

BADEN-  
WÜRTTEMBERG

# Kreativ planen

Ideenwettbewerbe bei der Straßenplanung  
»Projekt B 30 Umgehung Ravensburg«



Schriftenreihe  
der Straßenbau-  
verwaltung

Heft 5



VERKEHRS-  
MINISTERIUM



# **Kreativ planen**

**Ideenwettbewerbe bei der Straßenplanung  
»Projekt B 30 Umgehung Ravensburg«**

**Schriftenreihe der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg  
Heft 5**

## **I M P R E S S U M**

**Herausgeber:**

Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Hauptstätter Straße 67, 70178 Stuttgart

**Gestaltung:**

Maerzke, Attinger & Kranig Werbeagentur GmbH, Stuttgart

September 1993

Dieses Heft wurde auf chlorfrei gebleichtem Material gedruckt.

Öffentlicher Nahverkehr und die Schiene sind wichtig; notwendig für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg ist aber auch ein sicheres und gut ausgebautes Straßennetz. Seit Jahren liegt der Schwerpunkt im Straßenbau bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Entlastung von Ortsdurchfahrten und Wohngebieten – Maßnahmen, die direkt den betroffenen Bürgern nützen. Dazu kommt, daß Ökologie den Straßenplanern alles andere als ein Fremdwort ist. Vielmehr wird jede einzelne Straßenbaumaßnahme auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft, jedes Projekt ist von umfangreichen Fachplanungen zum Landschafts- und Naturschutz begleitet. Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich unvermeidbarer Eingriffe in Natur und Umwelt sind gesetzlich vorgeschrieben und heute bare Selbstverständlichkeit ebenso wie das harmonische Einfügen einer Straße in eine Stadtlandschaft.

Die vorliegende Broschüre „Kreativ planen“ belegt dies Seite für Seite. Mehr noch: Der Ideenwettbewerb für die „B 30 Umgehung Ravensburg“ hat gezeigt, daß die Straßenbauverwaltung unseres Landes bereit ist, neue Wege zu gehen aus der Überzeugung heraus, daß kreative Ideen privater Planungsteams auch dem Straßenbau zusätzliche neue Impulse geben können. Erwiesen hat sich auch, daß Dialogbereitschaft, enge Kooperation und viele, auch konträr geführte Diskussionen – nicht zuletzt mit den betroffenen Bürgern vor Ort – am Ende die beste und allseits akzeptierte Lösung bringen.

Die neue Ortsumgehung Ravensburg ist in vieler Hinsicht ein Modellfall, der Schule machen sollte. Ich danke allen Beteiligten für ihr Engagement verbunden mit dem Wunsch, daß schöpferisches Vermögen – nichts anderes meint Kreativität – künftig verstärkt unser Denken und Handeln bestimmen möge.



*Hermann Schaufler MdL  
Verkehrsminister  
des Landes Baden-Württemberg*





*Durchs Schussental soll die neue Trasse führen.*

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Einleitung</b> .....	7
<b>Modellfall Ravensburg</b> .....	8
Ausgangssituation .....	8
<b>Der Wettbewerb</b> .....	14
Die Idee .....	14
Aufgabe und Ziel .....	16
Wettbewerbsunterlagen .....	17
Das Gutachterverfahren .....	17
Jury und Planungsteams .....	17
<b>Die Vorschläge</b> .....	18
„Zeitgemäße“ Kulturlandschaft (Team 1) .....	18
Ravensburger Türme (Team 2) .....	22
Stadtmauer-Ambiente (Team 3) .....	26
„Neue Landschaft“ (Team 4) .....	30
<b>Bewertung und Entscheidung</b> .....	34
Auf dem Prüfstand .....	34
Qual der Wahl .....	35
Der Planungsauftrag .....	35
<b>Optimierung der Planung</b> .....	38
<b>Resümee und Ausblick</b> .....	49



*Die B 30 ist die Magistrale des Oberlandes und dementsprechend stark befahren. 60 000 Kraftfahrzeuge pro Tag sind in der Ravensburger Innenstadt fast die Regel.*

*Weniger Verkehr in der traditionsreichen Stadt Ravensburg war der Wunsch aller.*



*Ein Modellfall in vieler Hinsicht ist die B 30 Ortsumgebung Ravensburg, die aufgrund der vorhandenen Gegebenheiten nur auf der Trasse am Westrand des Schussentals verlaufen konnte. Neue, konstruktive Lösungen mussten für die Lärmschutzmaßnahmen gefunden werden, Landschaftsbild, Natur- und Siedlungsstruktur sollten möglichst wenig beeinträchtigt werden. Ein Ideenwettbewerb brachte die Lösung und gleichzeitig dem Straßenbau zusätzliche neue Impulse.*







## Einleitung

Die Entlastung von Ortskernen und Wohngebieten vom Verkehr und die Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen sind seit Jahren Schwerpunkte des Straßenbaus in Baden-Württemberg. Generell werden bei allen Planungen zudem die natürlichen Ressourcen Boden, Wasser und Luft besonders berücksichtigt. Gute 20 Prozent der Baukosten einer Straße werden heute in den Umweltschutz investiert. Dazu gehört auch die Erhaltung eines lebenswerten Umfeldes für die Menschen, d.h. besondere Rücksichtnahme auf die Anwohner von Straßen und auf städtebauliche Gegebenheiten.

Aufgabe der Straßenbauverwaltung des Landes ist es aber auch, leistungsfähige, sichere Verkehrswege als Teil einer modernen Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, auf die der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg besonders angewiesen ist.

Das Spannungsfeld zwischen der notwendigen Mobilität unserer Industriegesellschaft einerseits und dem Schutz der Umwelt andererseits macht die Realisierung von Straßenbauprojekten immer schwieriger. Die Planung der B 30 Umgehung Ravensburg hat jedoch gezeigt, daß mit Ideenreichtum und Kreativität auch im Straßenbau neue, ökologisch und gesellschaftspolitisch verträglichere Wege gegangen werden können. Erforderlich dazu ist allerdings die Bereitschaft, konventionelle Einbahnstraßen zu verlassen, Aufgeschlossenheit gegenüber unkonventionellen Ideen auch von außen aufzubringen und der Wille, kooperativ zu arbeiten. So lassen sich Lösungen finden, die alle Beteiligten und vor allen Dingen die Bürger vor Ort mittragen und akzeptieren.

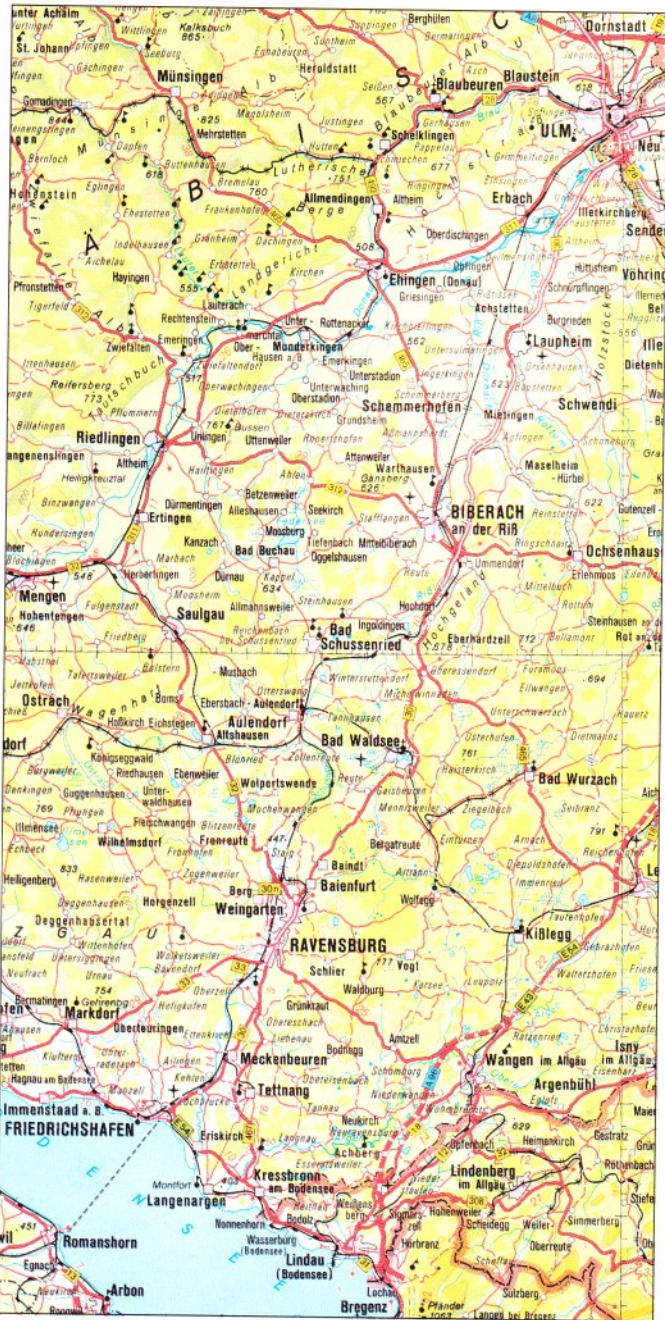


# Modellfall Ravensburg

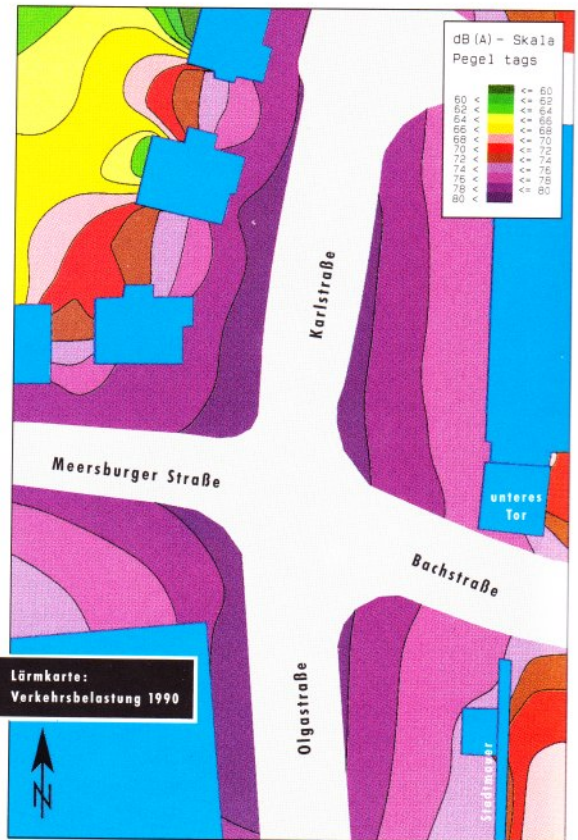
## Ausgangssituation

Die Bundesstraße 30 im oberschwäbischen Raum führt von Ulm über Laupheim, Biberach, Bad Waldsee, Weingarten und Ravensburg nach Friedrichshafen am Bodensee. Zwischen Weingarten und Ravensburg vereint sie sich mit der B 32, die von Hechingen über Sigmaringen, Ravensburg, Wangen (A 96) bis ins bayrische Allgäu verläuft.

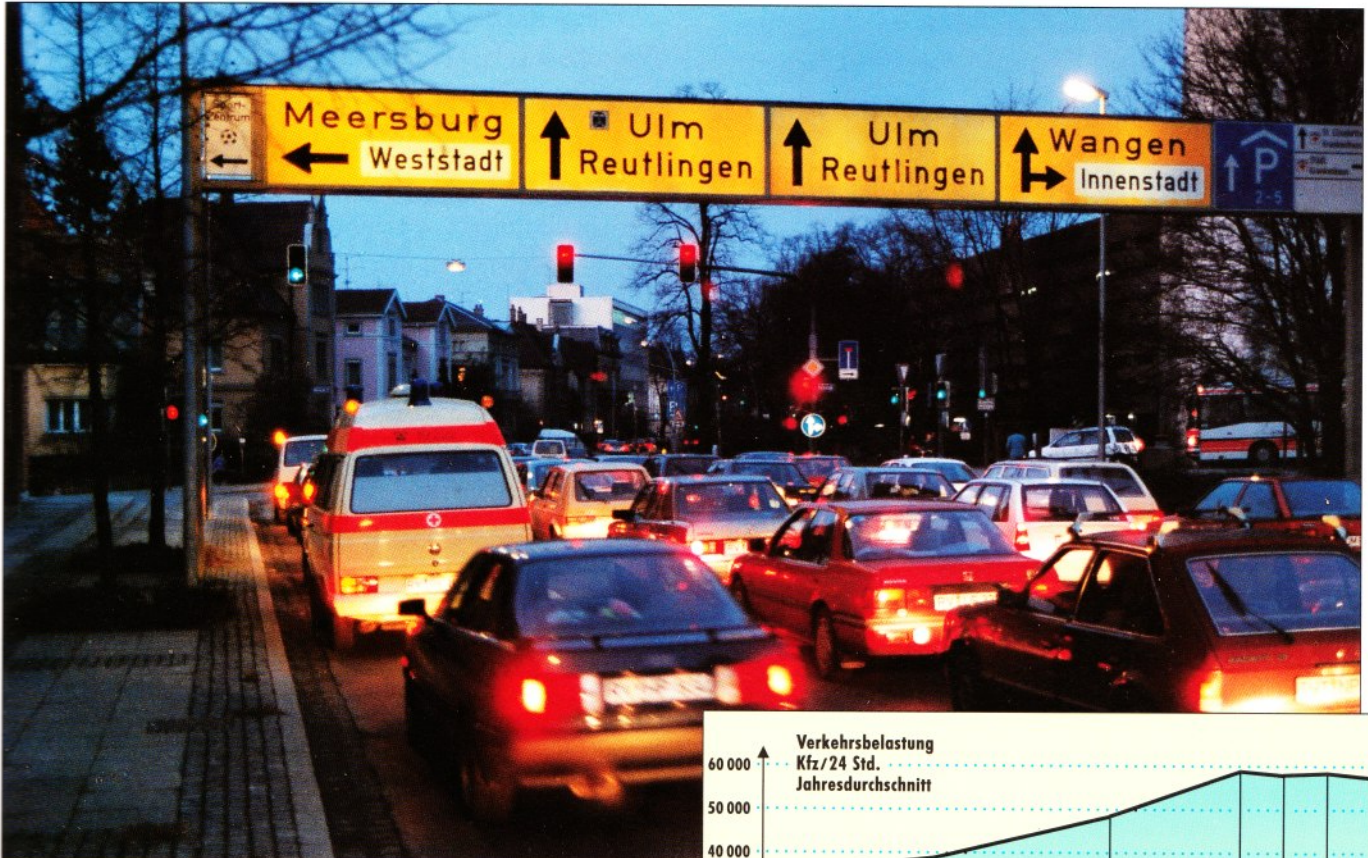
Bedingt durch ihre geographische Lage ist die B 30 die Magistrale des Oberlandes, die für Kommunen und Wirtschaft zudem eine wichtige Verbindungsfunktion hat. Dementsprechend stark ist die Straße befahren: vom täglichen Ziel- und Quellverkehr und – besonders an Wochenenden und in Ferienzeiten – von „mobilisierten“ Touristen aus den Ballungsgebieten auf ihrem Weg zu den Alpen und an den Bodensee. Untragbare Verkehrsverhältnisse sind die Folge in den Ortsdurchfahrten Baidt, Baienfurt, Weingarten und Ravensburg. 60 000 Kraftfahrzeuge pro Tag sind in der Ravensburger Innenstadt keine Seltenheit. Die sattsam bekannten Folgen: lange Staus, Lärm- und Schadstoffbelastungen und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko besonders für Kinder und ältere Menschen.



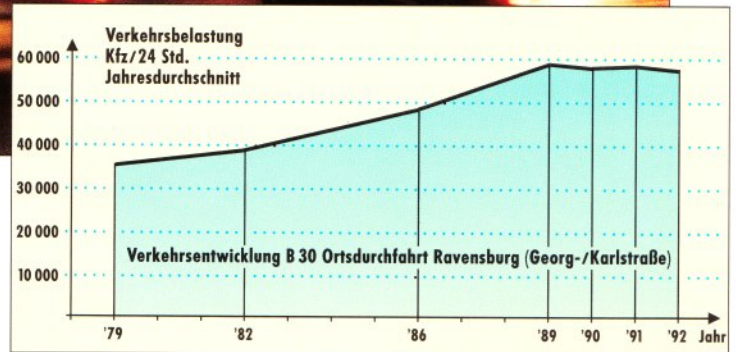
Verlauf der B 30 in Oberschwaben.



Lärm belastet.



Alltag der Ravensburger: Untragbare Verkehrsverhältnisse auf der B 30-Ortsdurchfahrt mit Staus, Lärm und Schadstoffbelastungen.



60 000 Kraftfahrzeuge pro Tag sind in der Innenstadt von Ravensburg keine Seltenheit. Die Folgen: Staus, Belastung durch Lärm und Schadstoffe, erhöhtes Sicherheitsrisiko besonders für Kinder und ältere Menschen. Die Lösung: Neubau der Ortsumgehung Ravensburg, stadtnah und mit besonderem Augenmerk auf Lärmschutz und Landschaftsbild.



Zu viel Verkehr in der Innenstadt erhöht besonders für Kinder das Sicherheitsrisiko.

## Zielvorstellung

Daß hier etwas geschehen mußte, darüber waren sich Bürger, Stadtverwaltung, Straßenbauamt Ravensburg, Regierungspräsidium Tübingen und das für den Verkehr zuständige Ministerium schon lange einig. Nur der Neubau einer Ortsumgehung konnte die Innenstadt von Ravensburg entlasten. Die neue Straße sollte außerdem stadtnah verlaufen, um auch als Verteilerschiene für den Ziel- und Quellverkehr das städtische Straßennetz weitgehend entlasten zu können.

Im Verlauf der Planung hatte man sich aufgrund der topographischen Gegebenheiten für eine Trasse am Westrand des Schussentals entschieden. Den Planern war klar, daß damit ein empfindlicher Eingriff in die Talaue unumgänglich war. Außerdem mußte ein besonderes Augenmerk auf Lärmschutzmaßnahmen für die nahegelegenen Wohngebiete gerichtet werden. Herkömmliche Wände – das wurde allen Beteiligten immer deutlicher – würden für die am Hang liegenden Häuser

allerdings nicht ausreichen, da mit technisch noch vertretbaren Konstruktionshöhen der notwendige Lärmschutz für diese Wohngebiete nicht hätte erreicht werden können. Hier mußten neue, konstruktive Lösungen gefunden werden. Außerdem sollte sich die Trasse der Ortsumgehung harmonisch in die Umgebung einpassen, also Landschaftsbild, Natur und Siedlungsstruktur möglichst wenig beeinträchtigen.





