

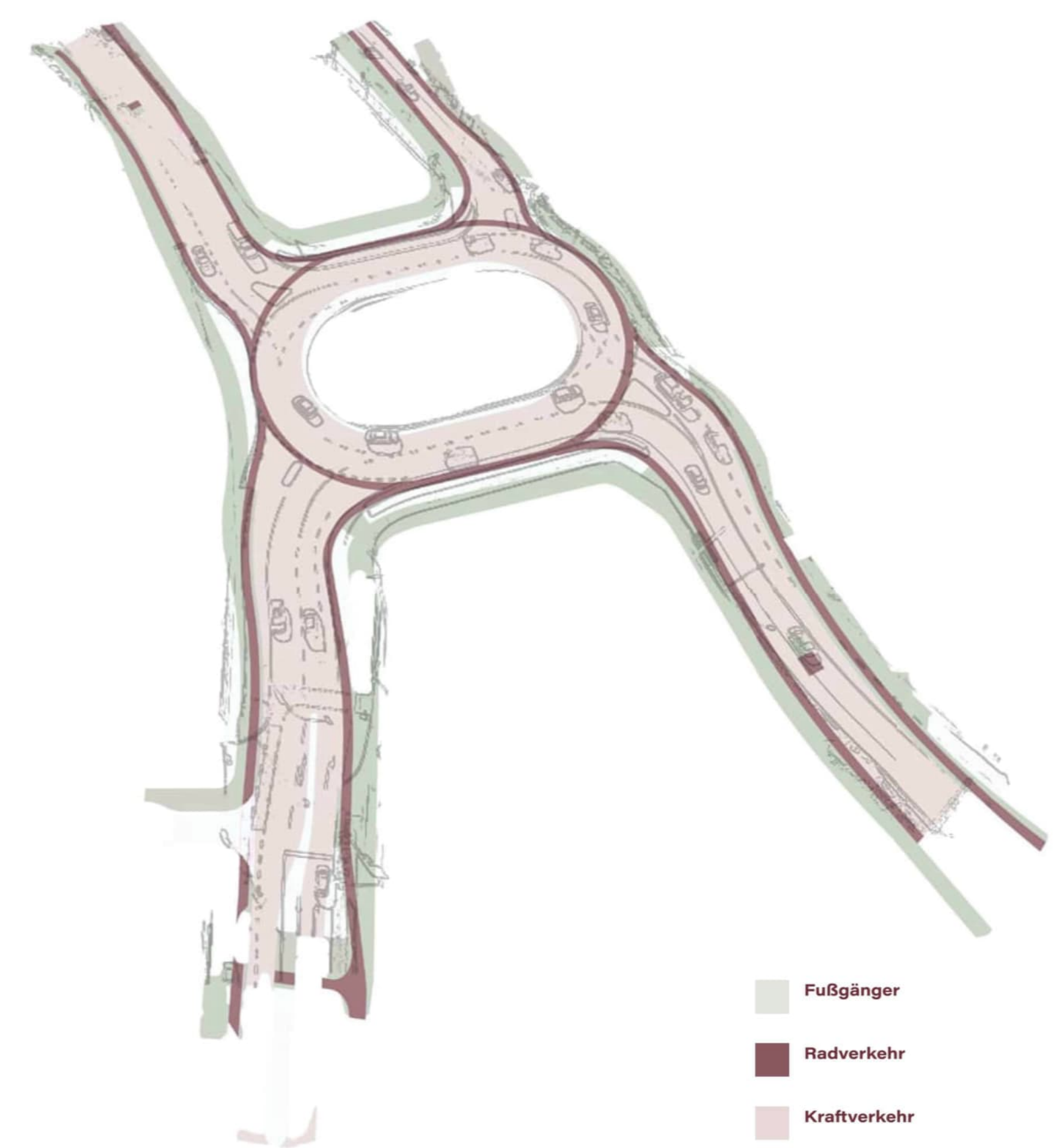
Entwurfsidee

Der vorliegende Brückenentwurf entwickelt sich als stadtverbindendes Element der umgebenden Quartiere. Anstelle des Knotenpunktes im Bestand mit LSA-Anlagen sieht der Entwurf einen spiralförmigen Kreisverkehrsplatz mit zwei Teilbauwerken vor, deren Form und Funktionalität sich nach der Dynamik der Verkehrsströme richtet.

Grundgedanke des Entwurfes ist ein sich in die Bebauung unterordnendes Bauwerk vorzusehen, welches mit schlichter Eleganz die Körperkanten der Bestandsstützwände des Bahngabens lebendig aufnimmt. Der Entwurf verzichtet bewusst auf überdimensionale Elemente wie Pylone und Bögen und beruft sich auf eine schlichte, den konstruktiven Erfordernissen und funktionalen Anforderungen angepasste Formgebung. Die Kragarme an den Rändern der Teilbauwerke laufen konisch in Brückenmitte und folgen sinnstiftend und ressourcenschonend dem Kräfteverlauf. Gleichzeitig wirkt die Ansicht entsprechend filigran und leicht. Die Brücke wurde unter Verwendung einfacher und robuster Materialien konzipiert, um einen minimalen Wartungsaufwand zu gewährleisten und eine optimale visuelle Integration in die umliegende Stadtlandschaft zu erzielen. Als Material für die Brücke wurde Baustahl mit einer dauerhaften Schutzbeschichtung gewählt. Notwendige Bestandteile der Brückenausrüstung wie Brüstung und Berührschutz sind in das Gestaltungskonzept integriert. Die Geländerkonstruktion wurde mit Rücksicht auf die Umgebung maximal transparent als Füllstabgeländer aus Edelstahl ausgebildet. Der Berührschutz über den Gleisen wurde zu einem gestaltprägenden Element entwickelt, das als seitlich aufgesetzte transluzente Abgrenzung zum Bahnheld die leicht geschwungene Form der Teilbauwerke unterstreicht.



