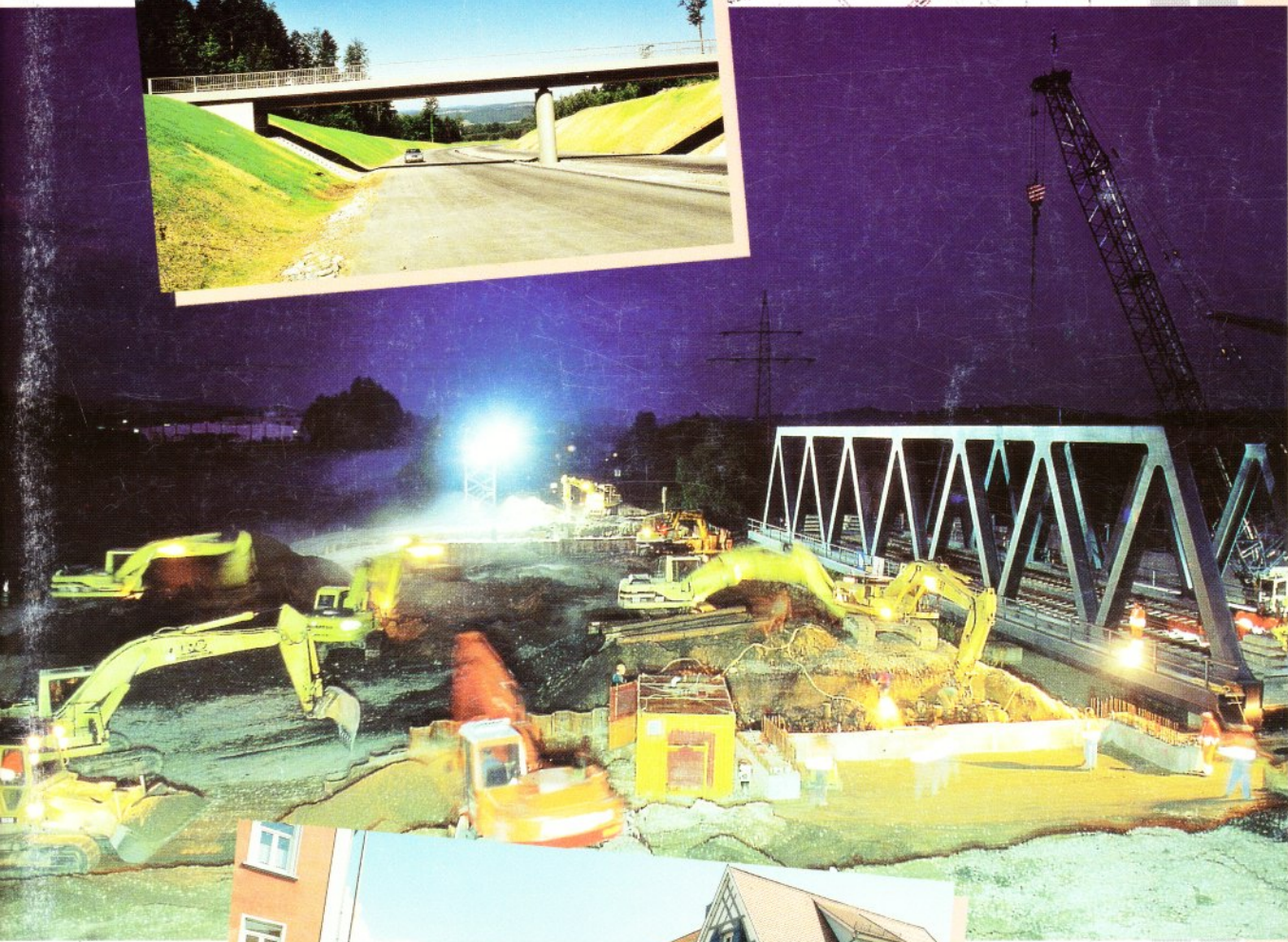
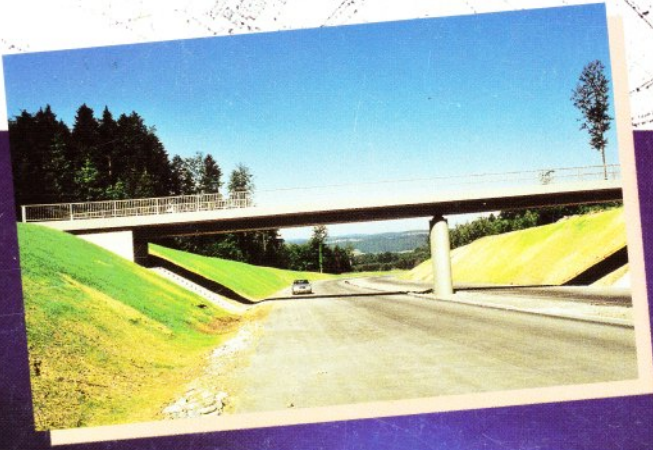