---

**„Runder Tisch“ im Straßenbau: Straßen- und Städteplaner, Landschaftsarchitekten, Wasserwirtschaftler und Ökologen sehen Straße und Umfeld als Einheit. Sie planen gemeinsam mit dem Ziel, eine optimale Gesamtlösung aus einem Guß zu finden.**



*Das Schussental vor Baubeginn der B 30 mit Blick auf die barocke Klosterkirche Weißenau. Die neue Trasse sollte harmonisch verlaufen und sich Landschaft und Stadt anpassen.*

## Beeinträchtigung des/der

-  akustisch wahrnehmbaren Umfeldes
-  visuell wahrnehmbaren Umfeldes
-  ökologischen Funktionen
-  bestehenden Verbindungsstrukturen (Wege)

Beeinträchtigung von Feuchtgebieten/Quellaustritten

Beeinträchtigung von Streuobstwiesen

Beeinträchtigung von Gewässern (Höllbach)

Beeinträchtigung von Kleingewässersystemen (Wiesentalgraben)

Schussen

Weststadt

Meersburger Straße

Kappen des Hangfußes (Galgenhalde/Sunthaimstraße)

Visuelle Beeinträchtigung Wernerhof

Beeinträchtigung des offenen Talcharakters

Beeinträchtigung von Streuobstwiesen

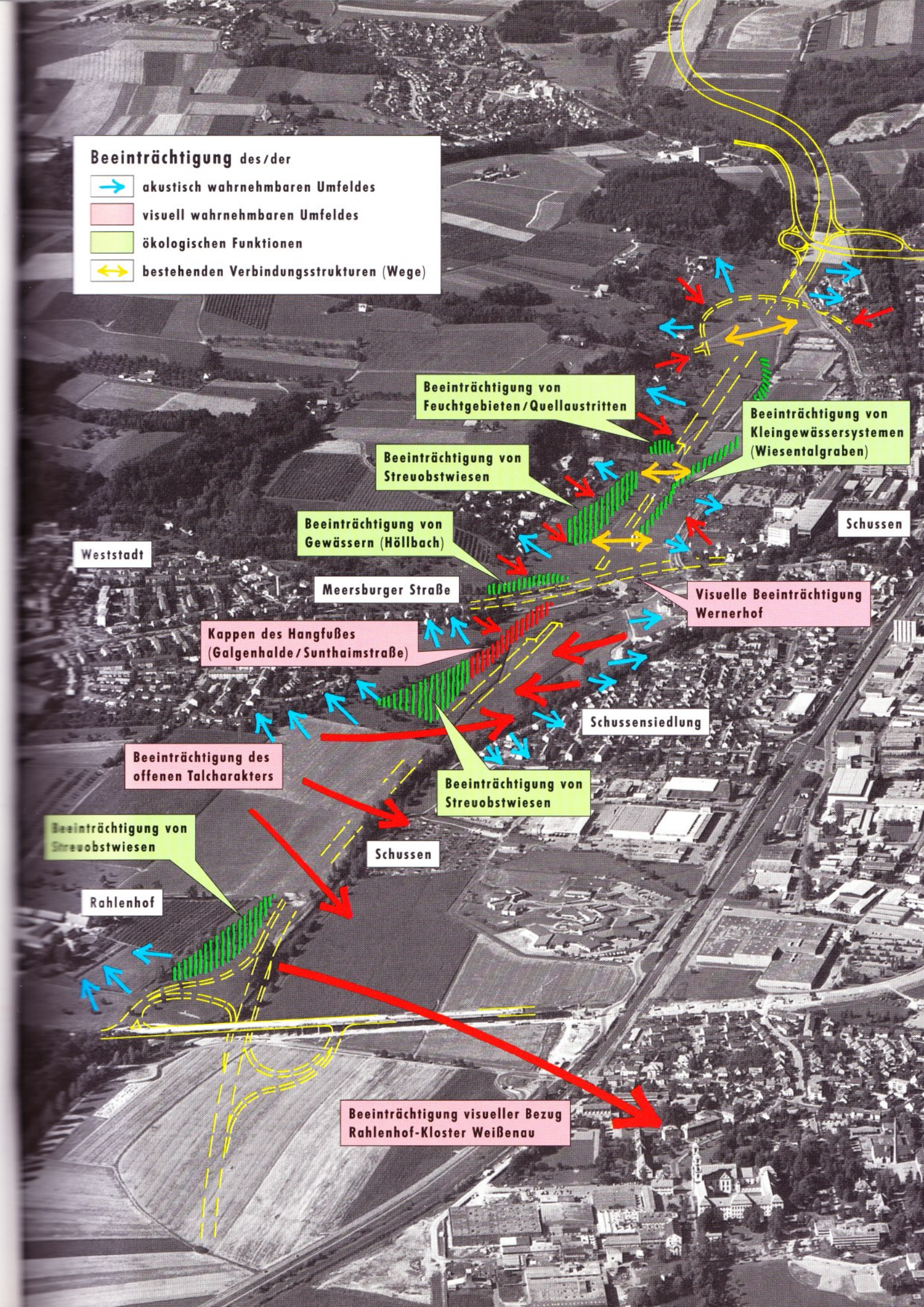
Schussensiedlung

Beeinträchtigung von Streuobstwiesen

Schussen

Rahlenhof

Beeinträchtigung visueller Bezug Rahlenhof-Kloster Weißenau





*Das Wohngebiet Sunthaimstraße – einfache Lärmschutzwände würden hier nicht ausreichen.*

Daß die Planung einer Straße nie isoliert und ausschließlich mit Blick auf die Erfordernisse des Verkehrs erfolgen darf, ist heute Maxime im Straßenbau. Verantwortungsvolle Planer beziehen auch das Umfeld, also die den Verkehrsweg umgebende Landschaft, den angrenzenden Straßenraum und benachbarte Wohnsiedlungen, in ihre Überlegungen mit ein. Die Beteiligten beim Projekt B 30 Ortsumgehung Ravensburg

sahen aber nun die Chance, hier noch einen Schritt weiter zu gehen. Ziel wurde die „gesamtheitliche Planung“, eine Planung, bei der alle Disziplinen, Straßen- und Städteplaner, Landschaftsarchitekten, Wasserwirtschaftler und Ökologen am „runden Tisch“ ihr Wissen, ihr Können und ihre Ideen im Blick auf die Einheit „Straße und Umfeld“ einbringen konnten. Ergebnis dieser Gemeinschaftsaufgabe – so die Erwartung – sollte eine durchdachte und realisierbare „Planung aus einem Guß“ sein, die straßenbauliche, verkehrstechnische, landschaftsplanerische und städtebauliche Aspekte miteinander verknüpft und eine optimale Gesamtlösung darstellt.

*Streuobstwiesen gehören zum Landschaftsbild Oberschwabens. Sie prägen auch die Hänge des Schussentals.*





*Verantwortungsvolle Planer nehmen Rücksicht auf die Ressource Wasser...*



*... die Natur ...*



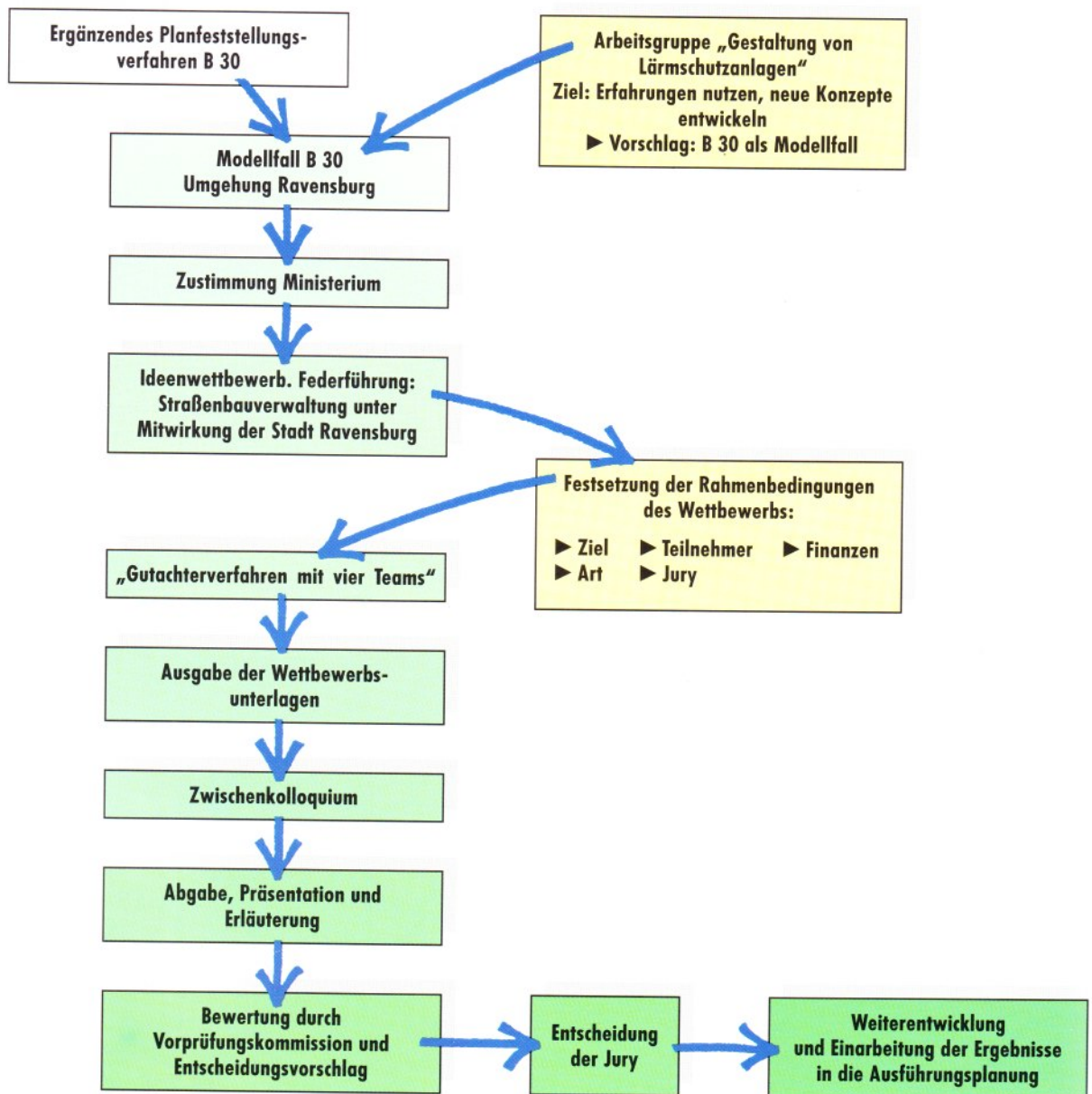
*... und das Umfeld. Beim Projekt B 30 Ortsumgebung Ravensburg brachten Straßen- und Landschaftsplaner, Architekten, Wasserwirtschaftler und Ökologen ihr Wissen, ihr Können und ihre Ideen ein.*

## Der Wettbewerb

Der Zufall wollte es, daß zeitgleich mit dem Projekt B 30 Umgehung Ravensburg auf Landesebene eine Arbeitsgruppe eingerichtet wurde, die sich mit der Gestaltung von Lärmschutzanlagen befassen sollte. Ihr Ziel war es, vorhandene Erfahrungen zu nutzen, neue Konzeptionen zu entwickeln sowie Verfahrens- und Vorgehensweisen zu erproben. Außerdem sollten die Wirkungen von Lärmschutzanlagen auf Anwohner und Verkehrsteilnehmer untersucht und Möglichkeiten der optimalen Gestaltung und Begrünung aufgezeigt werden.

## Die Idee

Die Umgehung Ravensburg wurde als Modellfall gewählt mit dem Ziel, eine optimale Gesamtlösung unter Nutzung des vorhandenen Fachwissens und des Kreativitätspotentials mehrerer privater Planer zu finden. Aufgrund der besonderen Anforderungen der B 30 neu – Lärmschutzmaßnahmen, landschaftliche und städtebauliche Aspekte – entschieden sich die Verantwortlichen gemeinsam mit der Stadt Ravensburg für einen Ideenwettbewerb, der konkrete Lösungen aufzeigen und bei Gestaltungsfragen im Straßenbau neue Impulse geben sollte.



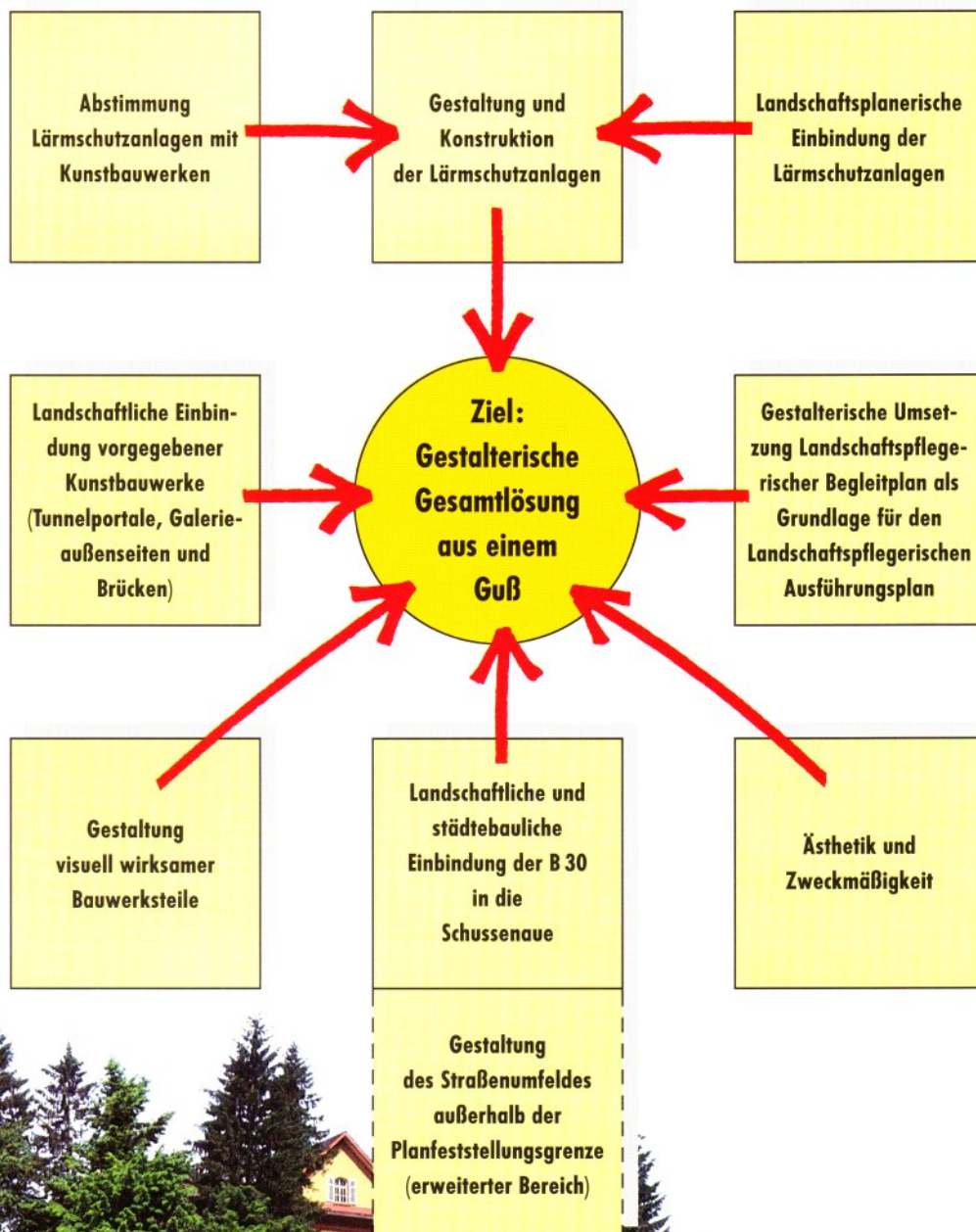




## Aufgabe und Ziel

In einer Reihe von Diskussionen zwischen dem damals für den Straßenbau zuständigen Innenministerium, dem Regierungspräsidium Tübingen, dem Straßenbauamt Ravensburg und der Stadt Ravensburg wurden die Kriterien für den Wettbewerb festgelegt. Die Federführung für die Projektorganisation übernahm die Straßenbauabteilung des Ministeriums, projektleitende Stelle für den Ideenwettbewerb und für die Umsetzung seiner Ergebnisse waren im Wechsel das Regierungspräsidium Tübingen und das Straßenbauamt Ravensburg.

Erreicht werden sollte mit dem Ideenwettbewerb die Symbiose zwischen Ästhetik und Zweckmäßigkeit von Lärmschutzanlagen einerseits und die gestalterische Einbindung der neuen Straße in die Schussenaue unter städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gesichtspunkten andererseits, wobei in erster Linie die städtebauliche Gesamtsituation zwischen Kern- und Weststadt Ravensburg zu beachten war.



### **Konkrete Lösungen sollte der Wettbewerb in folgenden Punkten bringen:**

- ▶ Konstruktion, Gestaltung und Landschaftseinbindung der Lärmschutzanlagen im Zusammenhang mit den technisch vorgegebenen Kunstbauwerken: Tunnel, Galerie und Brücken;
- ▶ Einbindung aller Kunstbauwerke (Tunnelportale, Außenseiten der Galerie, Brücken) in die Landschaft;
- ▶ Gestaltung des benachbarten Straßenumfeldes außerhalb der Planfeststellungsgrenzen („erweiterter Bereich“) und
- ▶ gestalterische Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans als Grundlage für den Landschaftspflegerischen Ausführungsplan.

### **Die Wettbewerbsteilnehmer hatten dabei folgende Bedingungen zu beachten:**

- ▶ grundsätzliche Einhaltung des Planfeststellungsbeschlusses;
- ▶ Realisierbarkeit des Lärmschutzes innerhalb des Planfeststellungsbereichs, wobei auch Vorschläge möglich waren, die sich auf den erweiterten Bereich erstrecken konnten;
- ▶ Ersatz von Lärmschutzwänden durch bepflanzte Lärmschutzsysteme soweit möglich und vertretbar (ansonsten freie Gestaltung);
- ▶ Beachtung technischer Richtlinien sowie der vorhandenen Baugrundverhältnisse und
- ▶ Orientierung der Gestaltungsvorschläge für die Kunstbauwerke Tunnel, Galerie und Brücken an konstruktiven Entwurfsvorgaben.

## **Wettbewerbsunterlagen**

Das Straßenbauamt Ravensburg stellte für die Wettbewerbsteilnehmer umfangreiche Unterlagen zusammen. Neben den allgemeinen Bedingungen enthielten sie den Planfeststellungsbeschuß, die Entwurfsunterlagen zur Straße im Maßstab 1:1000, ausgearbeitete Entwürfe für Tunnel, Galerie und Brücken (zwei Fußgängerbrücken als schlanke Schrägseilbrücken und eine Feldwegüberführung als Verbundbrücke mit rotem Stahlrohrfachwerk), den Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie Lärm- und Baugrundgutachten.

## **Das Gutachterverfahren**

Gewählt wurde das sogenannte Gutachterverfahren. Dabei wurden vier private Planungsteams – jeweils bestehend aus Landschafts- und Städteplanern sowie Hochbauingenieuren – aufgefordert, Ideen zu entwickeln. Gewollt war, daß jedes Team das Erscheinungsbild des geplanten Straßenbauprojekts aus seiner Sicht begutachten sollte. Dieses Gutachterverfahren läßt zu, daß anschließend Ideen und Anregungen aus allen eingegangenen Vorschlägen in die endgültige Planung übernommen werden können.

Auftraggeber des Wettbewerbs war die Straßenbauverwaltung des Landes. Insgesamt standen 120 000 DM zur Verfügung, also pro teilnehmendem Team 30 000 DM. Die Stadt Ravensburg beteiligte sich mit 20 000 DM.

