Mülheimer Brücke Köln

Rheinbrücke Bundesstraße B 51

Schlagwörter: Fußgängerbrücke, Straßenbrücke, Pylon (Brückenbau), Eisenbahnbrücke, Hängebrücke, Schwimmbrücke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege

Gemeinde(n): Köln

Kreis(e): Köln

Bundesland: Nordrhein-Westfalen

Historisches Foto von um 1888: Die 1888 eröffnete Mülheimer Schiffbrücke zwischen den Kölner Stadtteilen Riehl und Mülheim, ein Vorgänger der heutigen Mülheimer Brücke.
Fotograf/Urheber: unbekannt, Scan: HOWI

Die zwischen den Kölner Stadtteilen Riehl (linksrheinisch) und Mülheim (rechtsrheinisch) über den Rhein führende Mülheimer Brücke hat eine Gesamtlänge von 682,8 Meter. Die Hängebrücke wurde als Nachfolgerin von zwei Vorgängerbauten im Jahr 1951 eröffnet.

Vorgängerbauten
Baugeschichte und Konstruktion
Das besondere Lichtkonzept der Brücke(n)
Aktuelle Situation
Hinweise
Internet, Literatur

Vorgängerbauten

Die gebraucht aus Mainz angekaufte Mülheimer Schiffbrücke ersetzte seit ihrer Eröffnung am 29. Mai 1888 als erste feste Brücke die bisherigen Fährverbindungen an dieser Stelle. Zur Querung des Flusses wurde die etwa 5-6 Meter breite, aus Holz gefertigte Konstruktion der Fahrbahn auf rund 40 im Rhein verankerten Pontons (Schwimmkörper) aufgelegt (vgl. Abbildung). Wie auch die bereits 1822 eingeweihte Deutzer Schiffbrücke, fiel die Mülheimer Schiffbrücke häufig bei Eisgang oder Hochwasser aus – im Dezember 1926 wurde sie durch hohen Eisgang sogar vollständig abgetrieben. Den Anforderungen, die die steigenden Transport- und Verkehrskapazitäten des 20. Jahrhunderts an sie stellten, wurde die zunehmende altersschwache Schiffbrücke nicht mehr gerecht, so dass sie am 20. Juni 1927 geschlossen und anschließend abgebaut wurde (zur Schiffbrücke vgl. ausführlicher www.koeln-lotse.de, 2022).

Am 19. Mai 1927 begann man mit dem Bau einer neuen Hängebrücke, die auch von der Straßenbahn benutzt werden konnte und als „unechte“ Hängebrücke ausgeführt wurde („unecht“, da neben den Tragseilen auch die versteiften Fahrbahnträger Kräfte aufnehmen). Zum Neubau einer Brücke hatte sich die Stadt Köln bereits im Zuge der Eingemeindung Mülheims zum 1. April 1914 verpflichtet, der Erste Weltkrieg und die Inflationszeit zögerten den Beginn jedoch heraus – ebenso der „Kölner Brückenstreit“ um

die politisch aufgeladene Grundsatzfrage Bogen- oder Hängebrücke. Am 13. Oktober 1929 wurde die Brücke vom damaligen Oberbürgermeister der Stadt Köln Konrad Adenauer eingeweiht (Frielingsdorf 2001).
Ein 1938 von einem Kölner Kaufhaus Peters vertriebener „Plan von Köln“ zeigt die Vorkriegs-Hängebrücke (landkartenarchiv.de), an der seinerzeit auch die Rheinuferbahn der *Köln-Bonner Eisenbahnen AG* (KBE) an einer Rampe endete (Reinhardt 2017, S. 212).

„Die Brücke wurde am Mittag des 14. Oktober 1944 bei einem Luftangriff zerstört, wobei aufgrund ihrer Bauweise auch die Pylone umknickte. Hieran war die Wehrmacht nicht unerheblich beteiligt. Die Brücke war nämlich bereits zuvor von deutscher Seite für eine Sprengung vorbereitet worden. Die dafür angebrachte Sprengladung wurde von einer Bombe getroffen und zur Detonation gebracht, worauf die Brücke in den Rhein stürzte“ (kriegsenden.nsdok.de).

