



Brückenschlag für Fuß und Rad

Eine Untersuchung von Querungsstandorten für eine Fuß- und Radverkehrsbrücke zwischen Wolfsanger/Hasenhecke und Sandershausen

Tillmann Martin Bathe

**Betreuung: Prof. Dr. Stefanie Bremer
Zweitbetreuung: M. Sc. Frederic Schneider**

Brückenschlag für Fuß und Rad

Eine Untersuchung von Querungsstandorten für eine Fuß- und Radverkehrsbrücke zwischen Wolfsanger und Sandershausen

Zwischen Kassel-Wolfsanger und Niestetal-Sandershausen fehlt eine Querungsmöglichkeit über die Fulda, die Barrierewirkung führt zu langen Umwegen. Um knapp 100m Luftlinie auf die andere Uferseite zu überwinden, müssen rund 6km Wegstrecke zurückgelegt werden. Um diesen Misstand zu beheben, könnte eine Fuß- und Radverkehrsbrücke auf Höhe der Tramhaltestelle Wolfsanger abhilfe schaffen. Welche Orte dafür infrage kommen und wie stark die verkehrliche Wirkung eines solchen Lückenschlusses wäre wird bewertet. Zudem werden Aspekte wie das Bauplanungs- und Naturschutzrecht herangezogen.

Durch eine weitläufige Überspannung des sensiblen Auenbereichs und angesichts nur punktueller Eingriffe in die verschiedenen Schutzgüter kann das Bauwerk den ökologischen Anforderungen gerecht werden. Weitere Kartierungen insbesondere hinsichtlich geschützter Arten und Lebensräume gemäß der FFH-Richtlinie sind jedoch nötig. Da die Kommunen Baulastträger wären, könnte Baurecht mithilfe eines klassischen Bebauungsplans geschaffen werden.

Die Zeitersparnisse sind vor allem für den Nordosten Kassels hoch, da gewerbliche Ziele in Salzmannshausen oder am Sandershäuser Berg leichter erreicht werden. Für Sandershausen sind die Fahrzeitgewinne geringer, da die relevanten Pendelziele nahe des Zentrums und damit unweit der bestehenden Hafendammbrücke liegen. Trotzdem ist die neue Alternativroute attraktiver, da der selbstständig geführte Fuldaradweg auf Kasseler Seite mehr Verkehrssicherheit verspricht. Dieser Nutzungsanreiz dürfte einige Autopendler zum umsteigen auf Fuß und Rad bewegen, mit einer hohen dreistelligen, täglichen Nutzerzahl ist zu rechnen. Planung und Bau inklusive der Erschließung des Bauwerks dürften im exemplarischen Baujahr 2025 rund 5-9 Mio. € kosten. Förderquoten von 70% waren bei vergleichbaren Projekten üblich.

Die konkrete Dimensionierung und Ausstattung des Rad- und Fußwegs orientiert sich an den Qualitätsstandards des Landes Hessen. Im Zuge des Brückenbaus sollte auch die Bedeutung der Tramhaltestelle als Umsteigepunkt gesteigert werden. Eine hohe Aufenthaltsqualität, Radabstellanlagen und bike-sharing sind dort anzustreben.