Längsansicht M 1:200

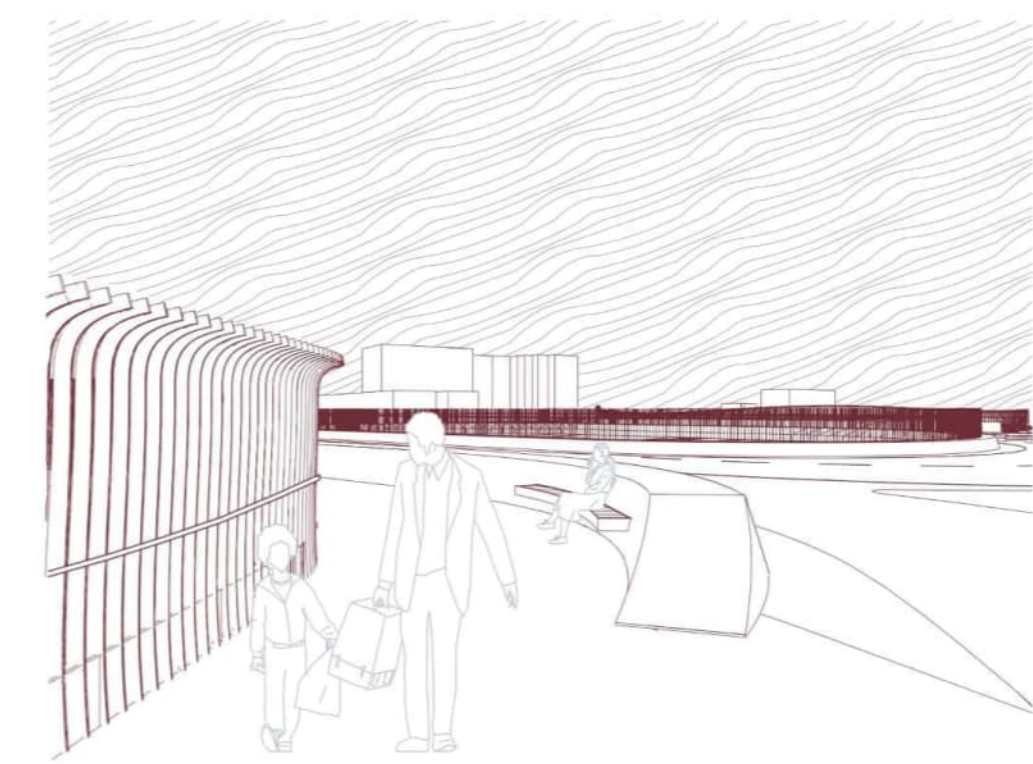


Anbindung Verkehrs- und Wegenetz

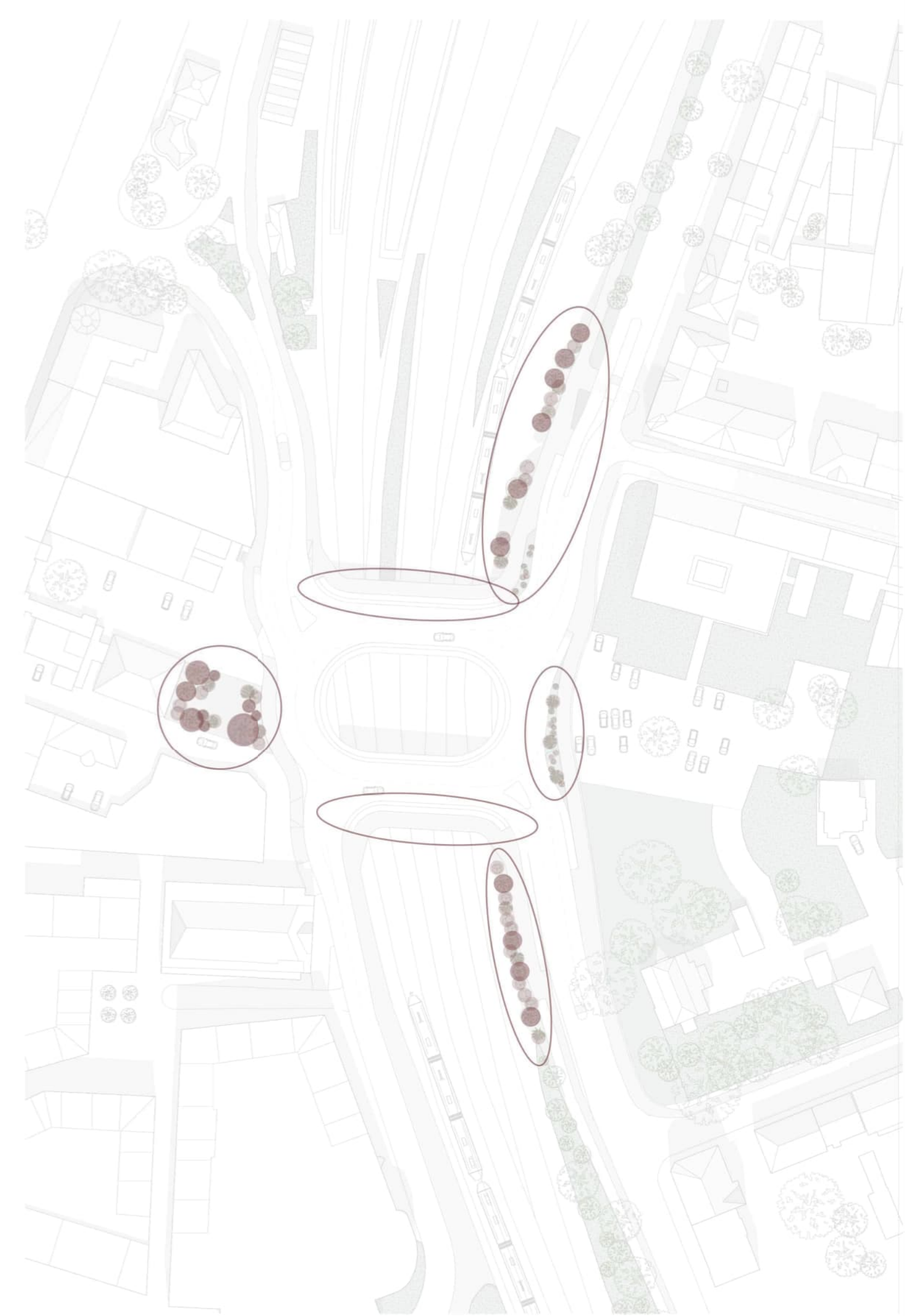
Mit dem geplanten Neubau der Unionbrücke wird neben der baulichen Erneuerung des Bauwerkes auch die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gesteigert. Die Planungsvariante ist nach verkehrlicher Grundlage einem Kreisverkehr nachempfunden, insbesondere was die Vorfahrtsregelung angeht. Somit ist künftig kein lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt geplant und der Verkehr wird flüssiger stattfinden. Aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Überführungsbereiche, ist eine Lärmreduzierung zu erwarten. Aufgrund eines zusätzlichen Fahrstreifens in Fahrtrichtung Westen, ist auch hier eine Entspannung des Verkehrsflusses zu erwarten.

