



Stadt Köln

Radverkehrsführung Mülheimer Brücke

Dokumentation des 2. Fachgesprächs am 28.05.2024

Anlage 1

Programm

Block A – Präsentation und Fragen

A.1 Präsentation: Notwendigkeit und Verträglichkeit einer geänderten Radverkehrsführung

A.2 Verständnisfragen

A.3 Fragen aus dem ersten Fachgespräch

Block B – Hinweise, Anregungen und Wünsche

B.1 Vertiefende Diskussion

B.2 Kurz-Statements

Block C – Weiteres Verfahren und Ausblick

2. Fachgespräch Radverkehrsführung Mülheimer Brücke

Teilnehmende Akteure

- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Kreisverband Köln e.V.
- Agora Köln e.V.
- Fuss e.V.
- Handelsverband NRW Aachen-Düren-Köln e.V.
- Handwerkskammer zu Köln
- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Initiative Neue Mülheimer Brücke
- Kölner Fahrradbürgermeister (Ehrenamt)
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Mitglieder der Bezirksvertretungen Nippes und Mülheim
- Ratsfraktion CDU
- Ratsfraktion SPD
- Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V.
- Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
- VCD Regionalverband Köln e.V.

eingeladen, keine Teilnahme

- Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH
- ARBEITGEBER KÖLN e.V.
- Automobilclub Verkehr e.V. (ACV)
- Bundesverband Carsharing e.V. (Cambio Carsharing)
- DEHOGA Nordrhein e.V.
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Förderverein rheinischer Infrastruktur
- Ford Drive Europe
- Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
- Köln Business
- Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
- Ratsfraktion Volt
- Ratsfraktion FDP
- TAXI RUF Köln
- Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrheinwestfalen e.V.

Begrüßung

Thorsten Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Am 18.03.2024 wurde in einem **1. Fachgespräch** (Videokonferenz) das Konzept der Verwaltung zur zukünftigen Radverkehrsführung auf der Mülheimer Brücke vorgestellt und mit den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern des Verkehrsausschusses sowie den Bezirksvertreter*innen Nippes und Mülheim diskutiert. Hinweise, Anregung und Fragen wurden aufgenommen. Im ersten Fachgespräch wurde der Wunsch der politischen Vertreter*innen formuliert, die maßgeblichen Verbände und Initiativen über den Sachstand zu informieren und die aktuellen Überlegungen zu diskutieren.

Mit dem heute stattfindenden **2. Fachgespräch** folgt das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung diesem Wunsch. Das zweite Fachgespräch wird als Präsenzveranstaltung im Großen Saal des Bürgerzentrums Deutz durchgeführt.

Nachfolgend wird entsprechend der Tagesordnung die Präsentation vorgestellt, Verständnisfragen beantwortet sowie an Stellwänden die Notwendigkeit einer geänderten Radverkehrsführung erläutert sowie die Verträglichkeit des geänderten Führungskonzepts dargestellt.

Das Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für ihre Zeit und ihre wertvollen Beiträge.



Block A

Notwendigkeit und Verträglichkeit einer geänderten Radverkehrsführung

- Fabian Fohlmeister, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung
- Miljan Miljanović, Amt für Nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Präsentation und Fragen

A.1 Präsentation: Notwendigkeit und Verträglichkeit einer geänderten Radverkehrsführung

A.2 Verständnisfragen

A.3 Fragen aus dem ersten Fachgespräch

A.1

Präsentation: Notwendigkeit und Verträglichkeit einer geänderten Radverkehrsführung

Auftrag an die Verwaltung

AN/1253/2016

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Verkehrsausschuss	28.06.2016

Zu TOP: Baubeschluss für die Generalinstandsetzung der Mülheimer Brücke

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Brücke so auszugestalten, dass der Radverkehr zukünftig mit einfachen Mitteln sicher auf der heute jeweils rechten Fahrspur geführt werden kann.
2. Die Verwaltung wird dem Verkehrsausschuss nach Abschluss der Brückensanierung einmal jährlich über die Verkehrsentwicklung auf der Mülheimer Brücke berichten, um feststellen zu können, wann es die Gesamtverkehrsverhältnisse zulassen, die Radfahrenden auf den jeweils heute rechten Fahrspuren zu führen.

[...]

Abstimmungsergebnis: Mehrheitlich gegen die FDP-Fraktion zugestimmt

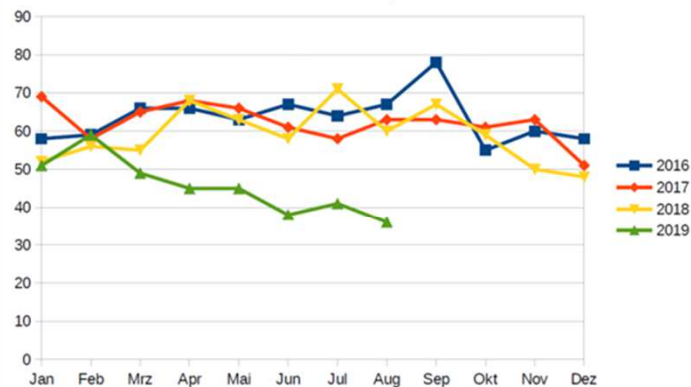
Anfrage an die Verwaltung

AN/1208/2019

Anfrage gem. § 4 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Verkehrsausschuss	10.09.2019

die Monatswerte der Luftschadstoffe und der meteorologischen Messungen bezogen auf die Messstelle Clevischer Ring des LANUV zeigen seit der Teilspernung der Mülheimer Brücke deutlich entspanntere Werte.



Wir bitten die Verwaltung daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie lange soll die Sanierung dauern?
2. Welche Konzepte gibt es bisher für die Verkehrsführung, insbesondere für den Radverkehr und den Anschluss an den geplanten Gürtel-Radweg?
3. Gibt es Überlegungen, die sich aus der Sanierung ergebende einspurige MIV-Führung direkt beizubehalten und wie im Antrag gefordert, die Radfahrenden auf den jeweils heute rechten Fahrspuren zu führen?

A.1.1

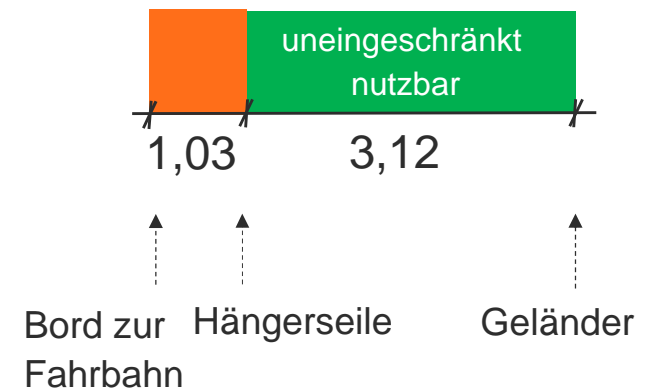
Verkehrsflächenangebot der Mülheimer Brücke nach Abschluss der Sanierungsarbeiten

Verkehrsflächenangebot nach Abschluss der Sanierungsarbeiten

Veränderungen der Aufbauten im Zuge der Sanierungsarbeiten (zwischen Fahrbahn und Geländer)



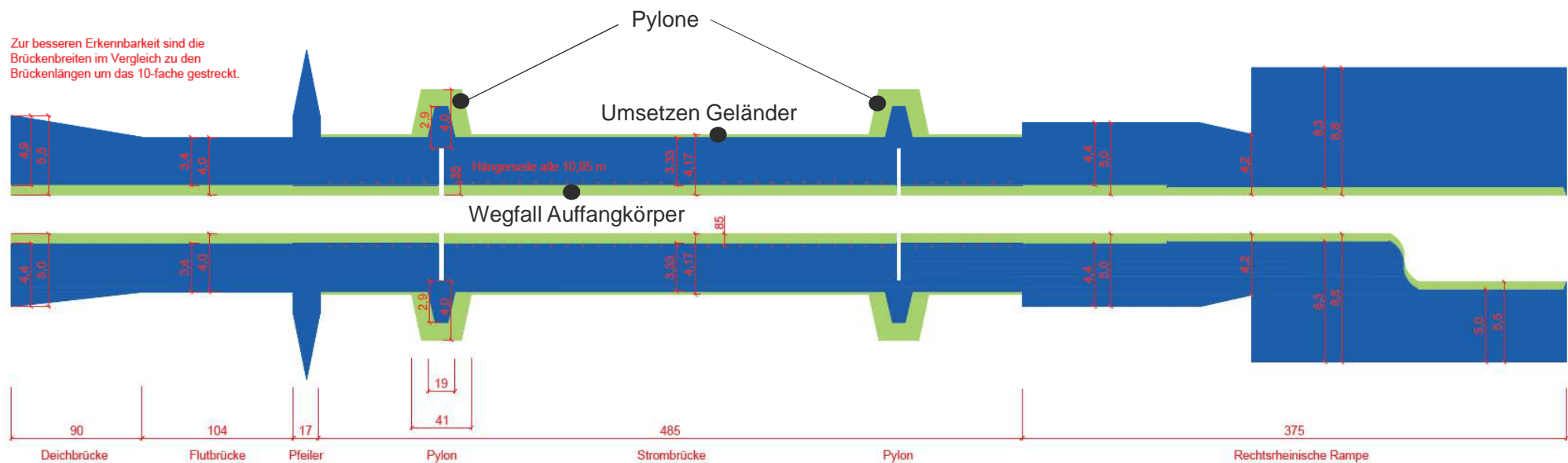
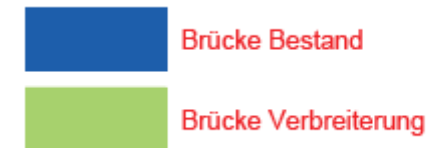
Regelquerschnitt
zwischen Fahrbahn und Geländer



Mülheimer Brücke

Grundsatzprüfung 2014/2015: Aus statischen Gründen keine konstruktive Verbreiterung der Strombrücke.

