

## Initiative Neue Mülheimer Brücke

Ausschuss für Bürgerbeteiligung, Anregungen und Beschwerden  
der Stadt Köln

Per E-Mail



Köln, den 21.06.2024

Mülheimer Brücke: Fahrspuren nach Abschluss der Sanierung umwidmen,  
LKW-Verkehr sperren, rechts-/linksrheinische Anschlusspunkte neugestalten

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative **Neue Mülheimer Brücke**, unterstützt von zahlreichen Kölnerinnen und Kölnern,  
beantragt für die Zeit nach der Sanierung folgende Verkehrsführung auf der Mülheimer Brücke:

- Je Fahrtrichtung wird eine Fahrspur in eine Radspur umgewandelt. Der Radweg wird vom MIV separiert, wobei die Separierung durch Rettungsfahrzeuge überfahrbar bleiben soll.
- Auf der Nordseite wird der Fußweg mit Radfahrer frei-Beschilderung ergänzt (StVO-Schild Nr. 239 mit 1022-10).
- Die Brücke wird für Schwerlastverkehr ab 7,5 t gesperrt.
- Auf der Brücke gilt Tempo 30.
- Am Wiener Platz bleibt die direkte Zufahrt aus Richtung Süden auf die Brücke aufgehoben.
- Die links- und rechtsrheinischen Anschlusspunkte sind nach den folgenden Maßgaben neu zu gestalten.

Im Einzelnen:

### Aktuelle Verkehrssituation für KfZ auskömmlich trotz Einspurigkeit

Bereits die derzeitige Einschränkung auf eine KfZ-Fahrspur je Richtung hat gezeigt, dass der KfZ-Verkehr zurückgeht bzw. sich gut verteilt. Mülheim hat hiervon messbar profitiert: Die Verkehrsbelastung auf dem Clevischen Ring ging um 9.000 Fahrzeuge pro Tag zurück – das ist ein Rückgang um 20%. Ebenso gingen Lärm und Feinstoffbelastung am Clevischen Ring zurück und liegen zum ersten Mal überhaupt im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte.

Das hat auch Bezirksbürgermeister Norbert Fuchs festgestellt: Die Sanierung der Brücke habe “für Mülheim auch einen positiven Effekt. Das Verkehrsaufkommen wurde deutlich reduziert. Das gilt insbesondere für den Lkw-Transitverkehr.“

Erfahrungen in anderen Städten (zum Beispiel auf der Kennedy-Brücke in Bonn) zeigen außerdem, dass Brücken mit vergleichbarer Kfz-Belastung problemlos mit einer Spur pro Richtung den Verkehr abwickeln können. Entscheidend für die Kapazität sind die Anzahl der Spuren an den Knotenpunkten.

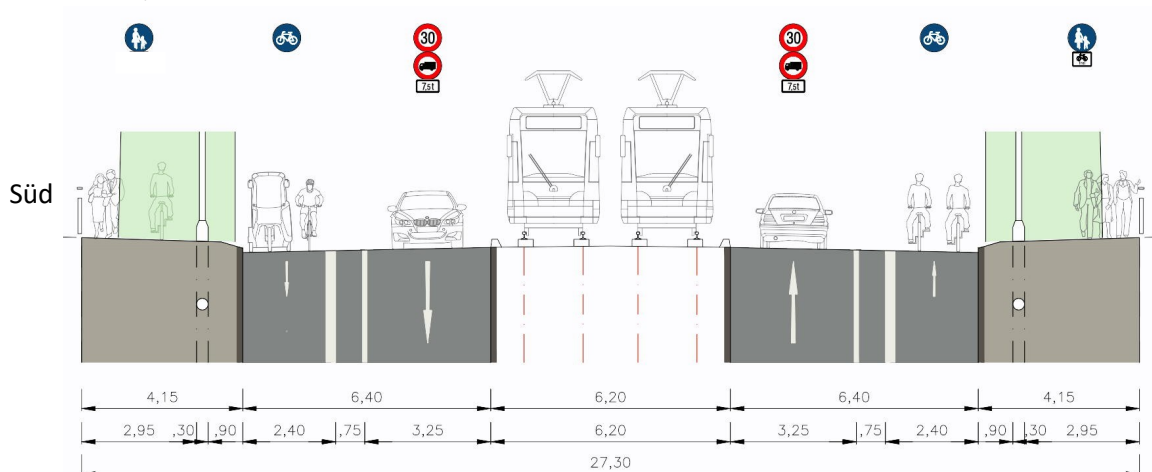
## Umwidmung von Fahrspuren nach Abschluss der Sanierung

Nach Abschluss der Sanierung soll daher je eine Fahrspur als Fahrradspur umgewandelt werden. Nur eine solche Umwandlung würde der Bedeutung der Brücke für den Fuß- und Radverkehr gerecht werden. Die Brücke ist eine wichtige Hauptroute für den Radverkehr und bildet eine unmittelbare Verbindung an die Rheinferradwege, an die geplante Radverkehrsführung Niehler Gürtel und an die Rad-PendlerRouten im Rechtsrheinischen.