Bereits seit Januar 1945 hatte die 8. US-Luftflotte, die *Eighth Air Force* mit dem Spitznamen *„Mighty Eighth“*, den Befehl, die noch verbliebenen Kölner Rheinbrücken zu zerstören: *„Hierzu wurden erhebliche Mengen an 1.000- und 2.000-Pfund-Bomben eingesetzt, die im Rahmen einer Angriffswelle am 6., 7., 10., 14. und 28. Januar 1945 aus großer Höhe und entsprechend ungenau abgeworfen wurden.“* (kriegsenden.nsdok.de)
Bei den Angriffen wurden die Brücken zwar immer wieder getroffen, doch wurden dabei in der Regel einzig die Fahrbahnen durchschlagen und die Sprengkörper selbst explodierten eher wirkungslos im Rhein.
Infolge des massiven Bombardements wurde die Kölner Südbrücke am 6. Januar 1945 weitgehend zerstört und stürzte ein, die erst 1941 eingeweihte, seinerzeit noch „Adolf-Hitler-Brücke“ benannte Rodenkirchener Autobahnbrücke fand am 28. Januar 1945 das gleiche Ende und am 28. Februar 1945 brach die Deutzer „Hindenburgbrücke“ infolge von Kriegsschäden zusammen.
Erst während des Vorrückens US-amerikanischer Truppen auf Köln versuchten Wehrmachtspioniere die Hohenzollernbrücke zu sprengen, dabei wurden die uferseitigen Bögen jedoch nur gering beschädigt, so dass die Brücke nach provisorischer Instandsetzung bereits am 8. Mai 1948 ihren Betrieb wieder aufnehmen konnte.

Baugeschichte und Konstruktion

Der Nachkriegs-Neubau der Mülheimer Brücke wurde am 13. Oktober 1949 begonnen. Der Entwurf geht auf den Kölner Architekten Wilhelm Riphahn (1889-1963, auch Riphan) zurück, der bei der Planung vom auch an anderen Kölner Brücken beteiligten Brückenbau-Ingenieur Fritz Leonhardt (1909-1999) unterstützt wurde.
Die Strompfeiler der Vorgängerbrücke konnten für das 12,2 Millionen DM teure neue Bauwerk genutzt werden. Dieses wurde nunmehr mit einer Gesamtlänge von 682,8 Meter und einer Breite von 27,2 Meter als „echte“ Hängebrücke ausgeführt. Anders als beim „unechten“ Vorgängerbau nahmen nun die erdverankerten Trageseile die Kräfte vollständig auf. Als Brückenträger fungiert dabei erstmals in Deutschland eine „orthotrope“ Fahrbahnplatte, d.h. eine Baustahlplatte, die durch auf ihre Unterseite aufgeschweißte Stahlprofile in Längs- und Querrichtung versteift ist. Mit unter 6.000 Tonnen Gewicht konnte der Neubau dabei auch deutlich leichter als das etwa 15.000 Tonnen schwere Vorgängerbauwerk ausgeführt werden.
Die Mülheimer Brücke ist die erste von vier weiteren (von insgesamt acht) Kölner Rheinbrücken, die in „Kölner Brückengrün“ gestrichen wurde – eine als besonders lichtbeständig und wetterfest geltende Farbe (eigentlich Chromoxidgrün). Die hier verwendete patinagrüne Farbe geht auf Oberbürgermeister Adenauer zurück, der sich ausdrücklich eine die Alterung künstlich imitierende Patinafarbe wünschte, welche die Kupferfarben von Kirchen nachempfinden sollte (vgl. koeln-lotse.de).
„Im Unterschied zur Vorgängerbrücke stehen die Pylone neben dem Fahrbahnträger, wobei der Gehweg um die Pylone herumgeführt ist.“ (de.wikipedia.org, Mülheimer Brücke)
Die Einweihung erfolgte am 8. September 1951 in erneuter Anwesenheit Konrad Adenauers, der dieses Mal jedoch als Kanzler der Bundesrepublik zugegen war.

Das besondere Lichtkonzept der Brücke(n)

Bereits bei der ersten Mülheimer Brücke (1929-1944) wurde großer Wert auf ein besonderes Lichtkonzept gelegt. Festlich beleuchtet war die filigrane Konstruktion dadurch sehr deutlich erkennbar. Auch beim Nachkriegs-Brückenneubau wurde die Beleuchtungsfrage erneut als wesentliches Stilelement aufgegriffen und besondere, fackelartig leuchtetende Lampen mit Leuchtstoffröhren eingesetzt.
Im Zuge der Umbaus der Brücke in den 1970er-Jahren konnte dies mehr nicht beibehalten werden *„und es wurden ‚moderne‘ Leuchtkörper auf hohen Masten angebracht, die gleichzeitig die Oberleitungen der Straßenbahnen fixierten.“* Bei jüngeren Sanierungen der Brücke wurde seitdem kein gesondertes Lichtkonzept mehr angedacht, das an frühere Lösungen erinnert (www.riehler-geschichten.koeln).

Aktuelle Situation

Ein größerer Umbau der Brücke erfolgte zuletzt 1976-1977, als der Gleiskörper der Stadtbahn als separate Fahrbahn mittig

erweitert wurde.
„Die Mülheimer Brücke ist (Stand Januar 2013) erheblich sanierungsbedürftig. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Köln soll die Generalsanierung aufgeschoben werden. Durch die Sperrung der Autobahnbrücke bei Leverkusen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht Ende November 2012 benutzen viele Schwerlastfahrzeuge die Mülheimer Brücke, so dass sie ab dem 14. Januar 2013 für Fahrzeuge über 30 Tonnen gesperrt wird und für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt.“ (de.wikipedia.org, Mülheimer Brücke).

