

Clubnachmittag: Besichtigung der Baustelle „Neubau Pfaffendorfer Brücke“

Schon im alten Jahr 2024 brachte Rolf Boettiger, noch in seiner Funktion als Clubvorsitzender, den Vorschlag ein, anlässlich eines Clubnachmittags die Koblenzer Mammut-Baustelle „Neubau der Pfaffendorfer Brücke“ zu besichtigen. Gemeinsam mit Manda Blankart organisierten beide den Besichtigungstermin für Freitag, den 09. Mai 2025, die allerletzte Möglichkeit für eine öffentliche Besichtigung.

Pünktlich um 12:30 Uhr versammelten sich 42 Clubmitglieder und ein Gast am Projektbüro Pfaffendorfer Brücke und „verkleideten“ sich mit dort vorhandenen gelben Sicherheitswesten und gelben Helmen in „Baustellen-Besucher“. Manda Blankart freute sich über die rege Teilnahme und bedankte sich bei uns für das große Interesse.

Das Büro vom Projektbüroleiter, Herrn Martin Becker, platzte aus allen Nähten, als dann auch noch eine weitere Gruppe zu der Veranstaltung dazukam.



Die Ingenieure und Techniker des Projektbüros sind zuständig für die Überwachung der Baumaßnahmen, Kontrolle der Arbeitssicherheit, Beweissicherung, Lösung von Anwohnerproblemen und vieles mehr.

In einem kurzen inhaltreichen Vortrag beschrieb Herr Becker den Umfang, die Schwierigkeiten, den Baufortschritt und Maßnahmen bis zur Fertigstellung des Brückenneubaus.

Die Pfaffendorfer Brücke ist eine der Hauptverkehrsachsen in Koblenz und eine geschichtsträchtige Rheinbrücke. Die Vorgängerbrücke wurde am 7. März 1945 von der deutschen Wehrmacht gesprengt, um den alliierten Streitkräften im zweiten Weltkrieg den Rheinübergang zu erschweren. Nach einer Behelfslösung wurde 1952 mit dem Neubau der heutigen Brücke begonnen, wobei unbeschädigte Teile der alten Brücke wiederverwendet wurden. Diese Stahlbalkenbrücke wurde am 18. Juli 1953 für den Verkehr freigegeben und war für 80 Jahre ausgelegt. Aber durch die enorme Änderung der Verkehrsverhältnisse, erreicht sie dieses Ziel nicht, obwohl sie in den 1990er Jahre in großem Umfang saniert und 2019 noch einmal notsaniert wurde, um ihre Restlebensdauer zu verlängern.



Seit 2023 bis voraussichtlich 2028 wird die neue Rheinbrücke in luftiger Bauweise gemäß den Vorgaben des Unesco-Welterbes und in Anlehnung an die Eisenbahnbrücke von 1864 als eine Stahlbalkenbrücke errichtet. Bauherr ist das Tiefbaunet Koblenz.



So soll sie mal aussehen.

Sie wird eine Länge von 311,30 Metern (wie vorher) haben und eine Breite von mehr als 26 Metern, also ca. 6 Meter breiter sein als vorher.

Herr Becker beschrieb, dass auch viele Vorgaben zum Natur- und Denkmalschutz zu beachten sind. Zum Beispiel müssen Teile der alten Schlossmauer sowie die Kasematten auf der Westseite erhalten bleiben, ebenso die denkmalgeschützten Widerlager.



Die neue Brücke wird zunächst neben der alten Pfaffendorfer Brücke gebaut, so dass der Verkehr noch weiterhin über diese Brücke fließen kann.

Nach Fertigstellung (ca. Ende 2026) sollen die Zufahrten verlegt und der Verkehr über die neue Brücke geführt werden.

Danach können die alte Brücke sowie die beiden vorhandenen Strompfeiler abgebaut werden. Die neuen Stützpfeiler im Rhein werden in anderen Abständen gebaut, um die Durchfahrten für Schiffe zu verbessern. Die mittlere Stützweite beträgt dann 156 Meter.

Nach dem Abriss der alten Brücke wird die neue Brücke auf den Platz der alten Brücke verschoben. Hierfür ist eine sechswöchige Vollsperrung geplant.

Ob der anvisierte Fertigstellungstermin 2028 und der Kostenrahmen von ca. 181 Mio € eingehalten werden, konnte Herr Becker nicht versprechen. Denn auch der Wasserstand des Rheins hat Einfluss auf den Bau.

Nach diesem Vortrag zog die Besucherkarawane auf die westliche Rheinseite.

Herr Becker erklärte uns direkt in der Baustelle viele Details und beantwortete spezielle Fragen.



Die neue Breite der Pfaffendorfer Brücke konnten wir schon erkennen.

Die Holzverschalungen am oberen Rand dienen zum Ansetzen der künftigen Geh- und Fahrradwege.



Von der Behelfsbrücke aus bestaunten wir die vielen schon fertiggestellten Bauabschnitte.



Die ersten Brückenteile sollen bald per Schiff angeliefert werden. Da bildet das augenblickliche Niedrigwasser ein Problem. Denn diese Brückenteile wiegen bis zu 500 Tonnen und haben eine entsprechende Größe. Für das Verladen und den Einbau wird dann auch noch ein schwerer Schwimmkran benötigt, der rund 650 Tonnen wiegt.

Zur Sicherung der Baustelle und der Brückenpfeiler wurden Schiffsabweiser gebaut, die tief in den Grund des Rheins gebohrt wurden und vor treibenden Schiffen schützen sollen.



Welche zusätzlichen baulichen Maßnahmen erforderlich sind, um die denkmalgeschützten Katakomben unter der alten und neuen Brückenkonstruktion zu erhalten, erläuterte uns Herr Becker direkt vor Ort.



Die Baustellenführung hat uns einen tiefen Einblick in die vielschichtigen, schwierigen Arbeitsprozesse gegeben und in uns große Anerkennung für die am Bau beteiligten Menschen hervorgerufen.



Wir bedankten uns bei Herrn Becker für die anschauliche Führung und die Zeit, die er uns dafür geschenkt hat.



Ein großes "Dankeschön"
den beiden Organisatoren!



Fotos: Renate Birkhof
Manfred Külschbach

Edelgard Schumann