



Stadt
Augsburg

Die Bauverwaltung der Stadt Augsburg informiert

Fortschritt und Technik für eine gute Infrastruktur



Planen und Bauen
Planen und Bauen

50



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Augsburg war einst bedeutender Standort für die Textil- und Metallindustrie. Die Textilindustrie verschwand schon vor etlichen Jahren und hinterließ weite Industriebrachen. Die Metallindustrie dagegen konnte sich behaupten, dank fortschrittlicher und zukunftsweisender Produkte. Trotzdem ist es auch hier die Finanzkrise, die den Betrieben Sorgen bereitet. Die Stadt wird daher große Anstrengungen an den Tag legen, neueste Produkte und Forschungen zu forcieren. Ein Strukturwandel, wie ihn die Industrialisierung darstellte, soll neue Arbeitsplätze schaffen helfen.

Schon bislang war Augsburg in der Hochtechnologie ein bedeutender Standort. Jetzt soll für modernste Werkstoffe geforscht werden. Diese

neuen Werkstoffe gilt es dann auch zu produzieren. Der Luft- und Raumfahrtkonzern Premium Aerotec (früher EADS) investiert rund 180 Millionen Euro in den Bau eines Werks zur Verarbeitung von Carbonfaser, der Spatenstich fand bereits statt. Zudem siedeln sich zwei Fraunhofer-Forschungsgruppen und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt an. Wir nutzen diesen Schwung und entwickeln in unmittelbarer Nähe zur Universität den „Sciencepark“, als Bindeglied zwischen Forschung und Industrie.

Eine wesentliche Aufgabe, die Augsburg zukunftssicher machen soll, ist die Einrichtung eines integrierten Verkehrskonzeptes, bei dem alle Verkehrsarten ihre Möglichkeiten nutzen können. Im Vordergrund steht dabei die Einrichtung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg mit einer optimalen Verknüpfung des überörtlichen Schienenverkehrs am Hauptbahnhof mit dem städtischen öffentlichen Personennahverkehr. Die neue Straßenbahnlinie 6, die Friedberg-West über Hochzoll mit dem Hauptbahnhof verbinden wird, wird weitergebaut.

Damit einher geht aber auch die Neuplanung für den Königsplatz. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb wurde ausgelobt, um für die gesamte Innenstadt ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln. Dieser Wettbewerb, der im Frühjahr 2009 entschieden wurde, sieht einige grundsätzliche Änderungen in Verkehrsführungen vor. Die nun anstehenden Verfahren für die städtebauliche und verkehrsbezogene Bauleitplanung werden die verschiedenen Planungsüberlegungen zu einem umsetzungsfähigen Konzept bündeln.

Zu dieser Verkehrskonzeption gehört aber auch, den überörtlichen Verkehr an der Stadt weitestgehend ungestört vorbeizuleiten. Die Arbeiten zum Ausbau der Kreuzung B17/ Leitershofer Straße sind in vollem Gange. Damit wird das letzte Nadelöhr auf der Hauptverkehrsader im Augsburger Westen beseitigt. Das neue Güterverkehrszentrum im Nordwesten der Stadt, mit direkten Anschlussmöglichkeiten an das Schienennetz der Deutschen Bahn und die Autobahn, ist ebenfalls im Bau. Dort können sich nun zahlreiche Speditions- und Logistikunternehmen an-

siedeln; das Ziel ist, einen kombinierten Verkehr Schiene/ LKW zu erreichen. Augsburg ist auch eine Stadt am Wasser. Die beiden großen Flüsse, die Bäche und die kleineren Gewässer fördern das Stadtbild und verbessern das Stadtklima. Sie sind aber auch Ursache für die Gefahren des Hochwassers. Die Stadt ist daher seit zehn Jahren dabei, mit besonderen Konzepten, wie „Wertach vital“, die Hochwassergefahr zu bannen und neue Erholungsgebiete zu schaffen. Aber auch unterirdisch tut sich viel. Das Kanalnetz, teilweise nahezu 100 Jahre alt, bedarf einer laufenden Erneuerung. Die neuen Baugebiete, wie im Bereich der neuen Fußball-Arena sowie im Güterverkehrszentrum, müssen kanalisiert werden. Das Abwasser muss dann in der Kläranlage gereinigt werden. Das, wie auch die verschiedenen Regenrückhaltebecken, sind Maßnahmen, die dem Ruf Augsburgs als Umweltstadt gerecht werden.

