerdig sind mehrere schiefergedeckte Giebelbauten mit Uhrturm, Unterfahrt, Warte- und Speiseräumen für Kaiser und Gefolge gruppiert, dahinter auf Bahndammhöhe die tonnenförmige Bahnsteighalle. Zwischen beiden verläuft die zuglange Stützmauer, deren Massigkeit mit einer vom Vorplatz zum Bahnsteig heraufführenden Außentreppe elegant zurückgedrängt wird.

Die Anlage wurde im November 1909 in Betrieb genommen. Seither gibt es einen *Kaiserbahnhof* und einen *Bürgerbahnhof*. Auf dem kommen neben den Studierenden der Potsdamer Universität täglich auch Hunderte von Sanssouci-Pilgern an. Sie steigen die Treppen hinab, gelangen in eine Tunnelunterführung und stoßen auf die bereits erwähnte Schmutzecke. Zu DDR-Zeiten hatte man für dieses Objekt den besseren Spruch parat: Ruinen schaffen ohne Waffen.

Es wäre nicht die schlechteste Idee, wenn dieser Zustand bliebe, weil die Ankömmlinge das Ausmaß von Verwahrlosung in dieser Gegend sonst kaum noch erahnen können, denn einhundert Meter weiter hat die Deutsche Bahn seit zwei Jahren 25 Millionen Euro für sichtbare Restaurierung und unsichtbare Einbauten in den zum Potsdamer Weltkulturerbe gehörenden Kaiserbahnhof gesteckt, der jetzt mit großem Bahnhof eröffnet werden soll.

Vorerst sei daran erinnert, dass der einzig wirklich große Bahnhof auf der *Hofstation in Wildpark* am 5. November 1910 stattfand. Da rollte der schwarz-grüne Hofzug aus Russland ein: Zar Nikolaus II. und Zarin Alexandra Fjodorowna, die deutsche Prinzessin Alexandra von Hessen-Darmstadt. Wenige Jahre später, nachdem Kaiserin Auguste Viktoria am 27. November 1918 in aller Heimlichkeit vom Bahnhof Wildpark abgereist war, wurden 59 Güterzüge mit Möbeln, Bildern, Porzellan, Silber und einem Mercedes für das Haus Doorn beladen. Aus dem holländischen Exil kam am 19. April 1921 der allerletzte kaiserliche Salonwagen an: der Sarg mit Auguste Viktoria zur Beisetzung im Antiken-Tempel des Parks Sanssouci.

Später stationierte Göring in dieser Gegend seinen Befehlszug, und nach 1945 sorgte die sowjetische Militärkommandantur zweimal in der Woche für Betrieb, wenn der *Blaue Express* die Offiziere für den Heimaturlaub aufnahm. Als die Rote Armee 1952 ihr Hauptquartier von Potsdam nach Wünsdorf verlegte, wurde die Deutsche Reichsbahn Hausherr. Es folgten Betriebsfachschule, Lager, Nichtstun und schließlich die baupolizeiliche Sperrung. 1977 stand fest, dass der zur Ruine gemachte Bahnhof "in keiner Weise mehr erhalten werden soll". Zum Abbruch kam es nicht.

Nach der Wende wollte die Deutsche Bahn AG den betriebstechnisch entbehrlichen Kaiserbahnhof verkaufen und die Universität Potsdam einen *Bücherbahnhof* nebst einem Neubau für die Bibliothek. Zu diesem Anbau kam es nicht. Mehr als ein Jahrzehnt verging, bis sich die Bahn zur eigenen Nutzung des Denkmals durchrang. Die Hamburger Architekten Sechtloff, Derfler und Steffen bekamen den Auftrag, und mussten schnell erkennen, dass die Bauarbeiten umfangreicher wurden als zunächst geplant. Das lag zum einen sicher an der katastrophalen Bausubstanz, zum anderen hatte die DB offensichtlich besondere Ansprüche, wenn *Bohrpfahlwände mit 18 Meter Tiefe, 130 Anker von 15 Meter Länge zur Sicherung von vertikalen Wänden und 165 laufende Meter Spundwandbohlen von 15 Meter Tiefe* erforderlich waren.

Bestand das Ensemble bisher aus zwei Teilen - dem Empfangsgebäude und der Gleishalle -, so gibt es nun, unsichtbar für die Öffentlichkeit und ohne Konkurrenz zu den historischen Bauten, tief unter dem Vorplatz des Kaiserbahnhofs auch ein unterirdisches Veranstaltungszentrum: An das mit natürlichem Oberlicht versorgte großzügig-luftige Foyer schließen sich vier Seminarräume und ein Auditorium mit 170 Plätzen an - mit feinem Design und allen Schikanen.

