

Straßen verbinden Schleifenstraße



Schon lange vor dem Gesamtverkehrsplan von 1978 war der Stadt Augsburg bewusst, dass eine leistungsfähige Süd-Ost-Verbindung mit Anschluss an die Autobahn in Augsburg notwendig ist, um das gestiegene Verkehrsaufkommen zu bewältigen und Stauvermeidung in den Wohngebieten zu vermeiden. Die Akzeptanz in der Bevölkerung zeigte klar den Ausgang des Bürgerentscheides über die Schleifenstraße, in dem sich mehr als 80 % der Bürger für das stativerrichtliche Straßenbauprojekt aussprachen. Nach Jahren der Vorbereitung und Planung wurde die Straße, die aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes auf 50 km/h begrenzt ist, im Oktober 2004 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden.

Anton-Fugger-Brücke

Der Spatenstich für den ersten Bauabschnitt der Schleifenstraße, von der Blücherstraße bis zur Berliner Allee war am 14. Dezember 1993. Mit diesem Bauabschnitt wurden die ersten 620 m der Schleifenstraße mit vier Fahrspuren, Geh- und Radwegen sowie seitlichen und mittlerem Grünstreifen hergestellt. Kernstück dieses Bauabschnittes ist die Anton-Fugger-Brücke mit einer Länge von 130 m und einer lichten Höhe über dem Lech von 52 m. Des Weiteren wurden die Unterführung der Berliner Allee, die Unterführung der Lokalbahn, zwei Geh- und Radwegunterführungen sowie 745 m Lärmschutzwände errichtet. Nach dreieinhalb Jahren Bauzeit wurde der erste Bauabschnitt am 26. Juli 1997 dem Verkehr übergeben. Die Gesamtkosten für diesen Bauabschnitt betragen 28.954.000 EURO.

Mit der Anton-Fugger-Brücke werden die Stadtteile Lechhausen und Hochzoll Nord besser an die Innenstadt angebunden. Dieses Brückenbauwerk ermöglicht den vierten Lechübergang in der Stadt Augsburg.



Textilviertel

Der dritte Bauabschnitt der Schleifenstraße zwischen der Berliner Allee und der Provinzstraße wurde im März 1999 begonnen. Nach dem Neubau des Abwasserkanals und eines Grundwasserammiers, der im Textilviertel das hoch ansteigende Grundwasser dauerhaft absenken soll und im gesamten Bauabschnitt unter der Fahrbahn verlaufen, wurde die vierspurige Fahrbahn mit Mittelgrünstreifen hergestellt. Beidseitig zur Fahrbahn wurden, jeweils durch einen Grünstreifen getrennt, begleitende Geh- und Radwege errichtet. Der dritte Bauabschnitt umfasste neben der Fahrbahn vier Bachbrücken, 1000 m Lärmschutzwände und 395 Baumpflanzungen. Nach 29 Monaten Bauzeit wurde der 1300 m lange Abschnitt am 24.08.2001 dem Verkehr übergeben. Die Gesamtkosten für den Bauabschnitt Textilviertel beliefen sich auf 17.650.000 EURO.

Der Glaspalast, ein herausragendes Zeugnis für den Textilindustriestandort Augsburg, wird zum städtebaulich prägenden Element.



Tunnel

Der vierte und letzte Bauabschnitt des Projektes Schleifenstraße ist der Lückenschluss zwischen der Friedberger Straße und der Provinzstraße. Dieser Abschnitt mit einer Tunnelröhre für vier Fahrspuren wurde im Februar 2002 begonnen und führt mitten durch ein Wohngebiet. Auf der Fläche einer vorhandenen Straße wurde aus Gründen des Immissionschutzes ein 490 m langer Tunnel gebaut. Nach Abschluss der 28 Monatsigen Rohbauarbeiten begann im Mai 2004 die Installation der aufwendigen Betriebs- und Sicherheitstechnik im Tunnel. Auf den jeweils fertig gestellten Tunneldecken wurde zeitnah die Wiederherstellung der Straßenflächen begonnen. Bis zur Fertigstellung des Tunnelabschnittes im Oktober 2004 wurden insgesamt 21.000.000 EURO investiert.

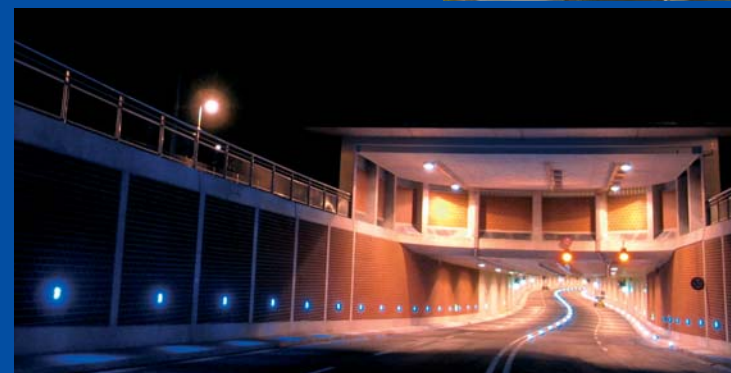
Auf dem Tunneldeckel in der Theodor-Wiedemann-Straße entstand eine gestaltete Mischfläche aus Parkplätzen, Aufenthaltsbereichen und Fahrbahnen.