Ihr

Gerd Merkle
Stadtbaurat

Augsburg – Reich an Geschichte und Fortschritt



Jedes Jahr zieht es tausende von Touristen in die schwäbische Renaissancestadt am Lech. Sehenswürdigkeiten wie das Augsburger Rathaus, die Fuggerei oder die prachtvolle Maximilianstraße dienen dabei immer wieder als Publikumsmagnet. Ein neues Highlight sowohl für Besucher der Stadt als auch für die Bürgerinnen und Bürger ist

das neu eröffnete Bayerische Textil- und Industriemuseum (tim). Am historischen Schauplatz, in der ehemaligen Augsburger Kammgarnspinnerei (AKS), wurde auf rund 2.500 Quadratmetern eine Dauerausstellung eingerichtet. Von Handwerk, Zunft und Kaufmannschaft über die Rebellion der Weber im Jahr 1844 bis hin zum Aufbruch

in die Moderne reicht das Themenspektrum. Die Stadt Augsburg hat damit einen weiteren wichtigen Schritt zur geschichtlichen Aufarbeitung ihrer Vergangenheit geleistet. Aber auch nach vorne hat sie ihren Blick immer wieder konsequent gerichtet. Das zeigen zahlreiche Projekte in dieser Handreichung.



Mögliche Lösung zur Mobilitätsdrehzscheibe: Straßenbahnquerung unter dem Hauptbahnhof.



Stadtplanung im Sinne der Bürger

Ideenwettbewerb Innenstadt

Unter starker Beteiligung der Öffentlichkeit setzt die Bauverwaltung der Stadt Augsburg die Ergebnisse aus dem Ideenwettbewerb Innenstadt zum Teilbereich Augsburg-Boulevard derzeit beschlussfertig um. In enger Zusammenarbeit mit den Gewinnern des Wettbewerbs und den Stadtwerken wird die zentrale Neugestaltung des Königsplatzes mit den angrenzenden Straßenzügen Konrad-Adenauer-Allee und Fuggerstraße in einem Bebauungsplan umgesetzt, der dem Bürgerentscheid aus dem Jahr 2008 weitgehend Rechnung trägt. Erreicht werden soll neben der Neuordnung des Königsplatzes und der Stärkung der Achse Bahnhof-Innenstadt auch eine Aufwertung des Augsburg-Boulevards.

Aufwertung des Augsburg-Boulevards

Geplant ist, dass sich die neu definierte, multifunktional nutzbare Platzfläche des Königsplatzes trichterförmig von der Einmündung der Bahnhofstraße zu den Zugängen zur Altstadt hin öffnet. Die Fuggerstraße ist als urbaner Boulevard mit vier Baumreihen geplant. Breite Gehsteige sollen eine attraktive Nutzung der anliegenden Erdgeschosszonen fördern und diesen zentralen Innenstadtbereich beleben. Am südlichen Ende des Straßenzugs wird der Theodor-Heuss-Platz gestalterisch aufgewertet, so dass er neben seiner Funktion als Quartierplatz auch wieder als stadträumliches Scharnier zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Gründerzeitquartieren wirkt. Durch den Boulevard in der Fuggerstraße kann der stadtbildprägende, grüne Innenstadtring der historischen Wallanlagen geschlossen werden.

Nutzerfreundliche Mobilitätsdrehzscheibe

Im Mittelpunkt steht dabei ein schlüssiges und bürgerfreundliches Zielnetz für den öffentlichen Personennahverkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger. Schießgraben- und Schaezlerstraße sollen zukünftig in beide Richtungen befahrbar sein. Somit kann die Fuggerstraße auf Höhe des Königsplatzes unterbrochen werden. Das Haltestellendreieck der Straßenbahn wird nach Osten verschoben und ohne Querung der Straße erreichbar sein. Gemäß dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg soll das bestehende Straßenbahnnetz mit den Projekten der Mobilitätsdrehzscheibe in wichtigen Siedlungskorridoren ergänzt und optimal mit dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr verknüpft werden.



Mit regem Interesse verfolgten die Augsburger Bürgerinnen und Bürger die Ergebnisse des Ideenwettbewerbs Innenstadt.

165473_Elektro Hafner

Großprojekte der Stadtentwässerung realisiert

Kanalnetzinterne Regenrückhaltung

Mit dem Bau von zwei Regenrückhaltebecken leistet die Stadtentwässerung Augsburg einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erfüllung aller wasserrechtlichen Auflagen. Im Zuge der Umsetzung des Gesamtentwässerungsplans der Stadt Augsburg wurde die Errichtung eines Regenrückhaltebeckens südöstlich der Straßenkreuzung Meraner/Derchinger Straße im Stadtteil Lech-

hausen sowie eines Kombi-Regenbeckens im Bereich Hessenbach-/Bgm.-Ackermann-Straße beschlossen. Beide Maßnahmen sind unentbehrlich für den Betrieb der Entwässerungsanlagen und des Klärwerks der Stadt Augsburg.