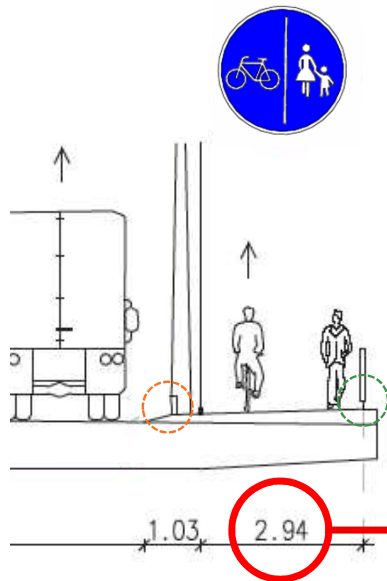
Sanierung Mülheimer Brücke
Verbreiterungen der Geh- und Radwege



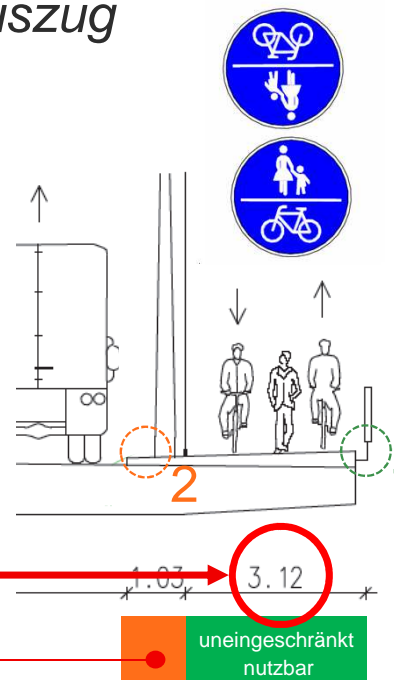
Mülheimer Brücke

Veränderungen im Zuge der Sanierungsarbeiten - *Flächenverfügbarkeit*

Regelquerschnitt vor Sanierung
- *Auszug*



Regelquerschnitt nach der Sanierung
- *Auszug*



Änderungen

- Zweirichtungsführung Radverkehr
- (1) Geländer wird nach außen gesetzt
- (2) Auffangkörper wird entfernt bzw. durch höheren Bord ersetzt

Sicherheitsraum

uneingeschränkt
nutzbar

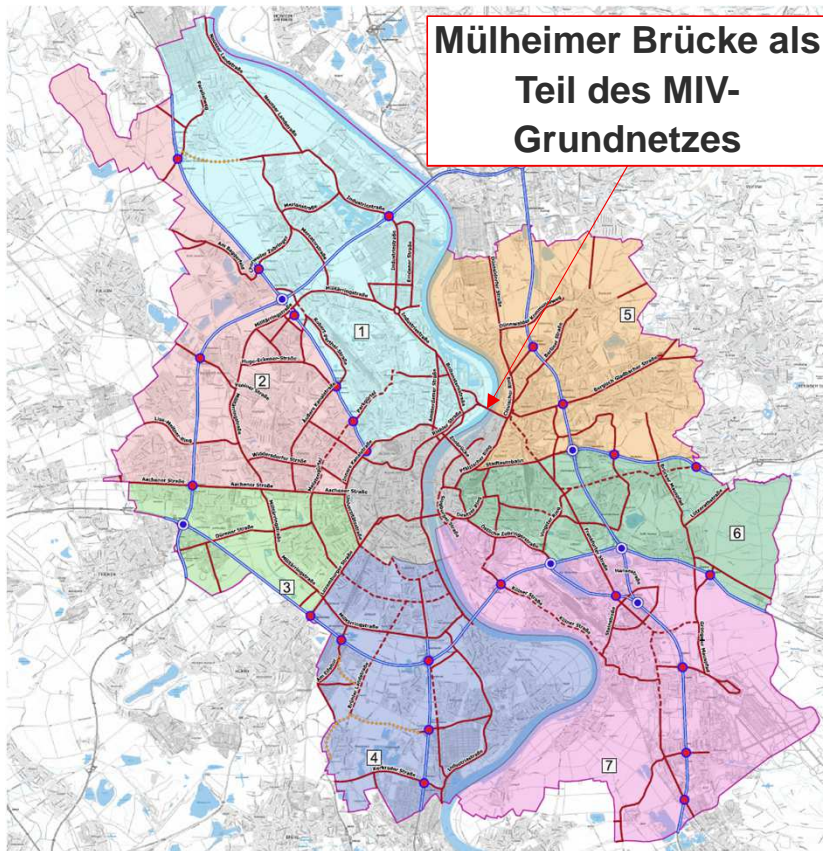
Verbreiterung der durchgängig nutzbaren Breite je Brückenseite um knapp 0,2 Meter auf **3,12 Meter**.

A.1.2

Die Funktion der Mülheimer Brücke im Kfz- und Radverkehrsnetz

Die Funktion der Mülheimer Brücke im Kfz-Straßennetz

MIV-Grundnetz



Entwurfsstand: 2024

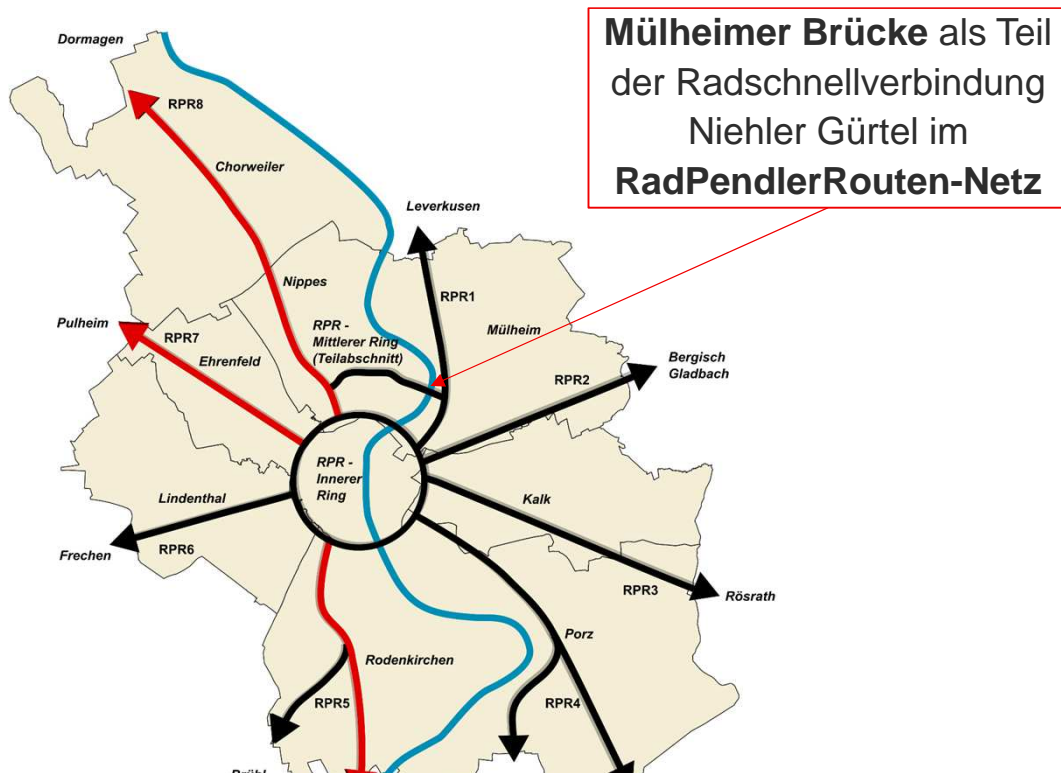
Das MIV-Grundnetz definiert die Vorrangrouten für die leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs und stellt die Erreichbarkeit der Veedel sicher.

Bei Querschnittsänderungen an Straßen des MIV-Grundnetzes besteht der Grundsatz, dass die Leistungsfähigkeit im gesamten MIV-Grundnetz weiterhin sichergestellt werden muss.

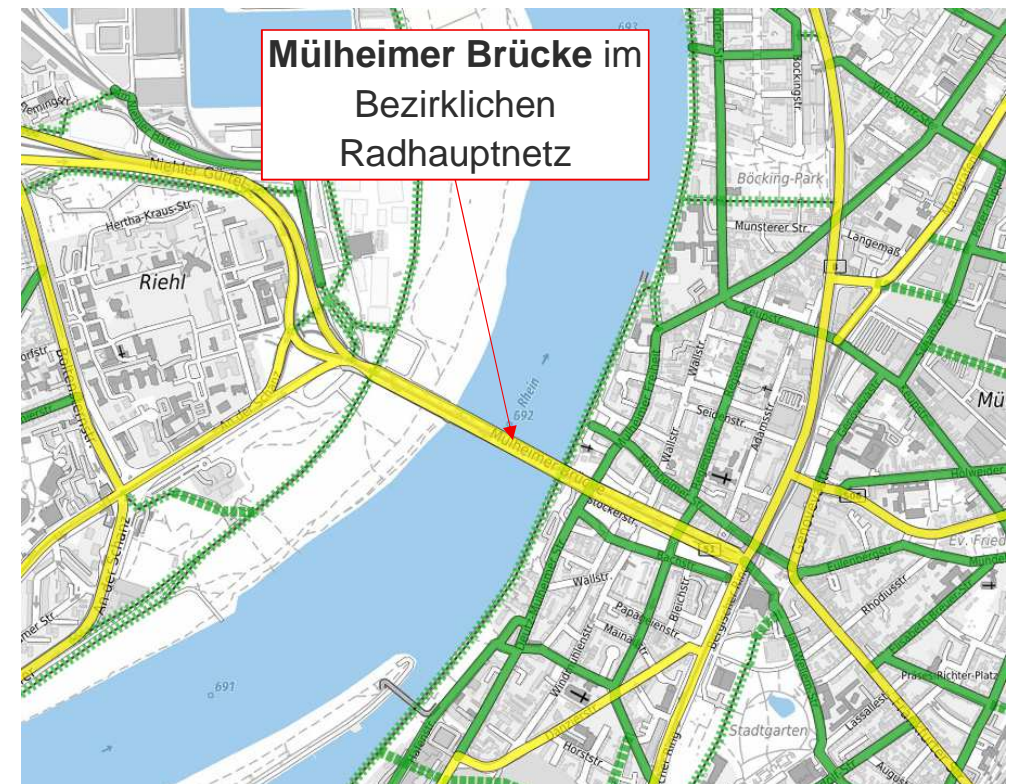
Die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit definiert sich nicht ausschließlich durch die Anzahl der für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehenden Fahrspuren, sondern ist auch von weiteren Faktoren abhängig. Dies ist mit Berechnungen der Leistungsfähigkeit entsprechend zu untermauern.