Ortsumfahrung Ravensburg,  
Weingarten, Baienfurt, Baidt

**B30**

# Egelsee- Niederbiegen



Bauabschnitt IV



## IMPRESSUM

**Herausgabe** Straßenbauamt Ravensburg  
September 2001

**Text/Fotos** Robert Arnswald  
Hanspeter Brehme  
Dr. Rudolf Fessler  
Photo-Art Ravensburg  
Jürgen Hiller  
Wolfgang Martin  
Winfried Schmid  
Hans Sgier  
Dr. Ing. Georg Ulrich  
Franz Zembrot

**Herstellung** Oberschwäbische Verlagsanstalt  
Drexler & Co. Ravensburg

# B30

- 3** Grußworte
- 6** „Von Ulm zum Bodensee“
- 10** „Ohne Plan geht's nicht!“
- 14** Grunderwerb und Flurneuordnung
- 16** Der Baugrund – von der Eiszeit geformt
- 19** „Der Nordbogen“  
Bauabschnitt IV Egelsee-Niederbiegen
- 30** „Durchgehend zweibahnig  
vom Egelsee nach Weißenau“
- 34** Chronologie
- 38** „Im Süden geht's weiter“
- 42** Darstellung der Gemeinden
- 44** Schlusswort



Eine leistungsfähige Infrastruktur ist für den Standort Deutschland von zentraler Bedeutung. Es gilt daher, die Verkehrsinfrastruktur ständig zu verbessern: Engpässe auf Autobahnen und Bundesstraßen müssen beseitigt und Ortsumfahrungen gebaut werden. So werden die Menschen in den Städten und Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet. Gerade für Baden-Württemberg mit seiner hohen Verkehrsnachfrage und seinen engen Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarregionen ist dies von besonderer Bedeutung. Deshalb investieren wir viel Geld in die Verkehrsinfrastruktur des Landes. Aus dem Investitionsprogramm 1999 – 2002 sind rund 1,1 Mrd. DM für Bundesfernstraßen vorgesehen. Über 370 Mio. DM kommen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm in den kommenden drei Jahren noch hinzu. Schließlich fließen von 2003 bis 2007 aus dem Anti-Stauprogramm weitere rund 750 Mio. DM für den Autobahnausbau ins „Ländle“. Diese Summen belegen, dass das Land von der Verkehrspolitik der Bundesregierung profitiert!

Gute Verkehrsbedingungen sind auch wichtige Voraussetzungen für eine hohe Wohn- und Lebensqualität. Es ist das erklärte Ziel der Bundesregierung, die Mobilität von Menschen und Gütern durch den intelligenten Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. Mit effizienten, sparsamen und möglichst umweltschonenden Baumaßnahmen schaffen wir bessere Verbindungen und erhalten den hohen Qualitätsstandard unseres Straßennetzes.

Mit dem Bau von Ortsumgehungen kommen wir den Bedürfnissen der Bevölkerung von Städten und Gemeinden nach Ruhe und Lebensqualität entgegen. Zugleich entsprechen wir den berechtigten Wünschen der Verkehrsteilnehmer nach guten Verkehrsverbindungen.

Die B 30 stellt im oberschwäbischen Raum die wichtigste Nord-Süd-Verbindung dar. Sie führt von Ulm über Weingarten und Ravensburg nach Friedrichshafen zum Bodensee und hat eine besondere Bedeutung für den Erholungsverkehr aus dem Raum Stuttgart/Reutlingen zum Bodensee und zu den Alpen. Mit dem nunmehr fertiggestellten Bauabschnitt IV, dem sogenannten Nordbogen, ist wieder ein Schritt getan, die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit dieser Bundesstraße zu verbessern.

Durch den Neubau der B 30 und der Entlastung der an der heutigen B 30 liegenden Gemeinden vom Durchgangsverkehr sind aber auch die Voraussetzungen gegeben, städtebauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität der hier lebenden Bürgerinnen und Bürger durchzuführen. Damit wird die Attraktivität von Wohn- und Geschäftsbereichen erhöht. In diesem Sinne wünsche ich den Anwohnern an der alten B 30 eine gute Zukunft und den Gemeinden eine erfolgreiche Weiterentwicklung.