Gewerbliche Entwicklung

Um die weitere gewerbliche Entwicklung im Zusammenhang mit dem Ausbau der kleinen Ostumgehung und dem Neubau

der großen Ostumgehung ermöglichen zu können, mussten zusätzliche Kapazitäten für die Aufnahme größerer Mischwassermengen geschaffen werden. Der Anschluss von zukünftigen Gewerbeflächen südlich der Derchinger Straße ist dabei bereits mit eingerechnet. Mit den Bauarbeiten in Lechhausen wurde im Februar 2009 begonnen. Das Regenrückhaltebecken an der Meraner Straße hat ein Fassungsvermögen von rund 2.900 m³. Die Beckenkammer mit angebautem Ablaufgerinne sowie der Pumpensumpf

mit Betriebsgebäude werden komplett mit wasserdichten Spundwänden versehen. Diese werden umlaufend mit Ankern rückverankert.

Umweltgerechte Vorgehensweise

Auf die Verwendung von wassergefährdenden Betriebsstoffen wurde im Zuge der gesamten Baumaßnahmen gänzlich verzichtet. So wurden beispielsweise auch nur umweltverträgliche Schaltrennmittel verwendet.

165526_KLAUS GmbH & Co. KG



Sowohl beim Bau des Regenrückhaltebeckens in der Meraner Straße als auch beim Bau des Kombiregenbeckens an der Bgm.-Ackermann-Straße wurde auf eine besonders umweltgerechte Bauweise geachtet.

Mechanische Reinigung

Ähnlich wie beim Projekt in Lechhausen dienen auch das Regenüberlaufbecken und das Regenklärbecken in Pfersee der Stadthygiene, dem Gewässerschutz an der Wertach und der Einhaltung aller Anforderungen gemäß dem Wasserrechtsbescheid. Das kombinierte, unterirdische, rechteckige Regenbecken an der Hessenbachstraße erzielt künftig ein Rückhaltevolumen von 5.000 m³ Wasser. In ihm werden sowohl das verschmutzte Niederschlagswasser von der Bgm.-Acker-

mann-Straße wie auch das Mischwasser aus den südwestlichen Stadtteilen Pfersee, Kriegshaber und den Konversionsflächen mechanisch vorgereinigt, bevor es in die Wertach entlassen wird. Beide Maßnahmen wurden im vierten Quartal des Jahres 2009 fertiggestellt und konnten somit in den Probebetrieb starten.

Fuchssiedlung wurde abwassertechnisch erschlossen

Als eine der letzten Siedlungen in der Stadt Augsburg wurde nun auch die Fuchs-

siedlung in Inningen an das städtische Entwässerungsnetz angeschlossen. Bislang wurden die Abwasser der Fuchssiedlung über Sickergruben entsorgt. Bei der nun realisierten Druck-Kanal-Entwässerung wird die Wertach mittels Bohrspülverfahren unterquert, um das gesammelte Abwasser zu dem vorhandenen Anschlusspunkt östlich der Wertach zu befördern. Hierzu wurden Kunststoffdruckleitungen mit den erforderlichen Hausanschlussgrundleitungen bis unter die Straßengrenze verlegt. Die Maßnahmen konnten im Herbst 2009 abgeschlossen werden.



Die mechanische Vorreinigung des Wassers ist das Herzstück beider Regenrückhaltebecken.

165451_Carl Heuchel GmbH & Co. KG

Schwarze Anzeigen sind seitengebunden!

166343_Gebrüder Wöhrle Grundbau GmbH

Abwasserreinigung steckt voller Energie

Klärwerk Augsburg modernisiert

Sauberes Wasser ist von unschätzbarem Wert. Aus diesem Grund stellt sich die Abteilung Abwasserreinigung der Stadtentwässerung Augsburg seit 53 Jahren allen Aufgaben und Herausforderungen eines modernen Klärwerks. Die Einrichtung hat einen mittleren Tageszufluss von 150.000 Kubikmetern Abwasser, das mit unterschiedlichen Verunreinigungen belastet ist. Die Reinigung des Abwassers nach den neuesten technischen und biologischen Erkenntnissen ist daher von entscheidender Bedeutung. Darüber hinaus leistet das Klärwerk heute aber auch einen wichtigen Beitrag zu einem ganzheitlichen und nachhaltigen Umgang mit der Natur.

