



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

069/24

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
18.04.2024

1. **Betreff:** Bericht zur Verkehrsführung Unionbrücke
- 

2. **Beratungsfolge:** Sitzungstermin Öffentlichkeitsstatus

1. Verkehrsausschuss

03.07.2024

öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss nimmt den vorliegenden Bericht zur Verkehrsführung an der Unionbrücke zur Kenntnis.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

069/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
18.04.2024

---

Betreff: Bericht zur Verkehrsführung Unionbrücke

---

## Sachverhalt/Begründung:

Zusammenfassung:

Auf Antrag der Fraktion Freie Wähler Offenburg im Haupt- und Bauausschuss am 18.03.24 wird hiermit zum aktuellen Stand der Untersuchungen zur Signalanlage auf der Unionbrücke berichtet.

Durch die umgesetzte Erweiterung der Signalanlage auf der Unionbrücke im Zusammenhang mit der Eröffnung des Reé-Carrées und der umgestalteten Lange Straße kommt es situationsabhängig zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Daher wurde der Zustand 2022 durch ein Ingenieurbüro analysiert und Optimierungspotentiale identifiziert. Die Ergebnisse wurden bereits im Verkehrsausschuss am 16.11.2022 mündlich vorgestellt.

Im Ergebnis besteht an der Signalanlage selbst kein Optimierungspotential, sie ist allerdings auch rechnerisch ausreichend leistungsfähig. Einzig die nachträglich untersuchte bedingt verträgliche Freigabe von Linksabbiegern und Fußgängern würde die Situation verbessern, diese Möglichkeit wurde bisher aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht weiterverfolgt.

Es wurden jedoch im Rahmen der Untersuchung im Umfeld Maßnahmen identifiziert, um den Zufluss zur Signalanlage zu verstetigen und damit Lastspitzen zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für die Signalanlagen Hauptstraße/Philipp-Reis-Straße/ZOB. Hier soll eine geänderte Signalschaltung umgesetzt werden.

### 1. Analyse

Die Analyse des Verkehrsgeschehens erfolgte durch langlaufende Videobeobachtungen, persönliche Inaugenscheinnahme sowie der Analyse vorliegender Daten (z.B. Bustelegramme, Zählraten).

Dabei konnten folgende Zusammenhänge zwischen den Signalanlagen identifiziert werden:

- Rückstau von Signalanlage auf der Unionbrücke auf die Anlage Hauptstraße/Philipp-Reis-Straße/ZOB periodisch im Zusammenhang mit Bevorrechtigung der Busse am ZOB
- Größtenteils in Zeitbereichen von Minute 45 bis Minute 5 jeder Stunde
- Busse aus ZOB können nicht in Unionrampe einfahren
- Unionbrücke: Durch beengte Knotenpunktfelder und aufgrund der Schleppkurven der Busse reduzierte Geschwindigkeiten führen zu Beeinträchtigungen im Abfluss

