

Planungsbeginn

- 07.2019

Einführungsdatum

- 04.2022

Zielsetzung

- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- Reisezeit optimieren
- Schulverkehr optimieren

Zielgruppe

- Bürgerinnen und Bürger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck

- Beruf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel

- E-Bike/Pedelec
- E-Scooter
- Fahrrad
- Tretroller
- Zu Fuß

Projektstatus

- dauerhaft umgesetzt

Bundesland

- Hessen

Gemeinde

- Frankenberg (Eder), Philipp-Soldan-Stadt

Klimaneutrale Nahmobilitätsbrücke über die Eder in Frankenberg



Quelle: Peter Beckmann für die Stadt Frankenberg (Eder)

Ausgezeichnet im Rahmen des Wettbewerbes „Gemeinsam aktiv. Mobil in ländlichen Räumen“ (2023) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Was ist die Nahmobilitätsbrücke über die Eder in Frankenberg?

Auf der Basis des von den politischen Gremien der Stadt Frankenberg (Eder) verabschiedeten Radverkehrskonzepts wurde eine rund 60 Meter lange Fahrrad- und Fußwegebrücke inklusive Zuwegung in der Auenlandschaft des Flusses Eder geplant und gebaut. Die Brücke ist Teil einer im Konzept identifizierten Hauptroute und verbessert entscheidend die nahmobile Anbindung eines Quartiers mit etwa 4.000 Menschen an die Innenstadt sowie ein Behörden- und Schulzentrum.

Der bestehende Holzsteg war marode und nicht barrierefrei, die daran angeschlossenen Wege unübersichtlich und in schlechtem Zustand. Mit dem Brückenbau und den passend neu angelegten Wegen sollte eine direkte und barrierefreie Verbindung zwischen Wohnquartier und Innenstadt geschaffen werden. Die rund ein Kilometer lange Verbindung stärkt die Nahmobilität im Alltag entscheidend und führt zu weniger motorisiertem Individualverkehr.

Brücke und Wege liegen im Naturraum der Ederauen, zum Teil im Landschaftsschutzgebiet. Darum hat die Stadt sich für eine Tragwerkskonstruktion aus dem Naturprodukt Holz entschieden. Rund 160 Kubikmeter Holz wurden für die Brückenkonstruktion verbaut und damit rund 160 Tonnen klimaschädliches CO₂ gebunden, was die Brücke in der Summe klimaneutral macht.

Die Dauerhaftigkeit der Konstruktion kann über die geschützte Bauweise sichergestellt werden. Der Fahrbahnbelag besteht aus großformatigen und widerstandsfähigen Betonfertigteilen, die gleichzeitig die darunter liegende Holzkonstruktion schützen. Das Holz bleibt sichtbar, liegt aber nicht im bewitterten Bereich, sondern im geschützten Unterbau. Dadurch kann eine Haltbarkeit erzielt werden, die gleichwertig ist zu einem Bauwerk aus Stahl und Beton.

Welche Ziele werden mit der Nahmobilitätsbrücke über die Eder in Frankenberg verfolgt?

Die Brücke gestaltet die Radverkehrsverbindung durch die Ederauen und über den Fluss barrierefrei, fördert die Nahmobilität und fügt sich gut in den Naturraum ein. Darüber hinaus sollte bewusst eine Landmarke geschaffen werden, die ästhetisch wie auch architektonisch ansprechend ist und den umgebenden Naturraum attraktiver macht.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Die Fuß- und Radwegebrücke wurde auf der Basis des von den politischen Gremien der Stadt verabschiedeten Radverkehrskonzepts zusammen mit einer neuen Routenführung geplant. Mit dem Entwurf wurde ein Förderantrag gestellt (Verkehrsinfrastrukturförderung: Richtlinie Nahmobilität).

Ein auf Holzbaubrücken spezialisiertes Ingenieurbüro hat die Brücke entworfen, ein Holzbauunternehmen hat die Brücke gebaut. Die Brücke wurde in vier werkseitig vorgefertigten Bauteilen geliefert und innerhalb kurzer Zeit vor Ort endmontiert. Die Bauzeit betrug genau ein Jahr.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Nach der Entscheidung für den Standort und die Holzbauweise der Nahmobilitätsbrücke in Frankenberg (Eder) bestand zunächst die größte Herausforderung darin, den Fördergeber von der Förderfähigkeit des Projekts zu überzeugen und eine allgemeine Akzeptanz für das Vorhaben des Brückenbaus in Holzbauweise zu schaffen.