Der Radverkehr soll nach der „Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Offenburg“ in dem Bereich der Unionbrücke als „Radschnellverbindung reduziert“ stattfinden. In der geplanten Variante wurden daher zwei Verkehrsführungen entwurfstechnisch behandelt. Zum einen die Führung in den Mischverkehr mittels Fahrradableitungen. Zum anderen das Anlegen bzw. Auslegen der Nebenflächen als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Der Ausbau der Fußgängerbereiche ist im kompletten Planungsbereich geplant. In Bereichen von gemeinsamen Geh- und Radwegen soll mindestens die Breite von 2,5 m erreicht werden, um mögliche Überholvorgänge von Radfahrern zu vereinfachen. Im Bereich der Radien zur Überführung, sind diese auf mindestens 3,0 m zu planen. Des Weiteren, sind auch im Bereich vor und oberhalb des Überführungsbauwerkes, Querungsbereiche für Fußgänger nicht ausgeschlossen.



Sitzbereich



Freiraum und Klima

Im westlichen Bereich der Brücke entstehen durch den Abbruch von Bestandsbauten großzügige Freiflächen, die zur Minimierung der lokalen Versiegelung von Grünflächen genutzt werden. Diese interpretieren den Raum landschaftlich und sorgen für eine Verbesserung des Mikroklimas. Zur Aufwertung der Biodiversität werden unterschiedliche Pflanzen- und Straucharten ausgepflanzt. Damit kann - neben den positiven Effekten für die Nutzer - auch dem Rückgang von Insektenpopulationen entgegengewirkt werden. Sitzgelegenheiten entlang der Längsträger der Brücke im Gehwegbereich gliedern die Wegstrecke und schaffen Ruhezeiten.

Im östlichen Bereich der Brücke, seitlich der Geh- und Radwege werden die balkonartig angrenzenden Bankette als weitere Grünflächen etabliert. Es ist denkbar diese Räume als multimodale Angelpunkte erfahrbar zu machen. Im Hinblick auf die räumliche Entwicklung der Quartiere und die Schlussfolgerungen aus dem „Masterplan Verkehr, OG 2035“ wird es als sinnstiftend erachtet hier Fahrradboxen in die entworfene Struktur zu integrieren.