Die Maßnahme ist auch deshalb erforderlich, weil aus verkehrsrechtlichen Gründen die in den letzten Jahren stark gestiegene und in Zukunft weiter steigende Radnutzung der Brücke nicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen stattfinden darf (vgl. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen).

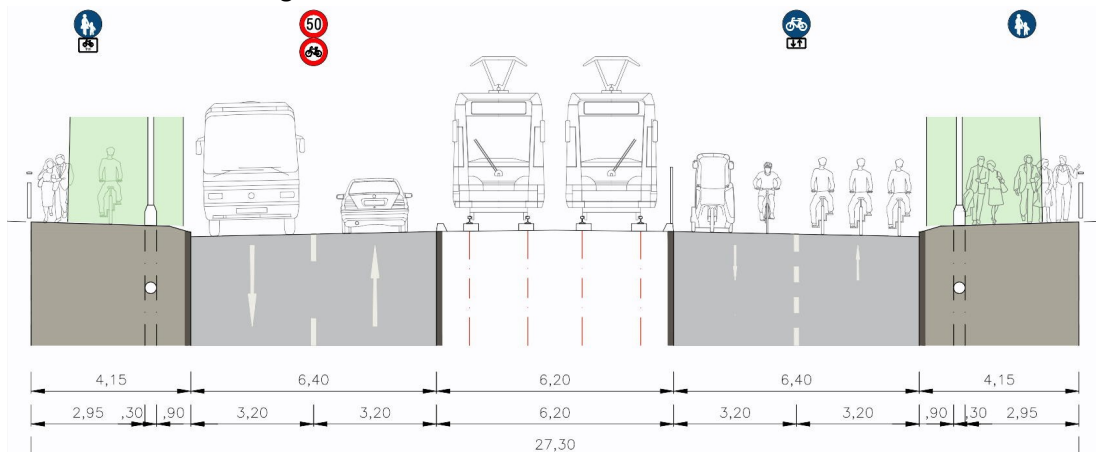
### Variante 1: Umwidmung der jeweils rechten Spur

Die Fahrradstreifen sollen mit überfahrbaren Schwellen gesichert werden. So entstünde auch eine „Rettungsgasse“ für alle Einsatzfahrzeuge. Radfahrende könnten im Fall der Fälle sofort auf den Gehweg ausweichen und Platz machen. Für Einsatzfahrzeuge wäre dies also sogar eine Verbesserung, denn bei 2 Kfz-Streifen je Richtung kann im Fall eines Staus keine ausreichende Rettungsgasse gebildet werden, da die Fahrbahn zu schmal ist.



### Variante 2: Bündelung der Verkehrsträger

Alternativ könnte der Kfz-Verkehr auf einer Seite gebündelt werden, z.B. der Südseite. Auf der Nordseite würde dann die gesamte Fahrbahnbreite für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Dann wären sogar Veranstaltungen auf der Mülheimer Brücke möglich, z.B. ein Brückenmarkt oder ein Bürgerfest zur Verbindung der beiden Rheinseiten. Bei dieser Variante würden auch erhebliche Flächen im Bereich der Rampen und Zufahrten neu zur Verfügung stehen für Entsiegelung oder z.B. zur Aufstellung von Containern nach aktuellem Bedarf. Diese Variante würde aus der Mülheimer Brücke quasi kostenlos eine zumindest halbseitige Umweltbrücke machen.



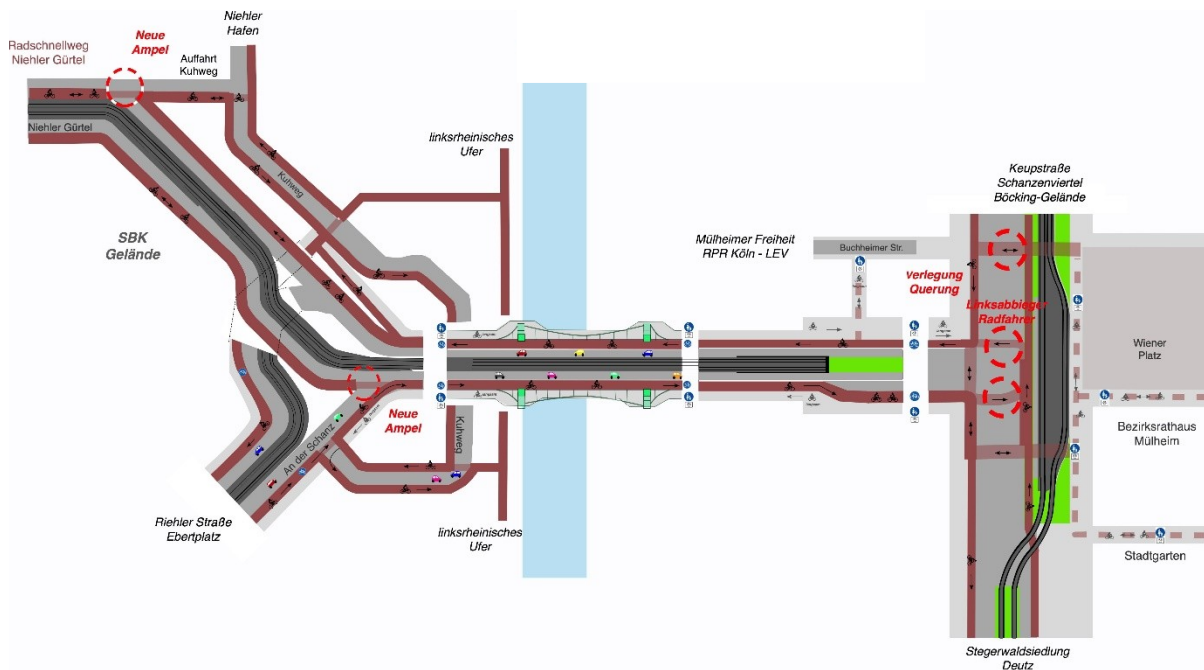
Beide Varianten würden eine erhebliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs darstellen. Auch der Fußverkehr würde erheblich an Attraktivität gewinnen, da erstmals breite Fußwege zur Rheinquerrung zur Verfügung stünden. Diese echte Trennung von Fuß- und Radverkehr über den Rhein ist bisher auf Kölner Stadtgebiet lediglich auf der lärmenden Zoobrücke gegeben.

