

# B 30 Ortsumgehung Ravensburg

## Ergebnis einer optimierten Planung



## B 30 Ortsumgehung Ravensburg – der Ideenwettbewerb für einen Modellfall

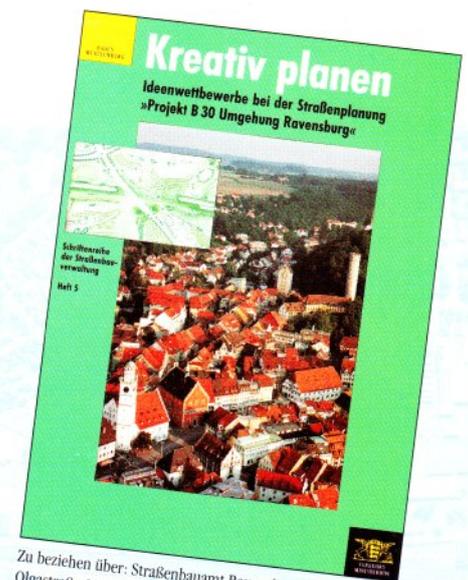
*Die Bundesstraße 30 verbindet auf einer Länge von rund 100 km die zentralen Orte Ulm/Donau, Laupheim, Biberach, Bad Waldsee, Weingarten, Ravensburg und Friedrichshafen am Bodensee. Sie hat sich durch ihre geographische Lage zunehmend zur Magistrale Oberschwabens entwickelt, die für den Wirtschafts- und Freizeitverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion erfüllt. Die damit verbundenen verkehrlichen Anforderungen sowie die unzumutbaren*

*innerörtlichen Verkehrsverhältnisse begründen die Notwendigkeit des Baus von Ortsumgehungen, so auch im Mittleren Schussental.*

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mußte für die Ortsumgehung von Ravensburg eine Trasse am Westrand des Schussentals gewählt werden. Dabei ergaben sich empfindliche Eingriffe in die Talau, eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung und eine Veränderung der städtebaulichen Situation. Für den Bund als Baulasträger und für die planende Straßenbauverwaltung des Landes bedeutete dies eine große gestalterische Herausforderung: Eine harmonische, wenig beeinträchtigende Einbindung der zweibahnigen Straße in die umgebende (Stadt) Landschaft, ausreichende und doch optisch verträgliche Lärmschutzanlagen sowie eine ästhetische Gestaltung der Bauwerke sollten gewährleistet werden.

Die Ortsumgehung von Ravensburg im Zuge der B 30 wurde zum Modellfall für modernen Straßenbau. 1990 ist auf Landesebene unter Leitung einer interdisziplinären Arbeitsgruppe ein Ideenwettbewerb durchgeführt worden, bei dem auch das Kreativitätspotential mehrerer privater Planer genutzt wurde. Ziel war es, für den Straßenneubau eine optimale gestalterische Gesamtlösung aus einem Guß zu finden, und dies unter den besonderen Bedingungen der landschaftlichen und städtebaulichen Aspekte.

Der Wettbewerb wurde in der Schriftenreihe der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg, Heft 5 unter dem Titel „Kreativ planen, Ideenwettbewerb bei der Straßenplanung, Projekt B 30 Umgehung Ravensburg“ ausführlich dokumentiert.



Zu beziehen über: Straßenbauamt Ravensburg,  
Olgastraße 11, 88214 Ravensburg

B 30 Ortsumgehung  
Ravensburg – Lage  
im Straßennetz





## Von der Idee zur Realität

Anhand des hier dargestellten Gestaltungsplans und der Zuordnung von Fotos, die die tatsächliche Lösung oder ergänzend den Vorherzustand zeigen, kann nachvollzogen werden, wie die interdisziplinär entwickelten Vorstellungen zu einem überzeugenden Straßenbauwerk geführt haben:

**Anspruchsvoll  
und zukunftsweisend.**



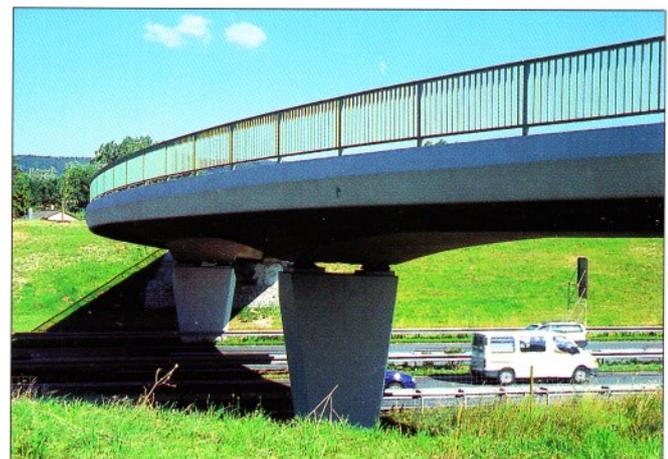
Praktizierter Natur- und Landschaftsschutz – Wassergraben mit neuem natürlichen Lebensraum



Intensive Nutzung vor dem Bau der B 30 – Kleingartenanlage

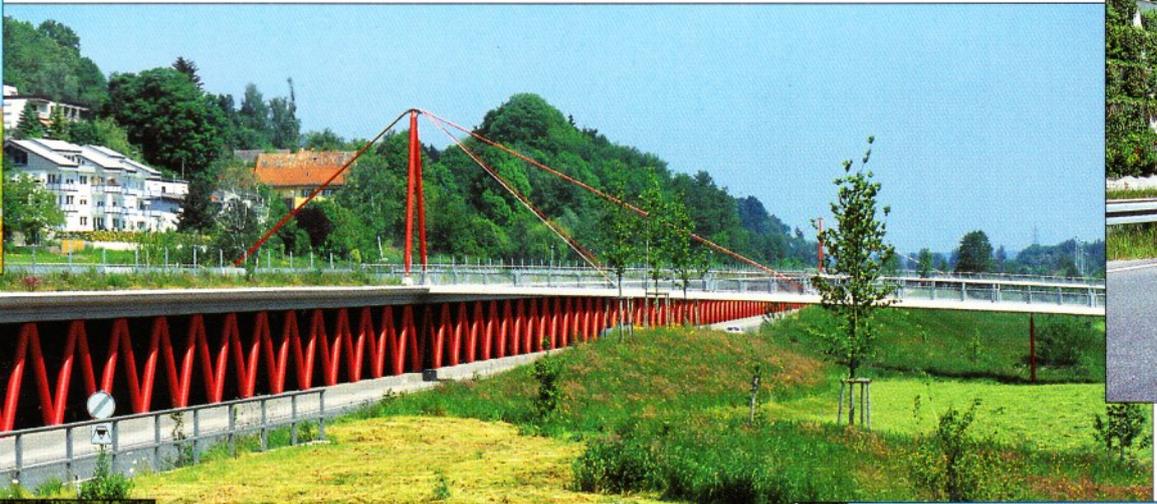


Ökologische Ausgleichsmaßnahme – naturnahe Gestaltung des Wiesentalgrabens



Geschwungene Friedbergzufahrt – durchlässig gestaltete Talquerung ohne Stützen im Mittelstreifen der B 30 mit breitem Sichtfeld für die Autofahrer

...daber eine Galerie unterhalb der Wohnhäuser – jetzt ein prägendes Element für das Landschaftsbild



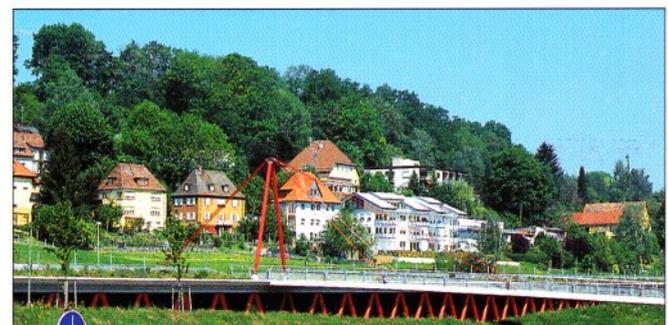
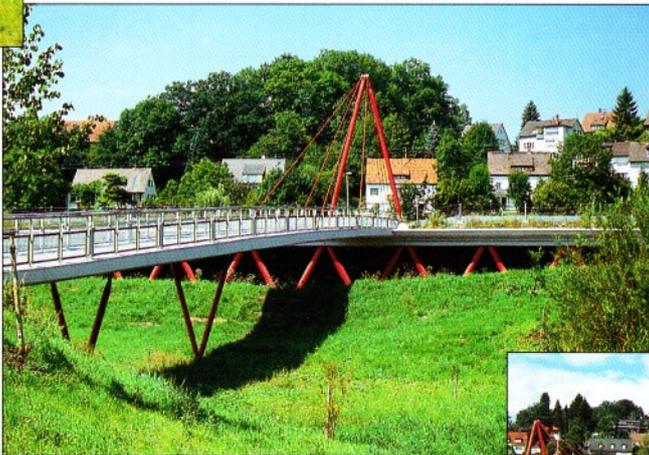
Wohngebiet Gossnerbalde:  
Konventionelle Lärmschutzwände  
waren hier nicht ausreichend...