Ich danke allen an der Vorbereitung und Ausführung Beteiligten für die gelungene Arbeit. Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich auf der neuen Straße eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.



**Kurt Bodewig, MdB**  
*Bundesminister für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen*



**Kurt Bodewig, MdB**

*Bundesminister für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen*



**Ulrich Müller, MdL**  
*Minister für Umwelt und Verkehr  
des Landes Baden-Württemberg*

## GRUSSWORT

Die Bundesstraße 30 stellt für den oberschwäbischen Raum die wichtigste Bundesfernstraße in Nord-Süd-Richtung dar. Sie ist eine überregionale Verbindung zwischen den beiden Oberzentren Ulm und Ravensburg/Weingarten sowie zum Bodenseeraum als attraktiven Wirtschafts-, Siedlungs- und Erholungsraum. Mit ihrem 2-bahnigen Ausbau soll der Verkehrsbedeutung dieser „Lebensader Oberschwabens“ zwischen Ulm und Friedrichshafen Rechnung getragen werden.

Der 2-bahnige Neubau der Bundesstraße 30 zwischen dem Egelsee nördlich Baidt und Ravensburg/Eschach wurde wegen der Gesamtkosten in Höhe von rd. 465 Mio. DM in insgesamt 6 Abschnitte aufgeteilt. Davon konnten bereits 4 Abschnitte in den Jahren 1986 bis 1995 dem Verkehr übergeben werden. Mit der Verkehrsfreigabe dieses seit September 1998 im Bau befindlichen Abschnittes IV – dem sogenannten Nordbogen – zwischen dem Egelsee und Niederbiegen kann nun die größte Verkehrsentlastung erreicht werden, da hier der B 30-Verkehr aus den Schussentalgemeinden Baidt, Baienfurt und Weingarten herausgenommen wird.

Mit der Entscheidung der Landesregierung im Jahre 1994, diesen Bauabschnitt IV zum prioritären Straßenbauvorhaben mit verkürzten Verfahrensschritten zu erklären, und der Aufnahme als Pilotprojekt für die private Vorfinanzierung haben der Bund und das Land alle Anstrengungen unternommen, um eine Realisierung dieser sehr dringlichen, schwierigen und komplexen Maßnahme zu ermöglichen. Die Landesregierung hat hier klar Farbe bekannt und die rechtlichen und finanziellen Hürden zu Gunsten dieser für das Schussental und für Oberschwaben entscheidenden Maßnahme überwunden: Mitte der 90er Jahre wurde ein Planungsverfahren durchgeführt, wie es zuvor keines in unserem Land gab. Und eine der drei in Baden-Württemberg privat vorfinanzierten Straßen ist der B 30 Nordbogen, den wir glücklicherweise noch im September 1998 zu bauen begonnen haben, andernfalls hätten wir wohl bis heute keinen Baubeginn erlebt. Für die Bürgerinnen und Bürger der betroffenen Städte und Gemeinden geht nun mit der Verkehrsfreigabe ein lang ersehnter Wunsch in Erfüllung.

Ziel des Landes ist es, mit dem forcierten Bau von Ortsumgehungen ein leistungsfähiges Verkehrsstraßennetz bereitzustellen und dabei die Wohn- und Lebensqualität zu verbessern. Mit der durch den Bau dieser Maßnahme möglichen Herausnahme des Durchgangsverkehrs werden nun die Anwohner der betroffenen Ortsdurchfahrten von Lärm, Stau und Abgasen entlastet, die Verkehrssicherheit erhöht und neue Möglichkeiten zur Verbesserung des städtebaulichen Umfeldes geschaffen.

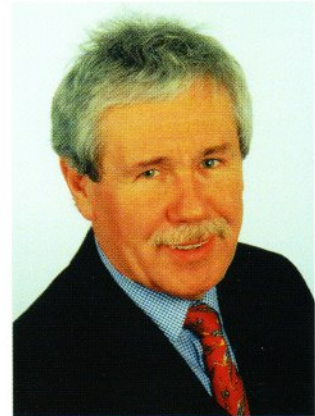
Ich danke allen an der Planung und am Bau Beteiligten für die geleistete Arbeit, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Bereitstellung der Finanzmittel und ganz besonders den Bürgerinnen und Bürgern, die das Projekt unterstützt haben. Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich eine allzeit gute und vor allem sichere Fahrt.

Keine andere Straßenbaumaßnahme hat die Gemüter im Mittleren Schussental über Generationen hinweg so bewegt, wurde von ihren Befürwortern so vehement eingefordert und stand dennoch so oft auf Messers Schneide, wie dies die neue Bundesstraße 30 tat.