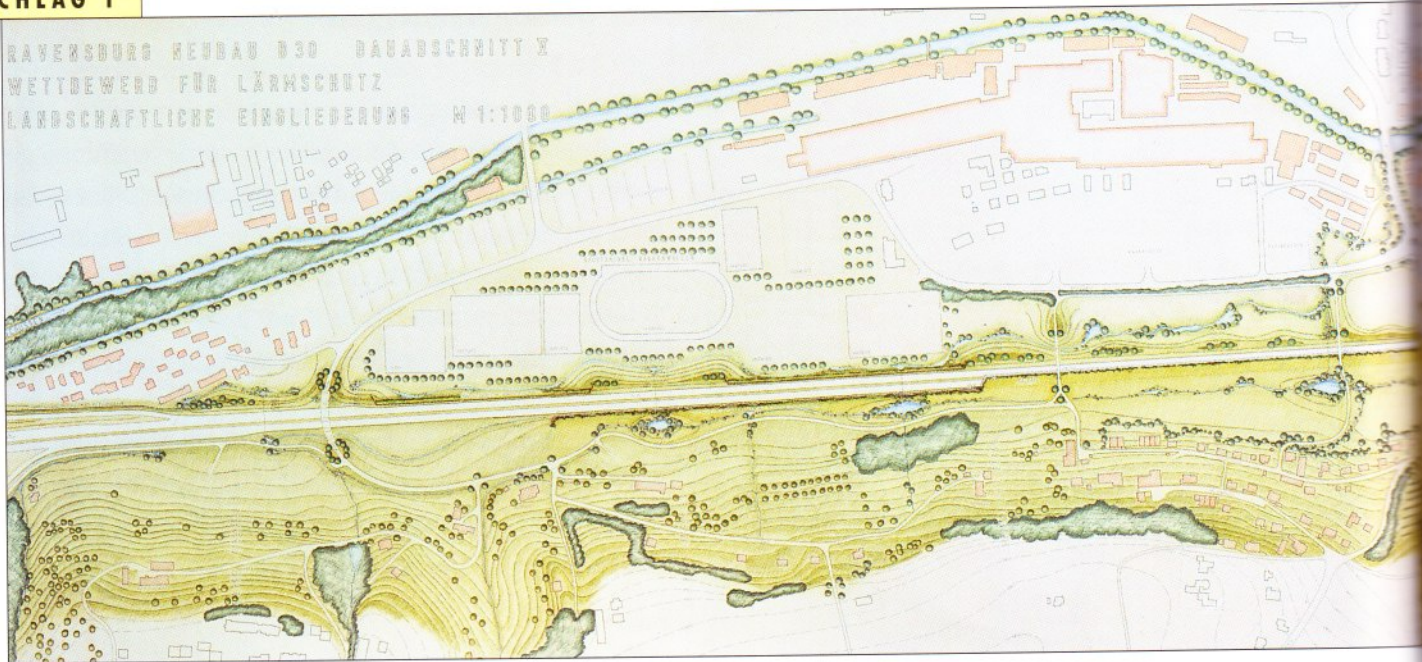
## **Jury und Planungsteams**

Die Jury setzte sich aus leitenden Mitarbeitern der Straßenbauverwaltung, der Staatlichen Hochbauverwaltung und der Stadt Ravensburg zusammen. Sie entschied auch vorab, daß das Planungsteam, dessen Arbeit den Zielvorstellungen am ehesten entsprechen würde, mit der Weiterentwicklung der Planung beauftragt werden sollte.

Nach Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen hatten die Planungsteams insgesamt drei Monate Zeit für ihre Vorschläge. Nach sieben Wochen wurde ein Zwischenkolloquium abgehalten, bei dem die bis dahin erarbeiteten Ergebnisse zwischen allen Beteiligten ausführlich diskutiert wurden.

Die Schlußpräsentation der Arbeiten der Planungsteams zur B 30 Ortsumgehung Ravensburg fand vor einem Gremium statt, dem neben der Wettbewerbsjury anerkannte private Fachberater für die Bereiche Geologie, Hydrologie, Baukonstruktion, Statik und Schallschutz angehörten.

## VORSCHLAG 1



## Die Vorschläge

### „Zeitgemäße“ Kulturlandschaft (Team 1)

Team 1 stellte fest, daß die ehemalige Kulturlandschaft mit Streuobstwiesen, Hangwald, Einzelgehöften, eingebundenen Siedlungsrändern und Gärten von fast allen Elementen moderner Stadterweiterung wie Flußregulierung, Gewerbeansiedlung, Sportanlagen, Kleingärten und Verkehrsbauwerken überlagert ist. Durch Massenanzpflanzung und Feuchtbiotop – so Team 1 – ist dies nicht ungeschehen zu machen. Vielmehr muß die ehemalige durch eine neu verstandene Kulturlandschaft ersetzt werden. Ziel ist eine „zeitgemäße“ Kultur-



Landschaftselement Streuobstwiese.

landschaft, die ihre prägenden Elemente behält und sichtbar macht, sie weiterentwickelt und zugleich mit „modernen“ Elementen und Anforderungen bewußt umgeht. Das erfordert eine großzügige, gestaltende Modellierung des Geländes, auch wenn dies auf den ersten Blick mehr Eingriff und Zerstörung bedeutet.

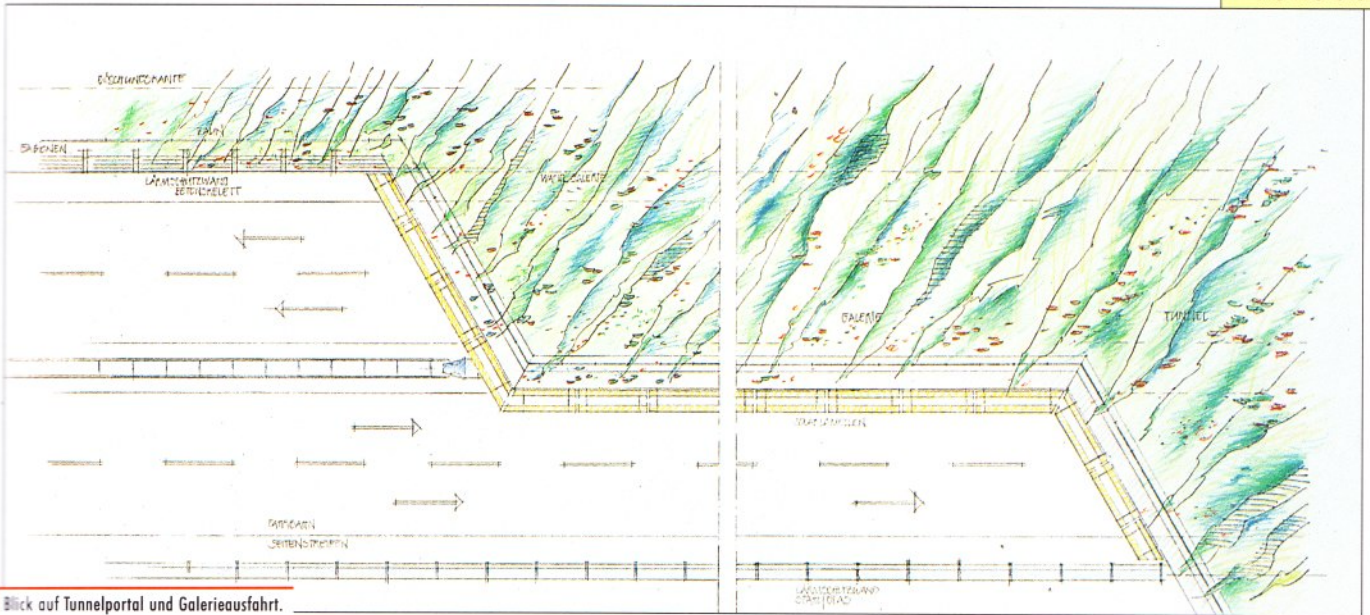
#### Gestaltungselemente im Gutachten 1:

- ▶ Vollständiges Auffüllen der hangseitigen Höhendifferenz, um die Lärmschutzbauwerke gut in die Landschaft einzubinden. Dadurch wird eine zu starke Zäsur durch Straße und Lärmschutzeinrichtungen vermieden und der Fluß bleibt dominierendes Element im Talgrund.
- ▶ Weiche Geländemodellierung im Tunnelbereich; vollständige Geländeauffüllung an der Tunnelhangseite unter Zurückverlegung und Verlängerung des Höllbachdurchlasses an der Meersburger Straße.
- ▶ Offenhalten des Talraumes; punktuelle und markante Neupflanzungen von Großbäumen an Brückenköpfen, Hügelkuppen, Weggabelungen etc., aber keine großen, geschlossenen Gehölzflächen und keine Pflanzungen parallel zur Straße.
- ▶ Abschirmung des Wohngebiets „Gossnerhalde“ durch Baumgruppen und Einzelbäume.

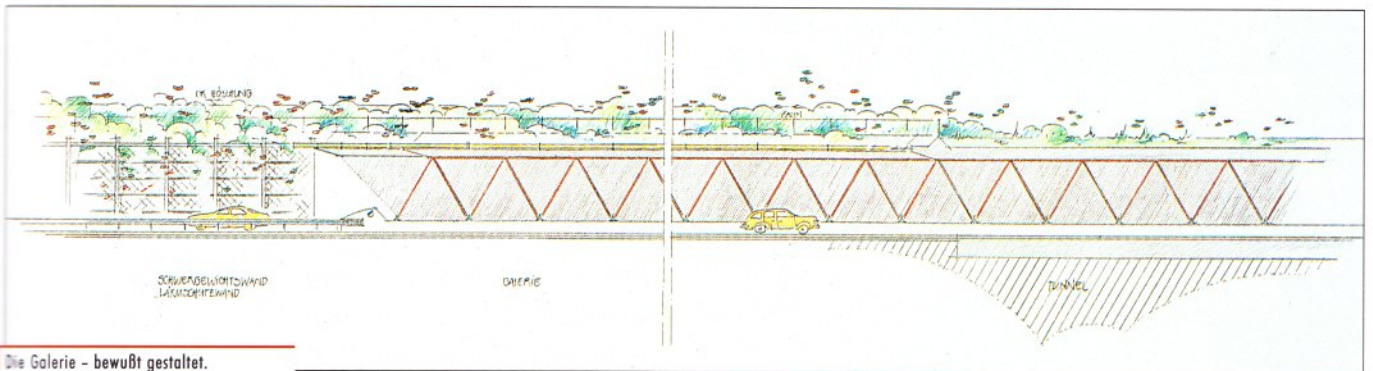




VORSCHLAG 1



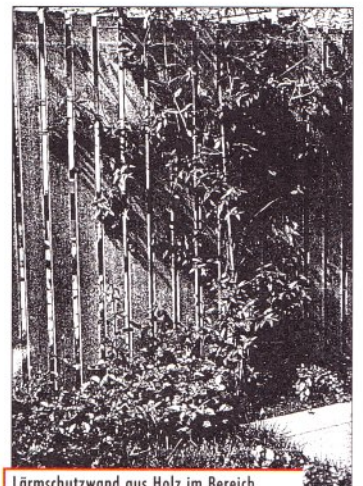
Blick auf Tunnelportal und Galerieausfahrt.



Die Galerie - bewußt gestaltet.

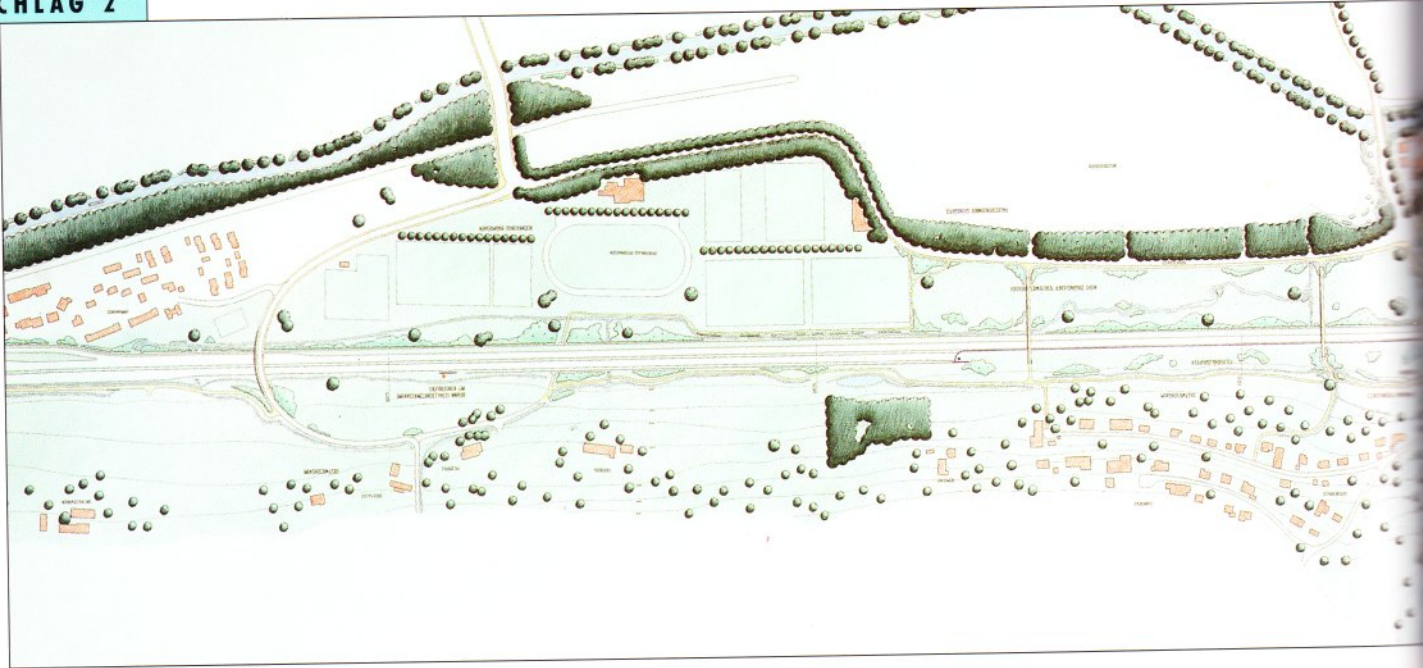


Südliche Galerieausfahrt mit Übergang zur Stützmauer.



Lärmschutzwand aus Holz im Bereich der Sportanlagen.

## VORSCHLAG 2



### Ravensburger Türme (Team 2)

Drei grundlegende Schwerpunkte enthält das Gutachten von Team 2: Das Offenhalten des SchusSENTALES in Längsrichtung, die Ergänzung beziehungsweise Neudefinition der Talkanten und die Ausbildung des städtischen Verknüpfungsbereichs Meersburger Straße.

Das offene SchusSENTAL soll erreicht werden durch:

- ▶ Verzicht auf die Betonung von talquerenden baulichen und landschaftspflegerischen Maßnahmen, also keine Bepflanzung im Übergangsbereich Weststadt/Innenstadt.
- ▶ Unterbrechung der alleenhaften Lindenbepflanzung im Bereich der Meersburger Straße (Talbereich).

Eine Reaktivierung des typischen Obstbaumsaumes soll die westliche Talkante wiederherstellen. Die östliche Talbegrenzung soll durch eine neue, dichte und möglichst waldartige Pflanzung den Talraum nach Osten hin als grüne Lunge neu definieren.

Der städtische Verknüpfungsbereich Meersburger Straße soll als Erholungsraum für die Gesamtstadt ausgebildet werden. Gleichzeitig soll durch Verzicht auf dichte Bepflanzung die natürliche Taleinengung betont werden. Der vorgesehene



*Die Ravensburger Türme als Vorbild bei der Gestaltung der Lärmschutzbauwerke.*

Überschwemmungsbereich soll zu einem Gewässer mit zugänglichem Ostufer ausgestaltet werden.

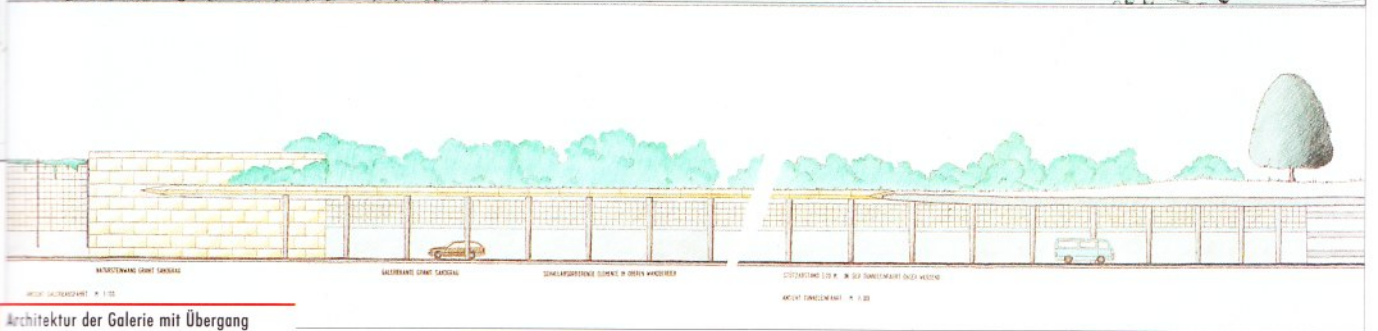
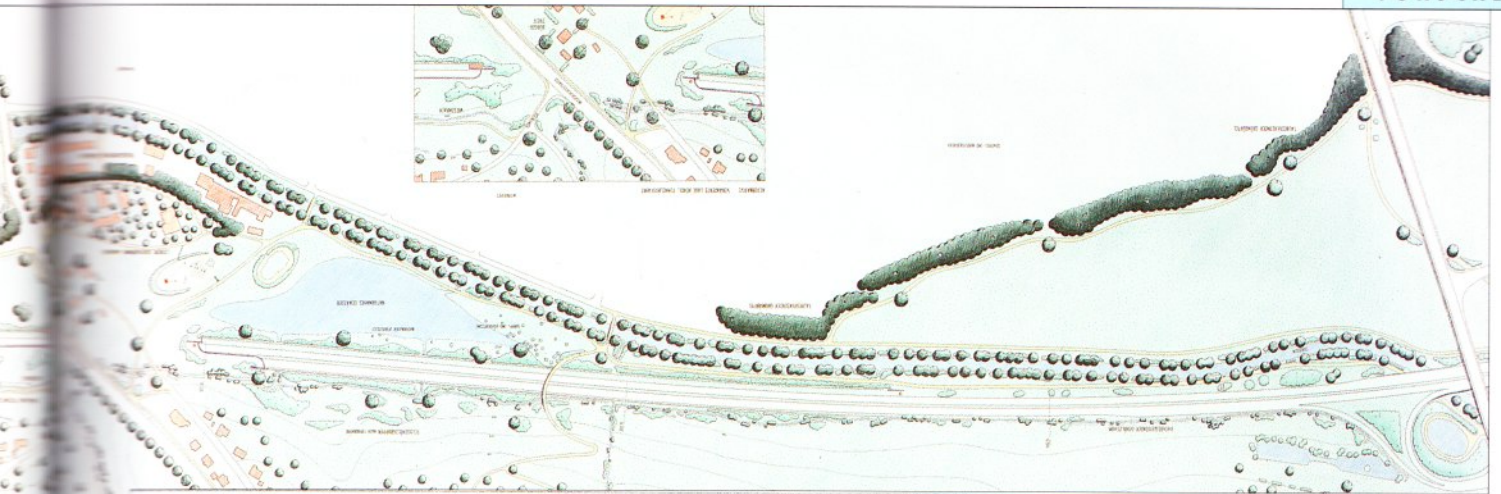
Der Bereich Rahlenhof – so Team 2 – muß durch Neuanlage seines ehemaligen Barockgartens aufgewertet werden.

Für die Bauwerke schlägt Team 2 ein gestalterisches Gesamtkonzept mit folgenden wesentlichen Elementen vor:

- ▶ Pointierte Betonung am Beginn der jeweiligen Lärmschutzbauwerke durch Kunstobjekte mit Symbolwert: Türme in Anlehnung an die mittelalterliche Türmestadt Ravensburg.
- ▶ Offene Gestaltung der beiden Brücken im nördlichen Galeriebereich: große Spannweite, Gitterbauweise.
- ▶ Klare Gestaltung von Galeriekante, Tunnelportal und Lärmschutzwänden.

