

Pressemitteilung

Mülheimer Brücke - VCD sieht eine Autospur in jede Richtung als völlig ausreichend an

Köln, den 16. Mai 2024

Zurzeit gibt es unterschiedliche Meinungen dazu, ob auf der Mülheimer Brücke nach der Sanierung in jeder Fahrtrichtung eine Autospur und eine Radspur oder zwei Autospuren realisiert werden sollen.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) favorisiert – ebenso wie die Kölner Stadtverwaltung – einen Auto- und einen Radstreifen. Die CDU-Fraktion hingegen fordert zwei Autospuren und möchte den Fuß- und Radverkehr auf der so genannten Nebenanlage belassen – also so, wie vor der Sanierung.

Zu wenig Platz auf den Nebenanlagen

Auf den Nebenanlagen gab es außerordentlich wenig Platz, es kam regelmäßig zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrenden untereinander und mit Zufußgehenden. Dies ist einige Jahre her, seitdem hat der Radverkehr in Köln deutlich zugenommen, inzwischen wird jeder vierte Weg mit dem Rad zurückgelegt und ist damit gleichauf mit dem Autoverkehr. Hier sollten eine Gleichbehandlung und die Zuteilung von ausreichendem Platz folglich eine Selbstverständlichkeit sein - zumal davon auszugehen ist, dass der Radverkehr als tragende Säule der Nahmobilität weiterhin wachsen wird und es aufgrund der Klimaziele der Stadt Köln (CO2-Neutralität bis zum Jahr 2035) auch muss.

Auch das bereits beschlossene Radverkehrskonzept macht Vorgaben:

Die Mülheimer Brücke ist Teil des so genannten gelben Netzes, ein getrennter Radweg ist deshalb zwingend nötig - ein gemeinsamer Rad-Gehweg auf der Nebenanlage wäre ein klarer Verstoß gegen das Konzept.

Für die Zukunft und nicht für die Vergangenheit planen

Mit der Umwidmung einer Autospur in eine Radspur möchte der VCD der Mobilitätsentwicklung mit dem kontinuierlichen Anstieg des Radverkehrs und nicht zuletzt dem rasant wachsenden Anteil von E-Bikes Rechnung tragen sowie ausreichende Kapazitäten für die Zukunft vorhalten. Fahrräder sind seiner Meinung nach prädestiniert für die Verbindung vom rechtsrheinischen Kölner Norden in die Innenstadt sowie nach Nippes und Ehrenfeld und können so manche Autofahrt ersetzen. Eine Verbannung des Radverkehrs auf die enge Nebenanlage, auf der auch der Fußverkehr unterwegs ist, hält der VCD für gefährlich.

Die Kennedy-Brücke in Bonn hat nur noch eine Autospur

In der Bauphase der Mülheimer Brücke zeigte sich bereits, dass der Autoverkehr problemlos auf einer Spur abgewickelt werden kann. Eine ähnliche Erfahrung hat auch die Nachbarstadt Bonn mit der Kennedy-Brücke gemacht: Diese Brücke, die einzige zentrale Verbindung zwischen der Innenstadt und dem rechtsrheinischen Beuel, wurde vor 15 Jahren saniert, wobei die beiden Autospuren auf eine Spur reduziert wurden. Und das bei einem Verkehrsaufkommen von 27.000

bis 29.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Für die Mülheimer Brücke lautet die Prognose der Stadtverwaltung für die Einspurigkeit 26.600 Kraftfahrzeuge.



Foto: Kennedybrücke
(Fahrbahnaufteilung nach
der Verbreiterung) (2012)
Copyright-Hinweis:
Fotograf/Urheber: Schulz,
Katharina - GIUB, 2012

Ansprechperson: Hans-Georg Kleinmann
info@vcd-koeln.de / mobil: 0163 – 627 4722