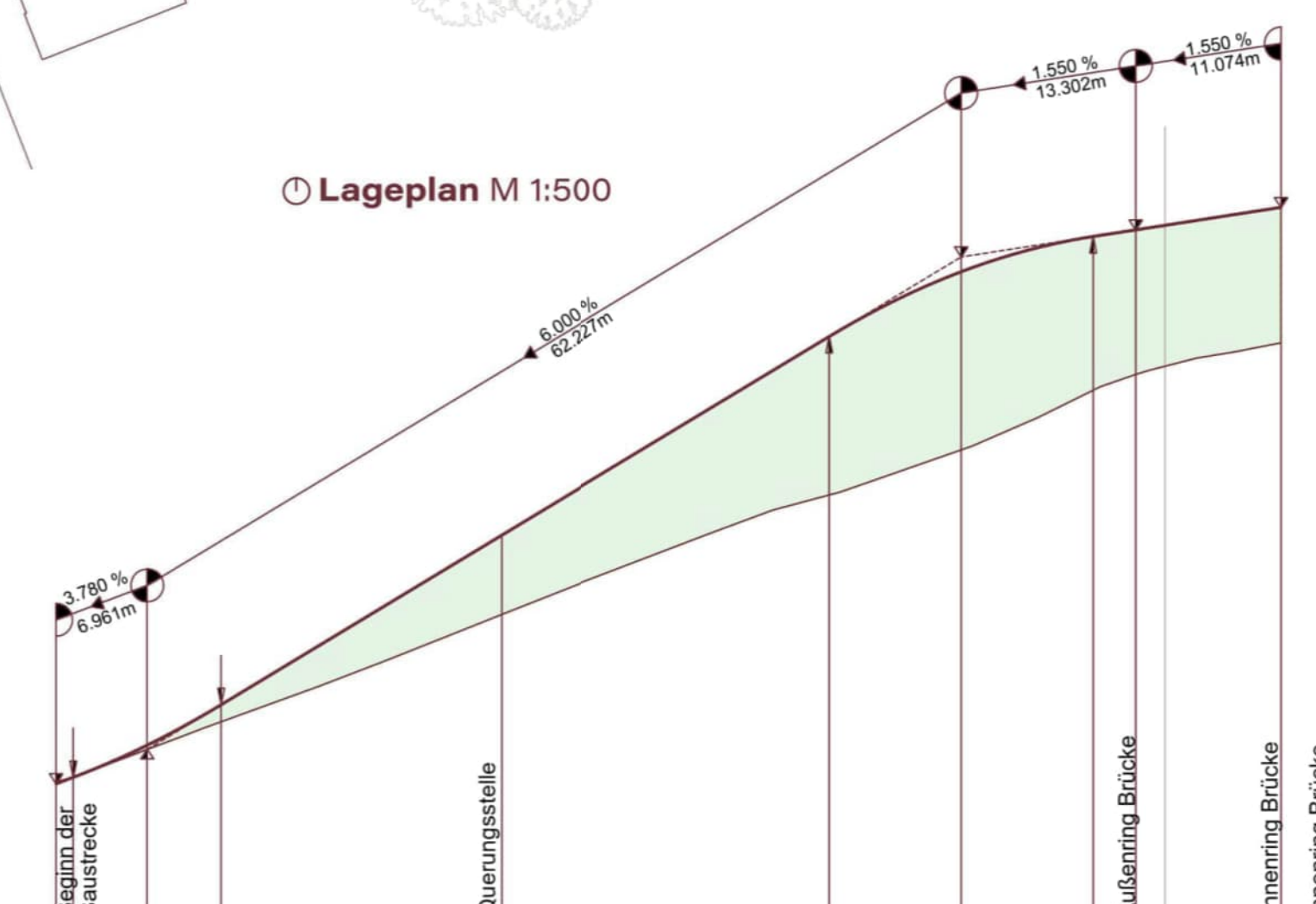
Fahrrad + Grün

Städtebaulicher Kontext

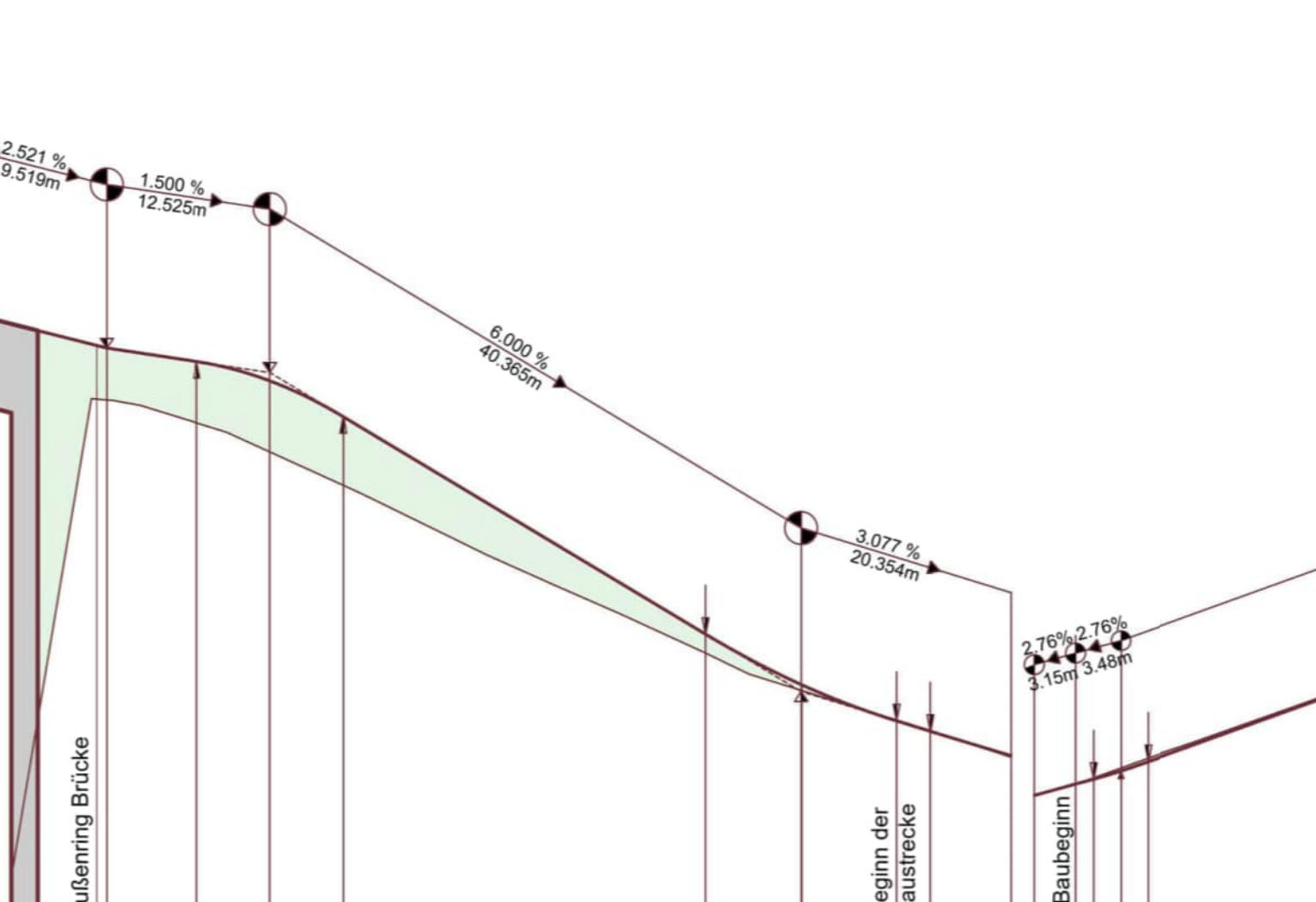
Die Unionbrücke ist mit ihrer innerstädtischen Lage in Offenburg ein wichtiger Bestandteil im städtebaulichen Kontext des Bahnhofes. Sie gilt als Bindeglied der westlichen und östlichen Stadtteile und präsentiert sich somit als Hauptachse des regionalen Nahverkehrs. Durch das Erfordernis der Vernetzung der anliegenden Stadträume wird ein hoher Anspruch an die städteräumliche Wirkung gestellt. Mit der Setzung von zwei Teilbauwerken in Form des spiralförmigen Kreisverkehrsplatz werden die bestehenden Raumtypologien aufgelöst und neu verteilt. Wege und Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer schmiegen sich an die Dynamik der Verkehrsströme von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr.

