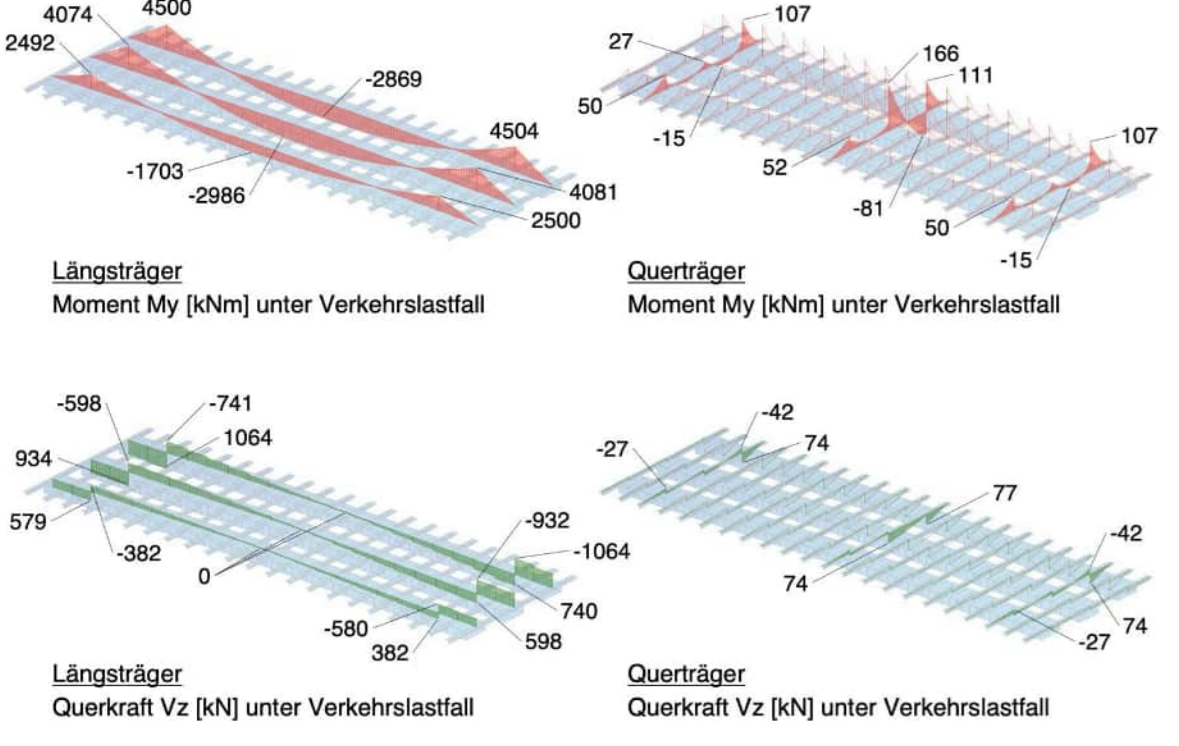


Detailschnitt I M 1:50

Herstellung der Brücke

Nach Rückbau der Bestandsmauer erfolgt die Herstellung der Widerlager. Der Überbau kann in Transportlängen im Werk vorgefertigt werden. Aufgrund der großen Brückenbreite werden voraussichtlich 2 Längsstöße erforderlich. Die Montagestöße werden im Bereich der Momentennullpunkte angeordnet. Die Überbauschüsse können mittels Autokran eingehoben werden. Nach Einbau der Widerlageranschüsse wird das Mittelfeld dazwischen eingehoben. Die Schweißarbeiten der Längsstöße erfolgen in Endposition mittels Schweißkanzeln, die an der Brückenunterseite angehängt werden. Die Kanzeln sind auf die Lage der Oberleitung abzustimmen. Dadurch kann eine zusätzliche Einrüstung vermieden werden. Die Schweißarbeiten oberhalb der Gleise sind in enger Abstimmung mit der DB auszuführen. Nach Fertigstellung der Schweißarbeiten erfolgt der Brückenausbau mit Fertigstellung des Geländers, Aufbringen des Asphaltbelages, Installation der Beleuchtung, etc.

