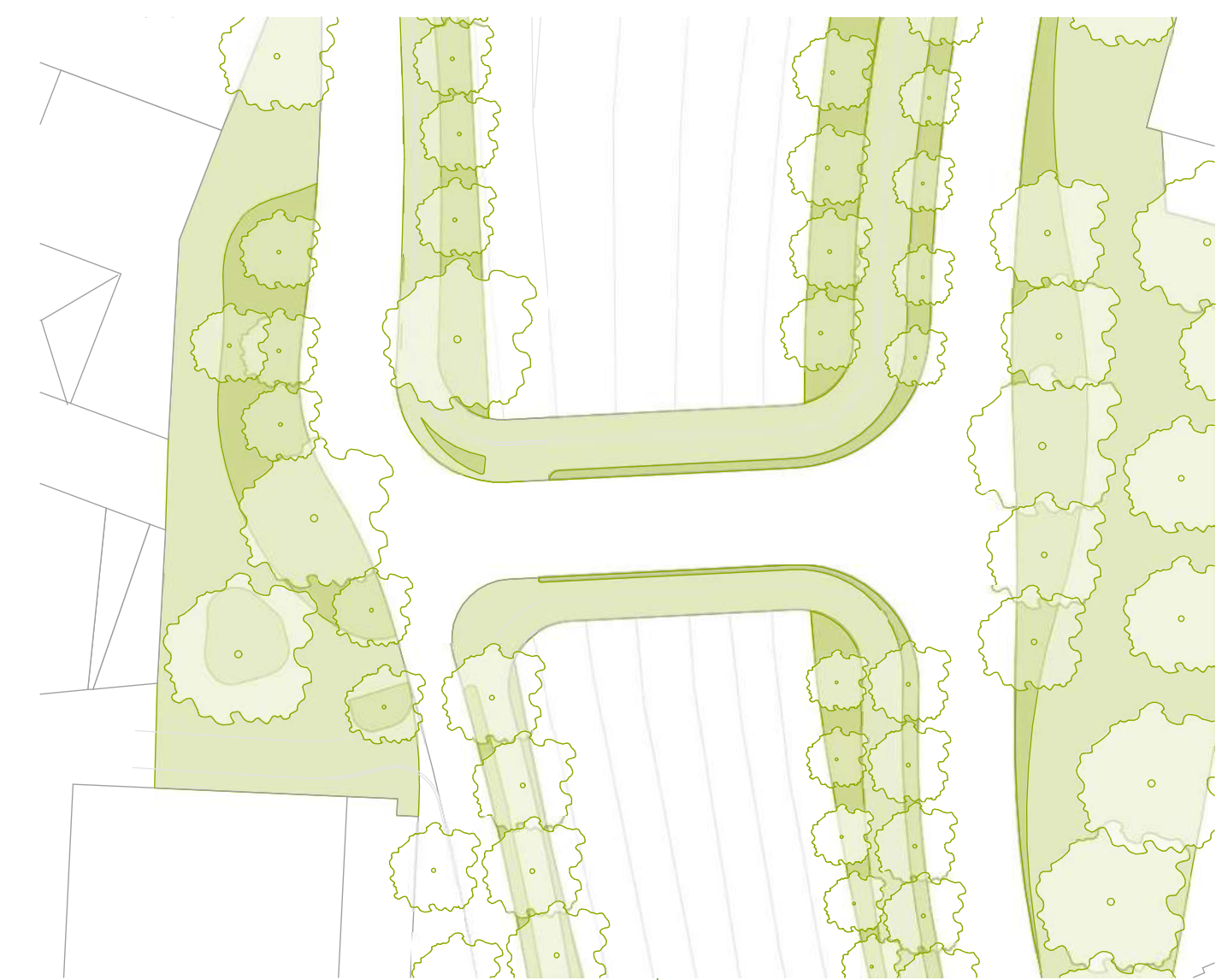


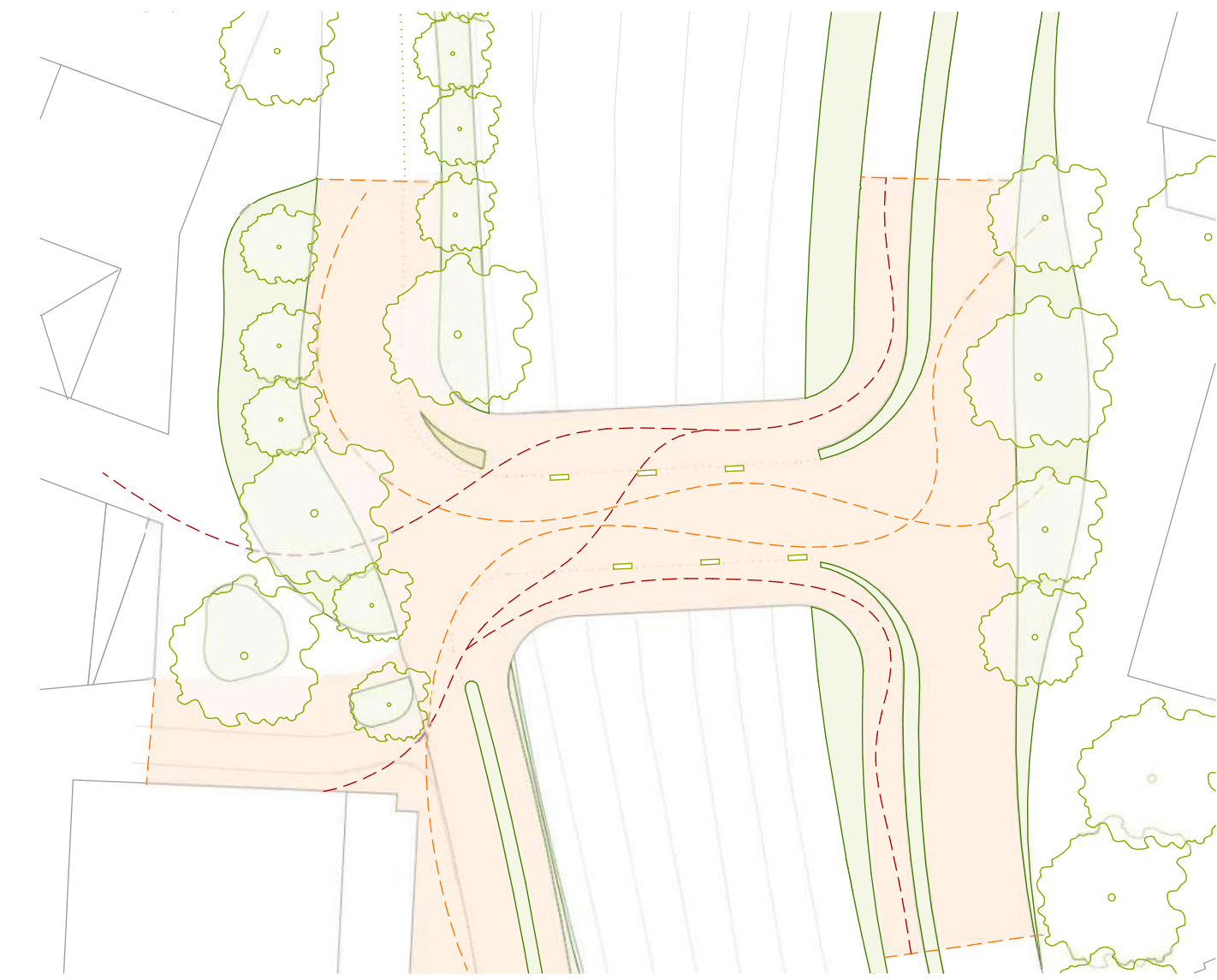
Neubau der "Unionbrücke" in Offenburg



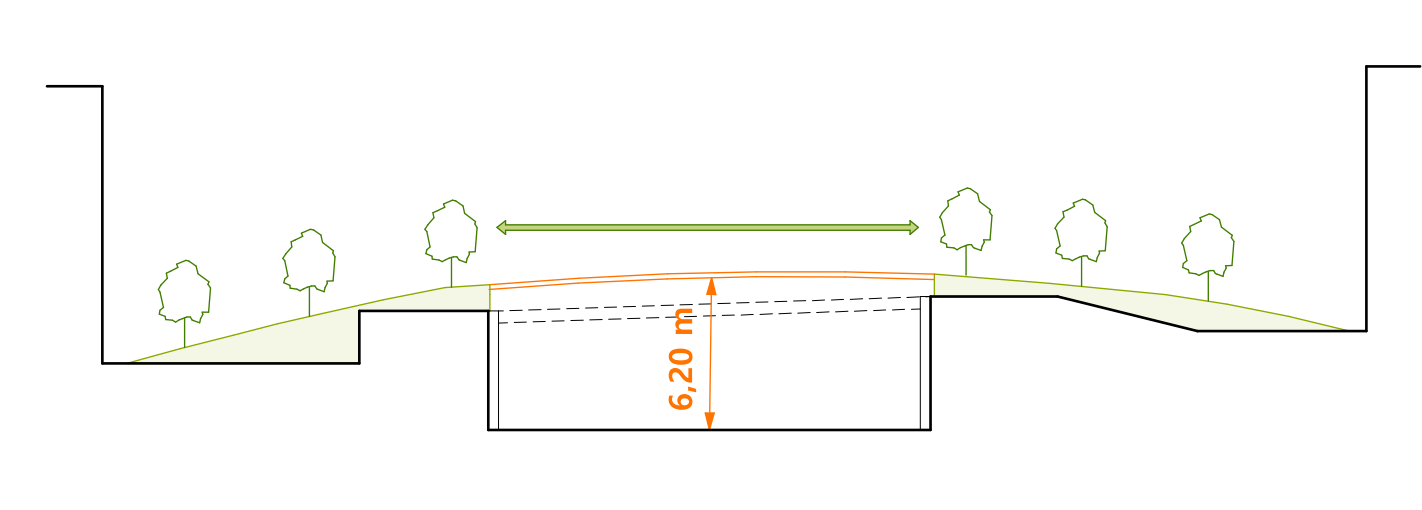
GRÜNE VERNETZUNG



FUß-UND FAHRRADFREUNDLICH



SHARED SPACE IST MÖGLICH



VERBUNDENER URBANER RAUM



ANSICHT

1:200

Städtebauliche Idee und Fügung

Mit der Neuplanung der Unionbrücke und deren anschließenden Verkehrsräume besteht die große Chance, den schon begonnenen Rahmenplan des Bahnhofquartiers und dessen Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten fortzusetzen und die vorhandenen weiteren Anlagen und Planungen räumlich zu einem differenzierten Gesamttraum zu verbinden. Ein Ziel unserer Planung ist, keine zusätzlichen Barrieren aufzubauen und trotz notwendiger Anpassungen der Rampenanlagen die räumlichen Übergänge in die