Emissionsarme Stromgewinnung

Ein wichtiger Schritt in Richtung Umweltschutz war die Einführung der ökologisch sauberen Energiegewinnung aus Faulgas. Dieses wird aus dem in der mechanischen und biologischen Reinigungsstufe anfallenden Klärschlamm gewonnen. Der jährliche Klärgasanfall im Klärwerk

der Stadt Augsburg beträgt rund 7.500.000 Nm³ – Tendenz steigend. Dies entspricht einem Heizwert von ca. 48. Mio. kWh. Zur Verwertung dieser Energie betreibt das Klärwerk eine Blockheizkraftwerkanlage (BHKW) mit 3 Modulen. Diese wurden zwischen 1991 und 2008 in Betrieb genommen. Durch diese ökologisch saubere Energiegewinnung kann das Klärwerk Augsburg seinen Strom- und Wärmebedarf nahezu komplett decken.

Erneuerung des Blockheizkraftwerks

Durch das Blockheizkraftwerk im Klärwerk Augsburg werden insgesamt über 95% des elektrischen Energiebedarfs sowie 100% der erforderlichen Wärmeenergie für das Klärwerk aus dem regenerativen Energieträger Faulgas gewonnen. Damit leistet das Klärwerk einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Bis in das Jahr 2008 hatte das BHKW-Modul I seit Inbetriebnahme im Jahr 1991 bereits eine Laufzeit von 130.000 Betriebsstunden absolviert. Dies entspricht einer Auslastung von 85%, was im Allgemeinen als sehr hoch gilt. Die zu erwartende Lebensdauer hatte das Modul damit bereits überschritten.

Bürger profitieren durch geringe Abwassergebühren

Seitens der Abteilung Abwasserreinigung der Stadtentwässerung Augsburg wurde daher der Beschluss gefasst, das BHKW-Modul I zu erneuern. Eine Wartung des Moduls wäre wirtschaftlich gesehen nicht mehr angemessen gewesen. Die erforderlichen Baumaßnahmen wurden noch im Jahr 2009 gestartet. Planer ist das Ingenieurbüro SLI GmbH als Spezialist für die Sanierung von technischen Anlagen und technischer Ausrüstung. Im Jahr 2010 soll das neue BHKW-Modul in Betrieb gehen. Neben den ökologischen ergeben sich auch wirtschaftliche Vorteile. Wie aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Blockheizkraftwerks hervorgeht, wird durch die Erneuerung des BHKW-Moduls I unter Berücksichtigung der Investitionskosten sowie der Kosten für Reparatur und Wartung ein jährlicher Ertrag zwischen 180.000 Euro und 200.000 Euro erwirtschaftet. Die Augsburger Bürger profitieren davon durch entsprechend geringe Abwassergebühren – eine der niedrigsten aller deutschen Großstädte.



165513_SLI Schneider-Leibner Ingenieurgesellschaft mbH



Energiegewinnung aus Faulgas: Über ein eigenes Blockheizkraftwerk versorgt sich das Klärwerk Augsburg weitgehend selbstständig mit Strom.

165449_Ed. Züblin AG



Attraktive Standorte

Fußballstadion und Güterverkehrszentrum erschlossen

Am Sonntag, den 26. Juli 2009 war es soweit: Die Augsburger Fußballfans feierten die offizielle Einweihung der neuen Impuls Arena. Im Süden von Augsburg, zwischen der B17 im Osten und der Bgm.-Ulrich-Straße im Norden, entstand in rund 18 Monaten Bauzeit das

neue Fußballstadion mit ca. 31.000 Sitzplätzen. Die Stadt Augsburg hatte die gesamte kanalbauartige und verkehrstechnische Erschließung des Stadions durchgeführt. Für die Erschließung wurde eine neue Abfahrtsrampe von der B17 umgesetzt, die den Besucherstrom höhenfrei unter der Bgm.-Ulrich-Straße auf das Parkplatzgelände des Stadions bringt.



Im Juli 2009 war erster Anpfiff im neuen Augsburger Stadion.