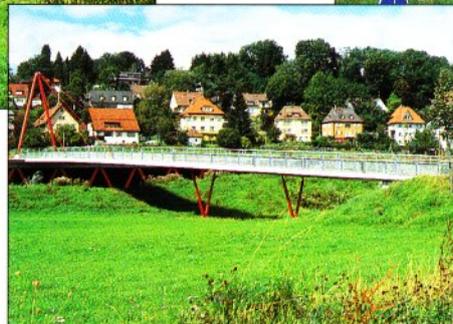
Die Galerie: Ästhetisch und harmonisch gestaltet, optische  
Akzente durch rote, diagonale Stabbrstützen und schmal  
auslaufendes Gesims. Einbindung in die Umgebung durch  
Geländemodellierung



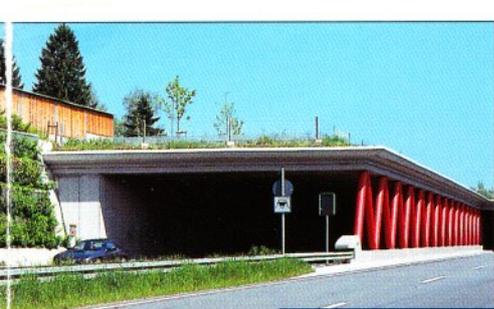
Brücken verbinden: Eingepaßt in die Galerie überspannen Schrägseilbrücken  
mit Pylonen im nördlichen Abschnitt die B 30 und die Talauie



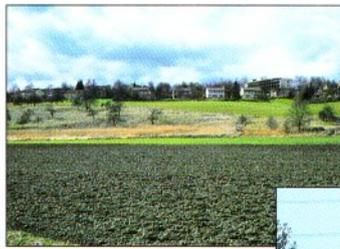
Vförmige Einzelstützen wirken  
leicht und gefällig und greifen  
die architektonischen Elemente  
der Galeriefront auf



Durch Verlängerung in den östlichen Talraum entstehen  
durchlässige Talquerungen



*Südliche Galerieausfahrt mit Übergang zur Stützmauer und „Schlangenkopf“ am Mittelstreifen – sorgfältig gestaltete Details*



*Blick auf die Bebauung im Süden*

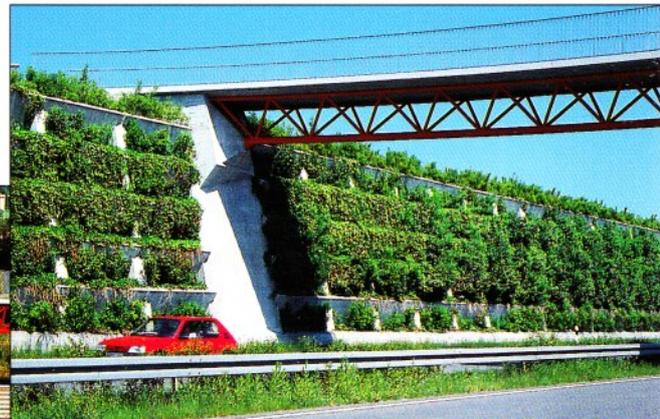
*...vor dem Bau der B 30*

*...total eingewachsene bangseitige Stützkonstruktion zur Abschirmung des Wohngebiets – ein weiteres prägendes Element der neuen B 30.*



*Die B 30 vor dem Büchelberg*

*Fußgänger und Radfahrer: Im Bogen über B 30 und Schussenauwe geführt*



*...auf der Talseite standortgerecht bepflanzter Wall mit aufgesetzter Lärmschutzwand aus Holz*

*...stäbliche, leicht wirkende, durch rote Farbgebung betonte Fachwerk-Konstruktion mit schlanker Massivplatte; unauffällige Auflagerung auf der Stützmauer*



