

Kölner Brücken – Beispiel Mülheimer Brücke

Zugänglichkeit für Radverkehr verbessern!

Die Mülheimer Brücke zu erreichen und zu verlassen, ist derzeit für Radfahrer noch schwierig. Auf einem Presstetermin zeigte der VCD-Arbeitskreis Radverkehr Ende April, wie dies geändert werden kann.

Alle Kölner Rheinbrücken sind fast ausschließlich für den Autoverkehr geplant und gebaut worden. Radfahrer und Fußgänger kamen in den Planungen und Bauausführungen in den Fünfziger, Sechziger und Siebziger Jahren nur am Rande vor.

Zu- und Abfahrten sind dabei für den Radverkehr die größten Hindernisse, so auch an der Mülheimer Brücke, der wichtigsten Verbindung zwischen den nördlichen Kölner Stadtteilen rechts und links des Rheins.



Mülheimer Brücke

Die Schwierigkeiten beginnen schon bei der Anfahrt auf der linksrheinischen Seite. Von Niehl kommend führt ein holpriger Radweg mit vielen und bis zu 15 Zentimeter hohen Wurzelaufbrüchen zum Kuhweg hin, wo der Radfahrer die Straße zweimal überqueren muss, um zur Auffahrt auf die Brücke zu gelangen. Für ein schnelleres Vorankommen wäre hier die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht eine Erleichterung.

Zufahrt vom Rheinradweg

Um die Zufahrt vom Rheinradweg sowohl aus nördlicher wie aus südlicher Richtung zu erleichtern, schlagen wir eine Querverbindung hinter dem südlichen Brückenpfeiler vom Rhein aus über den Kuhweg zum bestehenden Radweg auf die Brücke vor, also eine mit wenig Aufwand zu bewerkstelli-



Linksabbieger von der Mülheimer Brücke zum Clevischen Ring: Hier könnte ein Schutzstreifen den Weg nach Norden erleichtern.

gende Lösung. Damit würden lästige Umwege entfallen und auch das ansonsten unvermeidliche Treppensteigen mit Fahrrad samt Gepäck.

Auf der Brücke

Der Radweg auf der Brücke sollte auf beiden Seiten als Zweirichtungsradweg ausgewiesen werden, damit lästige Umwege wegfallen. Zunächst sollten aber auf dem Radweg die vielen Unebenheiten und die Löcher zwischen den Technikkanaldeckungen beseitigt werden. Als weiteres müssten auch die Auskargungen, also die Verbreiterungen an den Pylonen, verlängert werden – um jeweils fünf bis zehn Meter vor und hinter den Brückenmasten.

Rechtsrheinische Zu- und Abfahrten

Für eine sichere und leichtere rechtsrheinische Zu- und Abfahrt sollte auf der südlichen Seite der Brücke ein Erdwall aufgeschüttet werden, um eine



Eine Rampe zwischen Tunnel und südlichem Fuß- und Radweg würde die Anbindung an den Wiener Platz deutlich verbessern.



Fahrten zwischen Mülheimer Brücke und Wiener Platz erfordern derzeit meist noch umständliche Querungen wie hier am Clevischen Ring.

Verbindung zu dem Tunnel unter dem Bergischen Ring zu ermöglichen, der auch jetzt schon eine Fahrradnutzung vorsieht. Dadurch würde die mit vielen Schwierigkeiten verbundene Überquerung des Bergischen und des Clevischen Rings und der dort befindlichen Straßenbahnstrecke entfallen.

Für den Radverkehr in Richtung Norden könnte ein Schutzstreifen auf der Abbiegespur zum Clevischen Ring angelegt werden. Damit die Radfahrer sicher zu dem Radweg auf der Ostseite der Straße gelangen, sollte eine Ampelvorrangschaltung und eine gesonderte Überquerungsmöglichkeit neben dem Fußgängerüberweg geschaffen werden.

Zum Schluss noch eine leicht umsetzbare Erleichterung für Fahrradfahrer und Fußgänger im Bereich der Sparkasse: Würde die neben dem Gebäude befindliche Treppe zur Brücke durch eine Rampe ersetzt, müssten Radfahrer nicht mehr durch den Fußgängerbereich der Buchheimer Straße fahren.

Bernd Herting,
Arbeitskreis Radverkehr



Eine Rampe anstelle der Treppe an der Nordseite der Brücke in Mülheim ist leicht eingerichtet und bietet – nicht nur – Radfahrern mehr Komfort.