Übersichtliches Parkleitsystem installiert

Die Stadtwerke Augsburg realisieren außerdem eine neue Wendeschleife der Straßenbahn Linie 3 unmittelbar östlich der B17. Die Fahrgäste der Straßenbahn werden höhenfrei mittels Gehwegbrücken über die Auffahrtsrampe und die Bgm.-Ulrich-Straße auf das Stadiongelände geführt. Zur Erschließung für Fan-Busse und weitere Sonderfahrzeuge, wie Shuttle-Busse und Rettungsdienste, wurde die Kopernikusstraße bis westlich der B17 ausgebaut und an die Parkplatzfläche angebunden. Die Parkplätze werden über ein Parkleitsystem gesteuert.

Logistikbranche erhält neues Umschlagterminal

Ein ebenso hochrangiges und vor allem wirtschaftlich bedeutsames Projekt im Jahr 2009 war die Erschließung und die Errichtung des neuen Güterverkehrszentrums (GVZ) als Umschlagterminal. Dabei geht es vor allem darum, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Der Terminal ist das Herzstück des GVZ, das sich im Städtedreieck Augsburg – Gersthofen – Neusäß entwickelt. Das Tiefbauamt der Stadt Augsburg war federführend an der Erschließung des Areals beteiligt. Das Projekt setzt ein klares Zeichen, was die Standortvorteile des Wirtschaftsraums Augsburg angeht. Nach Schätzungen ist derzeit jeder zehnte Job in der Logistikbranche angesiedelt.

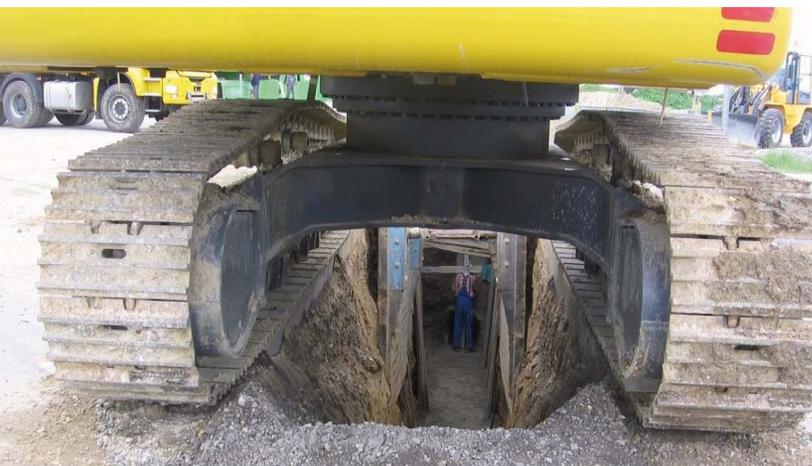


Bild rechts oben: Durchstich Rohr-
vortrieb bei der Erschließung des
Güterverkehrszentrums.

Bilder links oben und unten:
Die Erschließung des neuen
FCA-Stadions und der Kanalbau
in der Bürgermeister-Ulrich-Straße
waren wichtige Voraussetzungen für
ein ganz neues Fußballerlebnis in
Augsburg.

165475_SchulzTiefbau GmbH & Co. KG

Neubau der Ulrichsbrücke über den Lech

Weniger Staus – mehr Komfort

Um dem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Stadt Augsburg Rechnung zu tragen, wird derzeit die Ulrichsbrücke in Lechhausen neu gebaut. Durch Einschränkungen der Fahrspuren kam es immer wieder zu Behinderungen und Verzögerungen im ÖPNV. Mit dem Neubau der Trasse über den Lech sollen Staus beim Individualverkehr und die damit einhergehende hohe Schadstoffbelastung für Mensch und Umwelt künftig vermieden werden.

Nebenbrücken werden erneuert

An sechs Tagen die Woche arbeiten Eisenflechter, Kranfahrer, Betongießer und andere Fachkräfte auf Hochtouren daran, dieses Nadelöhr zu erweitern. Die Schal-, Bewehrungs- und Betonarbeiten der ersten Bauphase sind weitgehend abgeschlossen. Die Ulrichsbrücke mit ihren zwei Nebenbrücken (über die Localbahn und die Berliner Allee) und die angrenzende Proviantbachbrücke werden komplett neu errichtet. Die damit notwendig werdenden

Straßenangleichungen bis zu den angrenzenden Kreuzungsbereichen der Lechhauser und Neuburger Straße sind ebenfalls Gegenstand dieser Maßnahme.