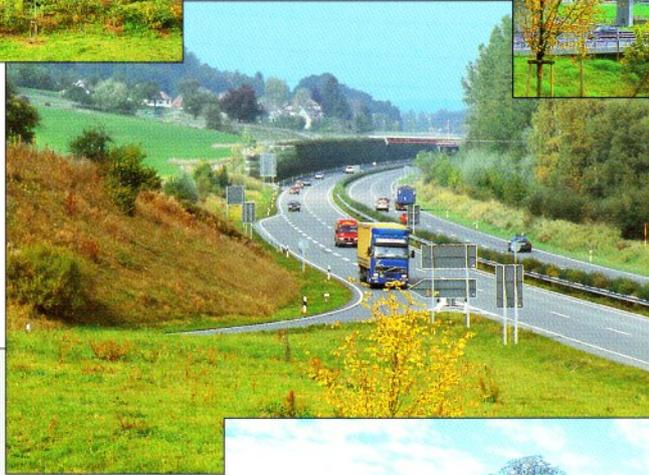
*Flieder und Efeu verschönern die Stützmauer*



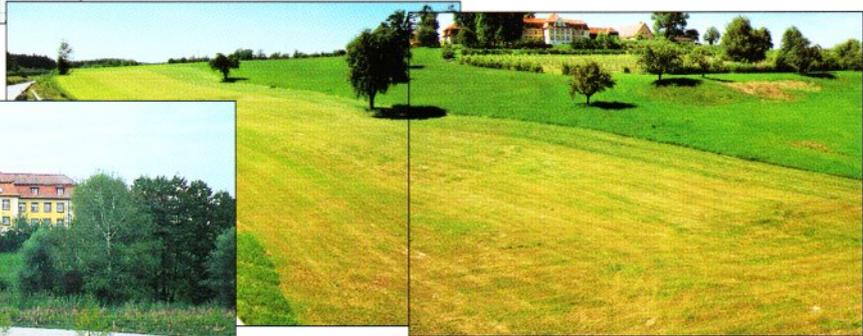
*Harmonische Einbindung der Anschlussstelle in die denkmalgeschützte Umgebung des Rablenhofes*



*„Transparente“ Bauwerke anstelle von Dämmen: Blick zur Klosteranlage Weißenau*



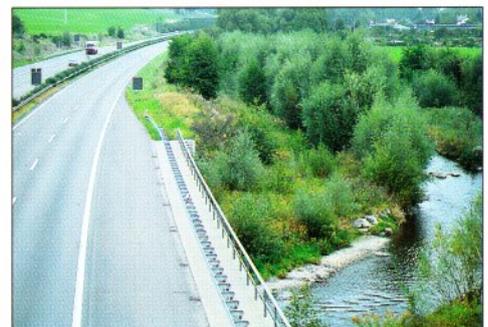
*Rablenhof – Erhalt der eingewachsenen Weiber vor dem Renaissancebau*



*Rablenhofgelände vor dem Bau der B 30*



*Stützmauer an den Rablenhofweibern – von den Landschaftsplanern in der Erscheinung bewußt als technisches Bauelement belassen*



*Bereits eingewachsen – die Schussen im neuen Flußbett nach den Vorstellungen der Ökologen*

## Die Umsetzung des Wettbewerbs Ergebnisse im Bild

*Der Wettbewerb für die kreative Straßenplanung wurde in relativ kurzer Zeit zielgerichtet durchgeführt. Die dabei entwickelte und optimierte gesamtplanerische und gestalterische Konzeption wurde zwischenzeitlich baulich umgesetzt. Die B 30-Ortsumgehung wurde*



*Interessante Ingenieurbauwerke prägen das Straßen- und Landschaftsbild*

*zum Auftakt des Ravensburger Rutenfestes im Juli des Altschützenjahres 1995 dem Verkehr übergeben. Die Restarbeiten entlang der Straße sind bald darauf abgeschlossen worden. Die Bepflanzung an der Straße und im Umfeld hat sich inzwischen gut entwickelt und zu einem gefälligen Gesamtbild beigetragen. Das vorliegende Faltblatt soll nun als Ergänzung zu Heft 5 der Schriftenreihe der Straßenbauverwaltung die erfolgte Umsetzung aufzeigen.*

Die Ergebnisse belegen, daß mit der Bundesstraße 30 eine Umgehungsstraße geschaffen wurde, die nicht nur bei der Landschaftsgestaltung und der Einbindung der Straße in das Umfeld, sondern auch beim Lärmschutz und der Bauwerksgestaltung in hohem Maße den gestellten Anforderungen gerecht wird. Die Aufnahmen sind Nachweis und Beispiel dafür, wie moderner Straßenbau aussehen kann und wie

verantwortungsvoll die Beteiligten auf allen Ebenen und unterschiedlicher Zuständigkeiten zu Werke gingen.