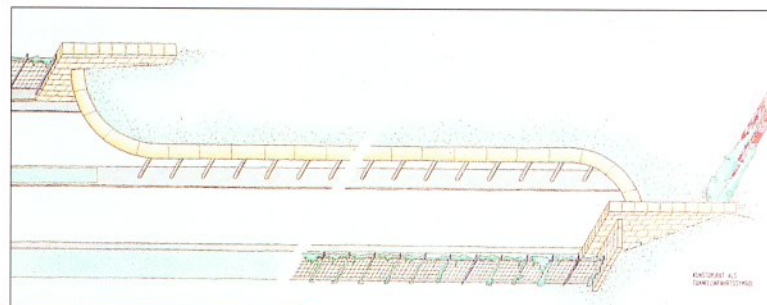


VORSCHLAG 2

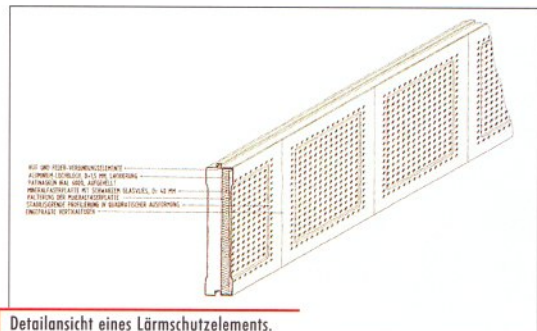


Architektur der Galerie mit Übergang  
Lärmschutzwand-Galerie-Tunnel.

- ▶ Ersatz von Lärmschutzwällen durch Wände, da Wälle untypisch für die Topographie des Tales sind. Außerdem bekommt der Straßenraum innerhalb der Lärmschutzwände einen betont technischen Charakter und unterstreicht so die Funktion der Verkehrsader im Landschaftsraum.
- ▶ Monotonie wird durch die vertikale Gliederung der Schallschutzwand, durch breite Grünflächen zwischen Wand und Straße auf der östlichen Seite sowie durch die bauliche Abwechslung (Kunstobjekt am Beginn der Schallschutzwand, Galeriebereich, Tunnel) vermieden.
- ▶ Verwendung von Aluminium für die Lärmschutzwände, um den technischen Charakter zu betonen, wegen der Begrünungsmöglichkeiten, der Unterhaltung und der ausgezeichneten Umweltverträglichkeit.

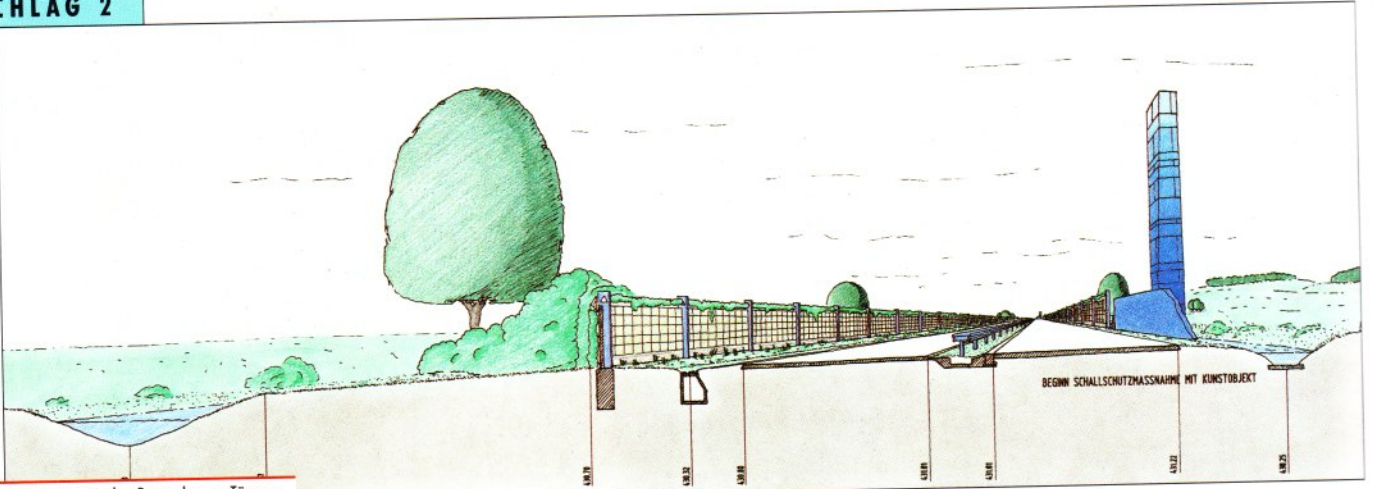


Lärmschutzwand, Galerie und Tunnelportal  
mit Kunstobjekt.

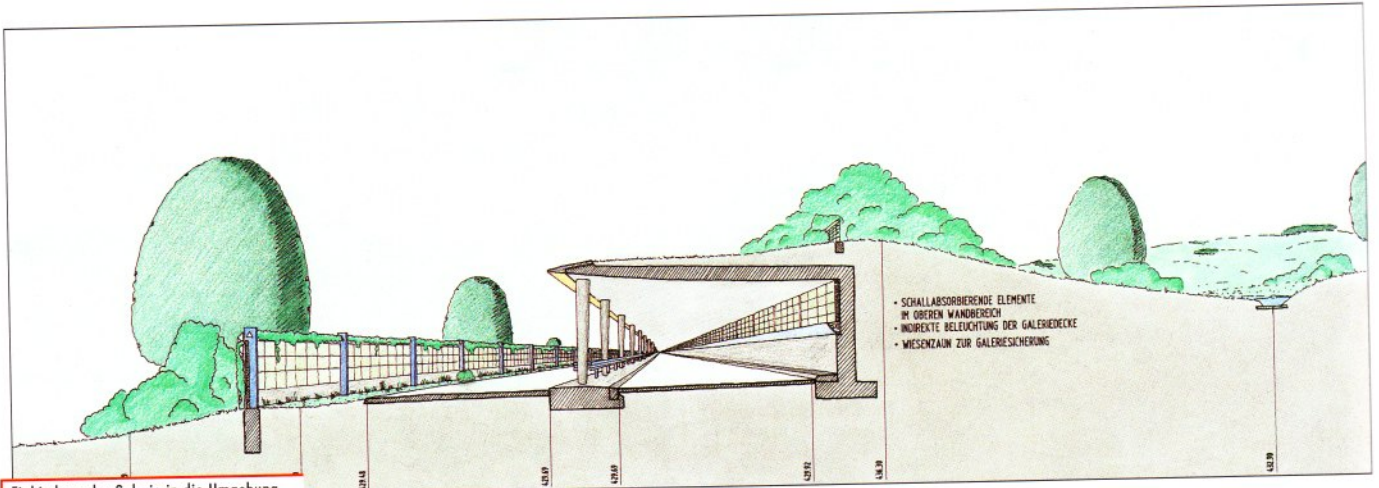


Detailsicht eines Lärmschutzelements.

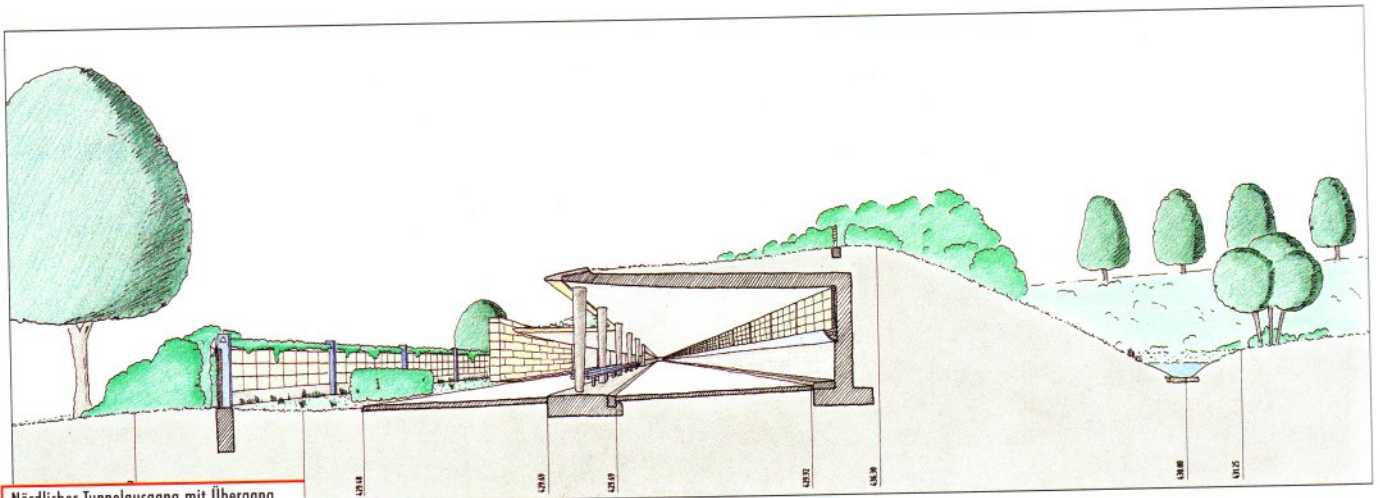
VORSCHLAG 2



Assoziation mit den Ravensburger Türmen am Beginn der Lärmschutzmaßnahme (Schnittperspektive).

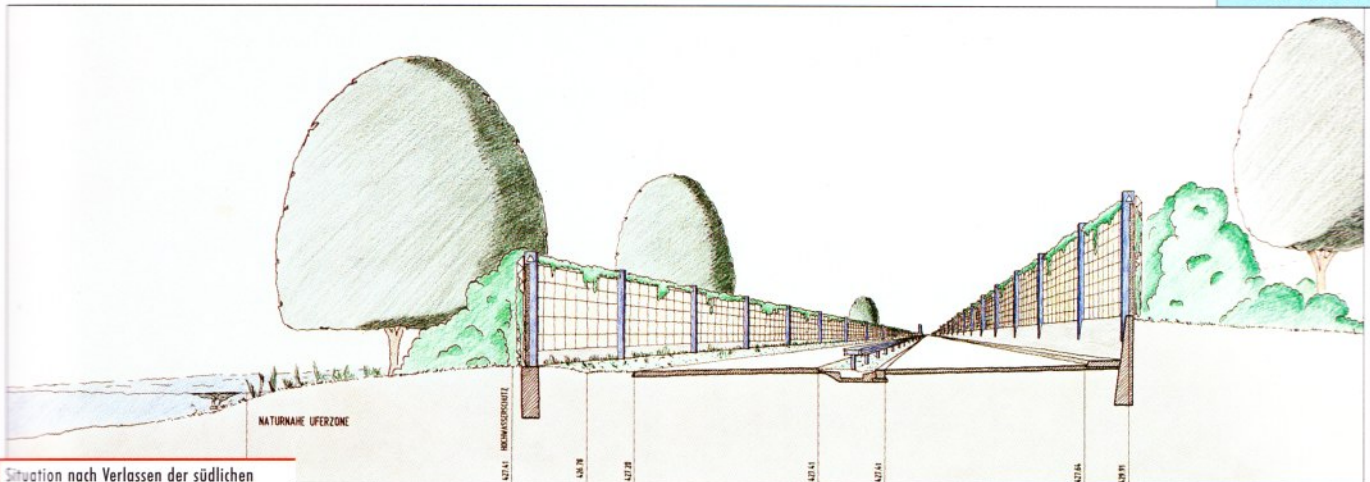


Einbindung der Galerie in die Umgebung (Schnittperspektive).

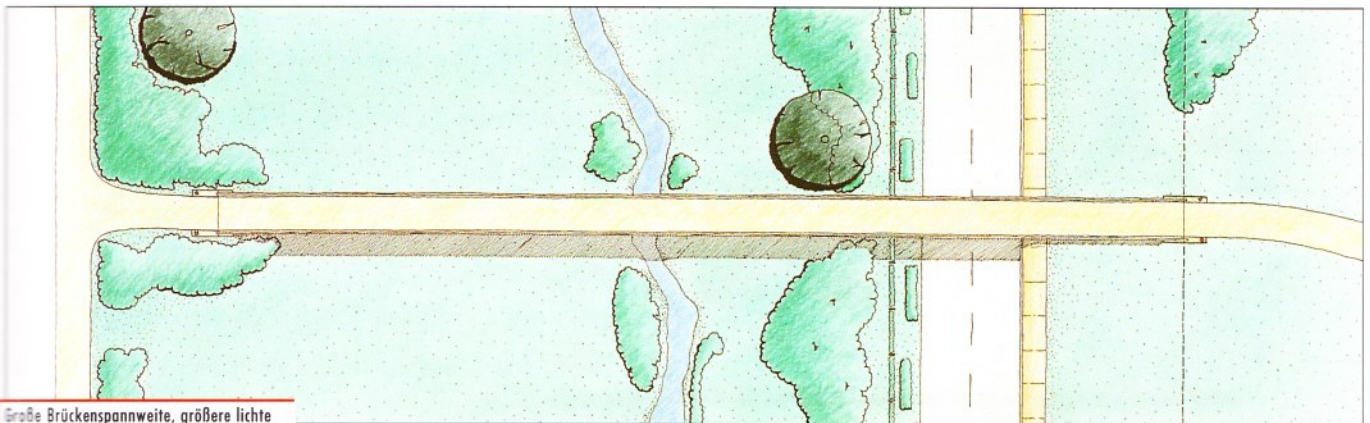
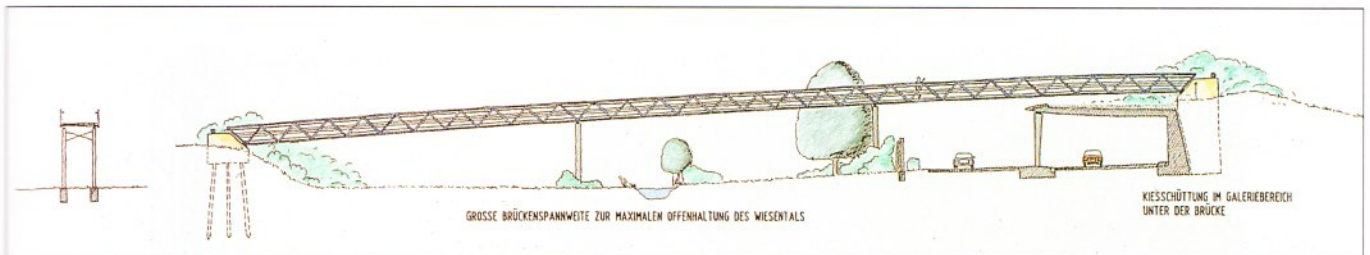


Nördlicher Tunnelausgang mit Übergang zur Lärmschutzwand (Schnittperspektive).

## VORSCHLAG 2



Situation nach Verlassen der südlichen Galerie (Schnittperspektive).



Große Brückenspannweite, größere lichte Höhe der Fußgängerbrücken und Verzicht auf Pylone, um das Schussental offenzuhalten.

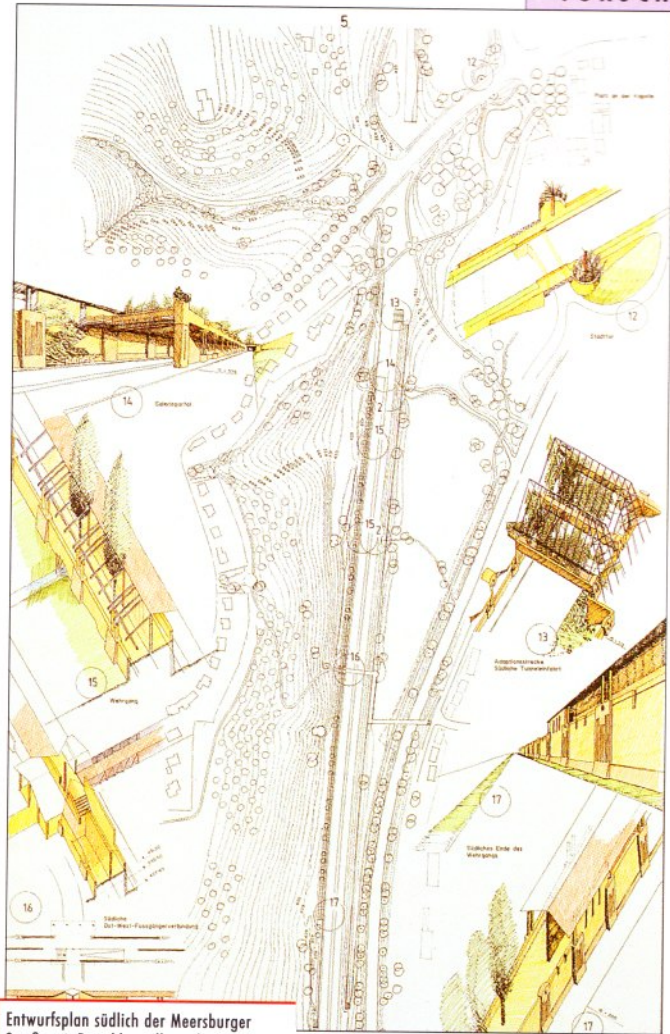
Team 2 möchte die Offenheit des Schussentals in Längsrichtung erhalten, die Talkanten ergänzen beziehungsweise neu definieren und den städtischen Verknüpfungsbereich Meersburger Straße als Erholungsraum ausbilden. Die gestalterische Gesamtkonzeption der Bauwerke soll Monotonie vermeiden. Eine Idee mit Symbolwert: Kunstobjekte in Anlehnung an die mittelalterliche Turmstadt Ravensburg am Beginn der jeweiligen Lärmschutzbauwerke.



## VORSCHLAG 3



Entwurfsplan südlich der Meersburger Straße: Landschaft.



Entwurfsplan südlich der Meersburger Straße mit Detaildarstellung der Stadtmauer.

Das Gesamtbauwerk, so Team 3, besitzt einerseits Kontinuität und ist dennoch abwechslungsreich gestaltet. Es hat Wandbereiche ohne und mit Anbauten, Wände auf Wällen, Galerien, Tunnel, Wände auf Stützmauern mit Variationen einzelner Elemente und setzt in besonderen Bereichen Akzente. Ein Beispiel: An exponierten Stellen werden auf der fahrbahnabgewandten Seite Dächer an die Lärmschutzwand angelehnt, die zum Aufenthalt darunter einladen und so einen Erlebnisraum schaffen.

#### Weitere Variationen und Akzente sind

- ▶ die Dreiteilung der Felder bei den Lärmschutzwänden in zwei schmalere Randfelder und ein breites Mittelfeld.
- ▶ Einzelstützen statt Stützpaare in den Galerien.

- ▶ Fortsetzung der Farbgebung der Wände im Tunnel.
- ▶ Beginn und Ende der Lärmschutzwände sind nicht als Scheibe, sondern als Körper gestaltet, z. B. der nordwestliche Mauerbeginn, dessen Nutzung als Gaststätte denkbar ist.
- ▶ Eine Verbesserung des Sehvermögens durch allmähliche Reduzierung der Lichtintensität bei der Tunneleinfahrt. Erreicht wird dies durch Pflanzkästen über der Fahrbahn und durch dichter werdende Rankgewächse (Adaptionsstrecke).
- ▶ Der bereits genannte „Wehrgang“ als Teil der Lärmschutzanlagen, dessen Realisierung in unterschiedlicher Kostenhöhe möglich ist.

Als Material schlägt Team 3 durchgängig Beton vor, wobei sich die Farbe der Betonteile an ortstypischen Gegebenheiten orientieren soll. Für Ravensburg sind Beigetöne geeignet.