Verkehrskonzept/Übergordnete Zielsetzung
Das Verkehrskonzept für die neue Unionbrücke Offenburg soll eine sichere, leistungsfähige und eine verständliche und attraktive Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen. Die verkehrlichen Randbedingungen, die örtlichen Gegebenheiten und Zwänge sowie die Anschlüsse an die auf die Unionbrücke zuführenden Straßen müssen hier ebenso berücksichtigt werden, wie die sich aus der neuen Brücke ergebenden baulichen Vorgaben in der Lage und Höhe.



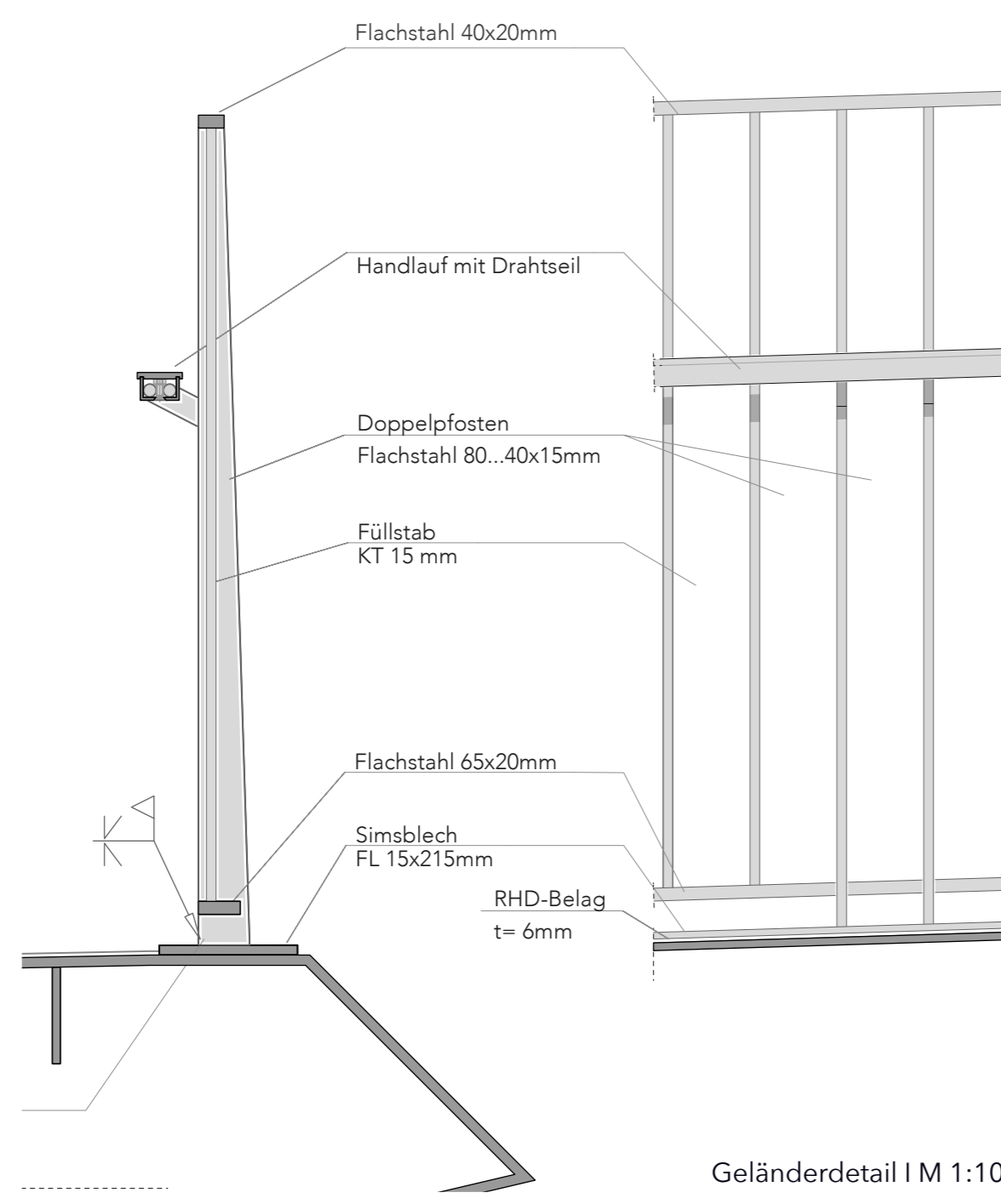
Kraftfahrzeugverkehr
Auf der Unionbrücke sind drei Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich. Die in der Auslobung prognostizierten Verkehrsstärken können mit der entwickelten Fahrstreifenanfertigung sowie der zugehörigen Phasenfolge und dem Signalzeitenprogramm mit der gewünschten Qualität des Verkehrsablaufs (mindestens Qualitätsstufen D) abgewickelt werden. Öffentlicher Personenverkehr
Der in Offenburg vorhandene ÖPNV im Form des Busverkehrs kann bei Bedarf an den Lichtsignalanlagen im Bereich der Unionbrücke durch eine entsprechende ÖPNV-Bevorzorung beschleunigt werden. Zusätzliche Flächen für Bussonderfahrstreifen sind hier nicht erforderlich.

