



Dezernat, Dienststelle  
III/691/10

## Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	07.03.2023
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	13.03.2023
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	16.03.2023

### Gesamtinstandsetzung Mülheimer Brücke – Bauphase II in 2024

Im Februar 2018 wurde der Bauauftrag zur Gesamtinstandsetzung der Mülheimer Brücke erteilt. Der ca. 1 km lange Brückenzug besteht aus vier Teilbauwerken. Die beiden außen liegenden Bauwerke (linksrheinisch die Deichbrücke und die Rechtsrheinische Rampe) werden komplett abgebrochen und neu gebaut. Die dazwischen liegenden Teilbauwerke Strom- und Flutbrücke werden grundhaft saniert und verstärkt.

Im April 2019 wurde die Verkehrsführung zur Bauphase I eingerichtet. Der Individualverkehr verläuft mit einer Spur pro Richtung über die Nordseite des Brückenzugs, Fuß- und Radverkehr werden ebenfalls über die Nordseite geführt. Die Bautätigkeit konzentriert sich auf den gesperrten südlichen Bereich der Brücke und auf die Sanierung unterhalb des Verkehrsraumes. Die südlichen Bereiche der Teilbauwerke Deichbrücke und Rechtsrheinische Rampe wurden abgebrochen und befinden sich im Neubau.

### Bauphase II mit Stadtbahnspernung

Die Bauphase II mit der angekündigten Stadtbahnspernung wird in 2024 durchgeführt. Über die aufgrund der Bestandssituation erforderlichen Umplanungen von Strom- und Flutbrücke wurde mit der Mitteilung [0763/2021](#) und der Haushaltsrechtlichen Unterrichtung des Rates [0588/2022](#) bereits ausführlich berichtet.

Der Stadtbahnbereich des kompletten Brückenzugs wird in der Bauphase II erneuert. Strom- und Flutbrücke erhalten neue Fahrbahndeckbleche. Vorgesehen war nur die Sanierung von Schäden (Instandsetzung schadhafter Nieten und Schweißnähte); diese kleinteilige Sanierung wäre aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes allerdings viel zu aufwändig, nicht ausreichend dauerhaft und nicht wirtschaftlich ausführbar. Aus diesem Grund wird die Erneuerung des Stadtbahnbereichs statt einer Sanierung durchgeführt. Die Planung dazu erfolgte nach vertiefender Bestandserkundung während der Baumaßnahme (siehe auch Mitteilung [1406/2020](#)). Mit der Mitteilung [0763/2021](#), der die Gründe zur Planungsänderung entnommen werden können (im Wesentlichen hatte eine unzureichende Entwässerung zu großflächiger Muldenkorrosion geführt mit erheblichen Abrostungserscheinungen der Nietköpfe) wurde bereits angekündigt, dass diese geänderte Ausführung zu Verzögerungen und Änderungen der Bauabläufe führt.

Im Zuge der Planung des Blechaustauschs und der vertiefenden Ausführungs-, Werks- und Montageplanung zur Umsetzung des KVB-Blechaustauschs bei den beiden Teilbauwerken Strom- und Flutbrücke wurde festgestellt, dass der bisher angenommene Zeitraum der Stadtbahnspernung nicht eingehalten werden kann. Die Bauphase verlängernd kommen noch die umfangreicheren Arbeiten der KVB hinzu mit einer Erneuerung der Signaltechnik, dem Ersatz der vorhandenen Leitungen und dem Neubau von Übergangskonstruktionen und Auszugsvorrichtungen.

Die Bauphase II (BP II) gliedert sich nach aktueller Planung in folgende Zeiträume:

- BP IIa:** Vorlaufende Arbeiten im angrenzenden Straßenraum  
 Dauer: 12.02.2024 bis 01.04.2024  
 In der Bauphase IIa muss der Asphaltstreifen entlang des nördlichen KVB-Schrammbordes zurückgebaut werden. Nachfolgend werden in diesem Bereich Verstärkungsbleche angebracht und die Montagehilfskonstruktion errichtet. Der Platzbedarf für die Montagehilfskonstruktion und die vor- und nachlaufenden Arbeiten in den Anschlussbereichen sind der Grund dafür, dass die Richtung Mülheim führende Fahrspur während der gesamten Bauphase II nicht nutzbar sein wird
- BP IIb:** Stadtbahnspernung  
 Dauer 02.04.2024 bis 07.11.2024  
 Die Bauphase IIb umfasst einen Zeitraum von ca. 7 Monaten, statt der bisher angekündigten 4,5 Monate für die erforderliche Stadtbahnspernung. Während dieses Zeitraums wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.
- BP IIc:** Nachlaufende Arbeiten im angrenzenden Straßenraum  
 Dauer 08.11.2024 bis 14.11.2024  
 In der Bauphase IIc erfolgen der abschließende Rückbau der Montagehilfskonstruktion und die Herstellung der Abdichtung sowie des Belages entlang des nördlichen KVB-Schrammbordes, als Voraussetzung zur Freigabe der Spur Richtung Mülheim für den Verkehr.

Die sich anschließende Bauphase III entspricht der Verkehrsführung der aktuellen Bauphase I. Eine Darstellung der bisherigen und neuen Bauphasen ist der Anlage 3 zu entnehmen.