**VORSCHLAG 3**

**Team 3 stellt das Gesamtbauwerk Straße bewußt in starken Kontrast zur weich modellierten Landschaft. Es schlägt vor, die vierspurige B 30 mit ihren Lärm-schutzanlagen, Brücken und Galerien als neuen Stadtrand aufzufassen und analog einer Stadtmauer zu gestalten.**

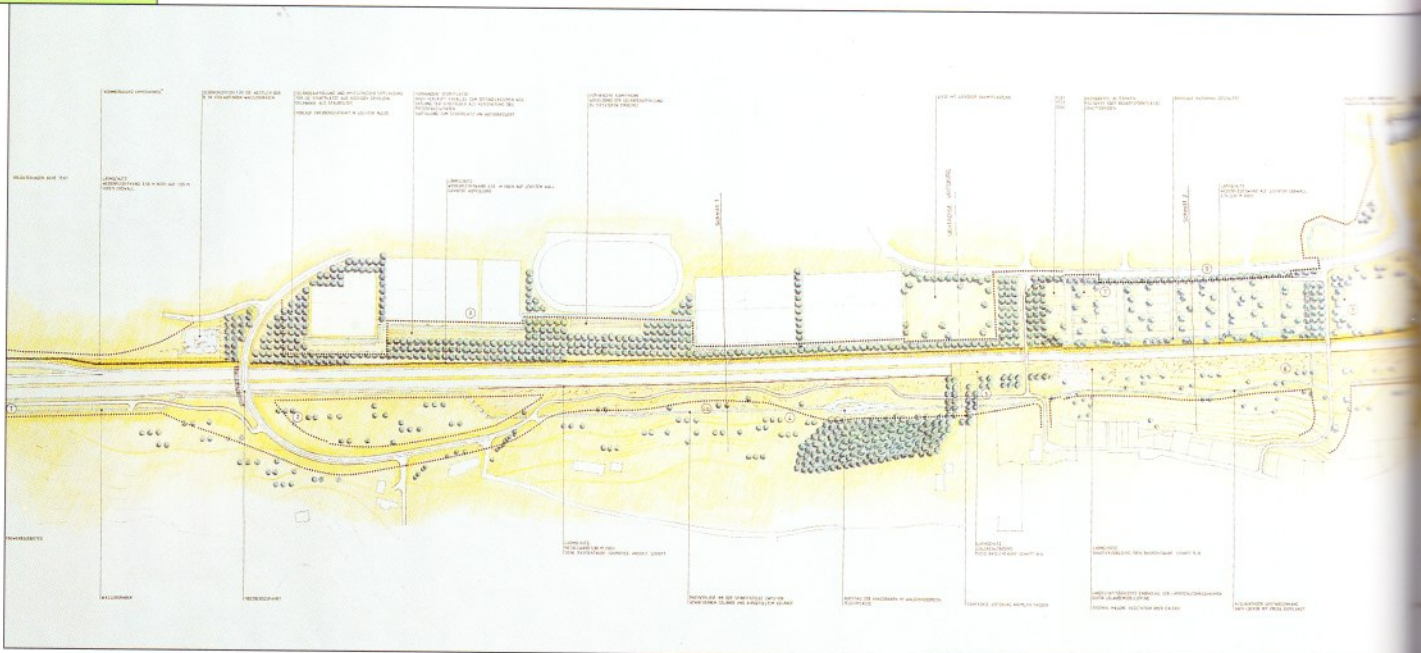


**Bauliche Detaildarstellungen, landschaftliche Eingliederung mit weich modellierter Landschaft und Bepflanzung.**





## VORSCHLAG 4



### „Neue Landschaft“ (Team 4)

Team 4 betont, daß die Straße als neues Element in den Talraum eingebunden werden muß und zwar so, daß sowohl die Veränderungen des derzeitigen Landschaftszustands als auch die Gegebenheiten der „neuen Landschaft“ – also die Schussenaue mit der Straße – berücksichtigt werden müssen. Die Maßnahmen müssen beide Landschaften – alte und neue – harmonisch miteinander in Einklang bringen.

Ausgangspunkt des Gutachtens sind die vorhandenen landschaftlichen Leitstrukturen:

- ▶ die westliche Hangkante als deutliche Begrenzung des Talraums; der Büchelberg ist bildbestimmende Kuppe; die Schussenaue als offener Talraum ist nur noch im südlichen Teil erlebbar.
- ▶ Durch den Neubau der Straße wird der Hangfuß gekappt. Die Folge: optischer und funktionaler Eingriff in das landschaftliche Gefüge.

Team 4 weist besonders auf die unterschiedlichen Wahrnehmungsperspektiven von Autofahrern und Anwohnern hin. Aus der *Sicht des Autofahrers* hat der 3,9 Kilometer lange Abschnitt unterschiedliche Sequenzen durch Brücken, Galerien und Tunnel, also eine hohe Erlebnisdichte, die feinteilige Gestaltungsmerkmale und Gliederungselemente beim Lärm-schutz entbehrlich machen.



*Topographischer Akzent: der Büchelberg.*

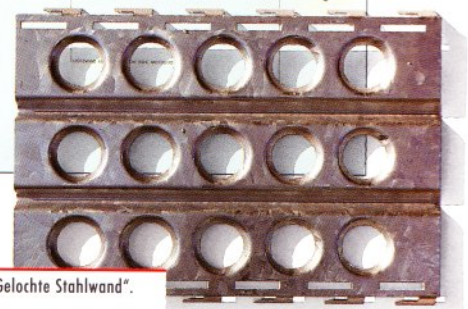
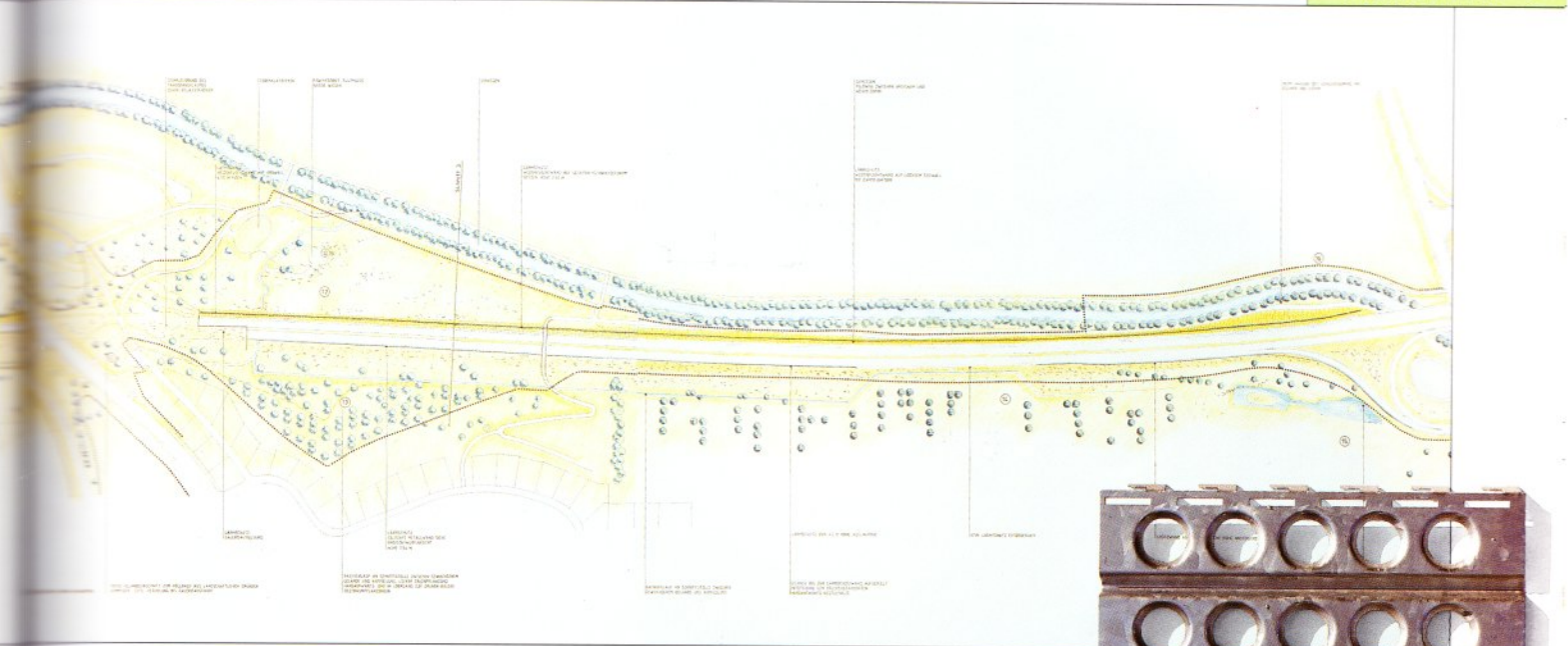
Die *Wahrnehmungsperspektive der Bewohner* sollte nicht vor einer wie auch immer gestalteten, hoch aufragenden und isoliert dastehenden Lärmschutzwand enden. Aus diesem Grund soll der Hangverlauf perspektivisch so gestaltet werden, daß er bis zur Schussen langsam ausläuft. Dies bedeutet eine großflächige Auffüllung bis zur Oberkante der hangseitig erforderlichen Wandkonstruktion entlang des gesamten angrenzenden Hangbereichs, damit der Hang nicht „abreißt“.

Weitere Entwurfsideen zur landschaftlichen Einbindung:

- ▶ Die Grünbrücke muß so geformt werden, daß sie den Büchelberg wieder stärker in die Landschaft einbezieht.
- ▶ Die vorhandenen lockeren Gehölzstrukturen an Schussen und Hangkante dürfen keine Konkurrenz bekommen. Deshalb niedrige, lockere Gehölze, z. B. Obstbäume hangaufwärts und Erlen an den seitlich verlaufenden Gräben.



VORSCHLAG 4



„Gelochte Stahlwand“.

► Aufgrund der nur zögerlichen Luftbewegungen im Schussental sind zusätzliche Barrieren zu vermeiden. Deshalb nur niedrige bis mittelhohe Baumarten als Luftfilter.

► Im Bereich zwischen neuer B 30 und Brühlstraße wird abweichend vom Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagen, Kleingärten oder eine Festwiese mit Parkplätzen anzulegen.

► Die durch Modellierung landschaftlich eingebundene Galerie wird nicht mit Gehölz bepflanzt.

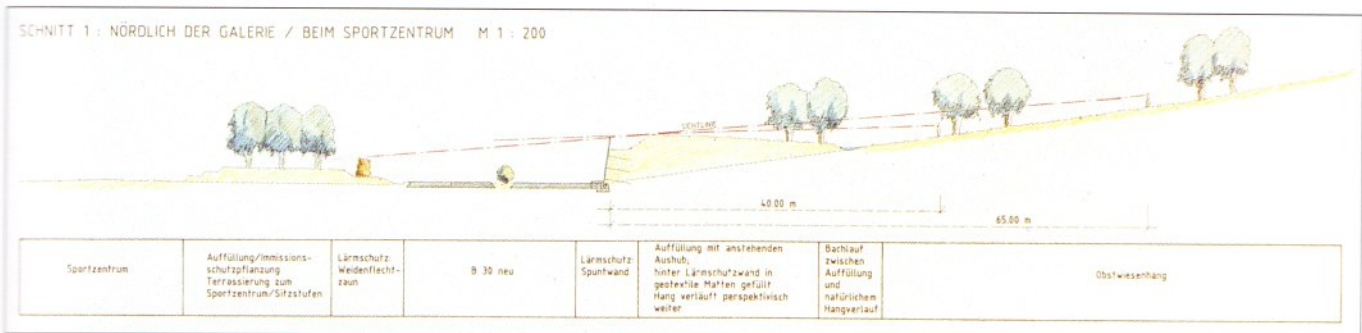
► Der Höllbach soll im Bereich der Meersburger Straße mit einer längeren Verdolung verlaufen, um eine Geländemodellierung möglich zu machen. Der Ausgleich wird durch ein Feuchtgebiet im Bereich der Flutmulde geschaffen.

Durch die großflächige Anfüllung entsteht der Eindruck eines bis zur Schussen langsam auslaufenden Hangs. Die Abbruchkante wird durch eine schlichte, einfarbige Wand gestaltet, wofür Team 4 zwei Varianten vorstellt.

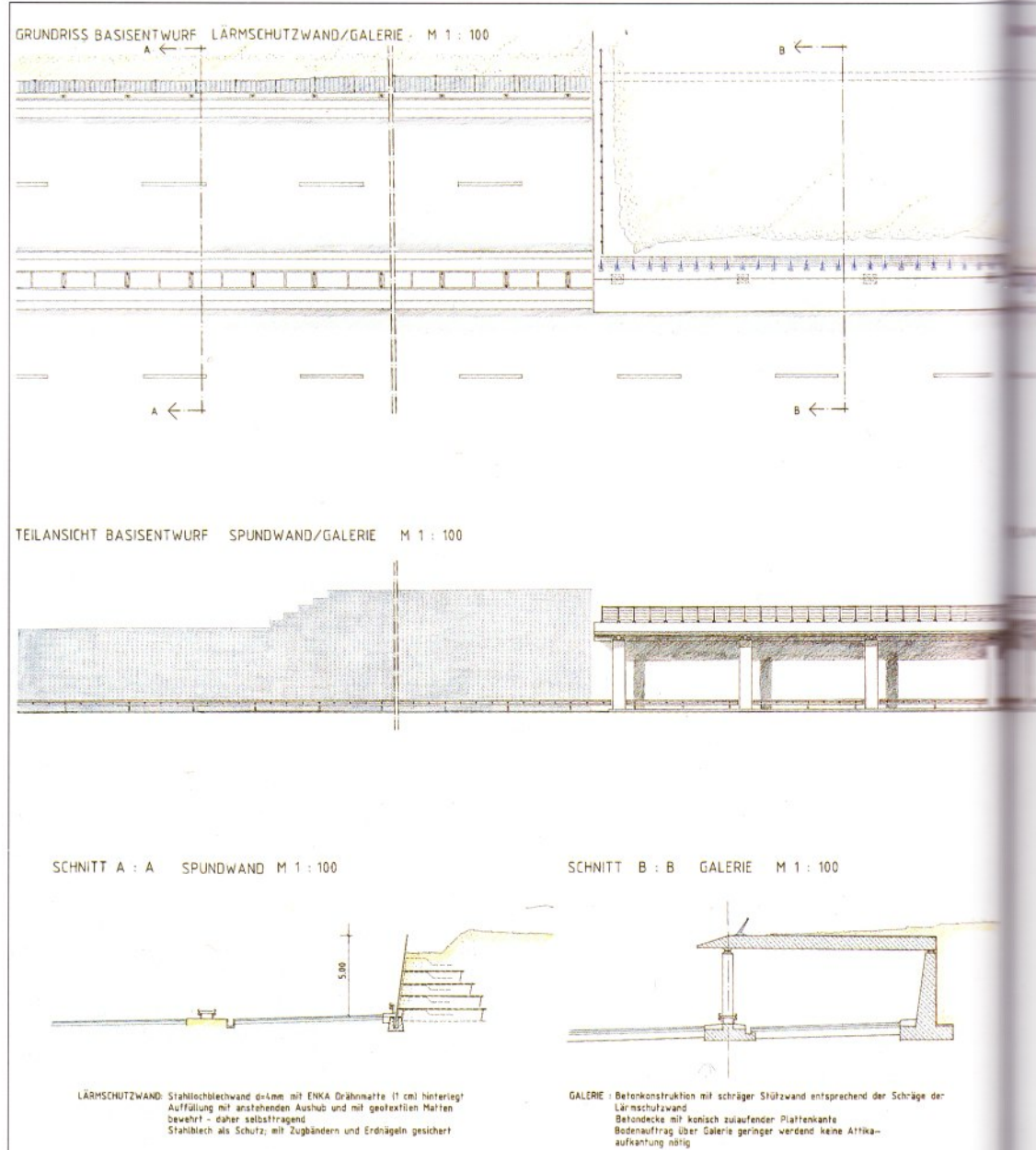
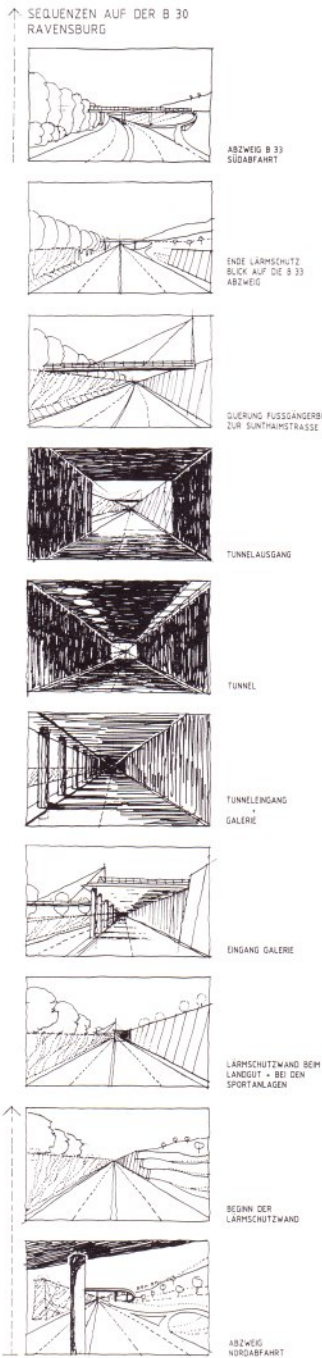
„Gelochte Stahlwand“. Am Boden verlegbare Fahrbaumatten aus Metall werden zu einer um circa acht Grad gegen die Vertikale geneigten Wand errichtet. Einzelne Segmente werden in einem Betonköcher circa ein Meter tief verankert. In den etwa neun Zentimeter großen Lochungen kann sich Vegetation entwickeln. Das angefüllte Gelände wird durch lagenweise eingebaute geotextile Matten bewehrt und mit Erdnägeln verankert, so daß die Wand statisch nur sich selbst trägt.

Kassettenwand. Ebenfalls mit circa acht Grad Neigung gegen die Vertikale wird eine Kassettenwand mit etwa 1 x 1 Meter großen Feldern aus geschichteten Natursteinen und Betonrahmen errichtet.

Zum Talraum der Schussen hin soll auf einem Erdwall ein durchgehender Weidenflechtzaun in unterschiedlichen Höhen verlaufen.