## Einschränkung des Schwerlastverkehrs

Mit dem parallel erfolgenden Neubau der Leverkusener Autobahnbrücke kann der Schwerlastverkehr dauerhaft von der Mülheimer Brücke ferngehalten werden. Das sorgt neben weniger Durchgangs- und Abkürzungsverkehr im Herzen von Mülheim, auch für die Einhaltung der Luftgrenzwerte und weniger Lärm. Außerdem würde ohne Schwerlastverkehr die für über 300 Millionen EUR sanierte Brücke viel länger bis zur nächsten Sanierung halten als mit uneingeschränktem Schwerlastverkehr.

## Neugestaltung der Anschlusspunkte

Eine Spurumwandlung zugunsten des Radverkehrs kann nur dann ihr volles Potential entfalten, wenn die Radwege auf der Brücke auch gut erreichbar sind. Zurzeit ist dies überhaupt nicht gegeben. Bei der Neugestaltung ist vor allem auf durchgängige Wegebeziehungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu achten sowie auf ihre Sichtbarkeit und Sicherheit.



Grafik: Marc Schneiders

### Linksrheinisch:

Durch den Ausbau der bestehenden Rampe an der Nordseite der Brücke mit einem getrennten Radweg kann der Fernradweg am Rheinufer bequem erreicht werden. An der Südseite kann eine analoge Verbindung geschaffen werden, indem ein baulich getrennter Radweg parallel zu der bestehenden Verbindung des MIVs errichtet wird.

Die Verbindung von und nach Riehl würde deutlich komfortabler durch Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Riehler Straße/An der Schanza, die lückenlos mit der Brücke verbunden wären.

Zur Radschnellverbindung entlang des Gürtels gäbe es in Richtung Westen eine direkte Verbindung.

In Gegenrichtung kann durch Bau eines getrennten Radwegs entlang des Kuhwegs ebenfalls eine durchgehende Verbindung zur Südseite der Brücke geschaffen werden (siehe Grafik oben).

Als Alternative dazu könnte die Südseite direkter angebunden werden, indem die Gleise der Linie 13 mit einer Unterführung gequert werden (dadurch würde auch eine zusätzliche Rampe zur Barbarastraße möglich) und die MIV-Fahrbahn durch eine Brücke überquert würde (letzteres tauchte

bereits im städtischen Konzept für den Niehler Gürtel als Option auf). Diese Variante ist hier dargestellt:



<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1du0WFczJahXU-qJsR4bBHmV1BIXLONcY&usp=sharing>

### Rechtsrheinisch:

Am Wiener Platz würde die Brücke in jede Himmelsrichtung direkt angebunden: Aktuell sind die Gleise der Linie 4 noch eine große Barriere, durch einen neuen Radweg westlich der Gleise würde diese weitgehend eliminiert. Es können zwei neue Linksabbieger für den Radverkehr eingerichtet werden, um aus Richtung Süden direkt auf die Brücke zu fahren und um von der Brücke kommend direkt in Richtung Norden zu fahren.

Durch neue breite Radspuren auf dem Bergischen Ring und Clevischen Ring gäbe es eine lückenlose Fortführung der Radwege auf der Brücke.

Die südliche Querung am Wiener Platz würde ausgebaut und um einen getrennten Zweirichtungsradweg ergänzt, der weiter über die Südseite des Platzes zur Frankfurter Straße und zur Jan-Wellem-Straße führen würde. Dadurch würde auch eine direkte Anbindung an die RPR Köln-Bergisch Gladbach geschaffen.

Die nördliche Querung für den Fußverkehr würde begradigt, um die direkte Verbindung zur Buchheimer Straße wiederherzustellen.

Im Plan sind außerdem zwei zusätzliche Niederflur Seitenbahnsteige als Option berücksichtigt.



Günter Hermkes  
Sprecher

Engelbert Becker  
Sprecher