Einschränkungen werden vermieden

Während der Bauzeit ist vorgesehen, alle Verkehrsbeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten. Auf der Lechhauser Straße wird die Straßenbahn auf einem Gleis im Wechselbetrieb weiterfahren. Für den Kfz-Verkehr steht je Fahrtrichtung eine Fahrspur

zur Verfügung. Für Fußgänger ist während der gesamten Baumaßnahmen ein Gehweg vorhanden. Die Berliner Allee wird im Umbaubereich auf zwei Fahrspuren reduziert. Im vierten und letzten Bauabschnitt wird der südöstliche Überbau der Ulrichsbrücke querverschoben, um ihn in seine endgültige Lage zu bringen. Der Verkehr kann dann voraussichtlich ab Herbst 2010 vollständig über die neuen Brücken fahren.



165447_Thermo Isolierbau

165446_Multifloor Inh. Klaus Freund

Ein Wehr im Wandel der Zeit

Hochablaß bleibt eines der beliebtesten Ausflugsziele

Der Hochablaß im Siebentischwald kann auf eine lange und bewegte Geschichte zurückblicken. Ein Teil dieser Historie spiegelt sich auf der Bronzetafel wider, die an der Ostwand der Kiesschleuse angebracht ist. Demzufolge entstand bereits im Jahr 1000 eine Anlage im Lech, die dazu diente, Lechwasser in die Stadtkanäle auszuleiten. Damit wurde dem steigenden Wasserbedarf durch Mühlen sowie Gerbern und Färbern in der Stadt Rechnung getragen. Mit dem Wasserbedarf stieg über die Jahre auch der Anspruch an die Ausleitungsstelle. Der Hochablaß wurde ständig erweitert und vergrößert. So wurde in den Jahren von 1999 bis 2000 das Wehrfeld der 20-m-Walze mit

Dauerankern versehen, um eine optimale Gleitsicherheit herzustellen. Außerdem wurde ein Tosbecken mit Störkörpern zur Energieumwandlung im Unterwasser der 20-m-Walze und des 12-m-Doppelhackenschütz eingebaut. Durch Betoninjektionen wurde die Betonsubstanz in Pfeilern drei und vier des Walzenwehres verbessert. In den Jahren 2002 bis 2003 erfolgte der Einbau des Tosbeckens mit Störkörpern im Bereich der Fischbauchklappe. Außerdem wurde die Betonsubstanz in den Pfeilern eins und zwei sowie den Wänden zur Kiesschleuse verbessert. Saniert wurde auch der Stahlwasserbau in der Fischbauchklappe. Saniert wurden zu diesem Zeitpunkt auch die Uferwände nördlich des Einlaufbauwerks.

Maßnahmen zum Schutz der Fauna im Lech

Im Zuge der jüngsten Bauabschnitte wurden umfangreiche Maßnahmen zur Lösung der Restwasserproblematik in den lechseitigen Stadtkanälen getroffen. Es muss immer eine Mindestrestwassermenge in den Stadtkanälen während der Ablässe (Durchführung von Unterhaltsarbeiten und Räumung) verbleiben, damit die dortige Fauna nicht zu Schaden kommt. Daher wurde von 2005 bis 2006 das Einlaufbauwerk am Hochablaß mit dem Einbau von neuen Revisionschützen und einem neuen Bediensteg, der jetzt im Hochwasserfall befahrbar ist, umgebaut. Das Thema Umweltschutz hat bei den derzeitigen Vorkehrungen oberste Priorität.

Jüngst erfolgte am Hochablaß ein Umbau des Einlaufbereichs: Eingebaut wurden Revisionschützen zur Lösung der Restwasserproblematik. Bereits zuvor erfolgte die Sanierung der westlichen Ufermauer sowie die Erneuerung des Steges im Einlaufbereich.



165450_Schmitt Stumpf Frühauf und Partner

Mobilität verlangt Fortschritt

Ausbau des Knotenpunktes B17 / Leitershofer Straße

Der Stadtrat der Stadt Augsburg hat 1995 beschlossen, die Knotenpunkte Eichleitner-, Gabelsberger- und Leitershofer Straße mit der Westtangente B17 höhenfrei auszubauen. Der Umbau der Kreuzung B17/ Eichleitnerstraße erfolgte bereits 1998. Die Restarbeiten für die Höhenfreilegung für die Kreuzung Gabelsbergerstraße wurden Mitte des Jahres 2009 fertiggestellt. Mit den Hauptbauarbeiten am Knotenpunkt Leitershofer Straße wurde im Mai begonnen. Es ist mit einer Bauzeit von ca. zwei Jahren zu rechnen. Die Fertigstellung ist für Herbst 2010 geplant.