Topographie möglichst schwellenlos einzufügen. Insbesondere soll die zukünftige Entwicklung des Unionsquartiers ein städtebaulich hochwertiges Vorfeld erhalten und die Ree Anlagen mit der Stadthalle so eingebunden sein, dass aus der jetzigen Rückseite eine hochwertige Vorderseite wird. Die Räume werden topografisch geglättet und miteinander verbunden, Stützmauern reduziert und Geländeversprünge und Brüche in den Raumfolgen vermieden. Hier steht die Nutzung durch den Fußgänger und Radfahrer im Vordergrund und gibt Anleitung, wie ein qualitativ hochwertiger Stadtraum hergestellt wird. Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr werden grundlegend verbessert. Um weitere zukünftige Anpassungen und Verbesserungen zu ermöglichen, wurden alle Aufbauten und Oberflächen so hergestellt, dass diese dynamisch veränderbar und anpassbar sind. Auf typische belagte Kanten oder Randsteine wurde verzichtet. Die Räume der Brückenankunft sind erweitert worden und bieten insbesondere im Bereich der alten Stadthalle einen neuen offenen städtischen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und vielen grünen Elementen. Die Zufahrten von der Unionsrampe sind möglich, werden aber zusammengefasst. Die Grundstücksgrenzen des C&A Geländes wird respektiert und integriert dieses in die Entwicklung. Wir haben hier mit neuen baulichen Kanten in einem ersten Ansatz gezeigt, welche Raumfolgen und baulichen Qualitäten entstehen. Auch auf der östlichen Seite wird das Gelände des Finanzamtes räumlich mit der Rampe angefügt. Damit wird der Zusammenhang der unterschiedlichen Stadtbereiche gestärkt und die Stadtsilhouette vervollständigt.