Rad- und Fußverkehr

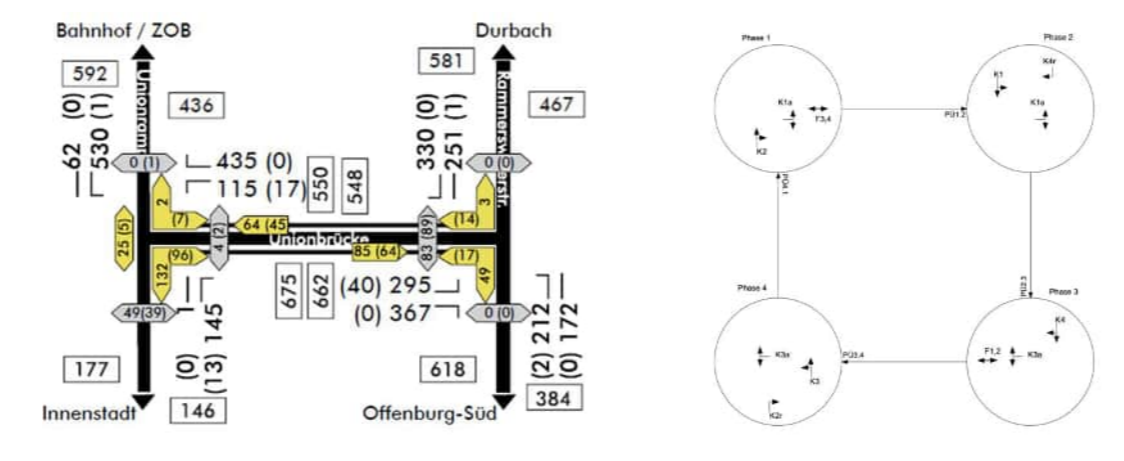
Die barrierefreie Vorzugsvariante minimiert die Anzahl der Querungen und die hieraus resultierenden Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr. Auf der Südseite der Unionbrücke finden sich die eigenen Flächen für den Rad- und Fußverkehr, welche durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Die Querungen auf beiden Seiten der Brücke minimieren die Querungslänge und somit auch die Wartezeiten.

Rampenquerschnitte

In allen auf die Unionbrücke zuführenden Rampen sind auch künftig zwei Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichend. Im Bereich der Lichtsignalanlagen werden einzelne Abbiegestreifen ergänzt, um die vorhandenen Verkehre leistungsfähig führen zu können. Der Fuß- und Radverkehr soll hier auf gemeinsamen Wegen getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr barrierefrei geführt werden. An den Fußpunkten der Rampen ist dann ein Anschluss an die Führungen im Bestand sichergestellt.