Mülheimer Brücke im bezirklichen Radhauptnetz

RadPendlerRouten-Netz Köln



Bezirkliches Radhauptnetz

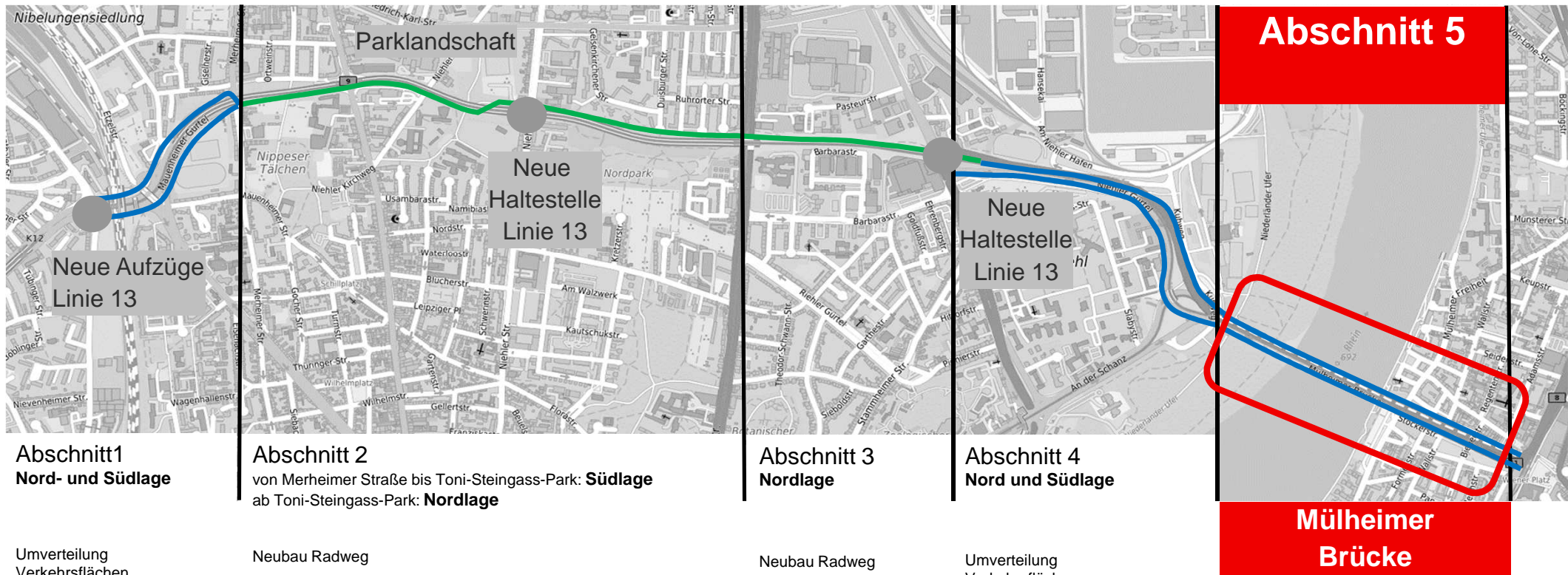


Die Mülheimer Brücke ist fester Bestandteil des Bezirklichen Radhauptnetzes der Bezirke Nippes und Mülheim. Die Netzbedeutung wird mit der geplanten Radschnellverbindung Niehler Gürtel erheblich aufgewertet.

Radschnellverbindung Niehler Gürtel

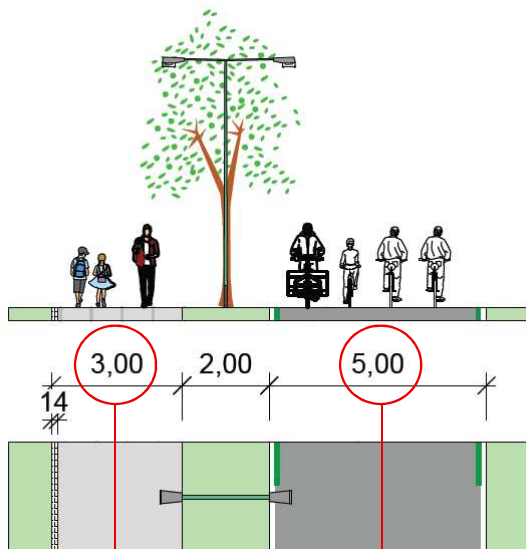
Übersichtslageplan Radschnellverbindung Niehler Gürtel

für den Verkehrswert des Niehler Gürtels zentral!



Achse Niehler Gürtel – Mülheimer Brücke

Niehler Gürtel
bevorzugter Querschnitt



3 Meter Gehweg
5 Meter Radweg



Standard

Radschnellweg

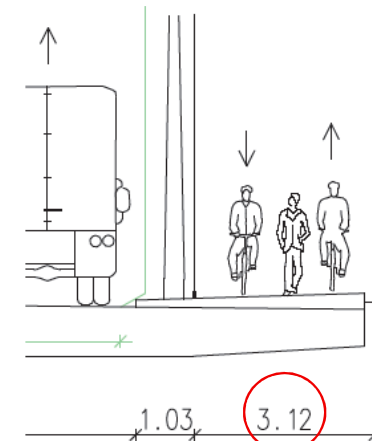
RadPendlerRoute

ERA-Standard

kein ERA-Standard

... weil: gemeinsame Führung Fuß/Rad
und v.a. Mengen Fuß/Rad > 1.000/24h

Mülheimer Brücke / Nordseite
Querschnitt Variante 4



3 Meter Geh-/Radweg



A.1.3

**Führung des Radverkehrs
auf der Mülheimer Brücke**

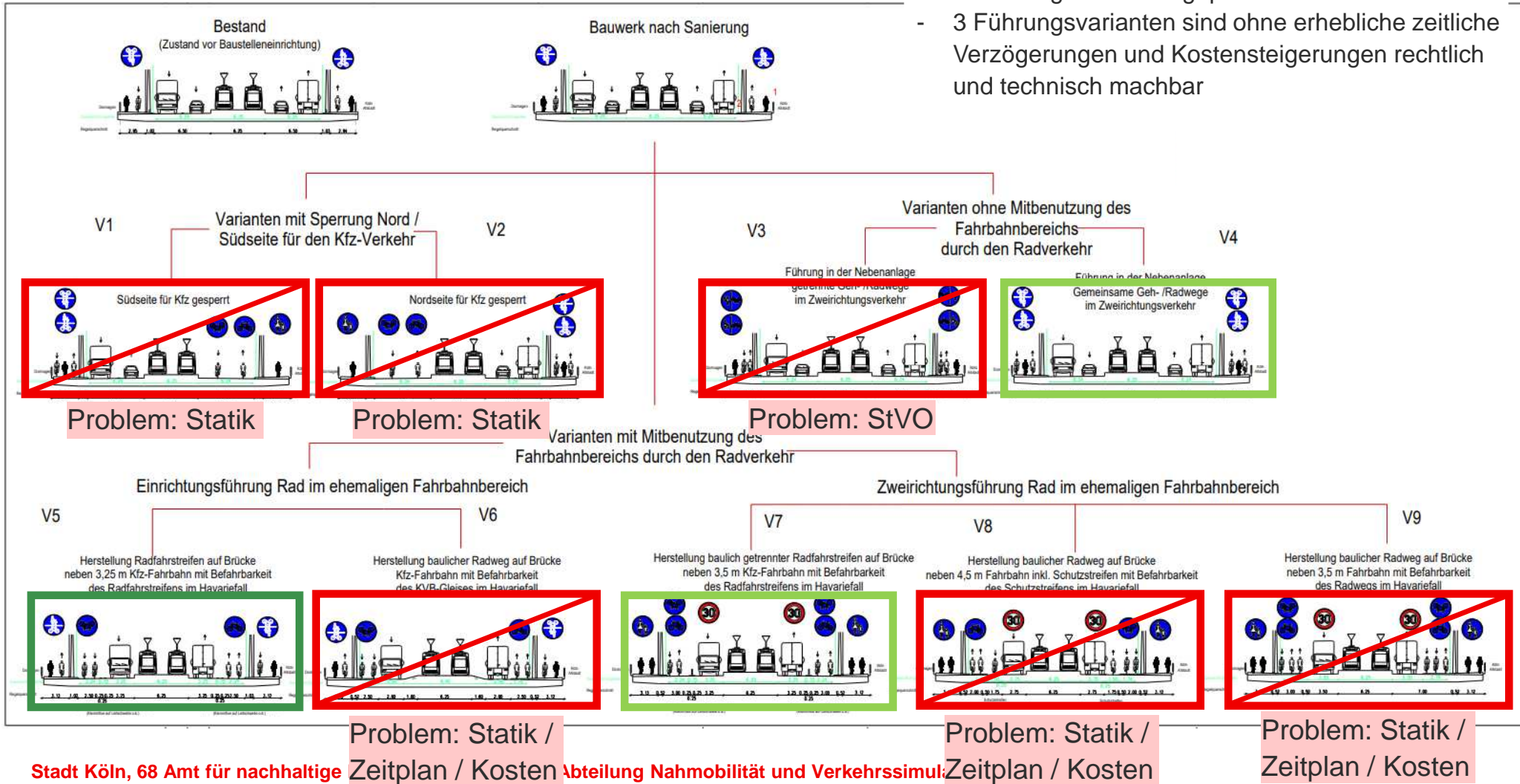
-

Variantenbetrachtung

Betrachtung Führungsvarianten

Variantenprüfung:

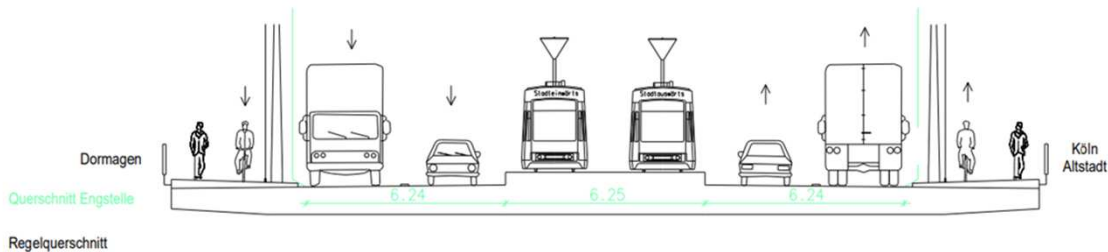
- 9 Führungsvarianten geprüft
- 3 Führungsvarianten sind ohne erhebliche zeitliche Verzögerungen und Kostensteigerungen rechtlich und technisch machbar