Die Herstellung des Raumzusammenhangs wird möglich, indem wir einerseits eine sehr schlanke Brückenkonstruktion mit der gewählte Verbundbrücke realisieren und andererseits keine störenden Aufbauten zusätzlich in den Stadtraum "hineinstellen", die den Wahrnehmungsfokus verschieben. Auch wird die Lage der Brücke verändert, um eine bessere Integration zu erreichen. Damit wird auch dem behutsamen Umgang mit dem Denkmal "Stadthalle" Rechnung getragen. Eine ortsangemessene Brücke entsteht und fügt sich in die Reihe der anderen vorhandenen Brückenquerungen ein, welche durchgehend flach aufbauende Konstruktionen sind und den alten Stadtgraben visuell nicht mit vertikalen Aufbauten stören. Die Stärkung der Stadtsilhouette steht hier klar im Vordergrund.

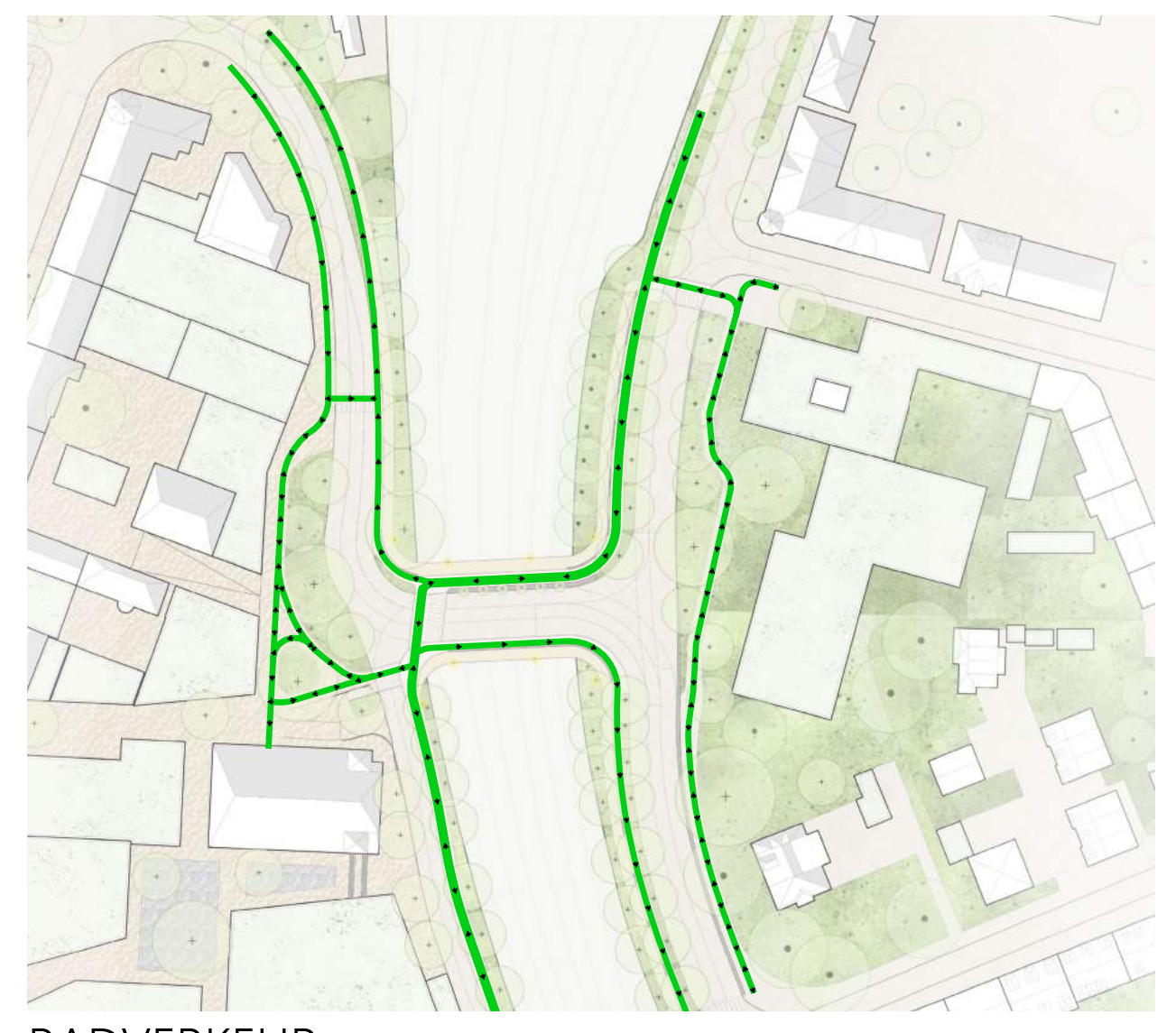
Architektur

Die Brückenarchitektur repräsentiert sich durch die formal stark reduzierte und in ihrer Bauhöhe minimalisierte Verbundkonstruktion. Die Gradienten der Brücke erzeugt eine weit gespannte und leicht überhöhte Sehne und zeigt so die Spannung der Brücke auch nach Außen. Die Rampenneigung von 6 % wird zu keinem Zeitpunkt für zu Fuß Gehende überschritten.