### **Schienenersatzverkehr in der Bauphase IIb**

Für die geplante Trennung der Stadtbahnlinien 13 und 18 während der Bauphase IIb verkehrt die Stadtbahnlinie 13 linksrheinisch vom Sülzgürtel kommend bis zur Haltestelle Slabystraße und zurück zum Sülzgürtel. Rechtsrheinisch wird der Betrieb der Stadtbahnlinie 13 während der Trennung eingestellt.

Die Stadtbahnlinie 18 verkehrt linksrheinisch von Bonn/Schwadorf/Brühl kommend bis zur Haltestelle Slabystraße und zurück. Rechtsrheinisch wird der Einsatz der Stadtbahnlinie 18 zwischen den Haltestellen Mülheim Wiener Platz und Thielenbruch geplant.

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 4 wird eine Zusatzlinie geprüft, welche ab der Haltestelle Keupstraße - über Deutz - bis zur Haltestelle Severinstraße verkehren soll. Durch die Zusatzlinie wird eine zusätzliche Anbindung an die Stadtbahnlinien 1, 9 in Deutz und 17 sowie an die Buslinien 106 und 132 an der Severinstraße geschaffen.

Des Weiteren wird ein Ersatzbusverkehr in Form eines Rundverkehrs eingeplant. Dieser verkehrt von der Ersatzhaltestelle Mülheim Wiener Platz über die Zoobrücke zu den Ersatzhaltestellen Zoo/Flora (Umstieg Linie 18), Amsterdamer Str./Gürtel (Umstieg Linie 13) und Boltenssternstraße (Umstieg Linie 18) zurück über die Zoobrücke zur Ersatzhaltestelle Mülheim Wiener Platz.

## Sperrung Motorisierter Individualverkehr Richtung Mülheim

Die Bauphase II war ursprünglich mit einer Verkehrsführung unter Aufrechterhaltung jeweils einer Fahrspur auf der Nord- und Südseite der Brücke vorgesehen.

Infolge der für den Austausch des KVB-Bereichs erforderlichen technischen Geräte/Montagehilfskonstruktion und Sicherungsmaßnahmen wird ein breiteres Baufeld benötigt, als ursprünglich geplant. Die neuen Brückensegmente werden mit einem Kran von der Baustelleneinrichtungsfläche aus über die Südseite eingeschwenkt und auf der Brücke an die endgültigen Einbauorte verfahren. Darüber hinaus werden eine den KVB-Bereich umgebende Gerüsteinhausung und die für die Stabilisierung der Brücke notwendigen Montagehilfskonstruktionen benötigt.

Dadurch muss die ursprünglich geplante Verkehrsführung aufgegeben werden, weil die zur Verfügung stehenden Restbreiten für den MIV nicht mehr ausreichen (siehe Anlage 1). Aus diesem Grund wird der MIV in Fahrtrichtung rechtsrheinisch für den Zeitraum der Bauphasen IIa bis einschließlich IIc, beginnend ab Montag, 12. Februar 2024, bis Donnerstag, 14. November gesperrt und über die Zoobrücke umgeleitet (siehe Anlage 2).

Die Verkehrsbelastung des Brückenzugs lag vor der Einrichtung der Bauphase I bis April 2019 noch bei 40.500 Kfz/Tag. Die Verkehre haben sich im Zuge der Baumaßnahme bereits erheblich verlagert.

Der Verkehr in Fahrtrichtung rechtsrheinisch ist zahlenmäßig mit 6.040 Kfz/Tag gegenüber 6.370 Kfz/Tag etwas geringer als in Fahrtrichtung linksrheinisch (Verkehrserhebung in 2020) und es befinden sich an der Boltenssternstr. mehrere Umleitungsmöglichkeiten (Barbarastr., Friedricht-Karl-Str., Riehler Str.), sodass im Vergleich zum Rechtsrheinischen ein besserer Abfluss des Verkehrs an der Sperre gewährleistet werden kann. Die Verkehrsführung muss zudem nicht mehr angepasst werden, weil die derzeitige Führung des Verkehrs in Fahrtrichtung linksrheinisch beibehalten werden kann. Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen können während dieser Bauphase wie bisher den Geh- und Radweg der Nordseite des Brückenbauwerkes nutzen. Hier ergeben sich keine Änderungen. Die Sperrung selbst wurde bereits mehrfach über kürzere Zeiträume im Rahmen der Baumaßnahme ausgeführt.

### Ausblick

Aufgrund der Verlängerung der Bauzeit der Bauphase II ergibt sich auch eine Verlängerung der Gesamtbauzeit. Nach aktuellem Zeitplan ist das Ziel die Verkehrsfreigabe Ende Dezember 2026 - statt wie bisher kommuniziert Mitte 2026 - zu erreichen.

Im Anschluss erfolgen Restarbeiten unterhalb der Strombrücke (z. B. Korrosionsschutzarbeiten) sowie Rückbauarbeiten des Hängegerüsts. Außerdem sind Baustelleneinrichtungsflächen links- und rechtsrheinisch wiederherzustellen, diese Bauphase V endet voraussichtlich Mitte 2028 und führt zu keiner dauerhaften Einschränkung der Verkehre auf der Brücke.

Die hier beschriebenen verkehrlichen Änderungen werden in einer Bürger\*innen- und Anlieger\*inneninformationsveranstaltung im Herbst 2023 vor Einrichtung der Verkehrsphase II umfassend erläutert.

### Anlagen

Anlage 1 - Querschnitt nach Umplanung

Anlage 2 - Umleitungsstrecke in der Bauphase II

Anlage 3 - Bisherige und neue Bauphasen

**Gez. Egerer**