Die Zeitläufe bringen Veränderungen mit sich. Das Stadtbild von Ravensburg am westlichen Schussen-



*Am Ende eines langen Weges: Verkehrsfreigabe 1995 am Ravensburger Rutenfest*

talrand mußte im Interesse der notwendigen Mobilität unserer Gesellschaft sein Gesicht verändern – doch war es zum Nachteil?



*Neu gestaltete Talaue mit der neuen Bundesstraße und dem verlegten Wiesentalgraben – Lösung zugunsten von Mensch und Umwelt*





**Obwohl die Umgehung Ravensburg erst 1995 freigegeben wird, sind Fachleute bereits des Lobes voll  
Eine Straße mitten durchs „Gesicht“ der Stadt - und trotzdem Modellfall?**

Ravensburg (gp) - „Hier in Ravensburg fährt man mit einer neuen Straße mitten durch das „Gesicht“ der Stadt“, beschönigt Oberbürgermeister Hermann Vogler den gravierenden Eingriff in die Stadtlandschaft und die Talauke keineswegs, den der Neubau der Bundesstraße 30 am westlichen Schenkel der Stadt bedeutet. Gleichwohl sieht es ganz so aus, als ob dieser Neubau-Abschnitt V der Umgehungsstraße auf Ravensburger Stadtgebiet bereits vor seiner Verkehrs-Freigabe voraussichtlich 1995 zu einer Art „Wallfahrtsort“ für Straßenplaner aus ganz Deutschland wird. Denn selten gibt man sich bei einem Straßenbauprojekt so viel Mühe, einen solchen Eingriff in das Stadtbild und die Kulturlandschaft durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen abzumildern, selten kommt man Anlieger durch den Bau kostspieliger Lärmschutzwand so weit entgegen wie hier. „Die neue Ortsumgehung Ravensburg ist in vieler Hinsicht ein Modellfall, der Schule machen sollte“, meint jedenfalls der baden-württembergische Verkehrsminister Hermann Schäffler.

Der Satz findet sich in seinem Vorwort zu einer Broschüre, welche das Ministerium als Heft fünf einer Schriftenreihe der Straßenbauverwaltung herausgegeben hat. Auf Hochglanzpapier sind die Straßenplaner auf 50 Seiten unter der Überschrift „Kreativ planen - Ideenwettbewerbe bei der Straßenplanung Projekt B 30 Umgehung Ravensburg“ ganz offenkundig bestrahlt, nachzuweisen, daß sie keineswegs so unflexibel sind, wie ihnen oft nachgesagt wird, vielmehr neuen Ideen eines ökologisch verträglicheren Straßenbaus gegenüber durchaus aufgeschlossen. Anhand farbiger Fotos und Zeichnungen werden in dem Heft Aufgabenstellungen und Resultate

eines Gestaltungs- und Ideenwettbewerbs zur B 30 neu in Ravensburg dargestellt, zu dem private Planungsbüros aufgefordert worden waren (den Auftrag, seine Konzeption ausführungsfähig umzusetzen, erhielt schließlich das Team Luz und Partner, Freie Landschaftsarchitekten, BDLA, Stuttgart, mit Asplan, Architektur und Landschaftsplanung, Stuttgart).