Der *DB Akademie für Führungskräfte* steht daher mit rund 6000 Quadratmetern ein Vielfaches an Nutzfläche zur Verfügung. Wichtig für den Bauherren war wohl ebenso die möglichst originalgetreue

Restaurierung innen und außen. Anteil daran hat sicherlich die in den letzten Jahren überraschende Wiederentdeckung der Architekturen Ihnes. Neben Bodemuseum, Staatsbibliothek, Marstall und Monbijoubrücke gehören dazu auch die Dahlemer Bauten der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft. Vor allem aber ist das Ensemble im Potsdamer Wildpark der einzig noch komplett erhaltene Verkehrsbau dieser Zeit.

Ganz so wie damals wird es am Kaiserbahnhof nicht werden. Wer von den Führungskräften aus Richtung Westen ankommt, kommt auf dem öffentlichen Bahnsteig an, nimmt die Stufen in den Tunnel und landet schließlich an der Schmutzecke. Denen aus dem Osten bleibt das erspart, weil auf ihrem Bahnsteig noch eine verglaste Regenschutzhalle mit eisernen Jugendstilornamenten überlebt hat, über deren Treppe sie direkt in den Kaisersaal im Erdgeschoß gelangen. Der ist nun zum Empfang umfunktioniert worden und wie der zum Restaurant umgewandelte Gefolgesaal *der historischen Gestaltung nachempfunden und den heutigen Ansprüchen angepasst*.

Das eigentliche Prunkstück ist zweifellos die tonnenförmige Bahnsteighalle: 88 Meter lang, zwölf Meter breit und elf Meter hoch. Zeitgemäß ist sie noch immer, weil das einspurige Gleis nicht in einem Kopfbahnhof endet, sondern als Durchgangsgleis wieder auf die Hauptstrecke geführt wird. *Ein Vorbeifahren von Zügen mit großer Geschwindigkeit ist ausgeschlossen*, da diese damals wie heute auf den durchgehenden Gleisen außerhalb der Halle vorbeirauschen.

Laut *Anweisung für das Entwerfen von Eisenbahnstationen* von 1905 wurde für einen Bahnhofsbau die *reichliche Zuführung von Luft und Licht bis in die entlegensten Winkel und Ecken vorgeschrieben*. Beides bietet Baumeister Ernst Eberhard von Ihne überzeugend auf, obwohl *die Verhältnisse auf der Hofstation andere als auf Stationen für den öffentlichen Verkehr sind: Ein gleichzeitiges Ein- und Aussteigen findet hier nicht statt. Die Ein- und Ausfahrt geht nur ganz langsam vor sich*. Dennoch wurden *zur möglichen Einschränkung der Luftzugbelastung" die beiden Giebelseiten mit einer Konstruktion aus Sandsteinstabwerk und Glas so weit abgeschlossen, dass nur eine 4,5 Meter breite Einfahrt für die Hofzüge verbleibt*.

Über allem ist eine mit Holzfachwerk kaschierte Stahlkonstruktion gespannt, die von außen als schiefergedecktes Mansarddach mit Gaubenfenstern auch an diesem technischen Bauwerk noch einmal den gewünschten Landhausstil unterstreicht. Drinnen wurden auf das Gleis *ein preußischer Schnellzugwagen des DB Museums aus dem Jahr 1912 und ein Salonwagen der Kaiserin Auguste Victoria aus dem Jahr 1901 als Dauerleihgabe des Deutschen Technikmuseums* gesetzt. Beide wurden von der DB Fahrzeuginstandhaltung Wittenberg *teilweise komplett neu aufgebaut*. Außen stammen sie aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, innen sind sie modernste Konferenzräume.

Das alles ist edel, exquisit, erlesen und exzellent erdacht und gemacht - bis auf drei in die Bahnsteighalle gesetzte unförmige Glasboxen, in denen demnächst Bahnmanager in Seminaren vorgeführt werden sollen. Das könnte amüsant sein, dennoch ist es schade um diesen herrlichen Raum, in dem die Deutsche Bahn doch wohl auch *einen substantiellen Beitrag zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur* leisten wollte. Den Besuchern von Sanssouci kann das egal sein. Für sie der Bürgerbahnhof, für die anderen der Kaiserbahnhof. Öffentlich ist nichts, gerettet allerdings einiges - bis auf die Schmutzecke.

Postskriptum: Die *Welt am Montag*, eine *unabhängige Zeitung für Politik und Kultur*, bemerkte am 10. Mai 1909, dass *dieser Neubau für den Verkehr des großen Publikums wohl nicht nötig gewesen wäre. Er lässt sich nur durch höfische Zwecke erklären. Deshalb möchten wir eins gern wissen: Wer bezahlt diesen Neubau, der Eisenbahnfiskus, d.h. die Gesamtheit der Steuerzahler, oder die kaiserliche Privatschatulle?*