Rote-Tor-Umfahrung

Im Mai 1999 war der Spatenstich für die Rote-Tor-Umfahrung, den zweiten Bauabschnitt der Schleifenstraße. Im Zuge der Rote-Tor-Umfahrung wurden eine Grundwasserwanne mit Bahndrücke, vier Bachbrücken, eine Biotopbrücke mit 450 Quadratmetern Grünfläche über der Fahrbahn sowie 80 m Tunnel unter der Friedberger Straße gebaut. Die gesamte Ausbaulänge des Abschnittes mit vier Fahrspuren, Geh- und Radwegen sowie Grünstreifen beträgt 1.290 m, wobei sich 420 m der Fahrbahn in Tiefelage in einer Grundwasserwanne befinden. Begleitend zur Fahrbahn wurden insgesamt 1.350 Meter Lärmschutzwände errichtet. Die Gesamtkosten, die auch die Ersatzflächen wie die Neugestaltung des „Fribbe“ beinhalten, hatten ein Volumen von 38.500.000 EURO. Verkehrs freigabe für die Rote-Tor-Umfahrung war im November 2001.

Mit dem Bau einer großzügigen Biotopbrücke wurde die Grünvernetzung der Siebentachtanlagen ermöglicht.



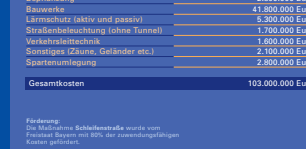
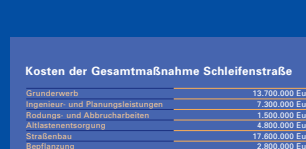
Daten zum Tunnel

Länge	490 m
Rampe Nord	120 m
Rampe Süd	140 m
Lichte Weite	12 m
Lichte Höhe	4,60 m
Bohrfläche (14 m Länge)	1250 Stück
Bodenbauschutt	83.000 m³
Verarbeiteter Beton	19.000 m³
Verarbeiteter Zement	4.000 Tonnen
Verarbeiteter Asphalt	6.300 Tonnen



Für Fußgänger und Radfahrer wurden neue, großzügige Verbindungen geschaffen. Die bisher verborgenen Kanäle und Bäche des Textilviertels werden durch eine individuelle und transparente Gestaltung erlebbar.

Das den Augsburger Bürgern lieb gewordene und ans Herz gewachsene Fribbe hat durch die Verlegung des Bachbettes, durch den Bau zweier neuer Becken sowie eine harmonische Geländemodellierung eine erhebliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung erfahren.



Kosten der Gesamtsanahme Schleifenstraße

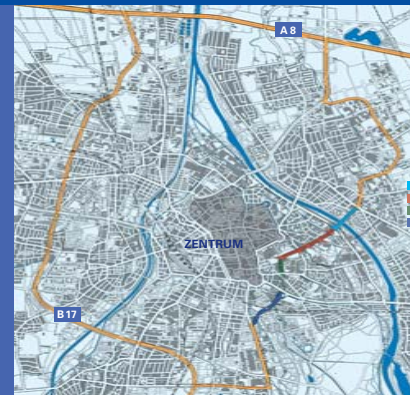
Grundwert	13.700.000 Euro
Ingenieur- und Planungsleistungen	7.300.000 Euro
Neubau- und Abbrucharbeiten	1.300.000 Euro
Abwasserbeseitigung	4.400.000 Euro
Straßenbau	17.600.000 Euro
Reifenreinigung	2.300.000 Euro
Bauwerke	41.800.000 Euro
Lärmschutz (aktiv und passiv)	6.300.000 Euro
Grünflächenbewässerung (einschl. Tunnel)	1.700.000 Euro
Verkehrstechnische	1.400.000 Euro
Beleuchtung (Straßen, Gebäude, etc.)	2.100.000 Euro
Spatenvermessung	2.800.000 Euro
Gesamtkosten	103.000.000 Euro

Notwendige Baumaßnahmen Schleifenstraße wurde vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur gefördert.

Herzogenratte: Stadt Augsburg, Bauamt, Tiefbauamt

Leistung und Anbau: Stadt Augsburg

Projektverteilung:



Teilstücke der Schleifenstraße

- Anton-Fugger-Brücke
- Textilviertel
- Tunnel
- Rote-Tor-Umfahrung