**Zerschneidungseffekt mildern**

Denn „so, wie die Straße ursprünglich geplant war, ging es nicht“, erinnerte sich OJ Vogler in einem Pressegespräch zusammen mit den Verantwortlichen des Staatlichen Straßenbauamts Ravensburg in der Barocke der B-30-Neubauleitung, Hanspeter Brehme vom Straßenbauamt - er hatte der für die Dokumentationschrift gebildeten Redaktionsgruppe abgehört - unruhig, warum es bei diesem Ideenwettbewerb im Kern ging: Der „Zerschneidungseffekt“, den die neue Straße darstellt, sollte weitgehend abgemildert werden. Den Planern war vorgegeben, das Gelände beiderseits der neuen Straße großzügig zu modellieren und ein Stützmauer-System („St. Galler Wand“) so vorzusehen, daß der Eingriff in die Stadtlandschaft und die Talauke an Brutalität verliert.

ist das gelungen? Die Verfasser der Broschüre sind offenkundig bemüht, den Eindruck zu vermitteln, daß es geglückt ist. Allerdings mit Kosten, die sich nur ein so reiches Land wie dieses leisten kann, oder besser gesagt: leisten konnte. Vielleicht wird eines Tages die Umgehung Ravensburg als Luxusstraße eingestuft werden. Schon jetzt liegt man wohl nicht falsch mit der Prognose, daß ein solcher Aufwand wegen des Geländeingriffs in der Stadtzone

auf dem unstrittenen Nordabschnitt der B 30 bei Baintdt und auf dem Südabschnitt bei Eschach nicht mehr getrieben werden kann, so denn diese Abschnitte überhaupt noch in absehbarer Zeit verwirklicht werden können. Insofern sind die Ravensburger Kornstädter feil heraus. Auch die Verfasser der Broschüre wissen, was die Stunde geschlagen hat, wenn sie unter anderem feststellen: „Natürlich wird künftig nicht bei jeder Straßenbaumaßnahme in Baden-Württemberg ein Ideenwettbewerb realisiert werden können. Der Aufwand läßt sich nur bei ausgewählten Vorhaben rechtfertigen...“

**Galerie prägendes Element**

Prägendes Element des gesamten Projekts Umgehungsstraße Ravensburg ist die langgestreckte Stützmauer-Konstruktion und Lärmschutzwand, hinter der das Gelände aufgefüllt wird, 330 Meter lang und fünf Meter hoch nördlich der Moersburger Straße, 740 Meter lang südlich davon, fünf bis 7,50 Meter hoch. Prägend ist auch die längere Galerie nördlich des Tunnels unter der Moersburger Straße und die kürzere südlich davon. Die Galerie-Lösung war



**Fazit**

*Lohn für den gelungenen  
Neubau der Ortsumgehung  
von Ravensburg ist die hohe  
Akzeptanz bei den Bürgern  
vor Ort und bei den Ver-  
kehrsteilnehmern sowie die  
allgemein gute Resonanz  
in der Öffentlichkeit, was*

*auch in der örtlichen  
Presse zum Ausdruck  
kommt. Das Bundesverkehrs-  
ministerium hat im übrigen*

*Bauwerke der B 30 - unter  
anderem die Galerie - als  
besonders gelungene Beispiele  
in verschiedene Dokumen-  
tationen aufgenommen.*

Die B 30-Umgehung Ravensburg steht modellhaft für eine gelungene Koordination staatlichen Handelns unter Mitwirkung der betroffenen Stadt sowie für ein erfolgreiches Projektmanagement und kann in vielerlei Hinsicht beispielgebend für künftige Straßenbauprojekte sein. Allerdings werden sich Ideenwettbewerbe wegen des hohen Aufwandes nur bei sorgfältig ausgewählten Vorhaben rechtfertigen lassen. Bei der jetzt auszubauenden Fortsetzung der neuen B 30 - dem sogenannten Nordbogen als Umgehung der Gemeinden Baintdt und Baienfurt - stehen mehr ökologische Fragen im Vordergrund. Daher beschränkt man sich hier auf die bewährten Planungsinstrumente, insbesondere die landschaftspflegerische Begleitplanung.

*Bau der B 30 -  
Voraussetzung für  
eine weitere Aufwer-  
tung für die Kern-  
stadt in vielerlei Hin-  
sicht*

**IMPRESSUM**

Herausgeber: Straßenbauamt Ravensburg im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Gebietsreferat Östlicher Landesteil  
Idee: Heinz Becker  
Bearbeitung: Hanspeter Brehme  
Gestaltung: Maerzke Grafik Design, Leonberg  
Kartenhinweis: Straßenbauamtskarte Ravensburg (885)  
Gedruckt auf: chlorfrei gebleichtem Material, der Umwelt zuliebe  
April 1998

**Verteilerhinweis:**

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch

von deren Helfer während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen. Mißbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken

parteilichter Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, das

sies als Parteimahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem

Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.