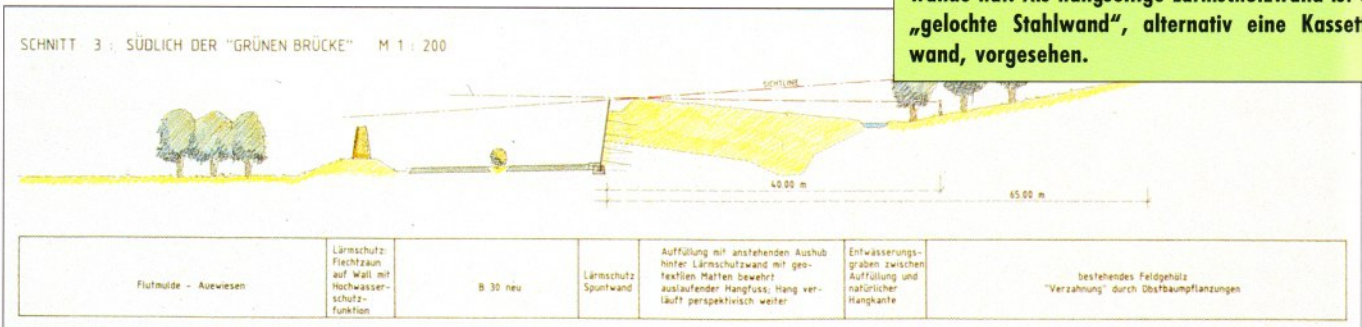


**VORSCHLAG 4**

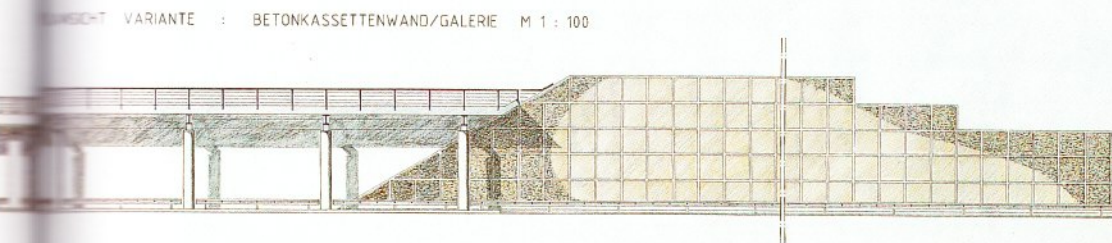
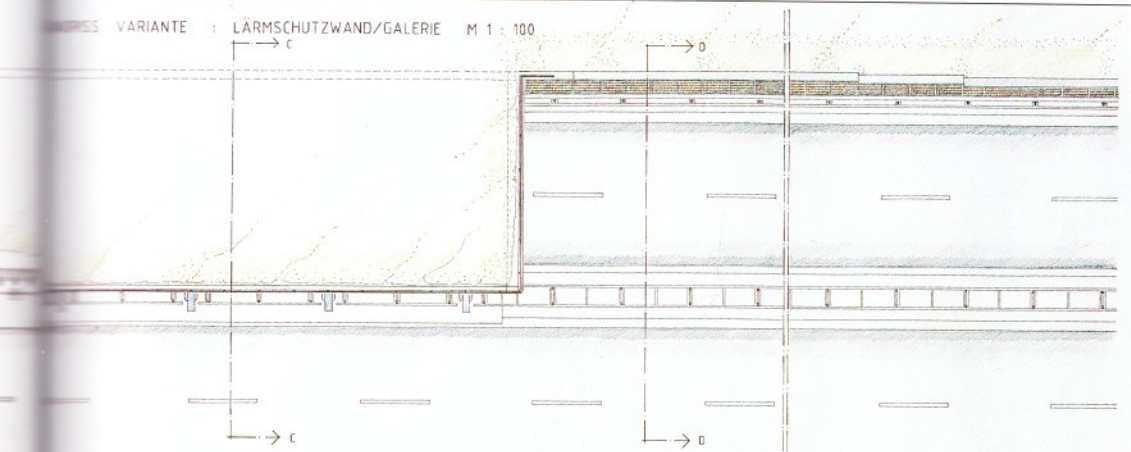


Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen entlang der B 30. (Maßstab im Original.)

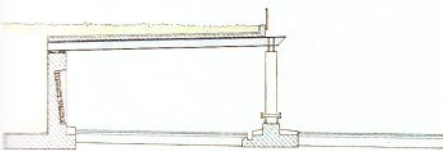
Die Vorschläge von Team 4 wollen alte und – durch die Straße – neue Landschaft durch großflächige Geländeauffüllung harmonisch miteinander in Einklang bringen. Unterschieden werden die Wahrnehmungsperspektiven von Autofahrern und Anwohnern, was Auswirkungen auf die Gestaltung der Lärmschutzwände hat. Als hangseitige Lärmschutzwand ist eine „gelochte Stahlwand“, alternativ eine Kassettenwand, vorgesehen.



**VORSCHLAG 4**

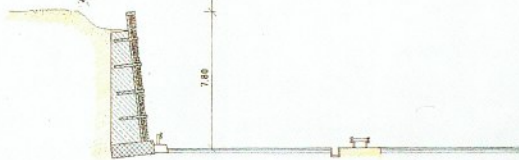


SNITT C : C GALERIE M 1 : 100

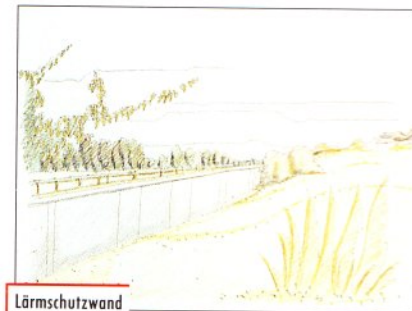


GALERIE: Stahl/Betonverbundkonstruktion;  
Stahlträger HEA 550 mit  
DMNIA-Fertigteileplatten mit Ortbeton vergossen B 35; ds 30 cm  
Stahlsstütze mit Betonummantelung

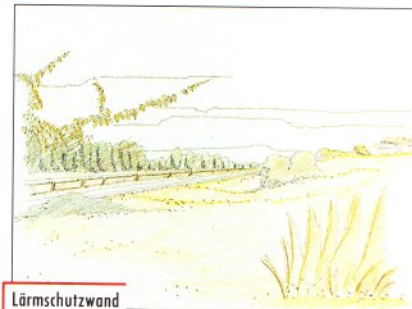
SNITT D : D BETONKASSETTENWAND M 1 : 100



LÄRMSCHUTZWAND: Betonfertigteilkonstruktion mit Ortbeton vergossen  
Betonkassetten (1,50 m x 1,50 m) mit Bruchstein-  
truckenmauerwerk gefüllt  
Kerngrösse nach schallschutztechnischen Erfordernissen  
gegebenenfalls mit Sand hinterfüllt



Lärmschutzwand  
ohne Auffüllung.

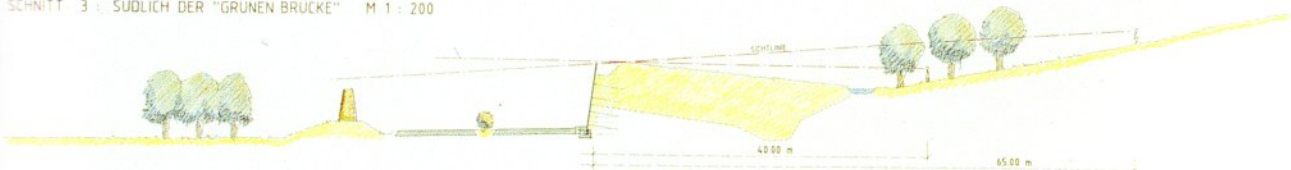


Lärmschutzwand  
mit Auffüllung.



Weidenflechtzaun  
östlich der B 30.

SNITT 3 : SÜDLICH DER "GRÜNEN BRÜCKE" M 1 : 200



Flutmulde - Auewiesen	Lärmschutz Flechtzaun auf Wall mit Hochwasser- schutz- funktion	B 30 neu	Lärmschutz Spuntwand	Auffüllung mit anstehenden Aushub hinter Lärmschutzwand mit geo- textilen Matten bewehrt auslaufender Hangfuss; Hang ver- läuft perspektivisch weiter	Entwässerungs- graben zwischen Auffüllung und natürlicher Hangkante	bestehendes Feigeholz "Verzahnung" durch Obstbaumflanzungen
-----------------------	--	----------	-------------------------	---	---	--

## Bewertung und Entscheidung

Die eingereichten Vorschläge wurden von einer Vorprüfungskommission in den Arbeitsbereichen

- ▶ Landschaftsplanung
- ▶ Städtebau
- ▶ Straßenbau
- ▶ Lärmschutz
- ▶ Kunstbauwerke und
- ▶ Geologie

gesichtet und bewertet. Prüfkriterien für die Vorprüfungskommission und die Wettbewerbsjury waren:

- ▶ Erfüllung der Aufgabenstellung
- ▶ Kreativität und Ideenreichtum
- ▶ Beachtung der Planfeststellung
- ▶ technische Machbarkeit und
- ▶ Wirtschaftlichkeit.

Die Bewertung erfolgte nach qualitativen Aspekten, da sich eine quantitative Bewertung aufgrund der komplexen Aufgabenstellung von vornherein ausschloß.

### Auf dem Prüfstand

Alle Planungsteams haben sich der Aufgabe nicht nur mit großem Engagement gestellt, sondern auch eine Menge an Ideen und neuen, kreativen Lösungen aufgezeigt. Und obwohl keine der vier eingereichten Arbeiten eine komplett machbare Lösung des umfangreichen Komplexes B 30 neu darstellte, hat der Wettbewerb doch gezeigt, daß eine Menge kreativer Ressourcen vorhanden sind, die es zu nutzen gilt.

Die Beurteilung der Wettbewerbsvorschläge in Kurzfassung:

### ➤ VORSCHLAG 1 ◀

Planprägende Idee ist hier die vollständige Auffüllung des Geländes westlich der B 30 in harmonischer Verbindung mit Stützmauern, Galerie und Tunnel – eine Lösung, die trotz der hohen Kosten als gestalterische Leistung positiv beurteilt wurde. Allerdings werden die Grenzen des planfestgestellten Bereichs weit überschritten.

Bei den Bauwerken und den Lärmschutzanlagen hat Team 1 die Vorgaben weitgehend übernommen, aber durch neue Ideen ergänzt. Dies gilt besonders für die roten, diagonalen Stahlrohrstützen und weitere, gestalterische Details im Galeriebereich, etwa das schmal auslaufende Gesims. Auch im Lärmschutzbereich sind die vorgeschlagenen Systeme mit entsprechenden Ergänzungen entwicklungsfähig und realisierbar.

Die „geknickte“ Glaswand als Lärmschutzmaßnahme ist eine bestechende Idee, die jedoch eine Reihe von städtebaulichen und physikalischen Problemen aufwirft. Insgesamt war die Gesamtlösung jedoch geeignet, weiterentwickelt zu werden.

### ➤ VORSCHLAG 2 ◀

Diese konsequent durchdachte Arbeit betont bewußt und ideenreich die technischen Konstruktionen (Galerie, Tunnelportale). Sie beschränkt sich im wesentlichen auf den planfestgestellten Bereich und modifiziert die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltene Bepflanzung in ihrer Verteilung und Struktur entweder durch Reduzierung oder durch Akzentuierung. Der Lärmschutz ist als gut funktionierend und wirksam einzustufen.

Entgegen der im Planfeststellungsverfahren vorgesehenen Tendenz in Richtung bepflanzbare Lärmschutzanlagen sieht Team 2 auf beiden Seiten der neuen B 30 konventionelle, berankte Lärmschutzwände vor, die von den Anwohnern vermutlich nicht akzeptiert würden.

In der landschaftsuntypischen Ausbildung der Flutmulde als See ist wegen der vorgeschlagenen Freizeitfunktion keine Verbesserung im ökologischen Sinne zu sehen. Im Blick auf Kosten und Realisierung innerhalb der planfestgestellten Grenzen wurde diese Arbeit am günstigsten beurteilt.

### ➤ VORSCHLAG 3 ◀

Dieses Gutachten besticht durch eine Fülle von kreativen Vorschlägen und ist detailliert ausgearbeitet worden. Die Vorprüfer waren sich einig, daß es in Darstellung, Präsentation und Vollständigkeit die Spitzenposition einnimmt. Die Idee der Stadtmauer ist – weil so noch nie gesehen – geradezu mutig zu nennen. Der beherrschende Gedanke des Vorschlags besteht in der schöpferischen Umsetzung eines markanten städtebaulichen Merkmals des mittelalterlichen Ravensburg, das wie selbstverständlich in eine Planung des 20. Jahrhunderts einbezogen wird. Die Kommission war dennoch der Auffassung, daß die „Stadtmauer“ die Straße zu einem trennenden Raumelement macht, was der speziellen landschaftlichen Situation in der Schussenau nicht ausreichend Rechnung trägt. Diese Stadtmauer-Idee könnte möglicherweise bei einer unmittelbar an einer städtischen Randbebauung verlaufenden Straße sehr wohl akzeptabel sein. Ebenso könnten weitere positive Ideen aus dem Vorschlag bei künftigen Planungen aufgegriffen werden.

### ➤ VORSCHLAG 4 ◀

Die Ausarbeitung konzentriert sich überwiegend auf eine gut gelungene Gestaltung der Landschaft (u.a. durch Geländeauffüllung wie bei Team 1). Vermißt werden allerdings Aussagen zu den Übergangsbereichen Bauwerke-Landschaft-Lärmschutzsysteme. Die Beachtung der divergierenden Wahrnehmungsperspektiven von Anwohnern einerseits und Autofahrern andererseits bei den unterschiedlichen Gestaltungsmerkmalen ist sehr positiv zu werten.

Das ungewöhnliche und visuell dominierende Lochstahl-Spundwandssystem wurde sowohl aus städtebaulich-ästhetischen als auch aus technischen Gründen (Standicherheit, Unterhaltung etc.) und wegen der vermuteten Ablehnung durch die Anwohner als problematisch eingestuft. Als nicht akzeptabel wurde der vorgeschlagene Festplatz mit Bedarfsparkplatz und das Ausmaß der zusätzlichen Verdolung des Höllbachs bis zur B 30 angesehen, obwohl die Geländemodellierung im Areal der Verdolung wesentliche gestalterische Vorteile mit sich gebracht hätte.

## Qual der Wahl

Die Jury entschied im Auswahlverfahren, die Planungsvorschläge 2 und 3 bei der Umgehung Ravensburg nicht weiterzuverfolgen, da wesentliche Grundelemente der Arbeiten mit den Vorgaben des Wettbewerbs, insbesondere mit dem Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses oder den Vorstellungen vor Ort, nicht in Einklang zu bringen waren. Ausdrücklich wurde aber festgestellt, daß beide Teams in sich schlüssige Konzepte eingereicht hatten und einzelne Ideen durchaus wertvolle Impulse für die künftige Arbeit der Straßenplaner geben werden.

Das Hauptmerkmal der Vorschläge 1 und 4, das Gelände westlich der neuen B 30 aufzufüllen, ist eine gestalterische Idee, die im Blick auf das Gesamtprojekt und dessen Einbindung in die Landschaft überzeugte. Letztendlich war sich die Jury einig, daß die Planung von Team 1 unter landschaftlichen, städtebaulichen und konstruktiven Gesichtspunkten am besten weiterentwickelt werden und am ehesten die Vorstellungen aller Beteiligten erfüllen könnte. Die Entscheidung erfolgte mit der Maßgabe, eine Reihe von Anregungen aus den anderen drei Vorschlägen in die weitere Arbeit aufzunehmen.

## Der Planungsauftrag

Den Auftrag, ihre für den Wettbewerb entwickelte gesamtplanerische und gestalterische Konzeption ausführungsfähig umzusetzen, erhielt Team 1. Schwerpunkte dabei waren die architektonische Beratung bei Brückenbauten, Galerie und Tunnel, die Geländemodellierung, die Lärmschutzanlagen östlich (Stützmauer) und westlich der B 30, die Stützmauer Rahlenhof und der Landschaftspflegerische Ausführungsplan unter anderem mit Auswahl der Bepflanzung.

Dabei sollte noch folgendes berücksichtigt werden:

- ▶ Überprüfung der Lärmschutzsysteme auf optimale Begrünung und Bepflanzung besonders bei der südlichen Stützmauer.
- ▶ Ersatz der technisch und physikalisch problematischen „geknickten“ Glaswand durch Wände aus alternativem Material, beispielsweise Weide oder Holz.
- ▶ Verzicht auf die „Seen“ westlich der B 30.
- ▶ Gestaltung des Bereichs der Sportanlagen und der Wegeführung in Zusammenarbeit mit der Stadt Ravensburg.





Optimierung der Gesamtplanung von Team 1 mit Anregungen aus drei anderen Vorschlägen.

## Optimierung der Planung

Für die Realisierung des Projekts B 30 Umgehung Ravensburg wurde der Ausführungsvorschlag im Verlauf der weiteren Planung wie folgt fortentwickelt:

### Geländemodellierung

Ein wichtiges Ergebnis, das der Ideenwettbewerb gebracht hatte, war die weiche, harmonische Geländemodellierung bis zur Oberkante des Lärmschutzbauwerks westlich der B 30. Probleme gab es dabei südlich der Meersburger Straße (L 288): Der städtische Kanalbau und die zusätzlichen Sickerleitungen hinter dem hangseitigen Lärmschutzbauwerk hätten bis zu zehn Meter hohe Schächte erfordert. Außerdem mußten ein Regenüberlauf- und Rückhaltebecken sowie ein sogenanntes Absturzbauwerk für den Hanggraben bei der Modellierung des Geländes berücksichtigt werden. Das hatte zur Folge, daß die ursprünglich vorgesehene Geländeauffüllung in diesem Bereich etwas minimiert werden mußte.

### Hangseitiger Lärmschutz/Stützmauer

Die hangseitige Stützmauerkonstruktion mit rückwärtiger Geländeauffüllung ist mit rund 530 Meter Länge und fünf Meter Höhe im Norden und mit 745 Meter Länge im Süden (auf 625 Meter Länge 7,5 Meter hoch, auf 120 Meter Länge fünf Meter hoch) neben der Galerie ein prägendes Element des gesamten Projekts. Das beauftragte Planungsteam wollte die Stützmauer aus vertikalen und horizontal verlaufenden Beton-



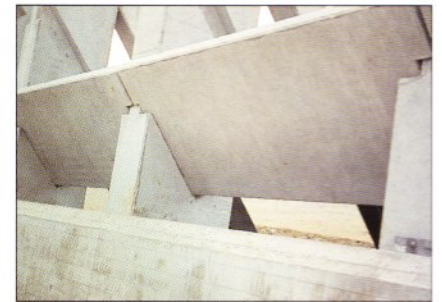
*Die Stützkonstruktion entsteht.*

fertigteilen errichten, die dabei entstehenden Kassetten mit Natursteinen ausfüllen, so daß sich in den Fugen vereinzelt Pflanzen ansiedeln können. Diskutiert wurden jedoch auch andere Möglichkeiten, etwa eine Ortbetonwand mit oder ohne Natursteinverkleidung, eine sogenannte Gabionen-Wand bis hin zu der Variante, bepflanzbare Fertigteile-Systeme zu verwenden oder eine Steilböschung mit Vegetation anzulegen.

*Vorgesehene Geländemodellierung.*







Hangseitiges Fertigteilssystem im Detail.

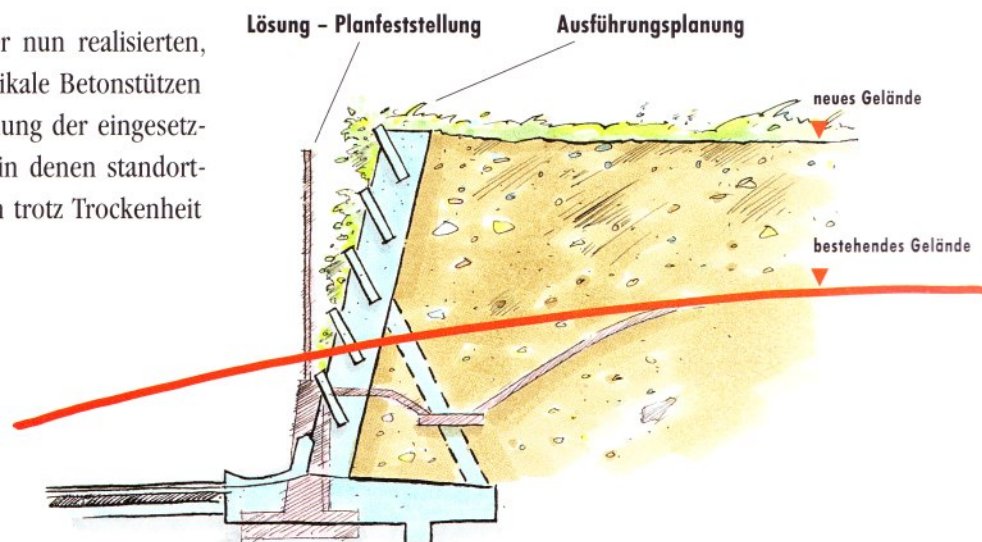


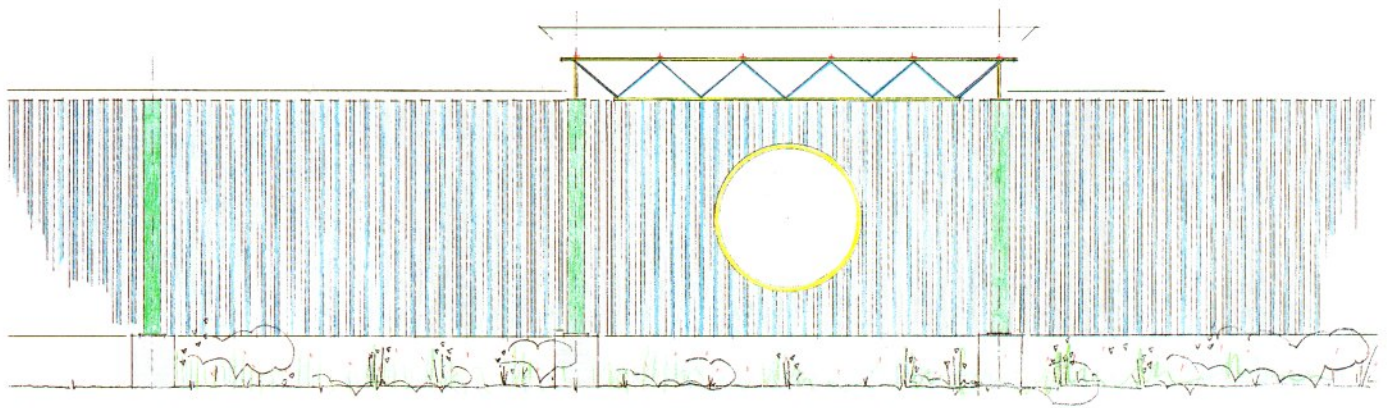
Vorgesehen für die Bepflanzung: Flieder und Efeu.