Für Holzbrückenbauten gibt es bislang keine auf den Anwendungsfall zugeschnittene Normung, weswegen immer Sondergenehmigungen für deren Bau erforderlich sind. Aus diesem Grund sieht der Fördergeber eigentlich von der Förderung solcher Bauwerke gegenwärtig noch ab.

Überzeugt werden konnte der Fördergeber letztlich durch den engen und intensiven Austausch auf Fachebene und den Nachweis, dass durch die geschützte Tragwerkskonstruktion aus Holz nahezu ohne bewitterte Teile eine Dauerhaftigkeit erreicht werden kann, die mindestens jener von Stahl- und Betonbauten entspricht. Die Überzeugungsarbeit hat insofern auch längerfristig Früchte getragen, als dass inzwischen die Förderung von zwei weiteren Brücken in gleicher Bauweise realisiert werden konnte.

Eine weitere Herausforderung innerhalb der gesamten Planungs- und Bauphase bestand darin, alle beteiligten Fachplaner und Behörden, das Ingenieurbüro und die Baufirmen immer auf dem aktuellen Stand der Dinge zu halten. Der Bau am bzw. im Landschaftsschutzgebiet sowie regelmäßig Überschwemmungsgebiet trug zusätzlich zur Komplexität der Planungen bei. Neben Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung mussten entsprechend auch die übergeordneten (Naturschutz)Behörden einbezogen werden sowie Planung und Bau der Brücke koordiniert werden.

Verwandte Maßnahmen

Fuß- und Radwegebrücke (<https://www.mobilikon.de/massnahme/fuss-und-radwegebruecke>)

Beleuchtung außerörtlicher Radwege (<https://www.mobilikon.de/massnahme/beleuchtung-ausseroertlicher-radwege>)

[Radwegeausbau \(https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau\)](https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau)

Weitere Beispiele aus der Praxis

[Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur im Modellquartier „Marktplatz und Mühlendamm“ \(https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ausbau-der-fussverkehrsinfrastruktur-im-modellquartier-marktplatz-und-muehlendamm\)](https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ausbau-der-fussverkehrsinfrastruktur-im-modellquartier-marktplatz-und-muehlendamm)

[Erste Außerörtliche Fahrradstraße Hessens auf der K 29 im Landkreis Giessen \(https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/erste-ausseroertliche-fahrradstrasse-hessens-auf-der-k-29-im-landkreis-giessen\)](https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/erste-ausseroertliche-fahrradstrasse-hessens-auf-der-k-29-im-landkreis-giessen)

Verwandte Instrumente

[Kommunales Radverkehrskonzept \(https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept\)](https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

[Bestandsanalyse zur Barrierefreiheit \(https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bestandsanalyse-zur-barrierefreiheit\)](https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bestandsanalyse-zur-barrierefreiheit)

[Information von Personen mit politischer Entscheidungsbefugnis \(https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/information-von-personen-mit-politischer-entscheidungsbefugnis\)](https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/information-von-personen-mit-politischer-entscheidungsbefugnis)

Publikationen zum Thema

[Klimaverträgliche Entwicklung in der Kommune - Handreichung für Gemeinderäte \(https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/klimavertraegliche-entwicklung-der-kommune-handreichung-fuer-gemeinderaeete\)](https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/klimavertraegliche-entwicklung-der-kommune-handreichung-fuer-gemeinderaeete)

[Mit kleinen Schritten Großes bewirken. Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt \(https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mit-kleinen-schritten-grosses-bewirken-wege-zur-fussverkehrsfreundlichen-stadt\)](https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mit-kleinen-schritten-grosses-bewirken-wege-zur-fussverkehrsfreundlichen-stadt)

[Mobilität in Deutschland. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr \(https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaet-deutschland-analysen-zum-radverkehr-und-fussverkehr\)](https://www.mobilikon.de/publikationssammlung/mobilitaet-deutschland-analysen-zum-radverkehr-und-fussverkehr)

Weiterführende Informationen

[Ingenieurbüro für Holzbau und Holzbrückenbau - Projektbeschreibung Nahmobilitätsbrücke \[abgerufen am 20.12.2023\].](#)

[Stadt Frankenberg - Pressemitteilung zur Einweihung Nahmobilitätsbrücke \[abgerufen am 20.12.2023\].](#)

Meilensteine

Juli 2019:

Auftragsvergabe an Ingenieurbüro

Februar 2020:

Förderantragstellung

April 2021:

Auftragsvergabe Brückenbau

Mai 2021:

Baubeginn

April 2022:

Einweihung und Inbetriebnahme

Quellen

Stadt Frankenberg (Eder), 2023.