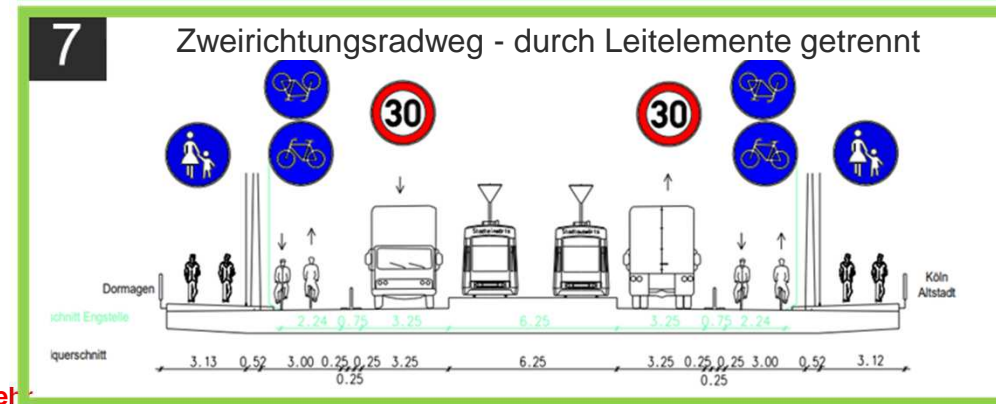
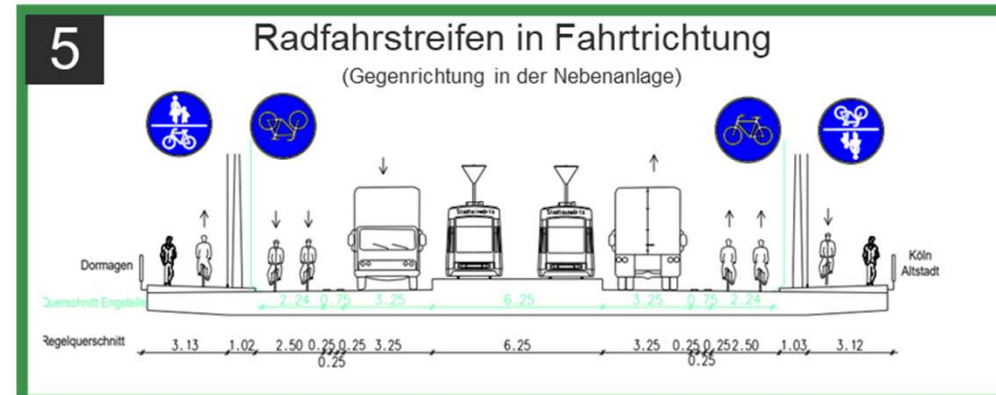
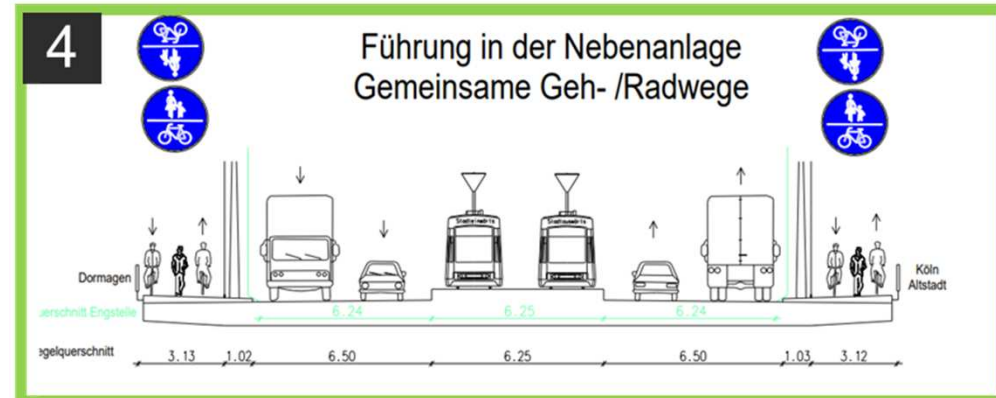
„Machbare“ Varianten

- **Variante 4** - Radverkehr in der Nebenanlage / 4-spurig für Kfz
- **Variante 5** - Radverkehr in Fahrtrichtung auf der jeweils rechten Fahrspur; Radverkehr in Gegenrichtung über die Nebenanlage
- **Variante 7** - Radverkehr in Fahrtrichtung und in Gegenrichtung auf der Fläche der jeweils rechten Fahrspur

Bauwerk nach Sanierung



Vorzugsvariante



Vorzugsvariante

Spurumwandlung auf der Mülheimer Brücke



Flächenaufteilung vergleichbar Sachsenring

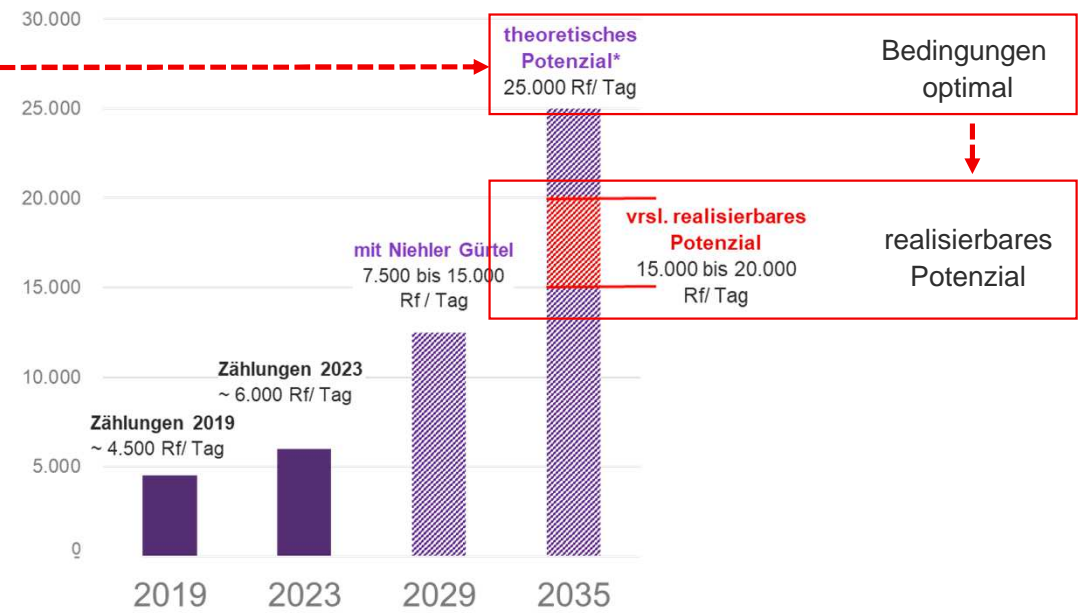
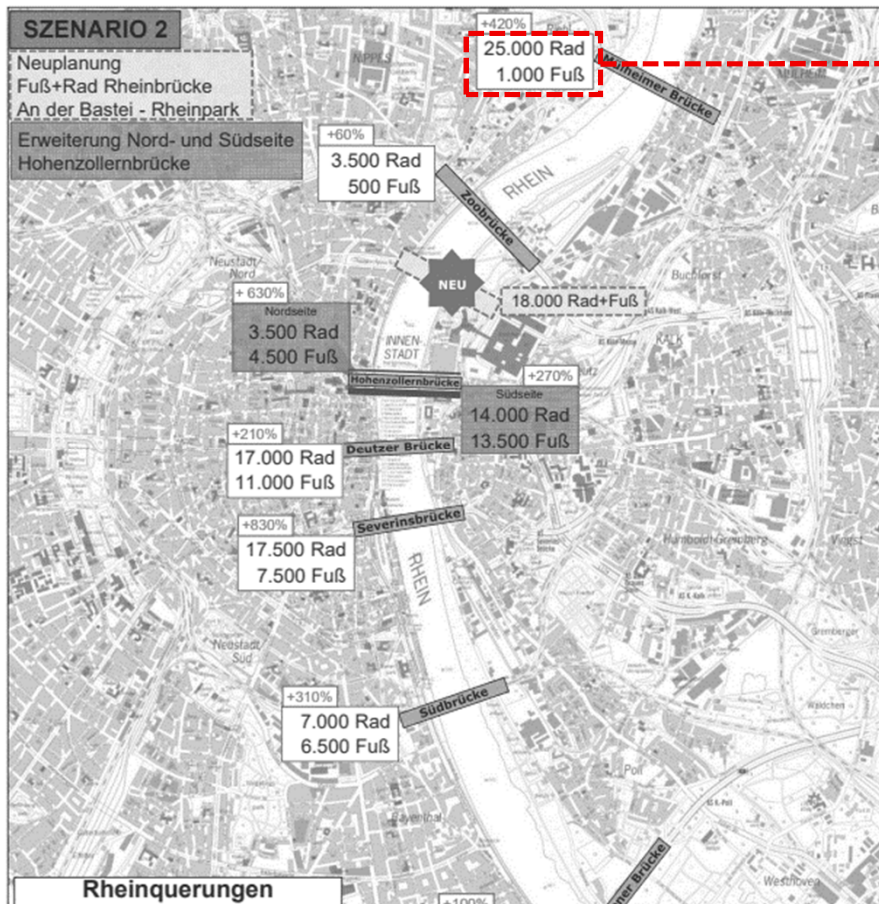
A.1.4

