

Mülheimer Brücke Köln

Rheinbrücke Bundesstraße B 51

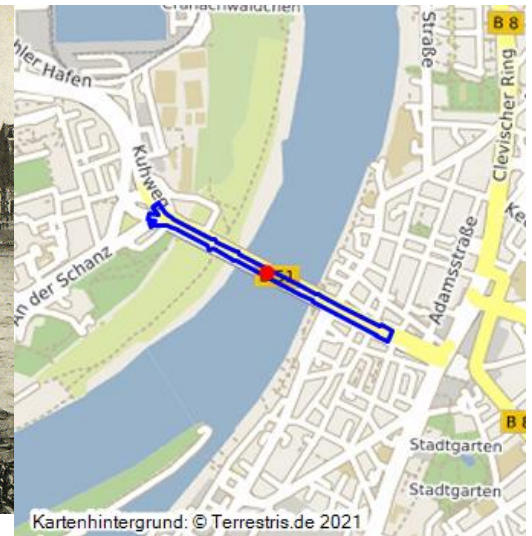
Schlagwörter: [Fußgängerbrücke](#), [Straßenbrücke](#), [Pylon \(Brückenbau\)](#), [Eisenbahnbrücke](#), [Hängebrücke](#), [Schwimmbrücke](#)

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 Schiffsbrücke](#), 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.

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 Trageilen 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).

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Mülheimer Brücke am 14. Oktober 1944 durch einen Luftangriff zerstört, dabei wurden auch die auf den Strompfeilern stehenden Pylone (Tragepfeiler) umgeknickt.

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 Riphahn) 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, 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 leuchtende 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, 2014/2021 / 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)

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)

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

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

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

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

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

Mülheimer Brücke Köln

Schlagwörter: Fußgängerbrücke, Straßenbrücke, Pylon (Brückenbau), Eisenbahnbrücke, Hängebrücke, Schwimmbücke

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: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Archivauswertung

Historischer Zeitraum: Beginn 1949 bis 1951

Koordinate WGS84: 50° 57 51,79 N: 6° 59 42,46 O / 50,96439°N: 6,99513°O

Koordinate UTM: 32.359.217,19 m: 5.647.778,08 m

Koordinate Gauss/Krüger: 2.569.951,88 m: 5.648.156,38 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: 1. Dezember 2021)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz



Rheinischer Verein
Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz