

Stadt  
Augsburg



Straßen verbinden

Schleifenstraße



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

es ist immer etwas Besonderes, am Ende einer komplexen und vielschichtigen Baumaßnahme zu stehen. Nun ist die Schleifenstraße nach Jahrzehnten der Planung und elf Jahren Bauzeit endlich fertig gestellt. Lassen Sie uns dies kurz zum Anlass nehmen, auf das Projekt zurückzublicken:



Schon lange vor dem Gesamtverkehrsplan von 1978 war der Stadt bewusst geworden, dass eine leistungsfähige Süd-Ost-Verbindung mit Anschluss an die Autobahn in Augsburg notwendig ist, um das gestiegene Verkehrsaufkommen zu bewältigen und Schleichverkehr in den Wohngebieten zu vermeiden. Zu der Trassenführung gab es verschiedene Überlegungen, wobei die Strecke durch den Siebentischwald technisch am einfachsten zu realisieren gewesen wäre. Diese Lösung musste aber ausgeschlossen werden, da unser Trinkwasserschutzgebiet im Süden Augsburgs höchste Priorität besitzt. Letztlich wurde die Schleifenstraße 1978 im Gesamtverkehrsplan in ihrem heutigen Verlauf festgelegt und als vierspurige Straße gebaut, die aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes auf 50 km/h ausgelegt ist.

Zusammen mit der Roten-Tor-Umfahrung wird die Schleifenstraße – wie schon vor einigen Jahren die Westtangente – zu einer erheblichen Verkehrsverringerung in den angrenzenden Wohngebieten führen. Die neue Tangente bündelt den Verkehr, macht ihn flüssig und führt damit zu einer deutlichen Umweltentlastung.



Über zehn Jahre dauerte der Bau des Gesamtprojekts. Im Dezember 1993 erfolgte der Spatenstich für die Anton-Fugger-Brücke, dem ersten Teilstück der Schleifenstraße, die schließlich im Juli 1997 eröffnet werden konnte. Bei einem Bürgerentscheid sprachen sich im Frühsommer 1997 über 80 % der Bürger für den Weiterbau der Schleifenstraße aus. Rechtzeitig zur Eröffnung der City-Galerie erfolgte die Fertigstellung des Teilstücks zwischen der Berliner Allee und dem Einkaufszentrum. Nach dem Bau der Roten-Tor-Umfahrung zwischen Mai 1999 und November 2001 galt es nun noch, das Teilstück zwischen der Provinostraße und Friedberger Straße zu realisieren.

Kernstück des letzten Bauabschnittes stellt der Tunnel dar. Dieses Bauwerk war – obwohl nur 480 Meter lang – mit 21 Millionen Euro eines der teuersten und technisch anspruchsvollsten Projekte innerhalb des Baus der Schleifenstraße.

Neben der Verkehrsentlastung in weiten Bereichen Hochzolls, Lechhausens und der Innenstadt wird diese Straße dazu beitragen, den Standort Augsburg für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben wieder attraktiver zu machen. Investitionen wie diese sind Investitionen in die Infrastruktur und sichern die Wettbewerbsfähigkeit einer Großstadt. Sie schaffen nicht nur die Grundlage für eine dauerhafte und nachhaltige Mobilität von Menschen und Unternehmen, sondern erhöhen auch die Lebensqualität unserer Stadt. Sie sind Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes.

Da der Bau der gesamten Schleifenstraße immerhin über 100 Millionen Euro kostete, wäre es der Stadt Augsburg nicht möglich gewesen, diese Maßnahme allein zu finanzieren. Deswegen gilt unser Dank allen Stellen, die eine Förderung dieser Baumaßnahme ermöglicht haben. Insbesondere bedanken wir uns beim Freistaat Bayern für seine Hilfe und Unterstützung. Unser Dank gilt ebenso den vielen Firmen und ihren Mitarbeitern, die die Straße im Detail geplant und gebaut haben. Ebenfalls danken wir allen betroffenen Mitbürgerinnen und Mitbürgern, die trotz all der Unannehmlichkeiten wie Baulärm und Verkehrsbeschränkungen Verständnis für die Baumaßnahme gezeigt haben.

In der vorliegenden Broschüre finden Sie viele Informationen rund um die Schleifenstraße und vor allem über den jetzt fertig gestellten letzten Bauabschnitt. Diese Broschüre ist Zeugnis eines der größten Straßenbauprojekte in Augsburg und wird deshalb sicherlich nicht nur heute, sondern auch in Zukunft Beachtung finden.

Augsburg, im Oktober 2004

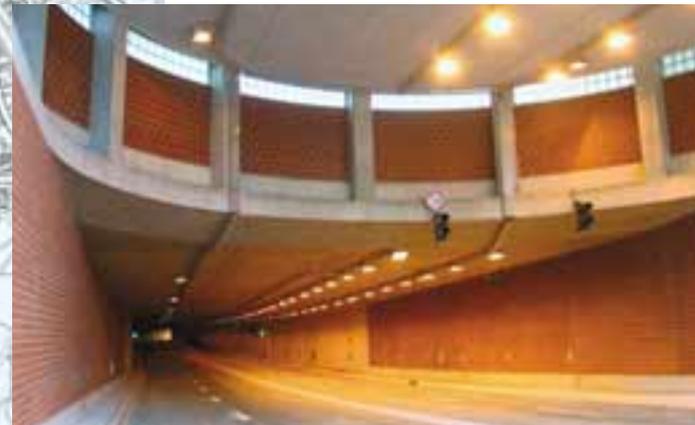
  
Dr. Paul Wengert  
Oberbürgermeister

  
Dr. Karl Demharter  
Stadtbaurat



Teilstücke der Schleifenstraße:

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



## Historie

Bereits seit den 30er Jahren bestanden Pläne zum Bau einer inneren Tangente auf der Trasse der jetzigen Schleifenstraße, die unter südlicher Umfahrung der Innenstadt die beiden Autobahnanschlüsse Ost und West miteinander verbinden sollte. In dem Wirtschaftsplan der Stadt Augsburg von 1951 und dessen Fortschreibungsberichten hat sie Eingang gefunden. Im Jahre 1978 wurde vom Stadtrat der Gesamtverkehrsplan verabschiedet. Er beinhaltet die Schleifenstraße zwischen Haunstetter Straße, Vierte Lechbrücke, Kurt-Schumacher-Straße und Mühlhauser Straße nach Westen zur Rosenaustraße und wurde als langfristige Planung in den weiteren Untersuchungsbedarf aufgenommen. Mit Beschluss des Stadtrats vom 02.03.1995 wurde diese Weiterführung schließlich aus dem Gesamtverkehrsplan genommen und statt dessen die nun realisierte Trassenführung beschlossen. Gemäß der verkehrsplanerischen Zielvorstellung der Stadt Augsburg ist in der geänderten Fassung des Flächennutzungsplanes von 1995 die Schleifenstraße dargestellt. Die planungsrechtliche Sicherung der jeweiligen Bauabschnitte erfolgte über Bebauungspläne.

## 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 Weite über den Lech von 82 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 betrugen 25.964.000 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.

Die bogenförmige Dreifeldbrücke überzeugt durch ihre gute Gestaltung.





Durch die höhenfreie Ausführung der Kreuzungen mit der Berliner Allee und der Lokalbahn können sowohl Verkehrssicherheit als auch Leistungsfähigkeit gewährleistet werden.



Das architektonisch gelungene Edelstahlgeländer wirkt sehr offen, stellt eine optische Verbindung zum Lech her und macht diesen „erlebbar“.



## Rote-Tor-Umfahrung

Im Mai 1999 war der Spatenstich für die Rote-Tor-Umfahrung, den zweiten Bauabschnitt der Schleifenstraße. Im Zuge der Roten-Tor-Umfahrung wurden eine Grundwasserwanne mit Bahnbrücke, 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 Tieflage 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. Verkehrsfreigabe für die Rote-Tor-Umfahrung war im November 2001.



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

Notwendige Lärmschutzmaßnahmen konnten durch die Wahl der Materialien (hochabsorbierende Lochziegel in Verbindung mit Glaselementen) stadtverträglich gestaltet werden.





Durch Renaturierungsmaßnahmen an den vorhandenen Bachläufen (Spitalbach und Kaufbach) im Rahmen der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen konnte neuer Lebensraum für Pflanzen und Tiere geschaffen werden.



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.

Im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen wurden mehrere Kilometer neue Radwege geschaffen. Diese verbinden nun komfortabel und attraktiv die entsprechenden Stadtteile und eröffnen die Möglichkeit einer direkten Verbindung von der Innenstadt zum Lech.

## Textilviertel

Der dritte Bauabschnitt der Schleifenstraße zwischen der Berliner Allee und der Provinstraße wurde im März 1999 begonnen. Nach dem Neubau des Abwasserkanals und eines Grundwassersammlers, die 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.

Die bisher verborgenen Kanäle und Bäche des Textilviertels werden durch eine individuelle und transparente Gestaltung erlebbar.





In der Otto-Lindenmeyer-Straße wurde durch die Gestaltung des Schallschutzes eine neue Platzsituation geschaffen.

Neue Blickbeziehung auf das moderne und das historische Augsburg.



Für Fußgänger und Radfahrer wurden neue, großzügige Verbindungen geschaffen.

## Tunnel

Der vierte und letzte Bauabschnitt des Projektes Schleifenstraße ist der Lückenschluss zwischen der Friedberger Straße und der Provinstraße. Dieser Tunnelabschnitt mit einer Tunnelröhre für vier Fahrspuren wurde im Februar 2002 begonnen. In offener Bauweise wurde zunächst der Baugrubenverbau mittels überschnittener Bohrpfähle hergestellt, die im angrenzenden Erdreich mit Spannankern gesichert wurden. Nach Absenken des Grundwassers innerhalb der Baugrube um ca. 6 Meter wurde die Baugrube ausgehoben. Auf einer Sauberkeitsschicht aus Beton wurde die Wand und die Sohle in 10m-Abschnitten mit Hilfe eines Schalwagens monolithisch hergestellt. Später folgte die Decke, die ebenfalls mit einem Schalwagen betoniert wurde. Bevor das Bauwerk überschüttet werden konnte, wurden Schutzschichten aus Epoxidharz, bituminöser Dichtbahn und Beton bzw. Gussasphalt aufgebracht. Im Anschluss an die 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.

Beidseitige Lärmschutzwände schützen die Anwohner.





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

Im Süden taucht die Tunnel-fahrbahn nach der Friedberger Straße wieder auf.



Die Einhausung des Nordportals schafft zusätzlichen Lärmschutz.



Das Betriebsgebäude in der Theodor-Wiedemann-Straße wird auch als Fluchtweg aus dem Tunnel genutzt.



## Daten zum Tunnel

Länge	480 m
Rampe Nord	120 m
Rampe Süd	140 m
Lichte Weite	16 m
Lichte Höhe	4,60 m
Bohrpfähle (14 m Länge)	1260 Stück
Bodenaushub	80.000 m <sup>3</sup>
Verarbeiteter Beton	19.000 m <sup>3</sup>
Verarbeiteter Stahl	4.800 Tonnen
Verarbeiteter Asphalt	6.300 Tonnen



Licht dient im Tunnel nicht ausschließlich zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, sondern stellt auch ein Gestaltungselement dar.





## Sicherheit im Tunnel

Der Tunnel wurde nach den neuesten Sicherheitsrichtlinien (RABT 2003) ausgestattet. Neben den in der RABT vorgeschriebenen Ausstattungsmerkmalen verfügt der Tunnel über eine aktive optische Leiteinrichtung auf den Tunnelbordsteinen und in der Fahrbahnmitte, welche mit moderner LED-Technik ausgestattet ist und eine bessere Führung der Fahrzeuge gewährleisten soll.

Darüber hinaus besitzt der Tunnel die folgenden sicherheitstechnischen Ausstattungsmerkmale:

- Energieversorgung aus dem 10 kV-Netz der Stadtwerke Augsburg mit eigenem Trafo, 400 kVA USV-Anlage mit 100 kVA zur Überbrückung aller wichtigen Sicherheitssysteme und der Notbeleuchtung bei Netzausfall für 15 min ohne Unterbrechung, Dieselgenerator mit 400 kVA, automatische Übernahme der Energieversorgung der gesamten elektrischen Anlage bei Netzausfall nach spätestens 1 min bis zu 30 h und Wiederaufladen der USV-Anlage
- Installierte elektrische Leistung der Beleuchtung im Tunnel ca. 45 kW. 202 Tunnelleuchten, 44 kombinierte Brandnot- und Fluchtweghinweisleuchten
- Brandmeldeanlage im Tunnel mit linearen Brandmeldedetektorkabel mit Sensorabstand von 8 m, gesamte Länge 960 m. Brandmeldeanlage im Betriebsgebäude mit 44 Meldern. Automatische Alarmierung der Feuerwehr.
- CO-Messanlage zur Schadstoffkonzentrationsmessung, automatische Einwirkung auf Tunnellüfter
- Windmessanlage mit Messung der Windrichtung und Geschwindigkeit – zur Steuerung der Tunnellüfter (Richtung und Anzahl)
- Tunnellüfteranlage mit 8 Strahlventilatoren, gesamte elektrische Leistung 165 kW, gesamte Luftleistung 1,6 Mio m<sup>3</sup>/h
- Videoanlage zur Überwachung und Steuerung, mit der Möglichkeit zur Erkennung von Rauch, sowie von stehenden Fahrzeugen, Fußgängern, Falschfahrern. Automatische Aufschaltung der nächsten Kamera mit Alarmierung in der Leitstelle bei Betätigung SOS-Nische, bei Brand, bei stehendem Fahrzeug etc.. Videoanlage bestehend aus 12 Kameras, davon 2 in den Portalbereichen von der Leitstelle fernsteuerbar (schwenk-/neigbar)
- Leittechnik zur Steuerung und Überwachung der gesamten Betriebstechnik mit Alarmierung und Alarmweiterleitung auf Handys der Bereitschaft
- Tunnelfunkanlage für Polizei, Feuerwehr und Betriebsdienste zur Kommunikation im Tunnel mit den Einsatzleitstellen der Stadt Augsburg
- Abwasseranlage mit drei Pumpen und einer Gesamtförderleistung von 540.000 Litern/h mit Leichtstoffabscheider im Rückhaltebecken
- Gesamtlänge der verlegten Kabel und Leitungen ca. 80 km
- Einspeisung von örtlichen Radiosendern mit der Möglichkeit der Einsprache über Verkehrsfunk



Von oben: Leitwarte in Betriebsgebäude, Videoüberwachung an den Portalen, optische Leiteinrichtungen in der Fahrbahn



Durch Ampeln kann der Tunnel im Notfall gesperrt werden. Über Antennen wird Notfallfunk in den Tunnel übertragen.





8 Strahlenventilatoren sorgen für Frischluft.

Der Tunnel ist nach neuesten Richtlinien ausgestattet.



### Kosten der Gesamtmaßnahme Schleifenstraße

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

Grunderwerb	13.700.000 Euro
Ingenieur- und Planungsleistungen	7.300.000 Euro
Rodungs- und Abbrucharbeiten	1.500.000 Euro
Altlastenentsorgung	4.800.000 Euro
Straßenbau	17.600.000 Euro
Bepflanzung	2.800.000 Euro
Bauwerke	41.800.000 Euro
Lärmschutz (aktiv und passiv)	5.300.000 Euro
Straßenbeleuchtung (ohne Tunnel)	1.700.000 Euro
Verkehrstechnik	1.600.000 Euro
Sonstiges (Zäune, Geländer etc.)	2.100.000 Euro
Spartenumlegung	2.800.000 Euro

**Gesamtkosten** 103.000.000 Euro



Stadt  
Augsburg

**Förderung:**

Die Maßnahme **Schleifenstraße** wurde vom Freistaat Bayern mit 80% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

**Herausgeber:**

Stadt Augsburg, Baureferat,  
Tiefbauamt

**Layout und Produktion:**

bulach-werbeagentur.de

**Fotografie:** Peter Bulach

**Stand:** Oktober 2004



Diese Dokumentation wurde unterstützt von:

