

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – FRAKTION

DIE LINKE – FRAKTION

DIE PARTEI – EINZELMANDATSTRÄGER

in der Bezirksvertretung Köln-Mülheim

Wiener Platz 2a, 51065 Köln

02.08.2022

Gleichlautend an:

Herrn Bezirksbürgermeister
Norbert Fuchs
- Stadtbezirk Mülheim-

Frau Oberbürgermeisterin
Henriette Reker

-Rathaus-

Antrag: Verkehrskonzept für die Sanierung der Mülheimer Brücke

*Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,*

die Fraktionen von **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, DIE LINKE** und der Einzelmandatsträger von **DIE PARTEI** in der Bezirksvertretung Köln-Mülheim bitten Sie, den nachfolgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung aufzunehmen.

Antrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, ein umfassendes Verkehrskonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Zeitraum der Sanierung der Mülheimer Brücke in der Baudurchführungs-/Verkehrsführungsphase II zu erarbeiten/vorzustellen. Ziel des Verkehrskonzeptes muss sein, die Belastungen für Nutzer*innen des ÖPNV möglichst gering zu halten.

Begründung:

Der Baubeschluss zur Sanierung der Mülheimer Brücke ([Vorlage 1105/2016](#)) hält zur Führung des ÖPNV während der Sanierung der Mülheimer Brücke bislang Folgendes fest:

„Der Stadtbahnbetrieb wird für 19 Wochen eingestellt und stattdessen ein Schienenersatzverkehr zwischen Wiener Platz und (...) Slabystraße angeboten. (...)

Ein Schienenersatzverkehr über einen derart langen Zeitraum hat erhebliche Auswirkungen für die Fahrgäste der Stadtbahnlinien 13 und 18 und bedeutet somit einen massiven Eingriff in den Betrieb und die Baubetriebsplanung der KVB AG. Es wurden daher einvernehmlich die Arbeiten so terminiert, dass sie in Zeiten mit vergleichsweise geringem Fahrgastaufkommen liegen. Daher kommt lediglich ein Zeitfenster von Mitte April 2018 bis zum Ende der Sommerferien 2018 in Frage. Diese Zeitschiene wurde unverrückbar mit der KVB AG vereinbart. Bei einer verspäteten Vergabe des Bauvertrages und somit einhergehendem verspäteten Baubeginn, bedingt durch Einflüsse bzw. Verzögerungen im oder vor Veröffentlichung des Vergabeverfahrens, wird die Terminschiene jeweils um ein Jahr nach hinten geschoben.“

Der vorgesehene Schienenersatzverkehr (SEV) ist jedoch allein nicht geeignet, die Belastungen für Nutzer*innen des ÖPNV auf ein erträgliches Maß zu reduzieren. Vielmehr ist zu erwarten, dass durch die beabsichtigte Verkehrsführung mit SEV zwischen Mülheim Wiener Platz und dem linksrheinischen Norden und damit verbunden zwei weiteren Umstiegen an den Haltestellen Wiener Platz/Slabystraße die ÖPNV-Verbindung extrem unattraktiv wird. Aus

diesem Grund kann der SEV nur ein Baustein eines umfassenden Verkehrskonzeptes sein, das die Belastungen für Nutzer*innen des ÖPNV auf ein erträgliches Maß reduziert, indem die weiteren Verbindungen über den Rhein stärker genutzt werden. Aufgrund des langen Zeitraums der Baumaßnahme ist ohne ein akzeptables alternatives ÖPNV-System andernfalls zu erwarten, dass Fahrgäste auch langfristig verloren gehen, da sie sich nach Alternativen umsehen. Außerdem wird so verhindert, dass ÖPNV-Nutzer*innen aufs Auto umsteigen und so die ohnehin platzmäßig stark reduzierte Mülheimer Brücke überlasten.

[Laut aktuellen Planungen soll die Baudurchführungsphase II im März 2024 beginnen.](#) Dies dürfte ausreichend Zeit für die Erstellung eines Verkehrskonzeptes lassen. Neben dem im Baubeschluss erwähnten SEV sollen/können weitere Bestandteile eines solchen Verkehrskonzeptes sein:

- **Bauzeitraum: April bis Ende der Sommerferien** wie im Baubeschluss vorgesehen
- **KVB-Linie 3: Durchgehende Anbindung der Haltestelle Thielenbruch**
Die Linie 3 fährt zurzeit an Sonn- und Feiertagen sowie in den Abendstunden im Bezirk Mülheim lediglich bis Holweide. Da die Linie 3 die linksrheinische Innenstadt direkt anbindet und somit eine attraktive Alternativroute sein könnte, sollte die Anbindung von Dellbrück durch diese Linie während der Bauphase verbessert werden.
- **S-Bahn-Linie 11: Erhöhung des Takts zumindest zwischen Dellbrück und Geldernstr./Parkgürtel während der Stoßzeiten**
Wer aus dem Bezirk Mülheim Richtung Hauptbahnhof (oder umgekehrt) unterwegs ist, nutzt in der Regel die Linie 18. Dies dürfte sich durch die mit dem Schienenersatzverkehr verbundenen erhöhten Fahrzeiten ändern. Vielmehr ist zu erwarten, dass ÖPNV-Nutzer*innen mit Start bzw. Ziel Hauptbahnhof nunmehr am Bahnhof Mülheim in den ÖPNV der DB umsteigen bzw. schon ab Dellbrück/Holweide die S11 nutzen. Eine Taktverbesserung der S11 zumindest während der Stoßzeiten sollte deshalb angestrebt werden. Mit der Anbindung der Haltestelle Geldernstr./Parkgürtel wird außerdem eine wichtige Haltestelle der – ebenfalls vom SEV betroffenen – Linie 13 zügig angebunden.
- **Rheinseilbahn: Integration ins KVB-Ticket, Ausweitung der Öffnungszeiten**
Auch die Rheinseilbahn könnte eine wichtige Rolle zur Verbindung des Links- und Rechtsrheinischen spielen. Voraussetzung wäre eine echte Integration ins KVB-Ticketsystem. Dieser Modellversuch könnte durch eine Untersuchung der Fahrgastströme begleitet werden, um das Potential der dauerhaften Einbeziehung der Seilbahn ins KVB-Ticket zu untersuchen. In diesem Zuge sollte die Seilbahn statt um 10 Uhr bereits um 8 Uhr öffnen, um Pendler*innen eine Alternative zu bieten.
- **Radverkehrsführung: Optimierung entlang, von und zu der Mülheimer Brücke**
Da die Bauphase während des Sommers stattfindet, könnte auch der Radverkehr eine umweltverträgliche und attraktive Alternative darstellen. Voraussetzung hierfür wäre eine bessere Instandhaltung der Radwege auf der Mülheimer Brücke sowie die Verbesserung der Linienführung auf den Zu- und Abwegen.