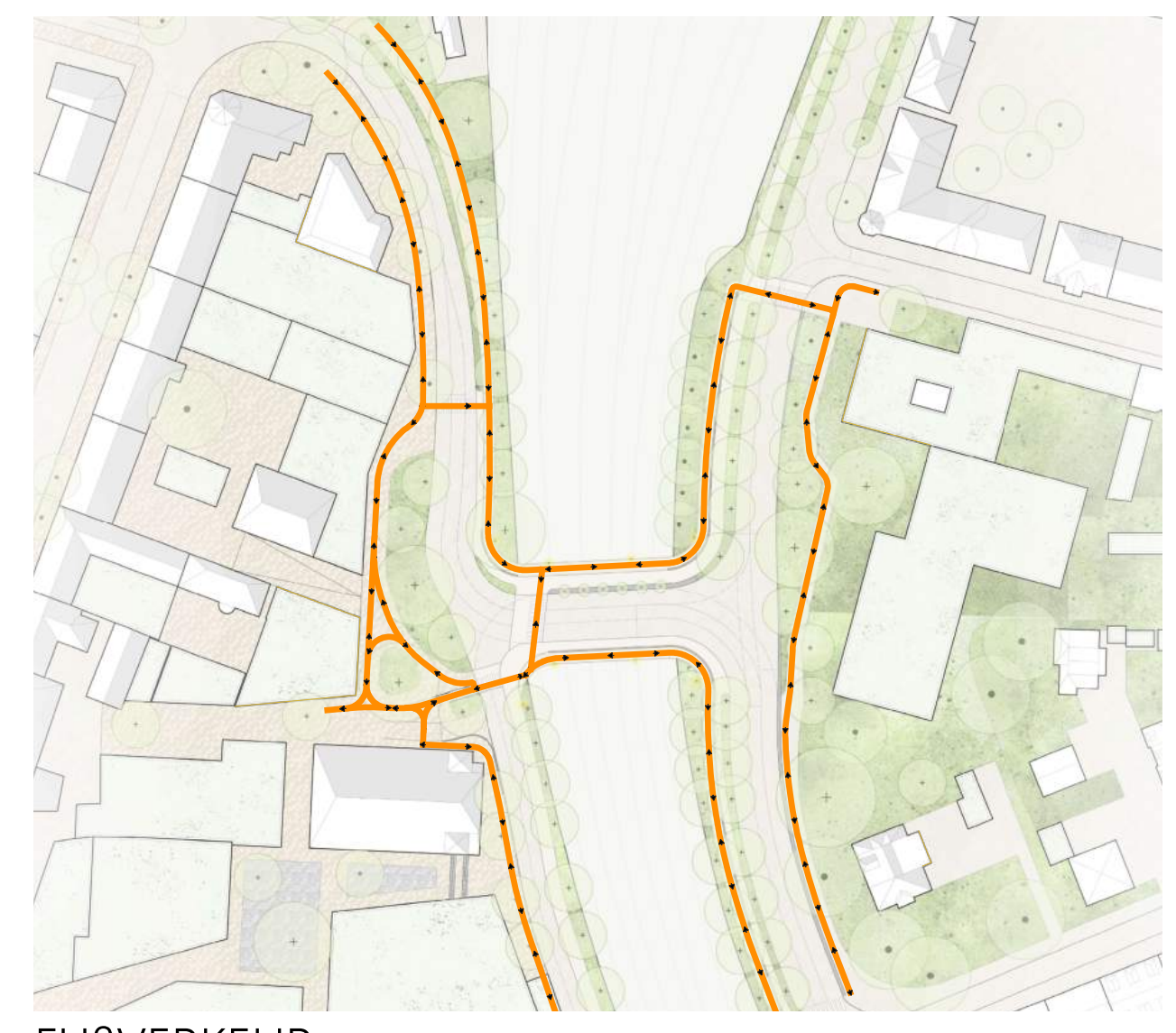
Die Rampenneigung von 6 % wird an keiner Stelle überschritten. Die Stahlkonstruktion des Brückenkörpers und auch aller anderen Flachbleche wird als plattiertes Blech geplant. Die Oberflächen der Bleche erzeugen in ihrer Lichtreflexion einen matten Schimmer und nicht störenden leichten Glanz. Dies Oberflächen stellen damit auch einen dauerhaften Korrosionsschutz sicher. Der Rand der Brücke wird auch aus plattiertem Blech mit einer gewölbten "Nasenleiste" gebildet, die mit ihrer Auskrümmung auch gleichzeitig den Hochspannungsschutz realisiert. Deren Tragkonstruktion liegt außen und wird gleichzeitig zum Geländepfosten. Der Übergang des Geländers nimmt das Sicherheitsprofil auf und ist gleichzeitig die Tragkonstruktion der Netzführung des Geländers. Die Hauptbeleuchtung wird durch Mastleuchten realisiert, welche sich aus der Struktur der Geländerpfosten entwickelt. Die dort integrierte LED-Beleuchtung wird durch die einzelnen gerichtete Linsenstruktur so integriert, dass nur die notwendigen Fahrbereiche erleuchtet werden und so keine zusätzliche Lichtverschmutzung mit entsprechender Insektenfreundlichkeit erzeugt wird. Auf der Brücke werden demontierbare Stahlelemente zwischen Radweg und Fahrbahn verschraubt, welche einerseits die sichere Trennung der Fahrspuren realisieren und andererseits auch Lichtlinien zur Bodenbeleuchtung und auf der Nordseite der Brücke und Begrünung integrieren. Die Elemente sind alle demontierbar geplant, um hier eine Entwicklung der zukünftigen Verkehrsanforderungen zu ermöglichen. So können auch später und versuchsweise noch andere und alternative Verkehrskonzepte zur Regelung des Verkehrs ausprobiert werden. Die Wiederlager werden so ausgebildet, dass nur ein geringer zusätzlicher Eingriff in den Bahngraben notwendig wird und die schon reparierten Stellen der Bestandsbrücke wieder weitestgehend als Einbauten genutzt werden können. Eine spätere anschließende Verkleidung bis zur Brückenunterseite wird durch die Verbundkonstruktion ermöglicht.

