



Straßen verbinden – Schleifenstraße

Geplante Maßnahmen müssen gesellschaftliche Werte respektieren. Zu den Grundwerten, die unserem allgemeinen Verständnis von Planungs- und Baukultur entsprechen, zählen Nachhaltigkeit, Identität und Schönheit im Sinne einer Stadtverträglichkeit, die wir bei Planung und Bau der Schleifenstraße, einer innenstädtischen Umgehungsstraße, als Verpflichtung erkannt haben.

Zu einem solchen Projekt bestehen in der Bürgerschaft – begründet durch die unterschiedlichen individuellen Interessen – divergente Meinungen.

Die erforderliche Diskussion wurde in Augsburg auf den verschiedenen Ebenen intensiv geführt und mit einem Bürgerentscheid abgeschlossen, bei dem sich im Frühjahr 1997 80 % der Bürger für den Bau einer stadtverträglichen Schleifenstraße aussprachen.

Am östlichen Innenstadtrand, unmittelbar im Anschluss an die historische Altstadt, liegt das »Textilviertel«: Standort bedeutender, im 19. Jahrhundert gegründeter Textilbetriebe, die jedoch Ende des 20. Jahrhunderts teilweise aufgegeben wurden bzw. geschrumpft sind. Brachflächen entstanden, aber es blieben auch Grünflächen erhalten, die ursprünglich für Betriebserweiterungen vorgesehen waren. Durchzogen wird das Gebiet von zahlreichen Triebwerksbächen und ehemaligen Bahntrassen.

Das in der Frühindustrialisierung gewachsene Erschließungsnetz wurde heutigen Ansprüchen im Sinne eines Funktionswandels von Industrie zu Dienstleistung und Handel, Kultur und Wohnen nicht mehr gerecht. Die Schleifenstraße leistet einen erheblichen Beitrag zur Anbindung des Textilviertels als einem multifunktionalen Stadtteil an das Innenstadtgebiet.

Die Idee der Schleifenstraße entstand im Wirtschaftsplan in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Sie besteht in einer schleifenförmigen Umfahrung der Innenstadt mit ost- und westseitigem Anschluss an die Autobahn.

Das Rote Tor als südöstliche Grenze zur Innenstadt wird so vom Durchgangsverkehr entlastet und gleichzeitig die notwendige Erschließung des Textilviertels hergestellt, das durch die Schleifenstraße als Tangente mit Stadt und Region verbunden wird. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme steht der Ausbau von durchgehenden Fuß- und Radwegen entlang der Trasse. Eine radiale Straßenbahnerschließung nach Osten ist ebenfalls vorgesehen.

Die Schleifenstraße ist Bestandteil im Gesamtverkehrsplan (GVA) von 1978 und seiner Fortschreibung von 1998. Darin wurde in der Prognose für das Jahr 2010 mit einer Verkehrsbelastung, je nach Abschnitt, von 34 000 – 46 000 Kfz / 24h gerechnet. Diese Zahlen erfordern einen vierspurigen Ausbau mit zusätzlichen Abbiegespuren in den Knotenpunkten. Die reine Fahrbahn mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen besitzt eine Breite von 13,5 m, eingebunden in eine dreireihige Baumallee sowie Geh- und Radwegen.

In einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Schleifenstraße wurden alle relevanten Auswirkungen auf die natürlichen Schutzgüter untersucht und bewertet. Besondere Anstrengungen unternahm man



Seite 2 im Lärmschutz: Wo sich der erforderliche Lärmschutz durch schallschützende Bebauung bzw. Abstände herstellen ließ, wurde auf die Errichtung von Lärmschutzmauern verzichtet. Waren diese erforderlich, griff man auf eine Mauerart in Industriegebieten zurück, in der Form einer 3 m hohen Blank-Ziegelmauer mit aufgesetzter Glaswand. Unterstützt werden diese Maßnahmen durch den Einbau von Lärmschutzfenstern und Wintergärten. Dort, wo die Trasse bestehende beidseitige Wohnbebauung durchfährt, wurde die Straße tiefer gelegt, um den Straßenraum als Lebens- und Aufenthaltsbereich für die Anwohner zurückzugewinnen. Die intensiven Umweltschutzmaßnahmen, die mit den Betroffenen ausführlich diskutiert wurden, führten zur Akzeptanz bei den Bürgern. Auf diese Weise konnten rechtliche Auseinandersetzungen um das Baurecht, das auf drei Bebauungsplänen fußt, vermieden und ein planmäßiger Bauablauf gewährleistet werden.

Eine grundsätzliche Vorgabe bestand darin, alle Eingriffe in den Naturraum möglichst an Ort und Stelle auszugleichen. Zahlreiche Maßnahmen, insbesondere bei der Querung von Schleifenstraße und Bächen, konnten verwirklicht werden. So entstanden Biotope an Lochbach, Siebenbrunnenbach und Kaufbach. Die Parkanlagen an der Schackstraße erfuhren eine Aufwertung und eine Grünbrücke stellt die Verbindung vom Roten Tor über die Allee Baumgartnerstraße zu den Siebentischanlagen her. Die neue Anton-Fugger-Brücke über den Lech fügt sich mit den landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen und ihrer in einem Wettbewerb erreichten eleganten Gestaltung in das Flusstal ein.

Verkehrsstraßenausbau und Stadtgestalt bilden keine unvereinbaren Gegensätze, wenn Proportionen, Sichtbeziehungen und Achsen einen stadtkulturellen Sinnzusammenhang herstellen. Der verkantet zur Achse der großstädtischen Schleifenstraße gerückte Glaspalast – ein großvolumiges Industriedenkmal – erhält eine neue Dimension und Bedeutung im Stadtbild. Mittlerweile modernisiert, beherbergt er heute eine private Kunstsammlung mit Galerie und ein Dienstleistungszentrum. Die neue Sichtbeziehung auf St. Ulrich schafft eine Identität stiftende Perspektive auf den hohen Chor der Basilika an der Hangkante der Stadt.

Auch das in der Augsburger Kammgarn-Spinnerei in Gründung begriffene Textilmuseum wird durch eine ergänzende Straßenverbindung direkt von der Schleifenstraße erreichbar sein und macht die Industriegeschichte in ihrem städtebaulichen Kontext deutlich.

Eine integrative, Ausgrenzung vermeidende Planung entsteht, wenn alle von der Maßnahme betroffenen Lebenszusammenhänge in die Planung Eingang finden. Nach der Entscheidung der Augsburger für die Schleifenstraße, war es für die Stadt selbstverständlich, das stark betroffene traditionsreiche Fribbe als öffentliches Flussbad in unmittelbarer Nachbarschaft wieder zu errichten. Es konnte dabei seine Attraktivität steigern und der gleichzeitige Ausbau verkehrlicher und freizeitorientierter Infrastruktur verdeutlicht, wie Konflikte zwischen Raum-, Umwelt- und Sozialverträglichkeit im Rahmen der gebotenen Wirtschaftlichkeit befriedigend gelöst werden können.