Verkehrsmengen im Rad- und Fußverkehr

Analyse und Potenzialabschätzung

Verkehrsmengen im Rad- und Fußverkehr

Analyse und Potenzialabschätzung Kölner Rheinbrücken



Mülheimer Brücke – vrsl. realisierbares Potenzial

Radverkehr: 15.000 – 20.000 Rf/ Tag

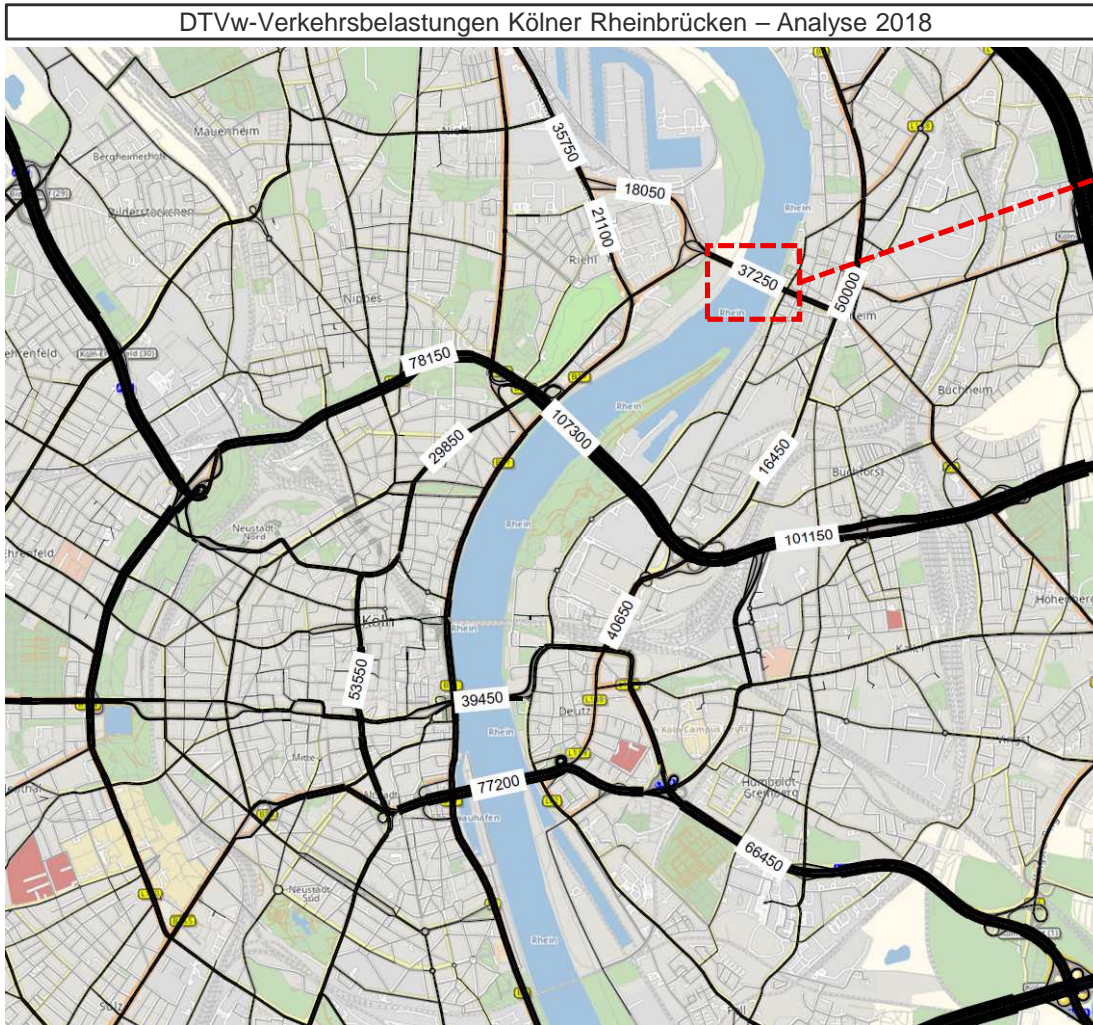
Fußverkehr: 1.000 Fg/Tag

A.1.5

Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr

Analyse und Auswirkungen der Einspurigkeit

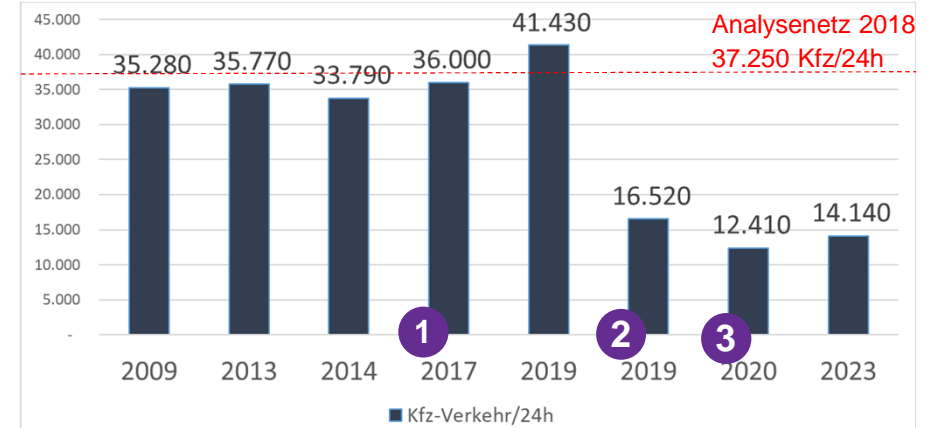
Verkehrsmengen Kfz-Verkehr - Analysefall



Kfz-Verkehrsmengen im Analysenet 2018

Mülheimer Brücke: 37.250 Kfz/24h

Kfz-Verkehrserhebungen Mülheimer Brücke 2009 bis 2023 in Kfz/24h



Ereignisse

- 1 09/2016: Sperrung Leverkusener Brücke für Kfz > 3,5t
- 2 04/2019: Sanierungsbeginn Mülheimer Brücke
- 3 03/2020: Einschränkungen durch Corona-Pandemie

Verkehrsmengen Kfz-Verkehr – Fall: Einspurigkeit

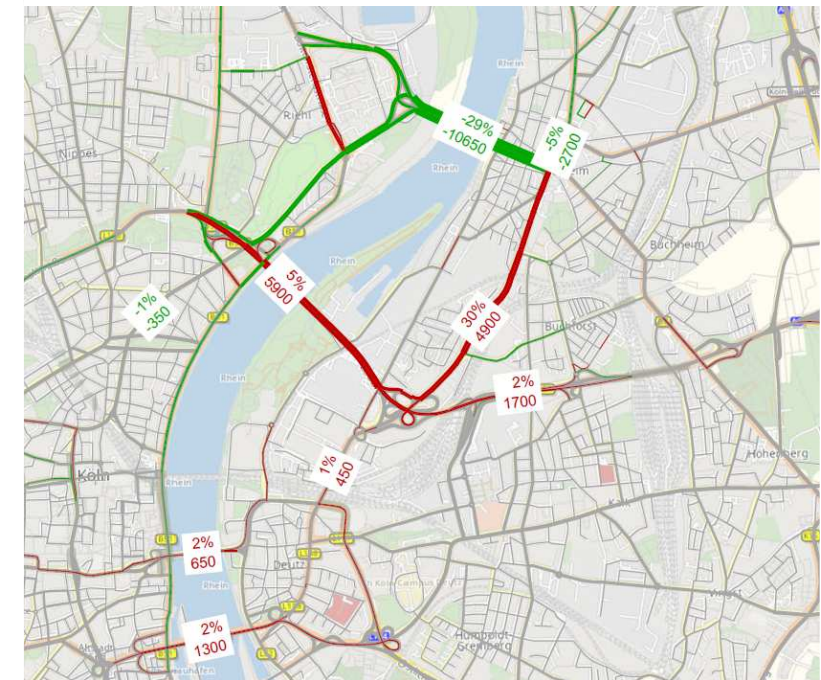


Kfz-Verkehrsmengen bei Einspurigkeit

Mülheimer Brücke: 26.600 Kfz/24h

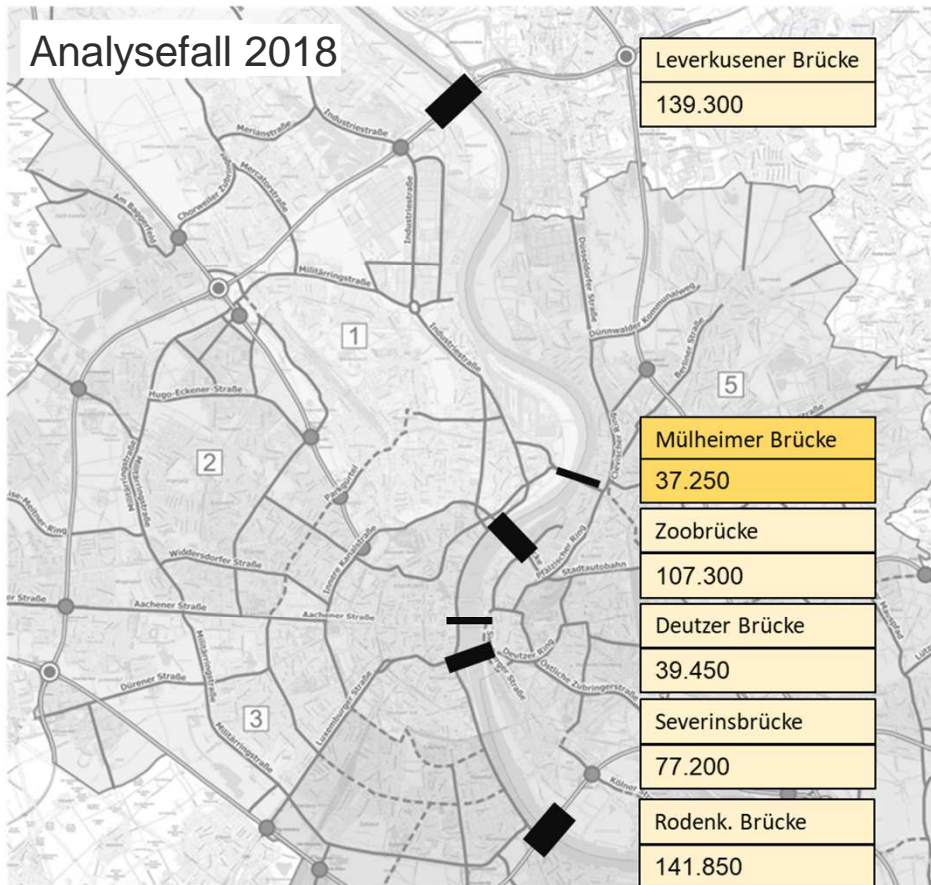
Alle Parameter identisch mit Analysefall mit Ausnahme der Einspurigkeit.

Differenz Fall Einspurigkeit / Analysefall

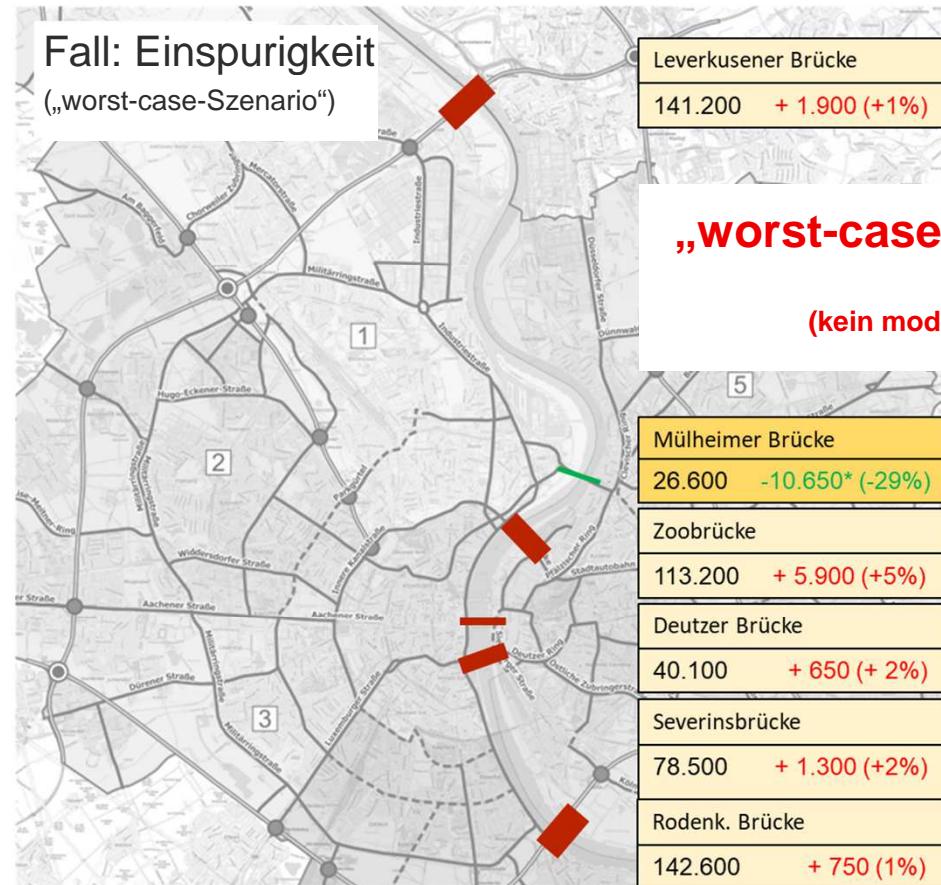


Differenz Analysefall / Planfall auf den Rheinbrücken

Kfz-Verkehrsbelastung der Rheinbrücken [Kfz/24h] auf Grundlage des VISUM-Verkehrsmodells der Stadt Köln