Landschaftsarchitektur

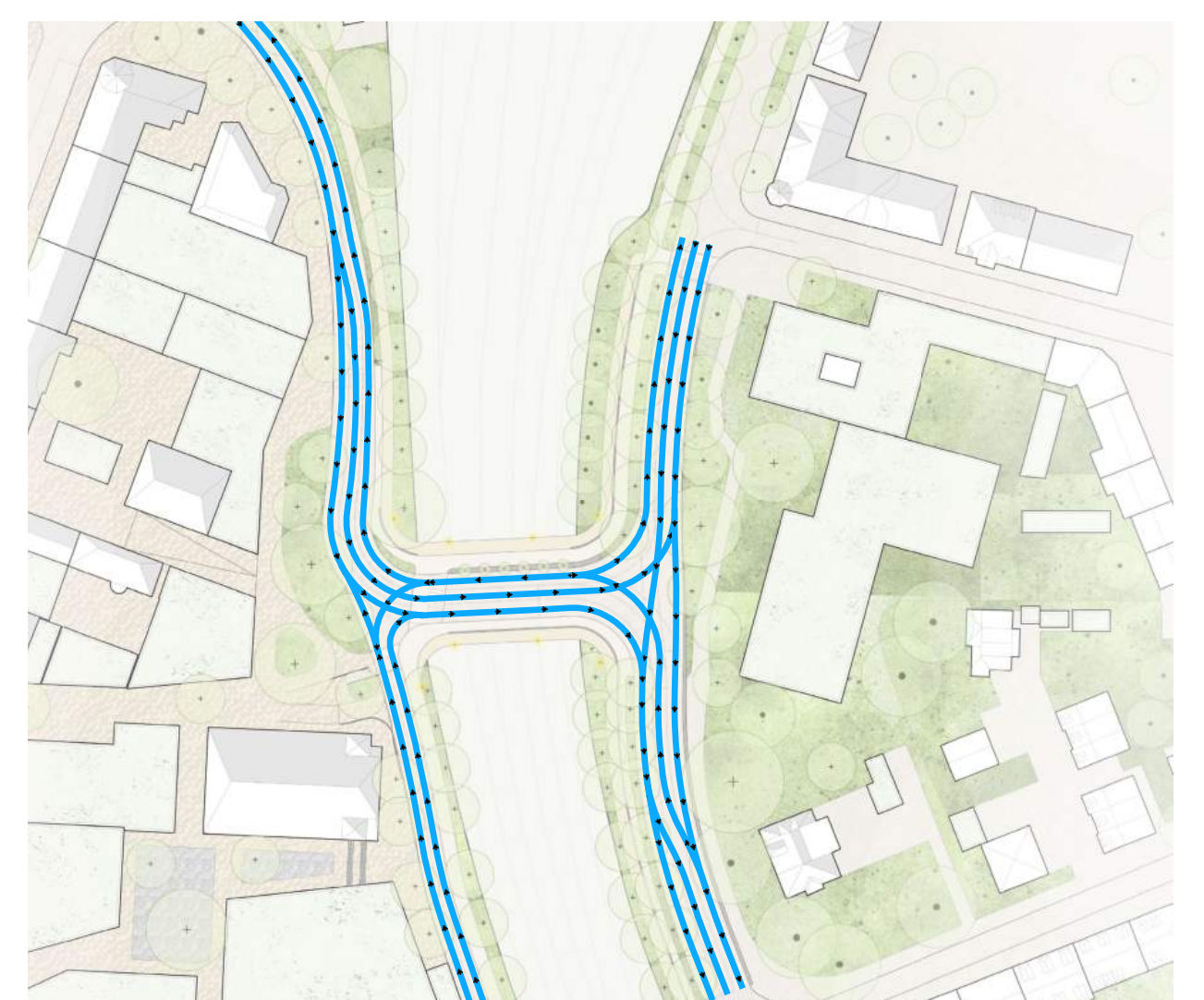
Fließende Übergänge vom Verkehrsraum zu den angrenzenden Stadtquartieren ermöglichen es, auf die heterogenen oder erst künftig in ihrer neuen Gestalt erkennbaren städtebaulichen Merkmale differenziert einzugehen. Dies wird unterstützt mit dem grünen Rahmen, der durch zahlreiche Baumpflanzungen längs des Verkehrsraums und in die Stadtquartiere hinein neu geschaffen wird. Die Bäume an West- und Ostseite stehen in sanften Böschungen, die die Höhendifferenzen ausgleichen. Lockere Gehölzpflanzungen unter den Bäumen insbesondere zum Finanzamt hin geben dem Verkehrsraum einen landschaftlich geprägten Rahmen. Fuß- und Radwege werden barrierefrei gestaltet. Auf dem im Prinzip höhengleich ausgebauten Verkehrsraum auf der Brücke geben aufgesetzte, silbrig schimmernde, dynamische Bänder den notwendigen Schutz für Radfahrer und Fußgänger zur Fahrbahn hin. Sie sind flexibel montierbar, sodat künftig auch andere Zuordnungen von Geh- und Fahrstreifen möglich sind. Aus diesen "Schutzbändern" schimmert seitlich Licht auf die Fuß- und Radwege. Das nördliche Band ist so breit, daß nach Wunsch Pflanzgefäße ein- oder auch aufgesetzt werden können.