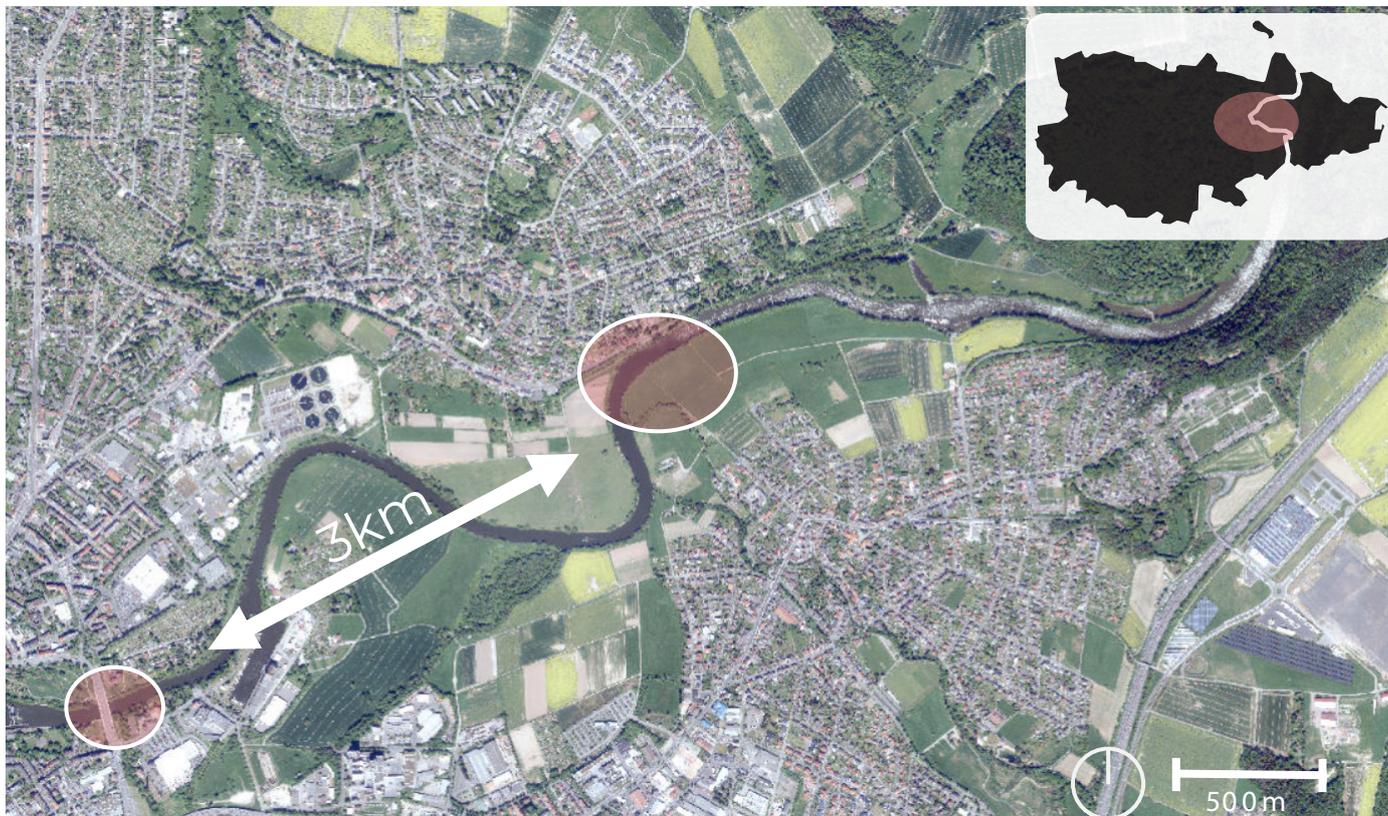
A Bridging for Pedestrian and Bicycle Traffic

An investigation of crossing locations for a pedestrian and bicycle bridge between Wolfsanger and Sandershausen

Between Kassel-Wolfsanger and Niestetal-Sandershausen there is no crossing possibility over the Fulda, the barrier effect leads to long detours. To cross 100m as the crow flies to the other side of the river, a distance of about 6km has to be covered. To remedy this situation, a pedestrian and bicycle bridge at the Wolfsanger streetcar stop could be built. The study examines possible bridge locations and how strong the traffic impact of such a gap closure would be. Therefore aspects as costs, planning and nature conservation law are assessed.

Due to an extensive spanning of the sensitive floodplain area and in view of only selective interventions in the various protected goods, the structure can meet the ecological requirements. However, further mapping, especially with regard to protected species and habitats according to the Habitats Directive, is necessary. Since the municipalities would be responsible for the construction, building law could be created with the help of a classic „Bebauungsplan“. The time savings are high, especially for the northeast of Kassel, since commercial destinations in Salzmannshausen or at Sandershäuser Berg are more easily reached. For Sandershausen, the travel time gains are lower because the relevant commuting destinations are close to the center and thus not far from the existing „Hafendammbrücke“. Nevertheless, the new alternative route is more attractive because the self-guided Fulda bike path on the Kassel side promises more traffic safety. This incentive should encourage some car commuters to switch to walking and cycling, and a high three-digit daily number of users can be expected. Planning and construction, including the development of the structure, are expected to cost around 5-9 million € in the exemplary year of construction 2025. Funding rates of 70% were common for comparable projects. The concrete dimensions and equipment of the bicycle and pedestrian path are based on the quality standards of the state of Hesse. In the course of the bridge construction, the importance of the streetcar stop as a transfer point should also be increased. A high quality of stay, bicycle parking facilities and bike-sharing are to be aimed for there.

Lage im Raum



Erreichbarkeitsanalyse Pendlerziele



Maßnahmen



Querschnitt