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

069/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
18.04.2024

Betreff: Bericht zur Verkehrsführung Unionbrücke

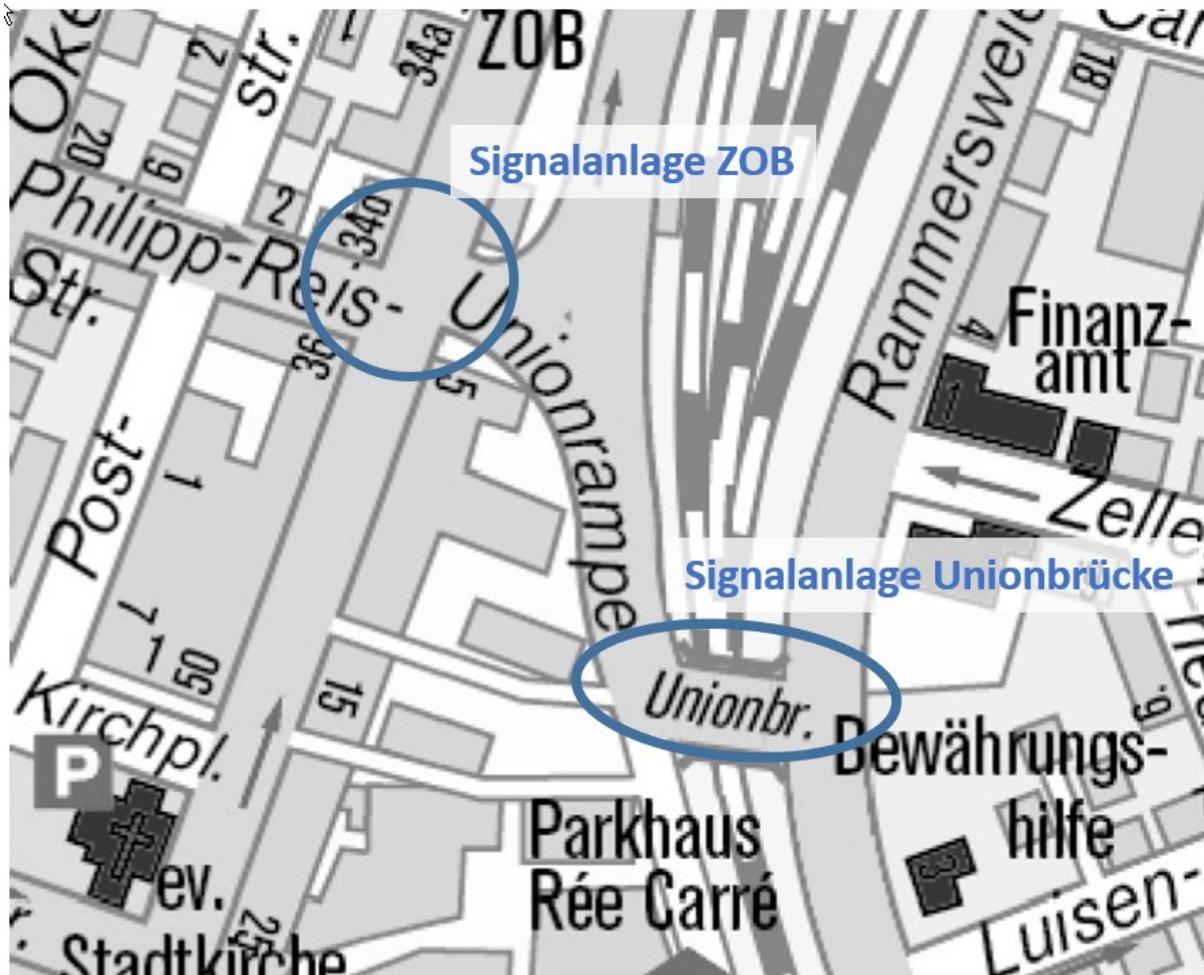


Abbildung 1: Übersicht der analysierten Signalanlagen

Außerdem konnte anhand der Zählraten nachgewiesen werden, dass beide Anlagen die Qualitätsstufe C aufweisen, in der i.d.R. alle wartenden Fahrzeuge innerhalb eines Umlaufs auch den Knoten passieren können. Beide Knoten haben also im Schnitt Reserven. Die vorhandenen Rückstaus sind darauf zurückzuführen, dass die Verkehre in einzelnen Umläufen stark überdurchschnittliche Mengen aufweisen.

Ursächlich hierfür sind die sehr unterschiedlichen Steuerungsphilosophien, die beiden Knoten zu Grunde liegen. Die Anlage auf der Unionbrücke arbeitet aufgrund der Einbindung mit einem verhältnismäßig starren Konzept mit geringen, festen Umlaufzeiten und kann daher auf außerordentlich starke Zuströme in einzelnen Phasen nur teilweise reagieren. Die Anlage an der Hauptstraße/Philipp-Reis-Straße/ZOB dagegen ist als vollverkehrsabhängige Anlage sehr flexibel und hält z.B. aufgrund von Busanmeldungen größere Fahrzeugmengen in der Philipp-Reis-Straße mit entsprechender Wartezeit zurück, die dann in einer verlängerten Grünphase gebündelt weitergeführt werden und als größerer Pulk an der Unionbrücke auftauchen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

069/24

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.2  
Verkehrsplanung

Bearbeitet von:  
Pastorini, Marco

Tel. Nr.:  
82-2471

Datum:  
18.04.2024

---

Betreff: Bericht zur Verkehrsführung Unionbrücke

---

## 2. Handlungsempfehlungen

Durch folgende vom Ingenieurbüro empfohlene Anpassungen der Signalsteuerung am Knoten Hauptstraße/Philipp-Reis-Straße kann die Situation verbessert werden:

- Vermeidung kurzzeitiger extrem hoher Abflüsse Richtung Unionrampe
- Harmonisierung der Umlaufzeiten
- Jedoch keine klassische Koordinierung, um Flexibilität für Buseingriffe zu erhalten
- Rückwärtige Stauraumüberwachung
- Geringe Änderungen an der Busbeschleunigung (z.B. Zusammenfassen von Busfreigaben, Vermeidung von langen Freigaben für viele Busse)

An der Unionbrücke werden keine Änderungen empfohlen.

## 3. Verworfenne Überlegungen an der Unionbrücke

Im Nachgang zur Untersuchung konnte an der Unionbrücke noch eine Möglichkeit identifiziert werden, die v.a. die Wartezeiten für Fußgänger über die Gustav-Rée-Anlage verkürzt hätte. Dabei wären die Fußgänger und die Verkehre von der Unionbrücke gleichzeitig freigegeben worden, Linksabbiegende hätten dann den Fußgängern Vorrang gewähren müssen (bedingt verträgliche Schaltung). Die Grünphase für Fußgänger wäre deutlich länger ausgefallen; diejenige für Fahrzeuge aus der Gustav-Rée-Anlage dagegen bedarfsgerecht deutlich reduziert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird diese Maßnahme jedoch nicht weiterverfolgt.

## 4. Weiteres Vorgehen

Die Änderung der Signalsteuerung am Knoten Hauptstraße/Philipp-Reis-Straße/ZOB mit den oben unter 2. genannten Empfehlungen soll bis Ende des Jahres 2024 umgesetzt werden.