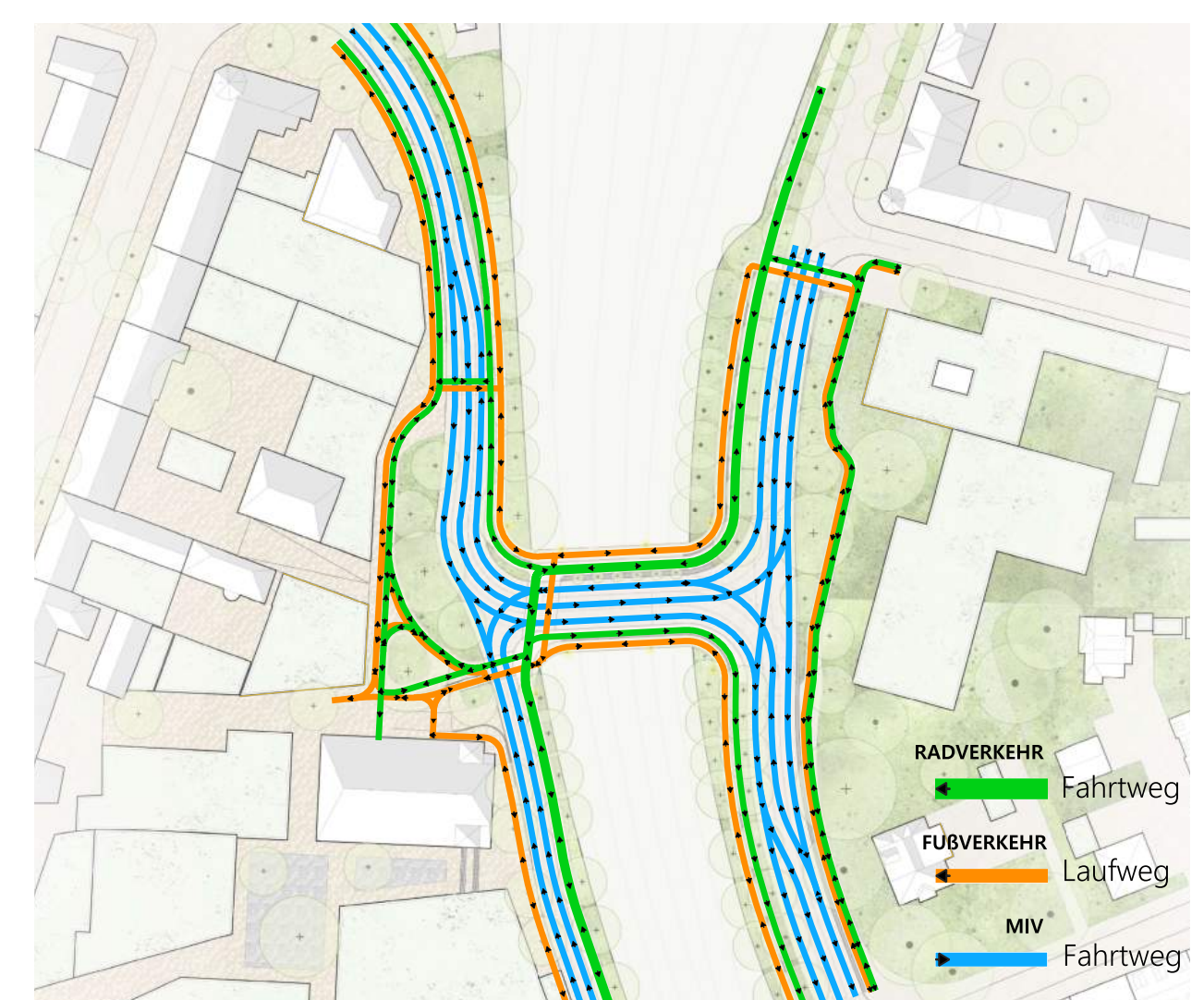
RADVERKEHR



FUßVERKEHR



MIV



SYNOPSIS VERKEHR



LAGEPLAN

1:500