Grundlage – MIV-Grundnetz / Stand 03/2023



Grundlage – MIV-Grundnetz / Stand 03/2023

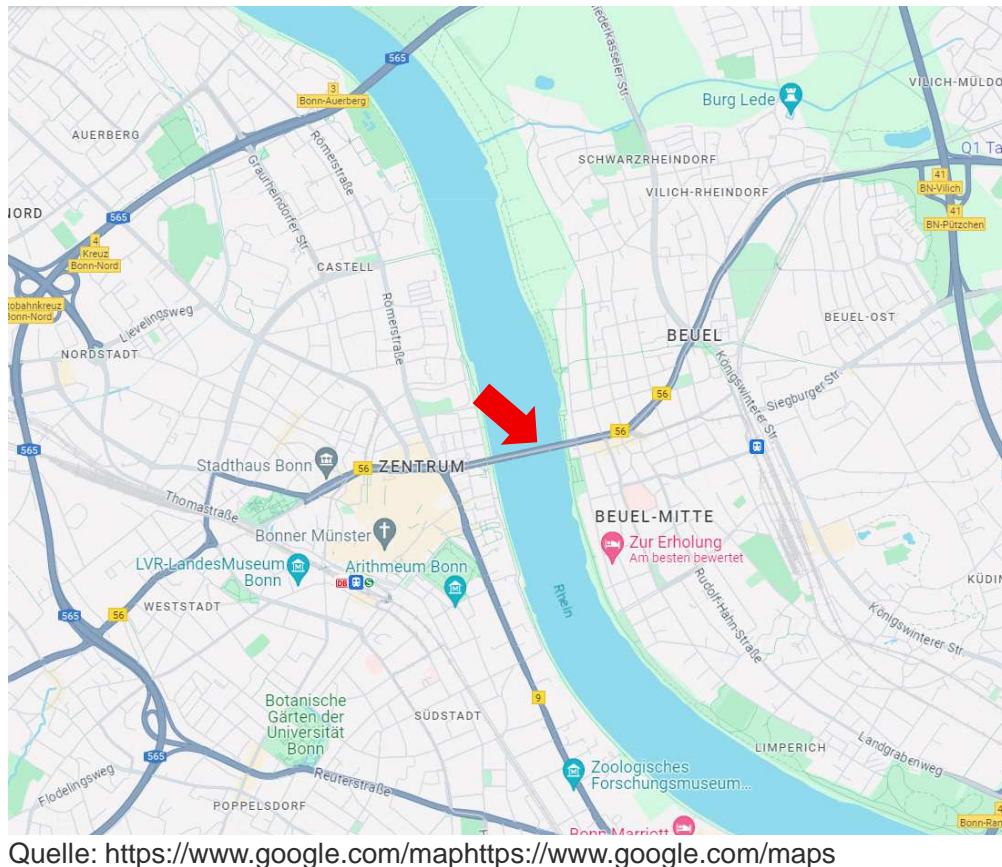
„worst-case-Szenario“

(kein modal shift)

*Summendifferenz von 150 Kfz durch Rundung

Beispiel aus der Stadt Bonn - Reduzierung Kfz-Spur

Bonn - Kennedybrücke (B56)



Kfz-Verkehrsmenge heute: 27.000 – 29.000 Kfz / 24 h



A.2

Verständnisfragen

Hinweise und Verständnisfragen

- **Frage: Werden die auf Folie 12 dargestellten 3,12 m breiten Seitenräume an beiden Brückenseiten zur Verfügung stehen?**
Antwort Amt 68: Mit Abschluss der Sanierungsarbeiten werden auf beiden Brückenseiten (Nordseite und Südseite) jeweils 3,12 m breite Seitenräume zur Verfügung gestellt. Dieses Flächenangebot entspricht – unabhängig von der zukünftigen Entwicklung der Fuß- und Radverkehrsmengen - nicht den heutigen Anforderungen an Verkehrsanlagen für den Fuß- und Radverkehr.
- **Frage: Die Kennedybrücke in Bonn kann nicht als Beispiel für eine Spurumwandlung herangezogen werden, vielmehr soll der Vergleich zur nördlicher gelegenen Friedrich-Ebert-Brücke erfolgen.**
Antwort Amt 68: Die Kennedybrücke in Bonn weist hinsichtlich der Netzeinbindung und Verkehrsbelastung durchaus Parallelen zur Mülheimer Brücke auf. Bei der Friedrich-Ebert-Brücke, der nördlichen Bonner Rheinbrücke, handelt es sich hingegen um eine Autobahnbrücke mit ca. 100.000 Kfz/Tag.
- **Frage: Warum wurden die Kfz-Verlagerungswirkungen auf Grundlage der 2018-er Verkehrsbelastungen durchgeführt? Während und nach der Corona-Einschränkungen hat sich das Belastungsniveau geändert bzw. reduziert.**
Antwort Amt 68: Ziel der Untersuchungen war, für den Kfz-Verkehr ein „worst-case-Szenario“ hinsichtlich der Verlagerungseffekte auf andere Abschnitte des Kölner Straßenverkehrsnetzes darzustellen. Durch die Prüfung auf Grundlage der 2018er Verkehrsbelastungen werden die verlagerungsbedingten Kfz-Belastungen im übrigen Straßennetz somit tendenziell überschätzt. Das „worst-case-Szenario“ zeigt somit die maximalen Verlagerungseffekte, die sich aus der Spurumwandlung auf der Mülheimer Brücke ergeben werden. In Verbindung mit z.B. Veränderungen der Verkehrsmittelwahl (modal-shift) würden die Effekte geringer ausfallen.

Hinweise und Verständnisfragen

- **Frage: Wurde die Spurumwandlung hinsichtlich des Zusammenhangs Generalsanierung und Förderfähigkeit bzw. –schädlichkeit geprüft?**
Antwort Amt 68: *Dies ist Bestandteil des weiteren Vorgehens (siehe Abschnitt C).*
- **Frage: Können die anderen Brücken die Kfz-Verlagerungen aufnehmen?**
Antwort Amt 68: *Die makroskopischen Auswertungen kommen zum Ergebnis, dass im „worst-case-Szenario“, die relativen Zunahmen auf andere Brücken im Bereich deutlich unter 10% liegen. Dabei ist mit Blick auf die Mülheimer Brücke vor allem das Zusammenspiel der drei nördlichen Brücken (Leverkusener Brücke, Mülheimer Brücke, Zoobrücke) relevant. Die Auswirkungen auf die südlichen Rheinbrücken treten auch aufgrund der Kapazität sowie der Verlagerungswirkungen in den Hintergrund. Bei den drei nördlichen Brücken sind die Auswirkungen auf die Leverkusener Brücke aufgrund der verlagerten Kfz-Verkehrsmenge und Kapazität vernachlässigbar. Die Auswirkungen auf der Zoobrücke (5%) bedürfen der näheren Betrachtung. Hier ist allerdings darauf hinzuweisen, dass auch auf der Zoobrücke die Verkehrsmengen im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Sanierung Mülheimer Brücke gegenüber dem Ist-Zustand wieder zurückgehen.*
- **Frage: Wie werden die anstehenden Sanierungen an den anderen Kölner Rheinbrücken in die Entscheidung miteinbezogen?**
Antwort Amt 68: *Die Sanierungen werden nacheinander erfolgen. Zu keinem Zeitpunkt ist vorgesehen, mehr als eine Brücke gleichzeitig zu sanieren. Wie oben bereits dargestellt, ist für die Betrachtung der Mülheimer Brücke vor allem das Zusammenspiel der drei nördlichen Rheinbrücken relevant (Leverkusener Brücke, Mülheimer Brücke, Zoobrücke). Die Rheinbrücke Leverkusen ist seit Februar 2024 für den Schwerlastverkehr wieder freigegeben. Seit der Freigabe haben die Stauanalysen des ADAC deutliche Entlastungen des Kölner Autobahnringes hinsichtlich der Stauzeiten- und –längen ergeben. Mit Inbetriebnahme der zweiten Brücke wird Rheinbrücke Leverkusen voraussichtlich Anfang 2028 die volle Kapazität bereitstellen. Die Sanierung der Zoobrücke stellt für das Gesamtverkehrssystem zukünftig sicherlich die größte Herausforderung dar. Nach derzeitigen Planungen ist diese Sanierung jedoch erst nach den Sanierungen der Severinsbrücke und der Deutzer Brücke vorgesehen.*

Hinweise und Verständnisfragen

- **Frage: Sollte die Verkehrsuntersuchung nicht mit aktuellen Belastungszahlen durchgeführt werden?**

Antwort Amt 68: Bestandteil des weiteren Vorgehens ist die Abstimmung mit der Bezirksregierung um die Anforderungen an ein, seitens der Stadt zu beauftragendes, Verkehrsgutachten zu definieren. Dieses Gutachten muss für die Spurumwandlung einen positiven Effekt für das Gesamtverkehrssystem nachweisen. Hierzu zählt auch der Nachweis der leistungsfähigen Kfz-Verkehrsabwicklung im gesamten System für den Planfall.

- **Frage: Auch in Variante 5 ist der Konflikt Fuß-/Radverkehr nicht gelöst?**

Antwort Amt 68: Die Planung sieht vor, dass der Radverkehr in Fahrtrichtung auf der jeweils rechten Fahrspur und der Radverkehr in Gegenrichtung über die Nebenanlage abgewickelt wird. Somit sind zukünftig über die Nebenanlagen deutlich weniger Radfahrer als im Bestand zu erwarten.

- **Frage: Wann ist die Freigabe der Mülheimer Brücke zu erwarten und zu welchem Zeitpunkt soll die Spurumwandlung erfolgen?**

Antwort Amt 68: Der Abschluss der Sanierungsarbeiten ist für Ende 2026 vorgesehen. Für die Spurumwandlung muss noch ein Verkehrsgutachten, entsprechend Anforderung der Bezirksregierung, beauftragt werden und politischer Beschluss eingeholt werden. Wünschenswert wäre wenn Inbetriebnahme und Spurumwandlung Mülheimer Brücke gleichzeitig erfolgen.

Hinweise und Verständnisfragen

- **Frage: Die prognostizierten Rad- und Fußverkehrsmengen scheinen sehr hoch zu sein. Wie ist dies berechnet worden?**
Antwort Amt 68: Die Potenzialabschätzung des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigt mehrere Szenarien, Faktoren und Annahmen einer möglichen zukünftigen Entwicklung. Stichworte sind: bisherige Trendlinie der zunehmenden Entwicklung des Radverkehrsaufkommens in Köln, Potenziale aus geplanten Flächenentwicklungen in Rheinnähe (z.B. Mülheimer Süden, Vollansiedlung „Messe-City/Zurich“, Deutzer Hafen,...), eventueller Ausbau neuer Brücken für Fuß- und Radverkehr (An der Bastei/Rheinpark und Ubierring/Deutzer Hafen).

Für die Potenzialabschätzung des Radverkehrs auf der Mülheimer Brücke hat der Netzlückenschluss im Zusammenhang mit dem Ausbau des Niehler Gürtels einen hohen Anteil (neues, attraktives Angebot). Auch für den Fall, dass die tatsächliche Entwicklung der Radverkehrsmengen hinter den Erwartungen der Potenzialabschätzung zurückbleibt, würde das Flächenangebot in den Seitenräumen der Brücke den aktuellen Anforderungen nicht mehr gerecht werden.
- **Frage: Warum soll Variante 7 mit baulich abgetrennter Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr auf der Fläche des heutigen rechten Fahrstreifens nicht als Vorzugsvariante weiterfolgt werden?**
Antwort Amt 68: Der Zweirichtungsradverkehr auf der jeweils rechten Fahrspur bedingt eine bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg muss für Einsatzfahrzeuge Feuerwehr und Polizei und im Havariefall (Kfz oder Stadtbahn) sowie für Baustellensituationen und Wartungsarbeiten befahrbar und vorbeifahrfähig ausgestaltet sein. Damit kommen lediglich überfahrbare Trennelemente mit geringer physischer Trennfunktion in Betracht. Diese Restriktion ist einer von zwei wesentlichen Faktoren, die gegen eine Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr im Bereich der rechten Fahrspur sprechen.

A.3

Fragen aus dem ersten Fachgespräch

Fragen aus dem ersten Fachgespräch (zusammengefasst)

Frage 1: Welche Auswirkungen hat die Maßnahme auf den motorisierten Individualverkehr, insb. Wirtschaftsverkehr?

Frage 2: Welche Verkehrsverlagerungen sind zu erwarten?

Frage 3: Welche Auswirkungen auf das Gesamtsystem sind bei zukünftigen Brückensanierungen zu erwarten?

Frage 4: Wie wird die Kfz-Verkehrsführung am Anschlussknotenpunkt Clevischer Ring gestaltet?

Frage 5: Wie werden die Netzanschlüsse für den Radverkehr gestaltet?

Frage 6: Warum werden keine baulichen Trennelemente zwischen Radfahrstreifen und Kfz-Spur eingesetzt?

Frage 7: Steht die Förderung für die Sanierung der Mülheimer Brücke einer möglichen Kfz-Spurwegnahme entgegen?

Frage 8: Gibt es Überlegungen, am Knoten Clevischer Ring das Linksabbiegen von Süden dauerhaft zu unterbinden?

Frage 9: Sind aufgrund von Stauerscheinungen negative Umweltauswirkungen zu erwarten?

Hinweis: Auf die Fragen wird im Rahmen des Vortrags kurz eingegangen, soweit diese nicht bereits im Block A.2 behandelt wurden. Im Rahmen der Erstellung einer Beschlussvorlage wird zu diesen Fragen umfassend Stellung genommen.

Block B

Hinweise, Anregungen und Wünsche	60'
B.1 Vertiefende Diskussion	30'
B.2 Kurz-Statements	30'

B.1

Vertiefende Diskussion

Hinweise, Anregungen und Wünsche

Bedenken



- Rad- & Fußverkehr können laut ERA nicht zusammen geführt werden
- sehr schlecht – Radführung auf dem Gehweg
- Zu- und Abfahrten zum Hafen müssen freibleiben, nur so kann der Hafen seine Funktion erfüllen
- Möglicher Ausfall der Zoobrücke
- Wiener Platz: Radverkehr zu indirekt über enge Gleisquerungen mit Fußverkehr zusammen (Richtung Frankfurter Str.)
- Geschützter Radweg oder Fahrradstraße auf Kuhweg in Fahrtrichtung Süden nötig
- Alternativen prüfen für direkte Anbindung Niehler Gürtel Richtung Südseite der Brücke
- Anbindung Wiener Platz mit Rampe/ Tunnel mittelfristig prüfen
- Zeitplan für Umplanung kann kein Grund für Variantenausschluss sein -> Zeit seit 2016!
- Variante 5: zu viele „Geisterfahrer*Innen“ Richtung Mühlheim
- Variante 4 + 5: Gemeinsame Führung Rad/ Fuß für Verkehrsmenge nicht geeignet
- Führung über Kuhweg mit Schutzstreifen angesichts von Bus & LKW nicht sicher genug
- Ziel Jahr 2026: Wir sehen nicht, dass einspurige Verkehrsführung gewährleistet ist
- Begründung: Anstehende Brückensanierung; Vielzahl anstehender Baumaßnahmen durch Straßensanierung, ÖPNV Ausbau, Wärmeplanung -> Rheinbrücken = Nadelöhr

Hinweise, Anregungen und Wünsche

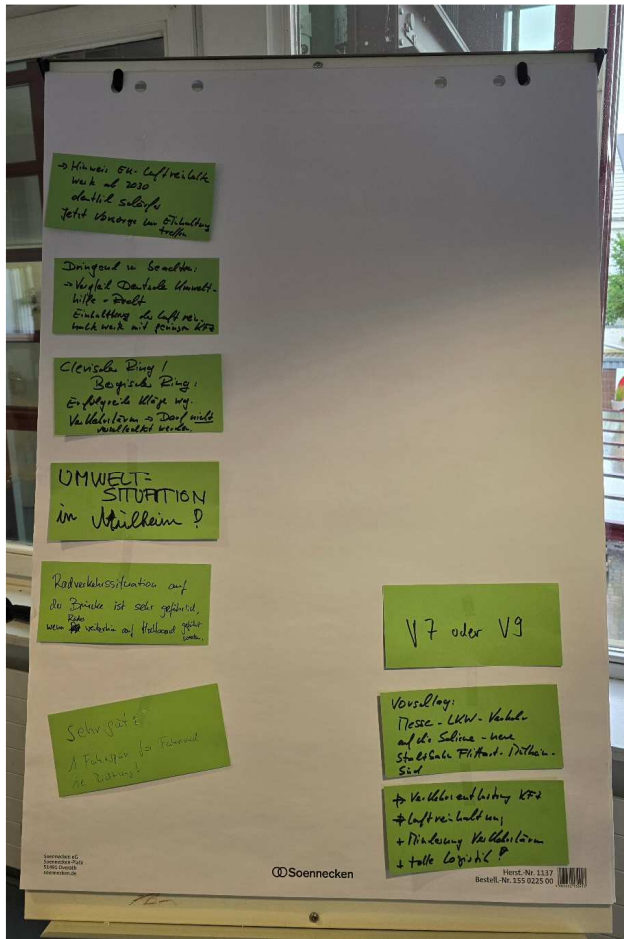
Hinweise



- Vorbild Kopenhagen: drei neue Fuß- und Radbrücken
- Entwicklung Radverkehr monitoren
- Änderung der zeitl. Abfolge denkbar?
 - Zunächst 2 Spuren
 - Wenn ÖPNV ausgebaut und Brücke saniert ist, dann einspurig
- Entgegen den bisherigen Diskussionen zum MIV -> Eingriffe zum späteren Zeitpunkt
- Fuß und Rad nicht mischen
- Nur regelkonforme Varianten zulassen
- Keine neuen MIV-Wegebeziehungen über Bauphase hinaus zulassen
- Möglichkeit von „Tempo 10“ auf den gegenläufigen Radwegen? (Evtl. auch für die Südseite der Hohenzollernbrücke)
- Führung Radverkehr 2-Richtung Nordseite sollte weiter verfolgt werden
- Ideal: Norden = Rad; Süden = MIV
- Berücksichtigung von Klimazielen
- Vermeidung von Engstellen und Angsträumen
- Vision Zero bedingt viel mehr Platz für Fuß + Rad
- Fahrstreifenreduzierung als Ergebnis von Entscheidungen
- Anbindung Wiener Platz prüfen (Rampe/Tunnel)
- MIV nicht in die Stadt locken, sondern auf BAB abwickeln
- Bereitstellung von Kapazitäten durch Leverkusener Brücke
- Einplanung Zweirichtungsverkehr auf beiden Seiten
- Luftqualität am Clevischen Ring berücksichtigen – Fahrverbote
- Anbindungen Rheinufer in beide Richtungen jeweils optimieren
- Rad & Fuß an LSA-Querungen priorisieren
- Vier Autos Spuren führen zu Konflikten und Unfällen
- Autos und Fahrräder auf verschiedene Seiten der KVB bringen
- Vier Fahrstreifen für Kfz induzieren MIV auf Brücke und durch Mülheim -> nur zwei planen
- In Verkehrsuntersuchung auch prüfen, ob der Linksabbieger am Wiener Platz nötig ist

Hinweise, Anregungen und Wünsche

Befürwortung



- V 7 oder V 9
- Verkehrsentsorgung Kfz
- Luftreinhaltung
- Minderung Verkehrslärm
- Tolle Logistik
- Sehr gut: eine Fahrspur für Fahrräder je Richtung
- Anbindung Niehler Gürtel bei 2-Richtungsführung V7 & V5 gut
- Radverkehrssituation auf der Brücke ist sehr gefährlich, wenn Räder weiterhin auf Hochboard geführt werden
- Dringend zu beachten: Vergleich Deutsche Umwelthilfe – Recht
- Einhaltung der Luftreinhaltewerte mit geringen Kfz-Zahlen
- Umweltsituation in Mülheim
- Vorschlag: Messe – LKW – Verkehr auf die Schiene
- Hinweis EU-Luftreinhaltewerte ab 2030 deutlich schärfer
→ jetzt Vorsorge zur Einhaltung treffen
- Clevischer Ring/ Bergischer Ring: erfolgreiche Klage wegen Verkehrslärm
→ darf nicht verschlechtert werden

B.2

Kurz-Statements

Kurz-Statements

Verband Kölner Spediteure und Hafenanlieger e.V., Oliver Haas:

Der Niehler Hafen ist wichtiger Umschlagplatz im kombinierten Verkehr (Binnenschifffahrt / Schiene / Straße) und hat insbesondere in den Anbindungen zu den Seehäfen Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremerhaven eine hohe Logistik- und Wirtschaftsbedeutung. Durch Nutzung von Binnenschiff und Eisenbahn für den Hauptlauf von und zu den Seehäfen nach Köln werden die Straßen rund um Köln deutlich entlastet und es werden enorme Emissionen eingespart. Es handelt sich somit nur über CTS Container-Terminal GmbH um 17.000.000 eingesparte Straßenkilometer per anno. Um diesen Vorteil ausschöpfen zu können und für Industrie und Handel weiterhin das Tor zur Welt bieten zu können und gleichzeitig die Versorgung der Kölner Bevölkerung mit Konsumgütern sicher stellen zu können müssen die Zu- und Abfahrten zum Niehler Hafen uneingeschränkt für LKW und PKW (Mitarbeitende) frei bleiben, insbesondere die Mülheimer Brücke als direkt angrenzende Brücke, welche Umwegfahrten durch das Kölner Stadtgebiet bzw. rund um Köln vermeidet. Umwegfahrten stehen dem Vorteil der Abfertigung über den Hafen Köln Niehl entgegen.

Handwerkskammer zur Köln, Claudia Betzing:

Die Kölner Rheinbrücken sind ein Nadelöhr für den Wirtschaftsverkehr. Die Sicherstellung der Erreichbarkeit ist für Handwerkerinnen und Handwerker essenziell. In Anbetracht der anstehenden Sanierungen weiterer Brücken sowie der mit Blick auf die Wärmeplanung erwartbaren zahlreichen Baumaßnahmen sollte diese Rheinquerung derzeit nicht unnötig eingeschränkt werden. In Abstimmung mit der Kreishandwerkerschaft plädiert die Handwerkskammer zur Köln für die Wiederherstellung einer vierspurigen Mülheimer Brücke.

Kurz-Statements

ADFC, Kreisverband Köln e.V., Christoph Schmidt:

Die Erwartungshaltung des ADFC an die Mülheimer Brücke nach Sanierung umfasst folgende Punkte:

- 1. Wir fordern eine regelkonforme Umsetzung. Schon bei den aktuellen Radverkehrsstärken ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum aus unserer Sicht nicht richtlinienkonform umsetzbar. Allerdings erwarten wir zusätzlich ja auch noch eine Zunahme des Radverkehrs aufgrund des Niehler Gürtels auf der einen und der kommenden RadPendlerRouten auf der anderen Seite der Brücke. Daher erübrigt sich auch die Diskussion, ob wir nur für insgesamt zwei Kfz-Fahstreifen Platz haben. Es kann eigentlich nur noch darum gehen, wie wir den Radverkehr auf den ehemaligen rechten Fahstreifen führen. Dass wir über die Einhaltung von Regeln in einem Rechtsstaat verhandeln müssen, irritiert uns.*
- 2. Wir fordern eine konfliktfreie und verkehrssichere Führung des Fuß- und Radverkehrs. Konfliktfreiheit bedeutet selbstverständlich eine vollständige Trennung des fahrenden Verkehrs vom gehenden Verkehr. Und Verkehrssicherheit bedeutet, dass es ausreichend Platz geben muss, um die unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bewegungsrichtungen so abzubilden, dass im Sinne der Vision Zero die Entstehung von Unfällen so weit wie möglich vermieden wird. Wer sich für vier Kfz-Fahstreifen und eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum entscheidet, übernimmt auch die Verantwortung für daraus resultierende Konflikte und Unfälle.*
- 3. Wir fordern eine gute Anbindung der Geh- und Radwege auf beiden Rheinseiten. Wir wünschen uns im Sinne der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses aller Verkehrsarten möglichst wenig Querungen der aktiven und nachhaltigen Mobilitätsformen untereinander und insbesondere mit dem Kfz-Verkehr. An Ampeln ist der Fuß- und Radverkehr angemessen zu berücksichtigen und so weit möglich gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren. Auf der linken Rheinseite ist sowohl das Rheinufer in beide Richtungen als auch der Niehler Gürtel gut anzubinden. Dabei muss die Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer verständlich sein. Auf der rechten Rheinseite wünschen wir uns eine möglichst direkte Anbindung des Wiener Platzes, um Wartezeiten, Engstellen und Fuß/Rad-Konflikte zu vermeiden. Eine Option kann die Verlegung des Basketballfelds und eine Rampe mit Ertüchtigung der Untertunnelung sein.*

Das Gute ist: Die Ist-Situation in der Bauphase hat gezeigt, dass es keine wesentlichen Probleme mit weniger Fahstreifen gegeben hat. Stau zur Spitzenstunde hat es auch vor der Sanierung gegeben. Und wir konnten seit Einschränkung der Kapazität die Luftqualitätsgrenzwerte am Clevischen Ring endlich erreichen.

Keine unserer Forderungen ist neu. Wir haben bereits in der Planungsphase auf alle Themen hingewiesen und vor einer Sanierung der Brücke ohne wesentliche Verbreiterung gewarnt. Der aus unserer Sicht sowohl rechtlich als auch sicherheitstechnisch alternativlose Wegfall von Kfz-Fahstreifen war zu erwarten und ist schlicht und ergreifend das Ergebnis von früheren Entscheidungen intern im Amt 69 und im Stadtrat.

Kurz-Statements

Frische Luft Mülheim, Roland Schüler:

Die positive Entwicklung der Umweltbedingungen durch die Minderung der Luftschadstoffe und des Straßenverkehrslärms soll auch nach Abschluss der Sanierung beibehalten bleiben. Daher ist eine zweispurige Mülheimer Brücke mit verringerter Kfz-Verkehrsmenge anzustreben. Hier ist auf den Vergleich mit der Deutschen Umwelthilfe hinzuweisen und alles dafür zu tun, dass die Grenzwerte der Luftqualität an der Messstelle Clevischer Ring dauerhaft eingehalten werden.

Zur Einhaltung gesunder Umweltrahmenbedingungen spielt die Entlastung der Mülheimer Brücke vom Güterverkehr eine Schlüsselrolle. Hier ist auf das Projekt „MESSE-GÜTER-STRAßENBAHN / Cargo Tram“ zu verweisen.

Initiative Neue Mülheimer Brücke, Günter Hermkes:

Die beiden Vorredner haben die Aspekte, die der Initiative Neue Mülheimer Brücke wichtig sind, umfassend aufgezeigt. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Kurz-Statements

ADAC Nordrhein e.V., Prof. Dr. Roman Suthold:

Das MIV-Grundnetz soll die Leistungsfähigkeit der Kölner Straßen für den Kfz-Verkehr sicherstellen. Das begrüßen wir. Auch die Mülheimer Brücke ist zu Recht ein wichtiger Teil des Grundnetzes. Die geplante Verkehrsführung auf der Brücke steht jedoch im krassen Gegensatz zur Grundnetz-Idee. Sollte eine Kfz-Fahrspur pro Richtung in eine Fahrradspur umgewandelt werden und dadurch jeweils nur noch eine Spur für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen, sind massive Staus zu den Stoßzeiten vorprogrammiert.

Die Mülheimer Brücke muss in Zukunft die Umleitungs- und Ausweichverkehre der noch zu sanierenden Zoobrücke, Severinsbrücke und Deutzer Brücke aufnehmen. Wie soll das mit nur einer Kfz-Spur je Richtung gelingen? Mindestens bis zum Abschluss der Sanierungsarbeiten an den anderen Kölner Rheinbrücken muss die Leistungsfähigkeit der Mülheimer Brücke mit zwei Fahrstreifen je Richtung für den Auto- und Wirtschaftsverkehr erhalten bleiben.

Selbst in der Fahrradstadt Kopenhagen wurden auf den Bestandsbrücken nicht so viele Autospuren weggenommen. Stattdessen hat man zusätzlich eigene Fahrrad- und Fußgängerbrücken gebaut.“

Industrie- und Handelskammer zu Köln, Christopher Köhne:

Die IHK Köln bedankt sich für die Ausrichtung der Veranstaltung und die Möglichkeit, die eigene Position darzustellen. Die IHK sieht die vorgestellten Überlegungen zur Spurreduzierung auf der Mülheimer Brücke kritisch. Zweifelsohne Bedarf es Maßnahmen, um den Radverkehr sicher zu führen. Diese müssen jedoch angemessen und nicht zulasten des Wirtschaftsverkehrs umgesetzt werden. Hier sei nochmal auf die Bedeutung der kombinierten Verkehre am Niehler Hafen verwiesen, die am Standort auf Bahn und Binnenschiffe umgeschlagen werden. Die Zoobrücke ist auf 30 t beschränkt und kann daher die Mülheimer Brücke für den Güterverkehr nicht in vollem Umfang ersetzen. Ferner kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Zoobrücke vor der geplanten Sanierung wegen eintretender Bauwerksschäden teil- oder voll gesperrt wird. Für dieses Szenario wird die Mülheimer Brücke als Bypass benötigt. Für weitere Details wird auf das IHK-Positionspapier verwiesen, das der Verwaltung vorliegt.

Statements

Im Vorfeld und Nachgang des Fachgesprächs sind, seitens Fuss e.V und vom Arbeitskreis Barrierefreies Köln, weitere Stellungnahmen eingegangen.

C

Weiteres Verfahren und Ausblick

Weiteres Verfahren und Ausblick

- Die Verwaltung beauftragt eine Verkehrsuntersuchung für den Planfall 2035.
- Auf Grundlage dieser Verkehrsuntersuchung ist eine Zustimmung des Fördergebers für die Generalsanierung Mülheimer Brücke erforderlich (Nachweis einer „positiven Auswirkung auf den Gesamtverkehr“ erforderlich).
- Die Verwaltung erstellt eine Beschlussvorlage über die zukünftige Radverkehrsführung an den Verkehrsausschuss.



Vielen Dank!