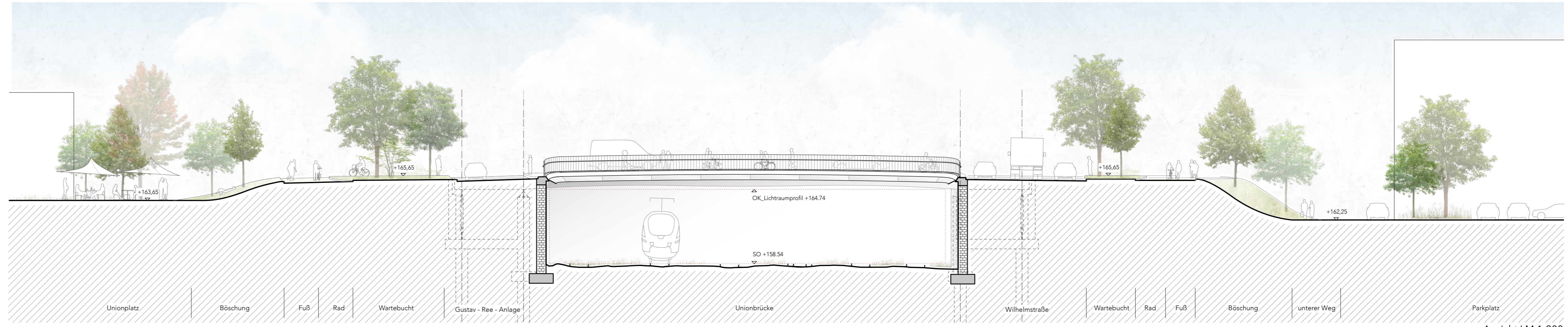


Geländerdetail I M 1:10



Fazit: Einfach, optimiert und sicher!

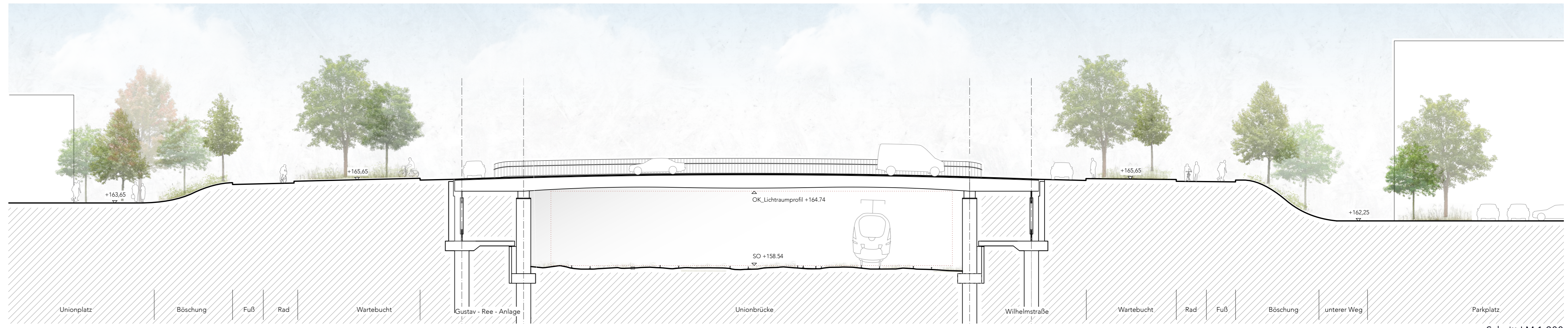
Das für die neue Unionbrücke und die zu- und abführenden Rampen entwickelte Verkehrskonzept minimiert die Anzahl von Querungen für den Rad- und Fußverkehr und ermöglicht somit durch optimierte Signalfreigabezeiten eine hohe Leistungsfähigkeit für alle vorhandenen Verkehre. Die auf der Unionbrücke und den zuführenden Rampen vorhandenen Verkehre können mit dem gewählten Verkehrskonzept einfach, optimiert und sicher mit möglichst wenigen Kreuzungen geführt werden. Alle geforderten Erreichbarkeiten und Anforderungen der Auslobung werden umgesetzt. Alle Verkehrsanlagen und verkehrstechnischen Einrichtungen sind vollkommen barrierefrei ausgebildet. Die durch das gewählte Verkehrskonzept entstehenden Freiräume ermöglichen zudem attraktive und sichere Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Lichtsignalanlagen und schaffen Platz für mehr Grün im Straßenraum und eine Eingliederung in die sich anschließenden Flächen und Räume.



Ansicht I M 1:200



Grundriss I M 1:200



Schnitt I M 1:200