Verkehrsberuhigendes Konzept

Der Knotenpunkt wird mit zwei Kreisverkehren ausge-

staltet. Diese werden eine dämpfende Wirkung auf das Geschwindigkeitsniveau haben und den Übergang von der zweistreifig ausgebauten Bundesstraße zu den städtischen Erschließungsstraßen unterstreichen. Die Maßnahmen sind auf das derzeit in der Umsetzung befindliche Verkehrsberuhigungskonzept Pfersee abgestimmt.

Entlastung des Stadtgebiets

Die B17 trägt die Hauptlast des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden regionalen und überregionalen Verkehrs. Sie verbindet die Autobahn A96 bei Landsberg mit der Autobahn A8. Von der B17 geht eine wesentliche Verteilerfunktion aus. Die Bundesstraße hat bereits seit ihrer durchgängigen Fertigstellung wesentlich zu einer Verkehrsentlastung des Stadtgebietes beigetragen.

Bereits heute nutzen ca. 60.000 Fahrzeuge pro Tag die B17 auf Höhe der Wertachbrücke. Mit dem Ausbau kann auch der für die Zukunft bis ins Jahr 2020 erwartete Zuwachs auf dann ca. 75.000 Fahrzeuge pro Tag bewältigt werden.

Lärmarmer Straßenbelag

Im Zuge der Sanierung der Wertachbrücke wird im Sommer 2010 ein weiteres Stück der B17 mit zweischichtigem offenporigem Asphalt (ZOPA) ausgestattet sein. Die zusammenhängende Flüsterasphaltstrecke auf der B17 beträgt dann rund 2,6 km. Bereits abgeschlossen sind die Maßnahmen am Roten Tor und der Von-Cobres-Straße zwischen Klausenberg und Gabelsbergerstraße. Hier wurde im Jahr 2009 nach dem neuesten Stand der Technik die lärmoptimierte Asphaltdeckschicht LOA 5 D aufgetragen.



Luftdurchlässig und leise: lärmarmes Splitt-Mastix-Belag am Roten Tor.



Zwei Kreisverkehrsanlagen regeln künftig den Verkehr rund um den Knotenpunkt Leitershofer Straße.

167194_Gruber Bau GmbH

Fertigstellung der Ostumgehungen

Neue Autobahn-Anschlussstelle Derching

Seit Ende des Jahres 2008 hat das Wittelsbacher Land eine dritte Auffahrt zur Autobahn. Der Anschluss an die A8 bei Derching ist komplett – die große Ostumgehung ist somit fertiggestellt. Die Kreisstraße AIC25 samt Anschlussstelle an die A8 wird bereits rege genutzt.



Der Knotenpunkt Meraner und Stätzlinger Straße im Lechhauser Industriegebiet wird derzeit verkehrstechnisch entlastet.

Der Raum Augsburg hat damit jetzt insgesamt sechs Auffahrten: Adelshausen, Dasing und Friedberg-Derching, und weiter in Richtung Stuttgart Augsburg-Ost, Augsburg-West und Neusäß.

Bauarbeiten verliefen schneller als geplant

Der erste Abschnitt der Straße zwischen Friedberg-West und

Stätzling wurde nach knapp eineinhalbjähriger Bauzeit im Sommer 2007 für den Verkehr freigegeben. Über einen neuen Zubringer von der AIC 25 zur Meraner Straße und die kleine Ostumgehung im Industriegebiet Lechhausen gelangt man schneller denn je zur neuen Anschlussstelle Augsburg-Ost. Im Jahr 2008 folgte der nördliche Abschnitt zwischen Stätzlinger Straße und Autobahn. Das Firmenkonsortium, das die Autobahn derzeit im Betreibermodell ausbaut, konnte die neue Anschlussstelle deutlich schneller als geplant herstellen.

Top-Anbindung an das Gewerbegebiet Lechhausen

Die kleine Ostumgehung, bestehend aus der Bgm.-Wegele-, Aindlinger und Meraner Straße, ist die Haupteinschließung des

Gewerbegebietes Lechhausen. In drei Bauabschnitten wird auf insgesamt 2.200 Metern die ehemals zweispurige Straße auf vier Fahrstreifen erweitert. Der erste Bauabschnitt wurde im Jahr 2006 dem Verkehr übergeben.



Neue Auffahrt zur A8: Anschlussstelle Derching.

166185_HBW Höfle & Wohlrab Bau GmbH

165448_Elektroanlagen Prokscha Inh. Michael

Der „Sciencepark“ im Augsburger Süden soll ein weltweit führendes Zentrum für Forschung, Entwicklung und Produktion zukunftsweisender Technologien werden.