Der Entwurf hat eine eigenständige Identität, die durch die markante Form als Landmarke zu verstehen ist. Durch die Anforderungen an die Erhöhung des Lichtraums zwischen den Gleisen der DB AG und der Brücke ist es unabdinglich auch im vertikalen Verständnis Anpassungen vorzunehmen. Der Entwurf sieht neue Gradientenhöhen der Rampen und des Brückenbauwerkes vor. Hier entstehen Sichtbeziehungen die Orientierung schaffen.

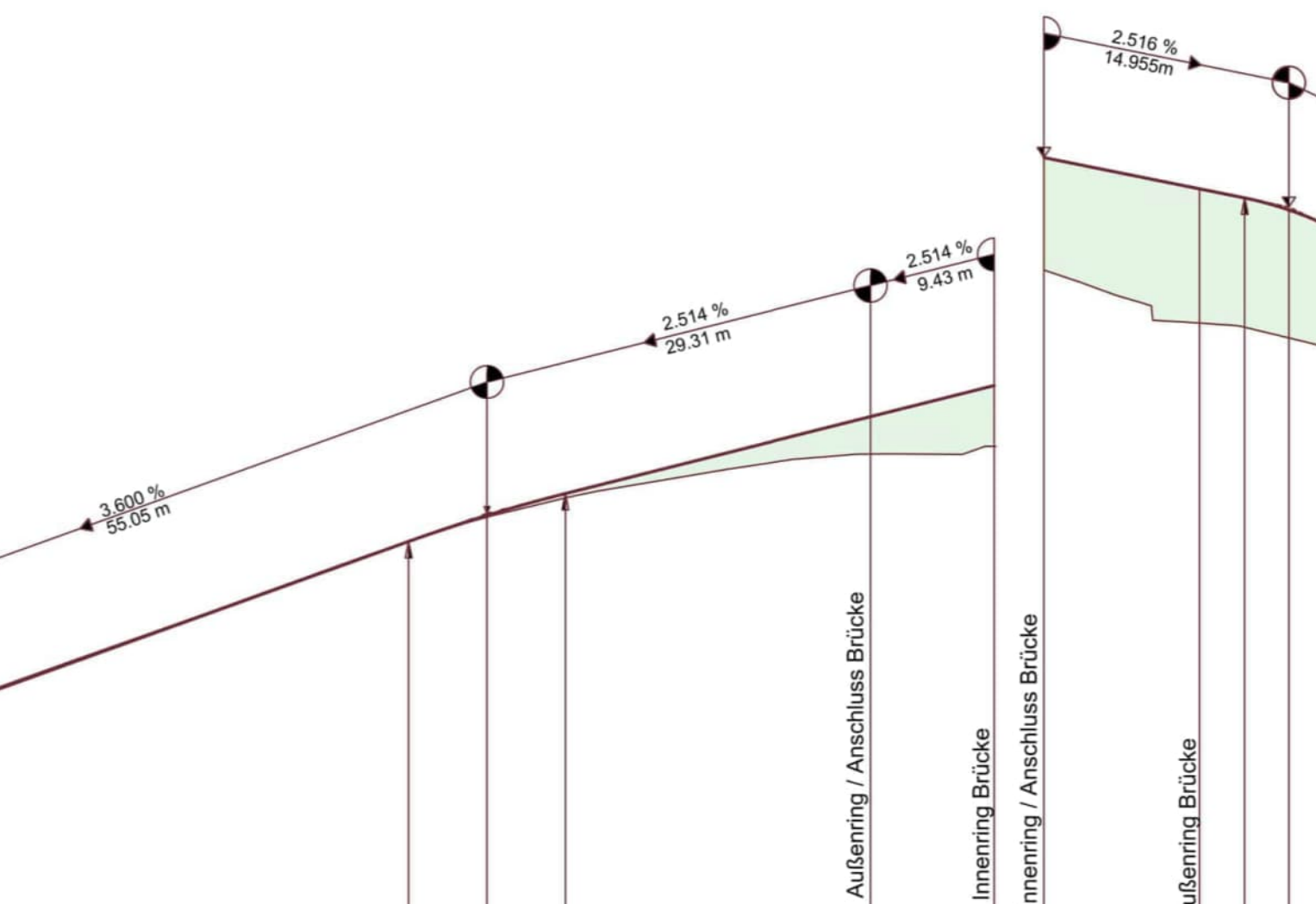
© Lageplan M 1:500



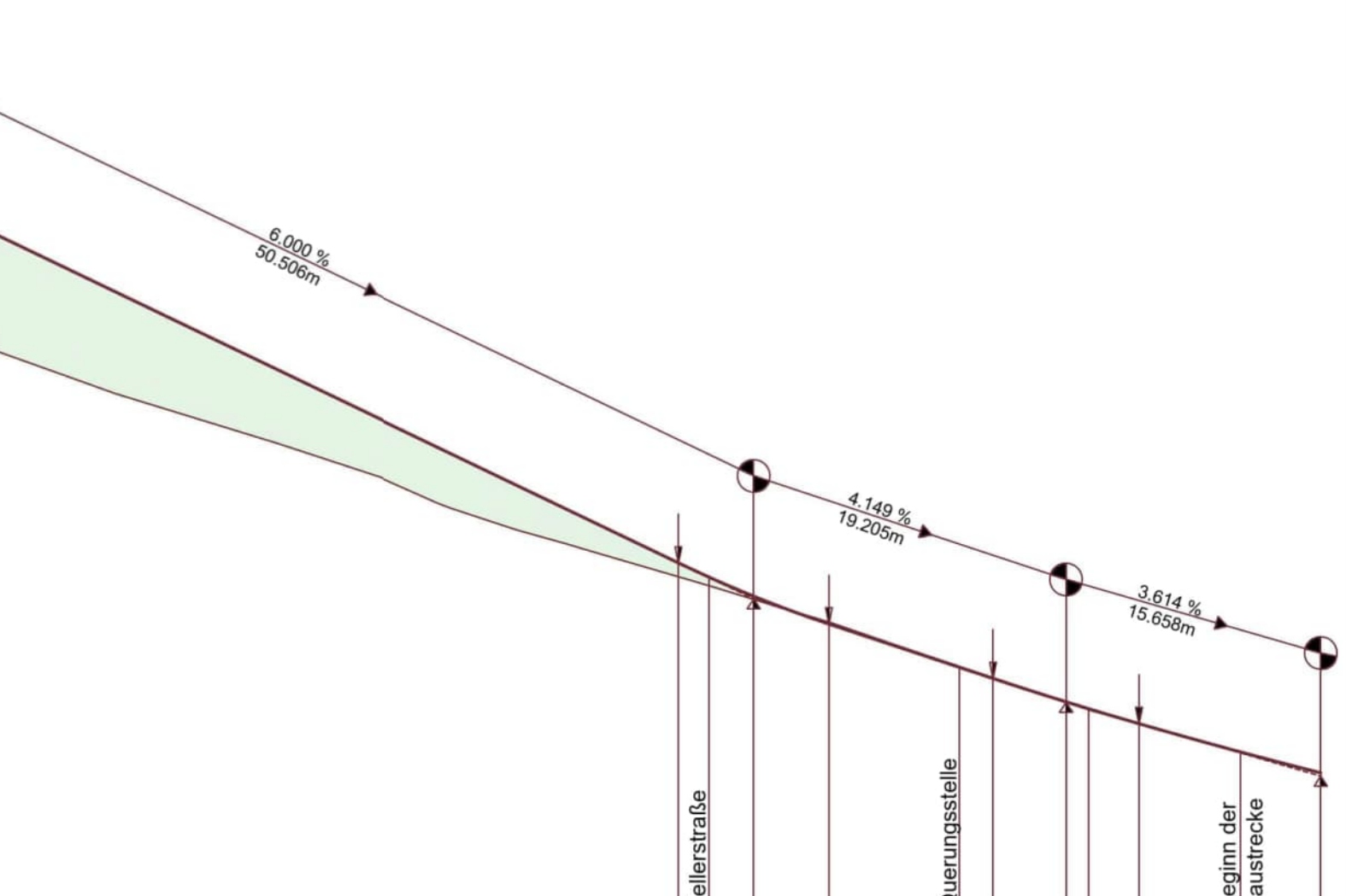
Höhenplan Rampe Süd-West Gustav-Rée-Anlage M 1:500