Die Ortbetonwand war aus formal-gestalterischen Gründen verworfen worden, die Wand aus Gabionen (das sind mit Steinen gefüllte Drahtkörbe) stieß auf Bedenken von Stadt und Straßenbauverwaltung, und bei der Steilböschung wäre eine aufwendige Bewässerung notwendig geworden. So bekam das Fertigteil-System den Zuschlag, da es den Vorgaben im Planfeststellungsbeschuß, so weit wie möglich bepflanzte Lärmschutzbauten vorzusehen, am besten entspricht und vertretbare Kosten ausweist.

Wichtigstes Konstruktionselement der nun realisierten, optisch ansprechenden Wand bilden vertikale Betonstützen mit Einschubschlitz. Durch die Anordnung der eingesetzten Betonplatten entstehen Pflanztröge, in denen standortgerechte Arten gepflanzt werden, die sich trotz Trockenheit gut entwickeln können.

Eine weitere Frage bei der Ausführungsplanung war, ob die Stützmauer südlich der Meersburger Straße mit der erforderlichen Höhe von 7,5 Meter gebaut werden sollte oder stattdessen nur eine 4,5 Meter hohe Stützmauer mit einer rückversetzten Erdschüttung darüber und einer zusätzlich aufgesetzten Lärmschutzwand. Nach eingehender Prüfung und Ortsbesichtigung ergab sich ersteres als eindeutig bessere Lösung.



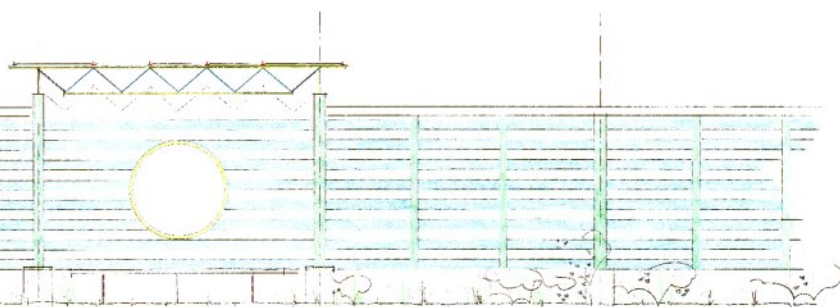


Bereich Sportanlagen: Talseitige Lärmschutzwand mit ihren farblichen Akzenten. (Ansicht Straße)

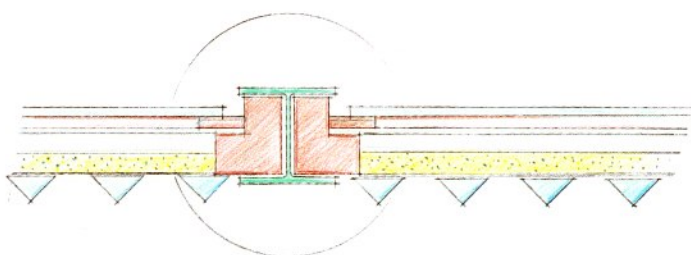
## Talseitige (östliche) Lärmschutzwände

Im Bereich der Sportanlagen gibt ein doppelseitig beplankter Holzzaun Schutz vor Lärm. Mit Holzlasur werden die vertikal verlaufende Holzschalung zur Straße hin und die horizontal gegliederte Rückseite der Lärmschutzwand farblich akzentuiert.

Südlich der Meersburger Straße standen anstelle der von Team 1 vorgeschlagenen „geknickten“ Glaswand verschiedene Lösungen zur Debatte, beispielsweise eine Weiden-Wand mit Erdkern, die allerdings Bewässerungseinrichtungen gebraucht hätte. Außerdem wären jedes Jahr Schnittmaßnahmen nötig gewesen, nach zehn bis 15 Jahren sogar ein Neuaufbau. Auch das vegetative System mit einem Kern aus Corten-Stahl hätte jährlichen Schnitt und Bewässerung erfordert. Zudem konnte nicht ausgeschlossen werden, daß sich der Kern durch Sonneneinstrahlung aufheizen und die Vegetation empfindlichen Schaden nehmen könnte. Hier wird nun ebenfalls eine auf dem Wall installierte Wand aus Holz vor Lärm schützen.



Talseitige Lärmschutzwand. (Ansicht Sportplatz)



Talseitige Lärmschutzwand. (Längsschnitt)

## Stützmauer Rahlenhof

Die Stützmauer an den Rahlenhofweihern – in der Planfeststellung ist dafür ein Betonfertigteilsystem (Raumgitterstützwand) vorgesehen – wird nun als geschwungene Betonmauer realisiert. Die vorgeschlagene Lösung zur Eingliederung der Mauer in die Umgebung Rahlenhof haben alle, die an der Weiterplanung beteiligt waren, für gut befunden.





*Paralleler Verlauf der B 30 zur Schussen im südlichen Teilabschnitt.*



*Schussenverlegung mit neuer Bepflanzung. Ausgleichsmaßnahmen sind bereits sichtbar, bevor der Verkehr rollt.*



*Künftiger Verlauf der geschwungenen Stützwand beim Rablenbof.*



*Naturnabe Planung verkürzt die Verdolung des Wiesentalgrabens.*

## Führung des Wiesentalgrabens

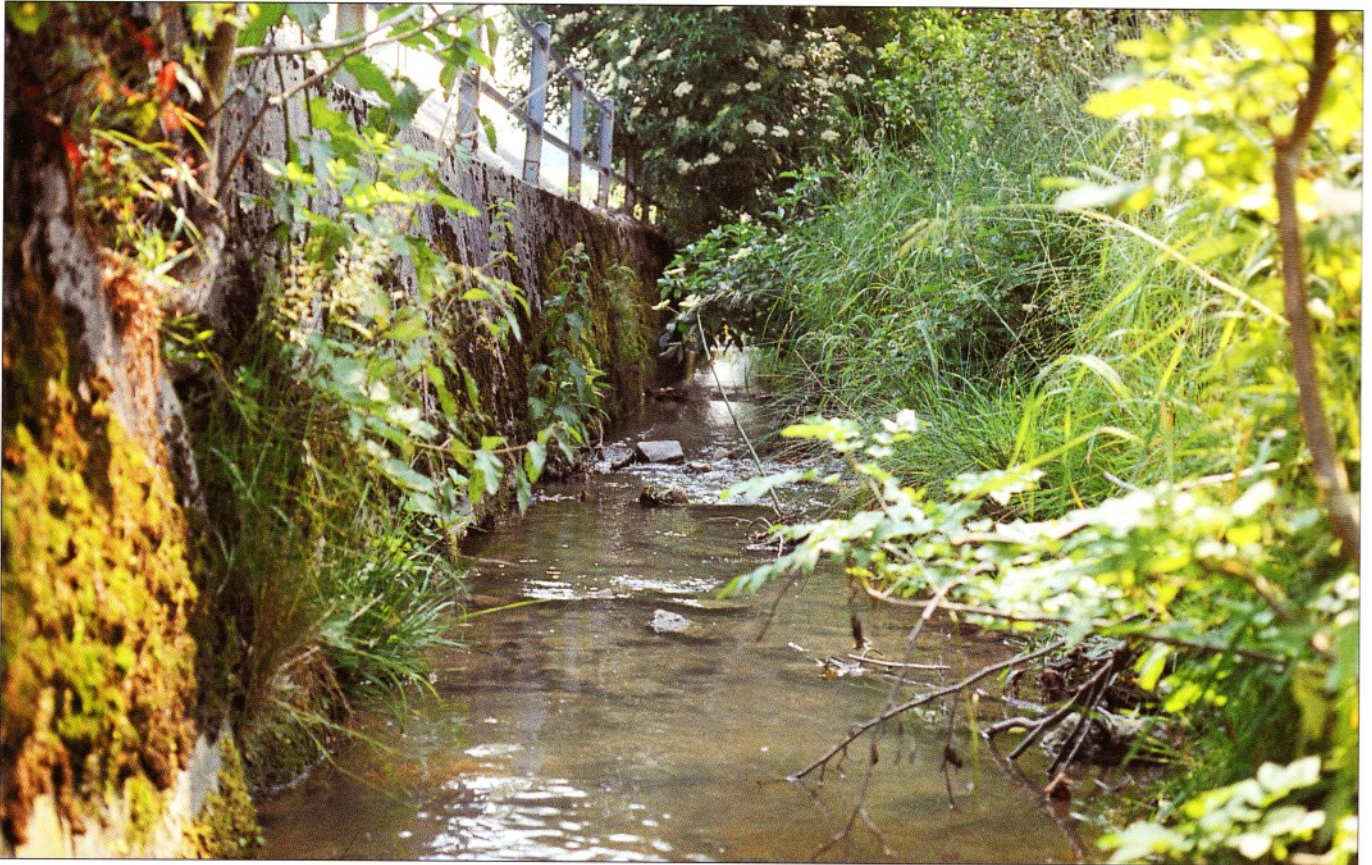
Im Bereich Friedbergzufahrt hatte Team 1 eine „weiche“ Geländemodellierung vorgeschlagen, um eine harmonische Verbindung zwischen flachem Gelände, Auffahrt und Lärmschutzwand zu schaffen und zu erreichen, daß sich die Auffahrt in die Landschaft einfügt. Dabei wird nun der wasserführende Wiesentalgraben so verlegt, daß er entsprechend der wasserwirtschaftlichen Forderung nur auf möglichst kurzer Länge verdolt werden muß. Durch seine offene Führung wird ein naturnaher Gewässerlauf erreicht.



*Der Wiesentalgraben vor der Baumaßnahme.*



*Auch nach seiner Verlegung ist der Wiesentalgraben Lebensraum für Amphibien.*



*Das bisherige Höllbachbett.*

### **Höllbach zwischen Meersburger Straße, B 30 neu und Schussen**

Die städtebaulich und landschaftlich gebotene großzügige Geländemodellierung südlich der Meersburger Straße (L 288) erfordert eine geänderte Führung des Höllbachs mit einer 80 statt 40 Meter langen Verdolung. Die betroffenen Behörden (Naturschutz, Fischereisachverständiger, Wasserwirtschaft) stellten ihre grundsätzlichen Bedenken zurück und stimmten dieser Lösung schließlich zu. Östlich der B 30 neu wird der Höllbach durch die Flutmulde und den breit geöffneten Hochwasserdamm geführt, wodurch seine Fließstrecke im Interesse der Wasserqualität verlängert werden kann.



*Der Höllbach-Durchlaß im Bau: Gewährleistet sind ausreichende Belüftung und Lichteinfall.*

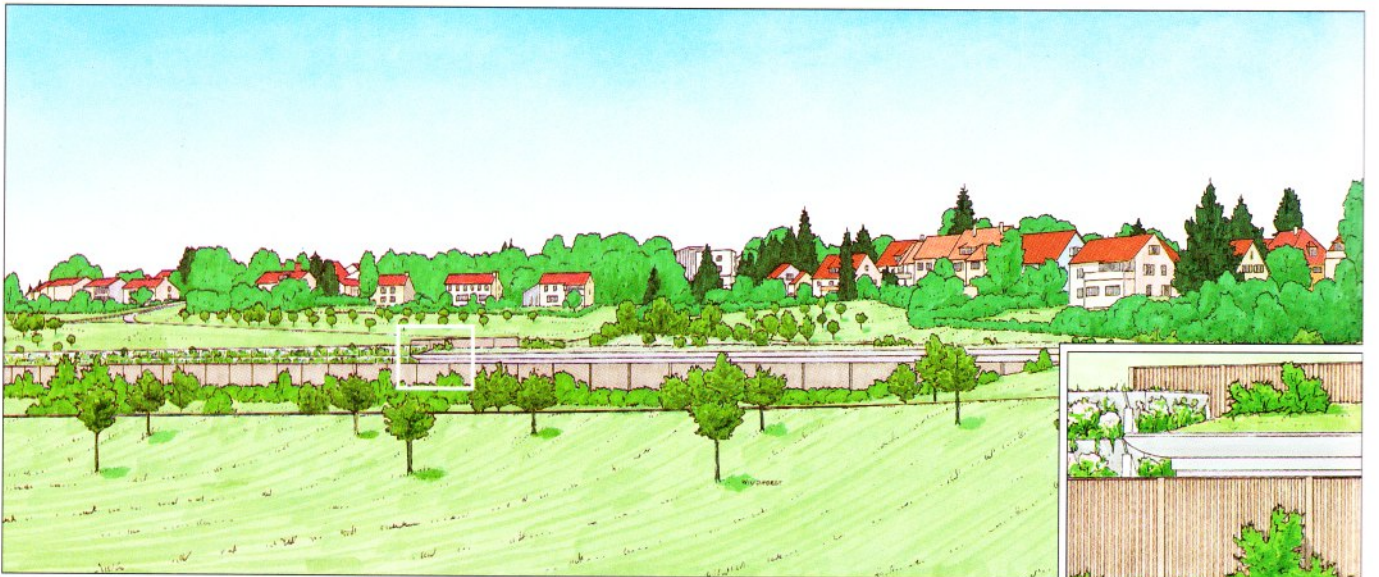


*Der neue Höllbachdurchlaß unter der L 288 (Meersburger Straße) entsteht.*



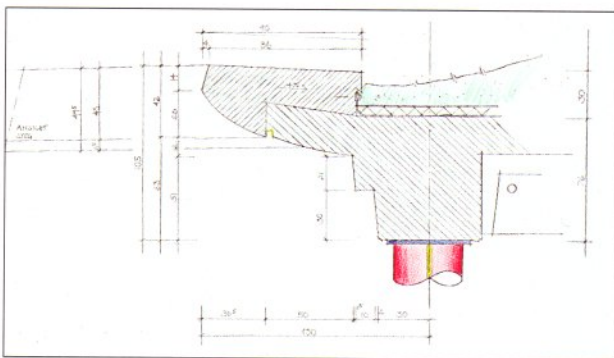


So wird es aussehen: Galerie vor dem Wohngebiet Gossnerhalde.

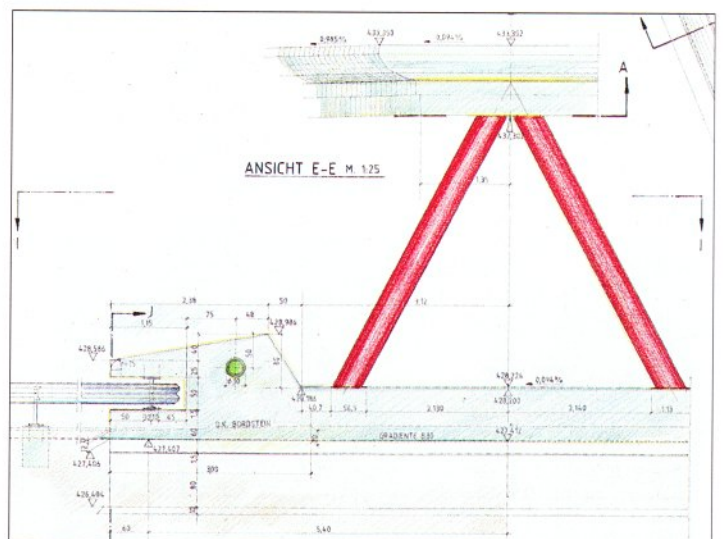


Lärmschutzmaßnahme südlich der Meersburger Straße beim Wohngebiet Sunthaimstraße (Perspektivzeichnung).

Detail Galerieportal/  
Lärmschutzwand.



Das Gesimsband der Galerie im Querschnitt.



Die Diagonalstützen der Galerie finden ihren Abschluss im Schlangenkopf des Portals. (Maßstab im Original)



*Die stählernen Diagonalstützen...*

## Tunnelportale und Galerien

Besondere Aufmerksamkeit wurde den Übergangsbereichen von den Galerien zu den Lärmschutzwänden und von den Tunnelportalen zum Gelände gewidmet. Durch besonders gestaltete Wandelemente und Flügelwände soll eine möglichst harmonische Verbindung untereinander hergestellt werden.

Das ausgerundete Gesimsband der Galerie läßt in Verbindung mit den schlanken, stählernen Diagonalstützen die Konstruktion leicht erscheinen. Auch die Tunnelportale überzeugen in ihrer gefälligen Form; bemerkenswert ist ihre architektonisch gelungene Ausgewogenheit.



