

VERKEHRSBEEINFLUSSUNG INNERORTS

ARBEITSSTELLENMANAGEMENT

INNENSTADTUMBAU AUGSBURG

AUFTRAGGEBER: TIEFBAUAMT AUGSBURG



Im Rahmen des Vorhabens „Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg“ erfolgten der Ausbau der Straßenbahn, der Umbau des zentralen Umsteigepunkts am Königsplatz und die Umgestaltung der straßenbaulichen Verkehrsführung von zwei Straßenzügen auf nur noch einen durchgängigen Straßenzug. Der Projektumfang umfasste den sogenannten „Augsburg Boulevard“ mit Streckenverlauf Rotes Tor, Theodor-Heuss-Platz, Konrad-Adenauer-Allee und Königsplatz bis Kennedyplatz. Der Umbau beinhaltete den Rückbau einer durchgängigen 4-streifigen Streckenführung in Nord-Süd und Süd-Nord-Richtung hin zu einer 2-streifigen Verkehrsführung über den zentralen Knotenpunkt Königsplatz.

Während der gesamten Baumaßnahme war eine wesentliche Forderung, die Erreichbarkeit für die Berufspendler, die Anwohner, den Schwerverkehr, den Hafensbetreiber sowie für die ebenfalls betroffene Feuerwache aufrechtzuerhalten. Unter Berücksichtigung dessen wurde für die Bauzeit ein Ersatzroutennetz konzipiert und für jede entfallende Verkehrsbeziehung eine Alternativroute definiert. Die Durchführung von verkehrstechnischen Untersuchungen erfolgte für den Endzustand und für verschiedene Bauphasen mit wesentlicher Änderung der Verkehrsführung. Es wurden die Streckenleistungsfähigkeit möglicher Alternativrouten untersucht sowie Möglichkeiten der Erhöhung der Leistungsfähigkeit (Anpassung der LSA-Steuerungen, Umlaufzeitanpassungen, Freigabezeitanpassungen) bewertet und umgesetzt. Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit im MIV und der Priorisierungsqualität des ÖPNV erfolgte unter anderem die Anwendung und Durchführung von mikroskopischen Verkehrsflusssimulationen (VISSIM). Wesentliche Ziele der Untersuchungen waren ein für die zu erwartende Verkehrsnachfrage im MIV und ÖPNV entwickeltes LSA-Konzept und die Optimierung bestehender LSA-Steuerung.

Wechselwirkungen zwischen weiteren Baumaßnahmen (Neubau Hauptbahnhofstunnel, Radwegeeinbau Karlstraße, Sanierung Straßenbahnlinie 4) wurden bezüglich der zeitlichen und räumlichen Auswirkungen betrachtet. Falls möglich, wurden andere Zeitfenster vorgeschlagen bzw. Konzepte zur möglichst verträglichen Verzahnung erstellt.