

Sonntag, 24.06.2018

# Görlitzer Blockhausbrücke wird zwei Jahre zur Baustelle

**Nach jetzigem Stand laufen die Arbeiten 2020 und 2021. Straße und Gehwege werden dabei durch Mauern getrennt.**

Von Ingo Kramer



Weil die Blockhausbrücke marode ist, hat die Stadt sie 2011 eingengt. Das Ziel: Schwere Fahrzeuge sollen sie nicht mehr nutzen.

© Archivfoto: Pawel Sosnowski

**Görlitz.** So richtig konnten die Stadträte im Technischen Ausschuss selbst nicht glauben, was ihnen Bernd Mühle, Sachbearbeiter Straßen- und Brückenbau im städtischen Bauamt, jetzt erklärte: Schon seit acht Jahren ist die Blockhausbrücke für Fahrzeuge über 18 Tonnen gesperrt. Seit 2011 existiert die jetzige Einengung. Und sie wird auch noch dieses und das komplette nächste Jahr bestehen bleiben, denn nach jetzigem Stand soll die Brücke erst 2020 und 2021 durch einen Neubau ersetzt werden. „Auf jeden Fall dauert der Bau zwei Jahre“, erklärte Mühle den entsetzten Räten. Zu den Kosten sagte er diesmal nichts, aber sie sind

ohnehin längst bekannt. Gut 1,2 Millionen Euro soll es kosten. Die Stadt rechnet mit 90 Prozent Fördermitteln.

Die Herausforderung: Die neue Blockhausbrücke wird rund einen Meter höher sein als die jetzige Querung. Das erfordert eine entsprechende Zufahrt: Die Straßenbaustelle wird von der Sattig- bis zur Einmündung Bahnhofstraße reichen. Die Höherlegung ist wegen der Bahnverbindungen nötig, die unter der Brücke hindurchführen. Für die beabsichtigte Elektrifizierung fordert die Deutsche Bahn eine lichte Höhe der Unterführung von 6,20 Meter.

Mit der Sanierung der Brücke würde die Stadt ein Nadelöhr im innerstädtischen Verkehr beheben. Der 1870 gebauten und 1923 modernisierten Brücke verlieh letztmals 1989 eine Prüfung die Bauzustandsnote „Gut“. Danach ging es rasant mit dem Bauwerk bergab. Erschütterungen des Schwerverkehrs ließen Brückenteile abplatzen und auf die darunter fahrenden Züge fallen. 2010 begannen die Verkehrseinschränkungen. 2012 beauftragte die Stadtverwaltung das Dresdener Planungsbüro Mund, Gille und Partner (MGP) mit einer Machbarkeitsstudie. Diese lag 2013 vor, gab aber wegen offener Fragen noch keine Planungssicherheit. Beim Streit zwischen Bahn und Stadt um die Höhe der Brücke gab die Stadt 2014 nach. Die Bahn wollte von den 6,20 Metern nicht abrücken.

Die Anhebung bewirkt, dass die Straße auch rund einen Meter über das Niveau des Blockhauses hinausragt. Betroffen davon ist nur die Fahrbahn. Die Gehwege auf beiden Straßenseiten bleiben auf der bisherigen Höhe. Sie werden mit ein Meter hohen Stützmauern und Geländern gesichert. Schwierig ist nach Aussage von Mühle der rollstuhlgerechte Übergang auf der gegenüberliegenden Seite des Blockhauses. Dort befindet sich eine Seniorenresidenz. „Wollen dessen Bewohner mit dem Rollstuhl über die Blockhausbrücke fahren, müssen sie zunächst in Höhe Bahnhofstraße die Blockhausstraße überqueren“, sagt Mühle. Auf der anderen Seite kann eine rollstuhlgerechte Rampe gebaut werden. „Auf der Seite des Seniorenwohnens reicht der Platz nicht, dort können wir nur eine Treppe bauen“, so der Mann vom Bauamt.

Vermieterin der Seniorenresidenz ist Marianne Lutzenberger von der Firma L&L Immobilien. „Uns wurde der Entwurf vor zwei oder drei Jahren vorgestellt“, sagt sie – und sieht es gelassen: „Wenn es keine andere Möglichkeit gibt, dann ist es eben so.“ Dass vor ihren Häusern nur Platz ist für eine Treppe, aber nicht für eine Rampe, wusste Marianne Lutzenberger bisher nicht: „Das muss ich mir mal anschauen.“ Doch auch hier sieht sie keine Kontroverse: „Wenn die Brücke erhöht wird, dann müssen wir mit dieser Variante leben.“

Auch unter den Stadträten in der Ausschusssitzung gab es in diesem Punkt keine Diskussion. Verärgert sind sie vielmehr darüber, dass alles so lange dauert. Daran trägt die Stadt keine Schuld, sagt Bürgermeister Michael Wieler: „Die Verzögerung lag eindeutig bei der Bahn.“ Mit dieser Darstellung steht Wieler nicht allein da: Die Bahn selbst erweckt diesen Eindruck auch selbst immer wieder, zuletzt beim Expertengespräch zum Thema Bahn-Elektrifizierung Ende Mai im Görlitzer Bahnhof. Dort drangen fast alle Redner auf eine schnelle Elektrifizierung des 800 Meter kurzen Abschnittes von Zgorzelec über die Blockhausbrücke zum Bahnhof Görlitz. Einzig Ulrich Mölke von der Deutsche Bahn Netz AG trat auf die Bremse und listete zahlreiche Schwierigkeiten auf. Er rechnet nicht vor 2028 mit einer durchgehenden Elektrifizierung von Dresden nach Zgorzelec.

Ganz so lange soll es bei der Blockhausbrücke nicht dauern. Nach Auskunft von Mühle ist die im Mai 2017 begonnene Entwurfsplanung im Endstadium, die Kreuzungsvereinbarung in Arbeit: „Sie soll bis Ende Juli fertig sein.“ Mühle rechnet damit, dass bis Ende des Jahres ein

genehmigter Plan vorliegt. Dann beginnt Anfang 2019 die Fördermittel-Beantragung. Für Mitte nächsten Jahres rechnet er mit dem Baubeschluss, für Ende 2019 mit der Ausschreibung – und für 2020 mit dem Baubeginn.