*... sind genau plaziert...*



*... und an Stablstäben fest verankert.*



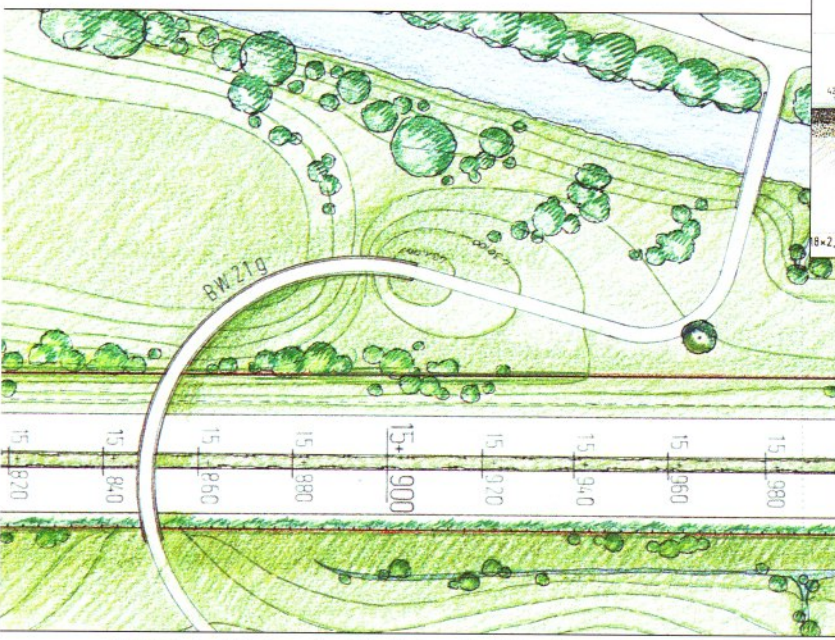
*Das historische Wernerbof-Gebäude wird nach Ende der Bauarbeiten durch den Tunnel geschützt.*

### Brückenbauwerke

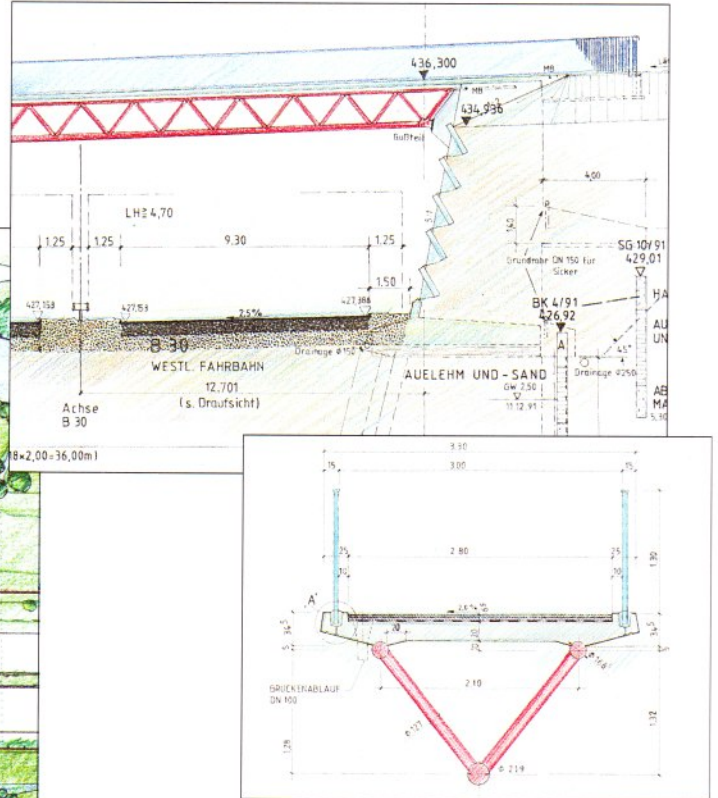
Die Brückenbauwerke hatte die Straßenbauverwaltung nach Vorschlägen eines Ingenieurbüros in ihrer Grundkonzeption vorgegeben. Im zentralen Ortsbereich von Ravensburg werden für Fußgänger und Radfahrer Pylonbrücken mit Schrägseil-Tragkonstruktion die B 30 überspannen und als Verbindungselemente der angrenzenden Stadtteile wirken. Durch ihre Verlängerung in den östlichen Talboden hinein entstehen durchlässig gegliederte Talquerungen. In ihrer technischen Funktionalität bilden sie eine markante Optik am Rande der Stadt der Türme und Tore. Durch Aufgreifen der Vertikalen mit den Pylonen erhalten sie einen betont dreidimensionalen Charakter.

Südlich des Tunnels im Bereich der Meersburger Straße, wo sich der Talhang zurücklehnt, wird für Fußgänger und Radfahrer ein elegant ausgreifender Bogen über die B 30 geschlagen, ein Steg mit durchlaufendem Dreiecksfachwerkträger als leichte stählerne Unterkonstruktion in rot wie die V-förmigen Diagonalstützen der Galerie.

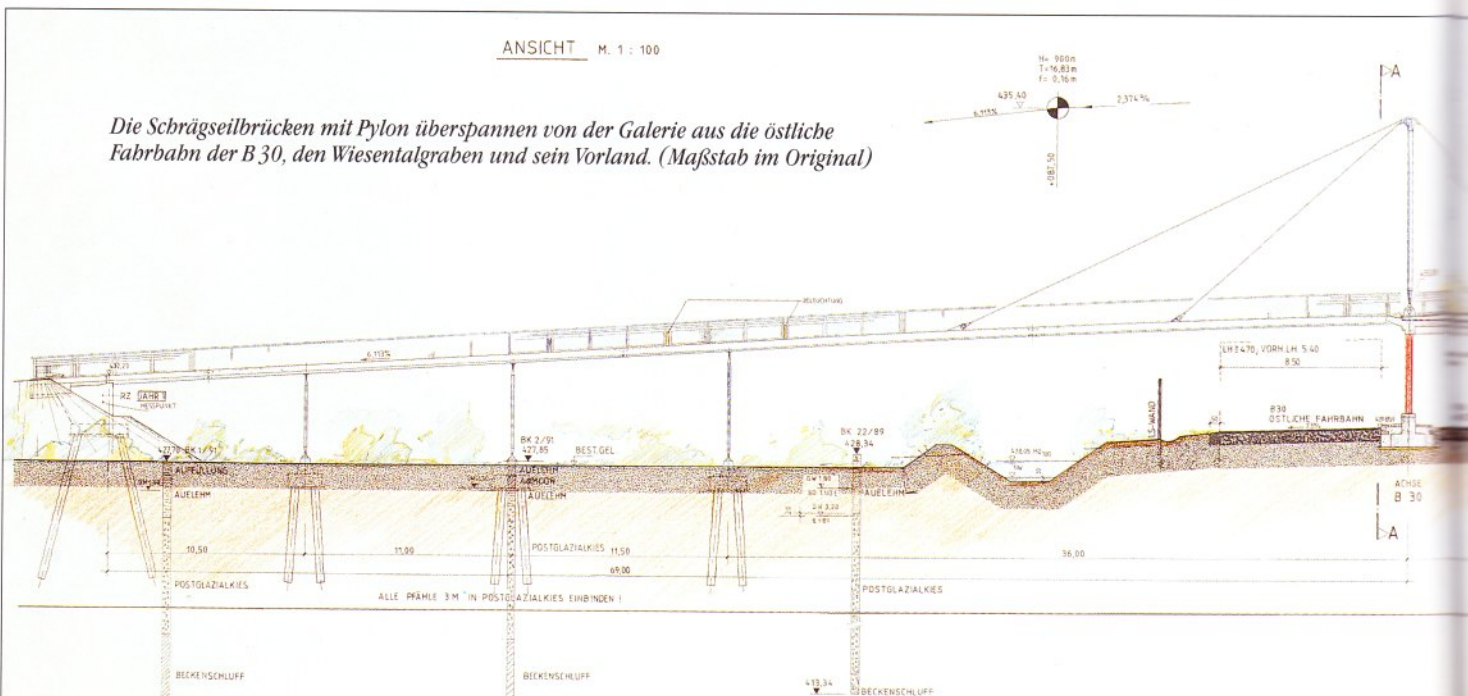
Am westlichen Widerlager wird der Geb- und Radwegsteg auf die Lärmschutzwand aufgesetzt.



Der Fuß- und Radwegsteg (Bw 21g) verbindet in elegant ausgreifenden Bogen die Schussenaue mit dem Talhang.



Tragkonstruktion des Stegs im Schnitt.



Die Schrägseilbrücken mit Pylon überspannen von der Galerie aus die östliche Fahrbahn der B 30, den Wiesentalgraben und sein Vorland. (Maßstab im Original)

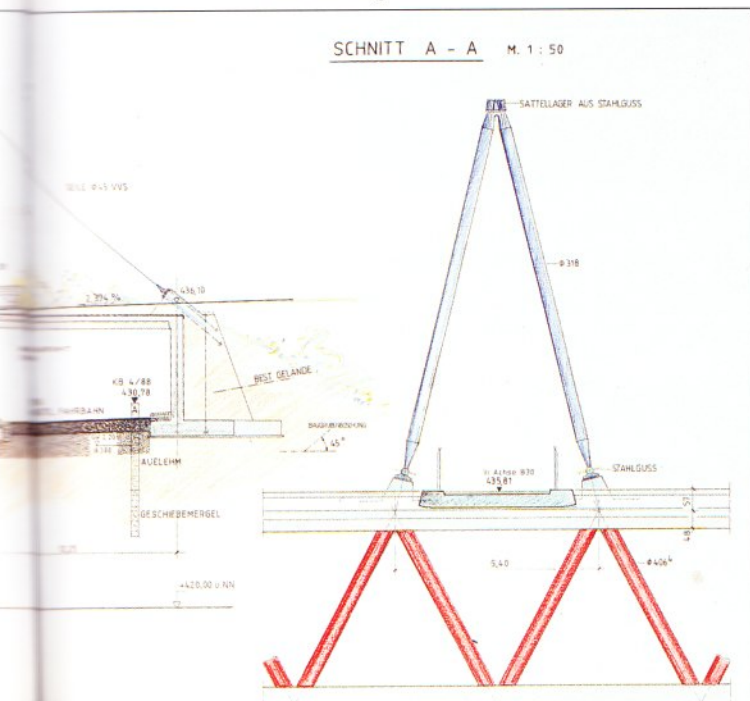




*Moderne Straßenplanung berücksichtigt immer auch das Umfeld mit dem Ziel, die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten und Straßen als Bestandteil der Kulturlandschaft zu integrieren.*



*Der Pylon der Schrägseilbrücke trägt seine Lasten über die Diagonalstützen der Galerie ab.*

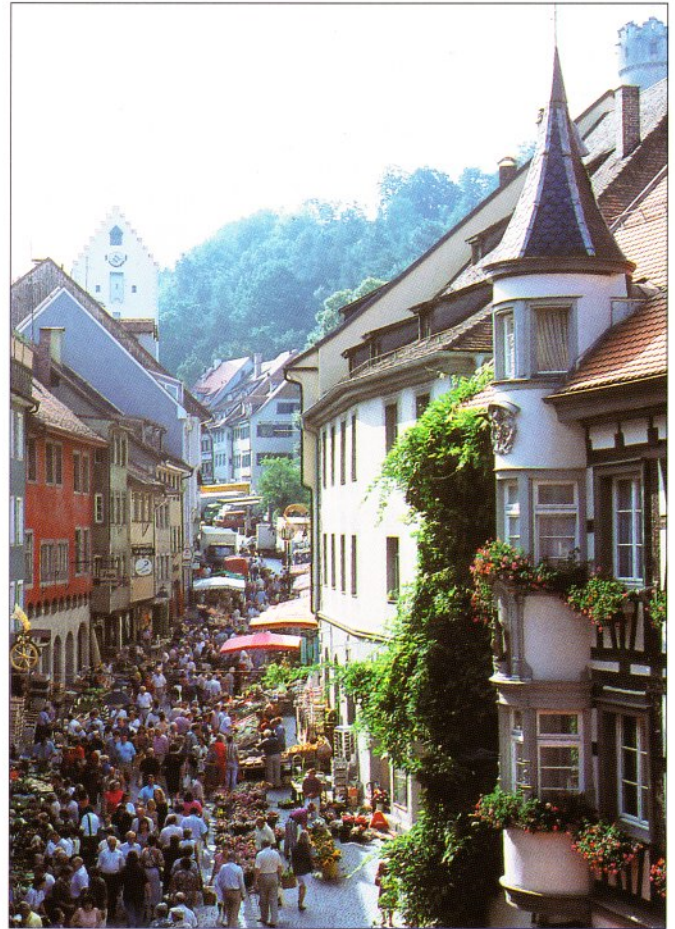


*Der im Bau befindliche Abschnitt schließt an den bereits in die Landschaft eingebundenen, nördlich anschließenden Abschnitt der B 30 an.*

## Resümee und Ausblick

Kreativität – was ist das überhaupt? Es ist – so die Definition der Brockhaus Enzyklopädie – die Bezeichnung für „schöpferisches Vermögen, das sich im menschlichen Handeln oder Denken realisiert und einerseits durch Neuartigkeit oder Originalität gekennzeichnet ist, andererseits aber auch einen sinnvollen und erkennbaren Bezug zur Lösung technischer, menschlicher oder sozialpolitischer Probleme aufweisen muß“. Und die Wissenschaft sagt, Kreativität könne gelernt werden, wenn man lernt, anders zu denken. Beides ist richtig, aber dennoch werden Kritiker einwenden, daß mit Kreativität beim Straßenbau nicht viel zu machen sei. Das Modellprojekt B 30 Umgehung Ravensburg, darüber sind sich nicht nur alle unmittelbar Beteiligten einig, hat jedoch das genaue Gegenteil bewiesen. Die neue, vierspurige Straße, ihre Kunstbauwerke und Lärmschutzanlagen, ihr harmonischer Verlauf durch die Schussenaue und das gestaltete, landschaftliche Umfeld werden nach der Fertigstellung sichtbar machen, daß mit Engagement und zusammenwirkender Kreativität auch im Straßenbau beeindruckende Ergebnisse zu erzielen sind.

Natürlich ist jede Straße zunächst einmal Zweckbau, bei dem auf den ersten Blick die Technik dominiert. Bei genauem Hinsehen wird man jedoch feststellen, daß moderner Straßenbau als Ingenieurleistung immer auch das Umfeld in der Planung berücksichtigt mit dem Ziel, die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten, die natürlichen Ressourcen zu schonen und Straßen als Bestandteil der Kulturlandschaft zu integrieren. Diese Leitlinie galt auch bei den Planungen der Umgehung Ravensburg, deren Notwendigkeit zur Entlastung der Innenstadt unumstritten war, und deren Trasse als einzig sinnvolle Möglichkeit nur durch die empfindliche Schussenaue führen konnte. Deswegen, aufgrund der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und weil sich auch die Facilitäten im Straßenbau ändern und fortentwickeln, wurde die B 30 Umgehung Ravensburg als Modellprojekt ausgewählt. Die Absicht war, durch einen Ideenwettbewerb vorhandene Kreativität zu wecken, Denkanstöße aufzunehmen und neue Impulse für den Straßenbau zu gewinnen.



Dies ist gelungen, auch wenn manche Idee (noch) nicht realisiert wird. Ein Beispiel dafür ist die vorgeschlagene transparente Lärmschutzwand („geknickte“ Glaswand), eine optisch interessante Lösung, die in der Straßenbauverwaltung des Landes keineswegs unbesehen ad acta gelegt wurde. Durch derartige, nicht alltägliche Vorschläge wird die Entwicklung belebt. Auch die Idee, den Lärmschutzwänden ihren rein scheibenartigen Charakter zu nehmen und Anfang und Ende körperhaft oder gar künstlerisch zu gestalten, ist weiterer Überlegungen wert. Allerdings werden die örtlichen Gegebenheiten – wie auch im vorliegenden Fall – oft eine schlichte Zweckerfüllung mit vorwiegend landschaftsgerechter Einbindung verlangen. Tunnelportale und Galerieöffnungen könnten künftig weniger statisch, sondern dynamischer konstruiert und in geeigneten Fällen auch farblich akzentuiert werden. Dominierende architektonische Stadtsymbole – wie Türme und Tore in Ravensburg – scheinen geeignet, Assoziationen bei der Gestaltung von Kunstbauwerken einer Straße zu bewirken, so daß letztere nicht isoliert wirken, sondern als mit dem Umfeld korrespondierende Objekte begriffen werden und



gleichzeitig – wie die Stadt selbst – einen spannenden Kontrast zur weich modellierten Landschaft bilden. Brückenbauwerke können mit einem gestalterischen Bezug zu einer Stadtsilhouette das Raumerlebnis augenfällig bereichern.

Der Ideenwettbewerb und die Vorschläge der vier privaten Planungsteams haben die Erkenntnis bestätigt, daß weder eine Straße an sich, noch Lärmschutzanlagen, Tunnel oder Galerien und Brücken als Einzelprojekte betrachtet und realisiert werden dürfen, sondern die Planungen mit den speziellen Gegebenheiten des Raumes in Einklang gebracht werden müssen. Besonderes Augenmerk wird künftig auch auf Geländemodellierungen und -auffüllungen gerichtet werden müssen, um Straßen und Lärmschutzbauwerke harmonischer in die Landschaft einzufügen.

Natürlich wird künftig nicht bei jeder Straßenbaumaßnahme in Baden-Württemberg ein Ideenwettbewerb realisiert werden können. Der Aufwand läßt sich nur bei ausgewählten Vorhaben rechtfertigen – so wie im Brückenbau, wo Gestaltungswettbewerbe gängige Praxis, aber meist auf Großprojekte begrenzt sind. Der hier vorgenommene Ideenwettbewerb hat aber gezeigt, daß auch bei Ingenieuren, Landschaftsarchitekten und Planern außerhalb der Straßenbauverwaltung ein hohes kreatives und innovatives Potential vorhanden ist, das künftig verstärkt genutzt werden sollte.

In den Kolloquien und Diskussionen ist auch Kritik offen formuliert worden. So ist zum Beispiel von einem der Wettbewerbsteilnehmer der „Biotop- und Verkräutungswahn“ und eine zu geringe Gewichtung landschaftsarchitektonischer Maßnahmen beklagt worden. Ein differenziertes, bewußtes und ortsbezogenes Planen und Bauen in der Kulturlandschaft sollte dadurch nicht erschwert oder mitunter gar ausgeschlossen werden. Vielmehr muß unter bewußter Einbeziehung aktueller und notwendiger örtlicher Bedürfnisse geplant werden.

Auch das ist eine positive Erfahrung aus dem Ideenwettbewerb: In vergleichbaren Fällen sollte eine nicht zu große Projektgruppe aus Mitarbeitern mit unterschiedlichen Qualifikationen und Erfahrungen gebildet werden, die im Team das gesamte Verfahren begleiten und betreuen. Klare Regelungen von Zuständigkeit und Entscheidungsbefugnis sind dabei für ein straffes Projektmanagement unabdingbar.

Insgesamt gesehen hat das Ergebnis des Ideenwettbewerbs beim Projekt B 30 Umgehung Ravensburg den hohen Aufwand gelohnt. Nicht zuletzt deswegen, weil alle Beteiligten, wozu insbesondere auch die betroffene Stadt Ravensburg gehört, intensiv, kooperativ und engagiert zusammengearbeitet haben. Der hier eingeschlagene Weg unter der Leitlinie „kreativ planen“ kann in vielerlei Hinsicht ein beispielhaftes Modell für künftige Projekte sein.





**Gesamtleitung für Planungswettbewerb, Entwurfskolloquium und Dokumentation:**

Verkehrsministerium Baden-Württemberg,

Gebietsreferat Östlicher Landesteil, Ministerialrat Heinz Becker.

**Redaktionsgruppe:**

Leiter: Helmut Bergen . . . . . Regierungspräsidium Tübingen

Mitglieder: Hanspeter Brehme . . . . . Straßenbauamt Ravensburg

Arno Grötzinger . . . . . Verkehrsministerium

Birgit Ludwig . . . . . Regierungspräsidium Tübingen

Gerhard Ziegler . . . . . Verkehrsministerium

Text: Alice Loyson-Siemering

**Dargestellt sind die Arbeiten der vier Wettbewerbsteilnehmer:**Team 1: Luz und Partner, Freie Landschaftsarchitekten, BDLA, Stuttgart, mit Asplan, Architektur und Stadtplanung, StuttgartTeam 2: Dipl.-Ing. Karl Bauer, Freier Garten- und Landschaftsarchitekt, BDLA, und Freier Architekt, Karlsruhe, mit Dipl.-Ing. G. Kasimir, Freier Architekt, KarlsruheTeam 3: Arbeitsgemeinschaft Heinz, Moritz und Partner, Aachen; Raderschall, Möhrer, Peters, BonnTeam 4: Planungsgruppe Professor Dr. Aminde/Dipl.-Ing. Loweg, Stuttgart, mit Planungsgruppe Dipl.-Oec. Schmelzer, Dipl.-Ing. Bezenberger, Stuttgart**Abbildungen:**

Bertram, München; Braunstein und Berndt, Leutenbach; Brugger, Stuttgart; Hartmann, Friedrichshafen; Juricz, Ravensburg; Leser, Bad Waldsee; Maerzke, Attinger &amp; Kranig, Stuttgart; Mühlich, Baienfurt; Straßenbauamt Ravensburg; Teams 1, 2, 3, 4; WFL, Würzburg; Windhorst, Reutlingen

**Kartengrundlagen:**

Übersichtskarte Baden-Württemberg 1:500 000, Ausschnitt aus den topografischen Karten 8123/8223, herausgegeben vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Büchsenstraße 54, 70025 Stuttgart, Vervielfältigung genehmigt unter Az.: 5.13/999. Thematisch ergänzt durch Regierungspräsidium Tübingen.

**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 Helfern 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 oder Aufkleben parteipolitischer 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, daß dies als Parteinahme 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.