Sciencepark an der Schnittstelle zur Universität

Augsburger Forschungszentrum nimmt Gestalt an

In direkter Nachbarschaft zur Universität entsteht derzeit der Augsburger „Sciencepark“. Der international renommierte Stadtplaner Kees Christiaanse wurde damit beauftragt, einen Masterplan für das ca. 70 Hektar große Areal zu erstellen. Im September 2009 erfolgte der Spatenstich für das Zentrum für Leichtbauproduktionstechnik und die Fraunhoferprojektgruppe Funktionsintegrierter Leichtbau. Damit verstärken das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Fraunhofer-Gesellschaft ihre Aktivitäten auf dem Gebiet

der kohlenstoffverstärkten Kunststoffe. Bis Mitte 2011 entstehen zwei Forschungshallen mit Flächen von ca. 2000m² bzw. 1200m² und zugehörige Bürotrakte. Einige Alleinstellungsmerkmale bilden ideale Voraussetzungen für den erfolgreichen Ausbau des Augsburger „Engineering Campus“.

Top-Anbindung und attraktiver Standort

In unmittelbarer Nähe zum Zentrum gelegen, ist das Areal äußerst günstig durch den öffentlichen Personennahverkehr wie auch über den motorisierten Individualverkehr an die Stadt und an die Umgebung

angebunden. Es erfolgt eine exzellente Einbindung in das städtische Gefüge mit Vernetzung von Campus, Universität, Wohnquartier und Gewerbe. Hochwertige angrenzende Außenraumqualitäten wie z.B. das Naherholungsgebiet Siebentischwald tragen stark zur Attraktivität des Standorts für Firmen, Arbeitnehmer, Forscher, Studierende und Bewohner bei. Eine breitgefächerte Nutzung soll diesen Aspekt noch verstärken. Entstehen soll ein kreatives Arbeitsumfeld für alle Campusnutzer.

Grüne Einbettung

Realisiert wird ein zentraler landschaftlicher Grüngürtel

inklusive städtischen Grünverbindungen mit den angelagerten Plätzen und öffentlichen und belebten Verbindungen mit den Nachbarquartieren. Auf dem Boulevard verläuft die neue Tramlinie 3a (Express-Straßenbahn nach Königsbrunn) mit insgesamt drei Haltestellen auf dem Campus. Der „Sciencepark“ soll langfristig gesehen im direkten Umfeld von internationalen Branchengrößen aus den Bereichen Faserverbund, Mechatronik und Automation sowie IT und Umwelt alle Möglichkeiten für den Aufbau eines Faserverbundnetzwerks von europäischem Rang schaffen.

166087_Bestler + Schwertl Ing.
Büro f. Bauleitung

165970_Siemens AG



Kontaktadressen



165527_Scholz Vermessungen

165582_Kiffer GmbH

Stadtbaurat Gerd Merkle

Baureferat
Rathausplatz 1, 86150 Augsburg
Telefon: 0821 / 324 - 4602
Telefax: 0821 / 324 - 4640
e-mail: baureferat@augzburg.de

Bauordnungsamt

Rathausplatz 1, 86150 Augsburg
Leiter: Gerhard Schröttle
Telefon: 0821 / 324 - 4610
Telefax: 0821 / 324 - 4698
e-mail: boa@augzburg.de

Hochbauamt

An der Blauen Kappe 18, 86150 Augsburg
Leiter: Günter Billenstein
Telefon: 0821 / 324 - 4657
Telefax: 0821 / 324 - 4639
e-mail: hochbauamt.stadt@augzburg.de

Stadtplanungsamt

Rathausplatz 1, 86150 Augsburg
Leiter: Norbert Diener
Telefon: 0821 / 324 - 6502
Telefax: 0821 / 324 - 6503
e-mail: stadtplanung@augzburg.de

Stadtvermessungsamt

Maximilianstraße 6a, 86150 Augsburg
Leiter: Wilfried Matzke
Telefon: 0821 / 324 - 9341
Telefax: 0821 / 324 - 9342
e-mail: stadtvermessungsamt@augzburg.de

Tiefbauamt mit Stadtentwässerung Augsburg

Annastraße 16, 86150 Augsburg
Leiter: Josef Weber
Telefon: 0821 / 324 - 7401
Telefax: 0821 / 324 - 7405
e-mail: tiefbauamt.stadt@augzburg.de

Allgemeine e-mail (Poststelle)

stadt@augzburg.de
Internet: www.augzburg.de

Stand: Oktober 2009