Höhenplan Rampe Nord-West Unionrampe M 1:500

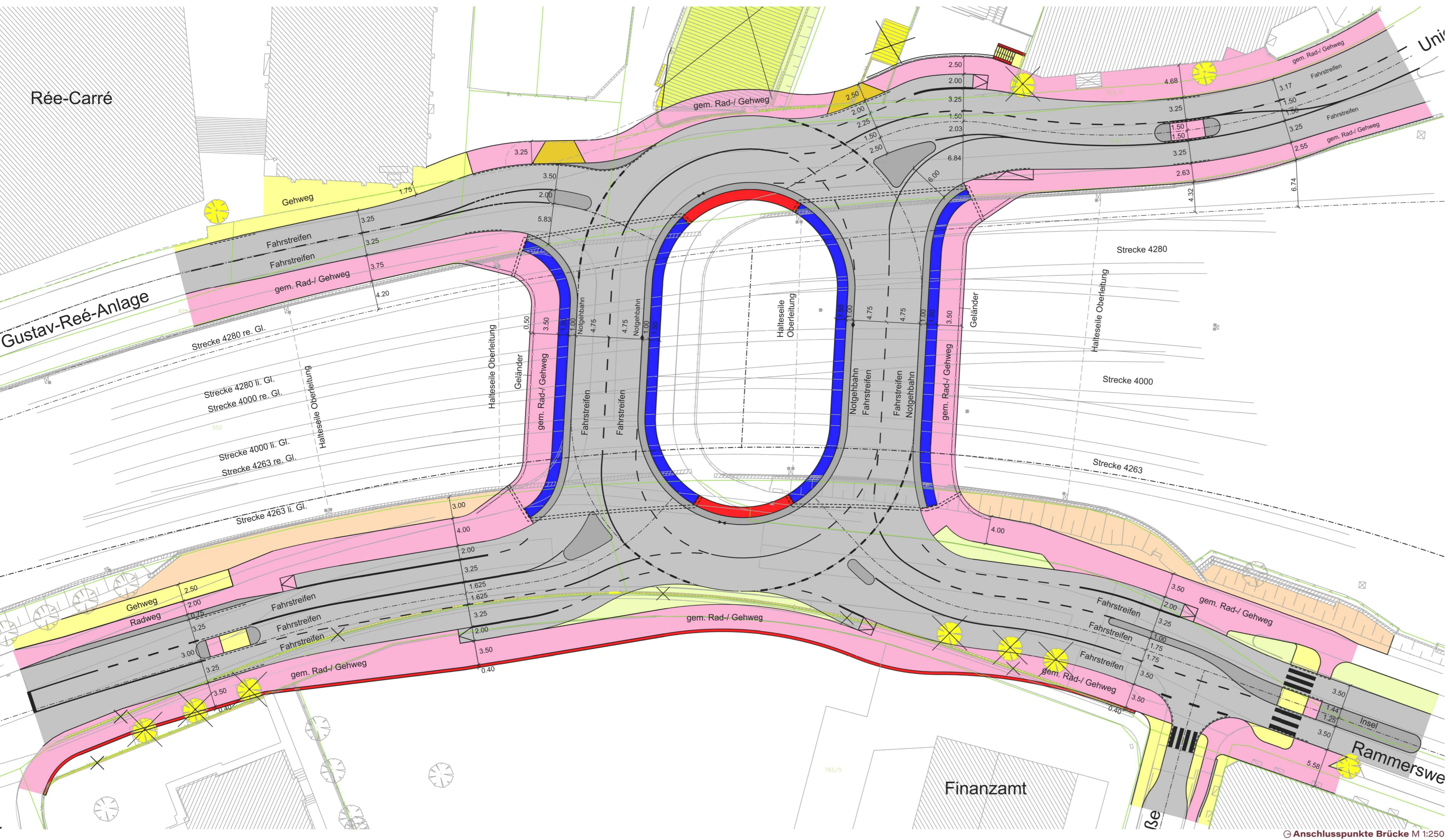


Höhenplan Rampe Süd-Ost Wilhelmstraße M 1:500

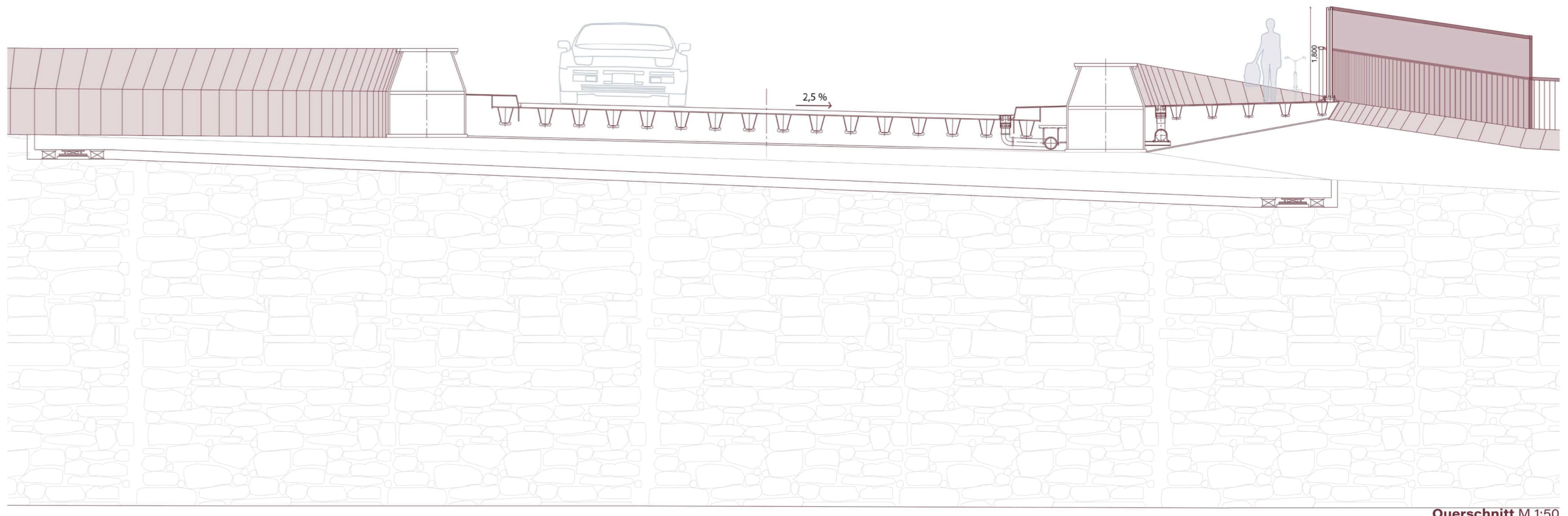
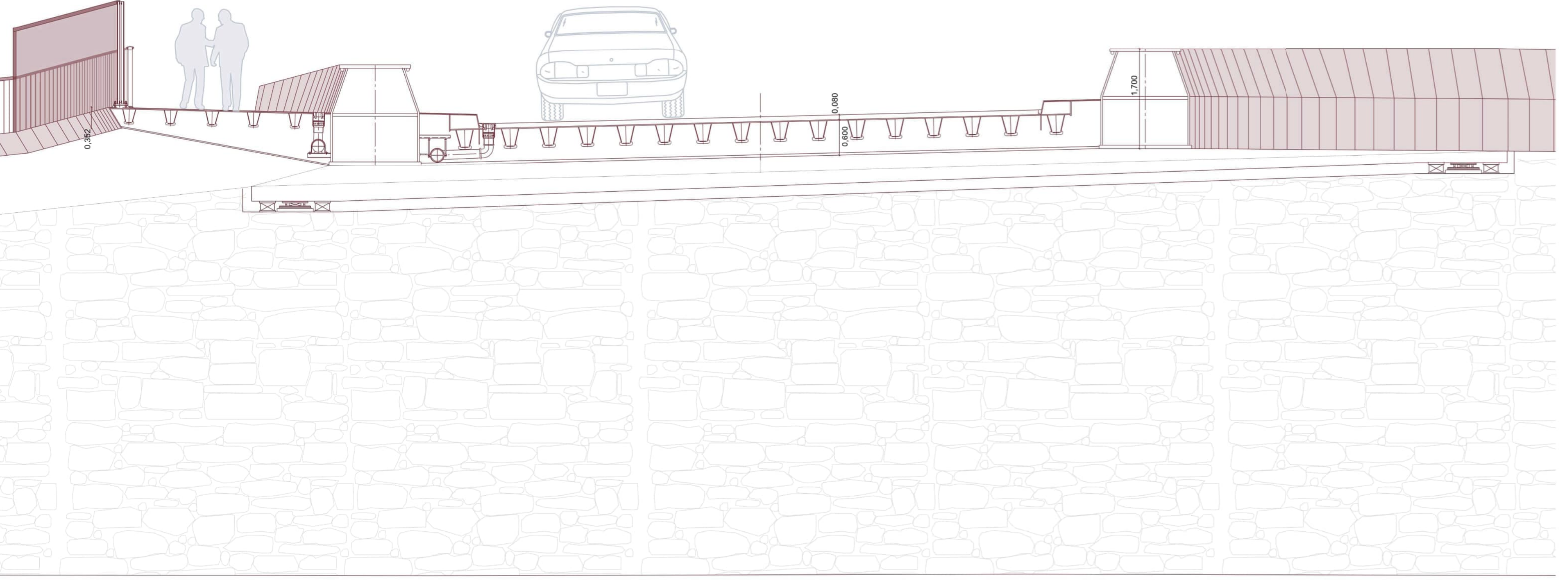