Hinweise

Die Köln-Mülheimer Brücke ist eingetragenes Baudenkmal (LVR-ADR, Objekt-Nr. 62635) und wertgebendes Merkmal des Kulturlandschaftsbereichs „Mülheimer Brücke“ (Regionalplan Köln 347).

(Franz-Josef Knöchel, LVR-Redaktion KuLaDig, 2014/2026 / Hinweise zum Lichtkonzept von Herrn Joachim Brokmeier, Bergisch Gladbach, 2021)

Internet

de.wikipedia.org: Mülheimer Brücke (abgerufen 27.03.2014)
de.wikipedia.org: Mülheimer Schiffbrücke (abgerufen 27.03.2014)
www.koeln-lotse.de: Das 'Kölner Brückengrün' – oder 'Adenauer-Grün' (Uli, der Köln-Lotse vom 04.10.2018, abgerufen 08.10.2018 und 26.04.2023)
www.koeln-lotse.de: Kölner Brücken: Die Mülheimer Schiffbrücke – anfällige Verbindung über den Rhein (Uli, der Köln-Lotse vom 10.09.2022, abgerufen 12.09.2022)
www.riehler-geschichten.koeln: Lichtkonzept der Mülheimer Brücke (Joachim Brokmeier, abgerufen 26.02.2021)
landkartenarchiv.de: Plan von Köln 1938, Werbebeigabe des Kaufhauses Carl Peters in Köln, Verlag Ernst Moißl sen., Köln (abgerufen 17.03.2021)
www.rheinische-industriekultur.de: Die Rheinbrücken von Köln, 1995 (Text Walter Buschmann, abgerufen 21.06.2021)
kriegsenden.nsdok.de: „Kriegsenden in Köln“, Kapitel 4: Brückengeschichten (abgerufen 14.05.2024)
www.ardmediathek.de: Historische Schiffsprozession auf dem Rhein, WDR Hier und heute vom 28.05.1964 (abgerufen 17.02.2026)
www.stadt-koeln.de: Die Geschichte der Kölner Rheinbrücken (abgerufen 24.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 17.07.2017)
www.bilderbuch-koeln.de: Vollendung der Mülheimer Brücke 1951 (abgerufen 24.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 20.10.2020)
fritz.koeln-muelheim.net: Fritz Zöllers Internetseite, Bilder vom Bau der Mülheimer Brücke (abgerufen 24.03.2014, Inhalt nicht mehr verfügbar 17.07.2017)

Literatur

Frielingsdorf, Volker (2001): Auf den Spuren Konrad Adenauers durch Köln. Konrad Adenauers Wirken als Oberbürgermeister von Köln (1917-1933 und 1945), dokumentiert in zehn Stationen und ausgewählten Zeugnissen seiner Zeit. Gedenkschrift der Stadt Köln zum 125. Geburtstag ihres Ehrenbürgers am 5. Januar 2001. S. 55-59, Basel. Online verfügbar: www.stadt-koeln.de , abgerufen am 06.08.2020

Groten, Manfred; Johanek, Peter; Reininghaus, Wilfried; Wensky, Margret / Landschaftsverband Rheinland; Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Hrsg.) (2006): Handbuch der Historischen Stätten Nordrhein-Westfalen. (3. völlig neu bearbeitete Auflage). (HbHistSt NRW, Kröners Taschenausgabe, Band 273.) S. 607, Stuttgart.

Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1996): Brücken über den Rhein. (Diesmal 1993, Sondernummer 1.) Pulheim-Brauweiler (2. überarbeitete Auflage).

Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.) (1991): Rheinbrücken. In: Im Blickpunkt 2/18, Köln.

Reinhardt, Winfried (2017): Geschichte des Kölner Verkehrs. 3000 Jahre Mobilität im Rheinland. Wiesbaden.

Schlagwörter: Fußgängerbrücke, Straßenbrücke, Pylon (Brückenbau), Eisenbahnbrücke, Hängebrücke, Schwimmbrücke
Ort: 51063 Köln - Mülheim
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Ortsfestes Denkmal gem. § 3 DSchG NW
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1949 bis 1951
Koordinate WGS84: 50° 57 51,09 N: 6° 59 44,62 O / 50,96419°N: 6,99573°O
Koordinate UTM: 32.359.258,73 m: 5.647.755,30 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.994,32 m: 5.648.135,31 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Mülheimer Brücke Köln“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-89014-20140324-7 (Abgerufen: 13. September 2026)

Copyright © **LVR**