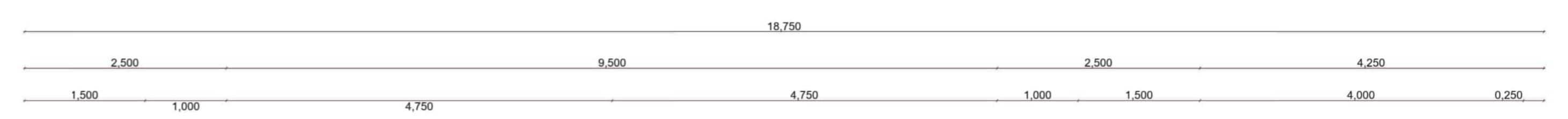
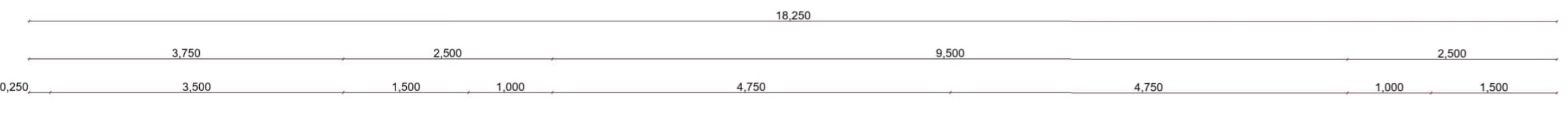


Höhenplan Rampe Nord-Ost Rammersweierstraße M 1:500

WETTBEWERB UNIONBRÜCKE OFFENBURG



Perspektive Brücke



Querschnitt M 1:50