Mit der Eröffnung des Nordbogens der „B30 neu“ können wir heute - nur sechs Jahre nach der Inbetriebnahme des zentralen Abschnitts - ein zweites, und mit Blick nach Süden hoffentlich nicht letztes Mal, - das Glas auf ein „Jahrhundertbauwerk“ im Straßenbau erheben. Dass wir dies tun können, ist nicht der Verdienst eines Einzelnen, sondern der Erfolg hat wahrlich einige Väter. Bund und Land haben dem Bauwerk nach vielen Diskussionen höchste planerische und finanzielle Priorität eingeräumt und einen erheblichen Brocken des Gesamtstraßenbauetats für den Bau der Bundesstraße und der als Ergänzung auch bedeutsamen Landesstraße 314 ins Schussental gelenkt. Die nördlichen Verbandsgemeinden haben mit ihrer aktiven Grundstücksabwicklung beträchtliche kommunale Vorleistungen erbracht. Und schließlich hat sich die örtliche Straßenbauverwaltung einmal mehr als hoch kompetenter Bauleiter erwiesen und das 100 Millionen-Projekt zusammen mit einer Vielzahl von Spezialisten und Fachfirmen mit großer Transparenz für die Bevölkerung und die beteiligten Gemeinden unfallfrei und in Rekordzeit realisiert. Ihnen allen gilt unser Dank. Dem Bundesverkehrsministerium und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dem Regierungspräsidium, dem Straßenbauamt und allen ausführenden Firmen, den Partnern im Gemeindeverband Mittleres Schussental und in besonderem Maße den Anliegern und direkt Betroffenen, die durch ihre beharrlichen, mehr als berechtigten Forderungen, aber auch durch ihre konstruktive Zusammenarbeit immer wieder für Bewegung im Planungsprozess gesorgt haben. Alle zusammen haben zum Beginn des neuen Jahrtausends das ermöglicht, worum wir uns zuvor Jahrzehnte hinweg vergeblich bemüht haben.

Der heiß ersehnte „Nordbogen“ ist nicht nur für Weingarten, Baienfurt, Baidnt und Berg, sondern für die Verkehrsbeziehungen im gesamten Mittleren Schussental von eminenter Bedeutung. Vorbei der Stau bei Niederbiegen, und der aus Ravensburg und Weingarten herausgedrängte Durchgangsverkehr kann jetzt ungehindert in Richtung Bad Waldsee und Ulm abfließen. Genauso erwartungsvoll aber blicken wir nun auf das Nadelöhr im Süden, mit dessen Beseitigung in hoffentlich absehbarer Zeit wir dann erst das „Gesamtwerk B30“ als „erfolgreich“ abgeschlossen betrachten können.

Es ist aber nicht nur der bessere Verkehrsfluss, über den wir froh sind. Für die „Nordgemeinden“ eröffnen sich mit dem neuen Straßenabschnitt auch neue Gestaltungsmöglichkeiten, fällt für sie doch gewissermaßen eine Mauer aus Asphalt, die mit über 30.000 Fahrzeugen pro Tag zu einer z.B. in Weingarten trennenden städtebaulichen Barriere zwischen Wohngebieten und Zentrum geworden war. Auch wenn der alten Trasse auch künftig eine wichtige Erschließungsfunktion im Oberzentrum Ravensburg-Weingarten und den Umlandgemeinden zukommen wird, so ermöglicht die spürbare Entlastung vom Durchgangs- und Schwerverkehr doch neue Chancen für die betroffenen Gemeinden. Diese gilt es nun - auch mit Hilfe eines starken ÖPNV - zu nutzen, um eine dauerhafte Entlastung und Lärminderung für die Städte zu erreichen.



**Gerd Gerber**

*Oberbürgermeister  
Stadt Weingarten  
für den Gemeindeverband  
Mittleres Schussental*

# VON ULM ZUM BODENSEE

Auch im Mittleren Schussental gilt: „Schon die alten Römer...“, führte doch vom Legionslager Brigantium (Bregenz) über Lindau, Tettwang, Ravensburg, Weingarten, Baienfurt, Bad Waldsee eine 6 – 10 m breite Heerstraße zum Donaukastell Rißtissen. Aber schon lange vor der römischen Besatzungszeit gab es überregionalen Verkehr im Oberland. So hatte eine Siedlung in dem benachbarten Reute um 3800 v. Chr. bereits wirtschaftliche Beziehungen nach Südtirol und Niederösterreich.

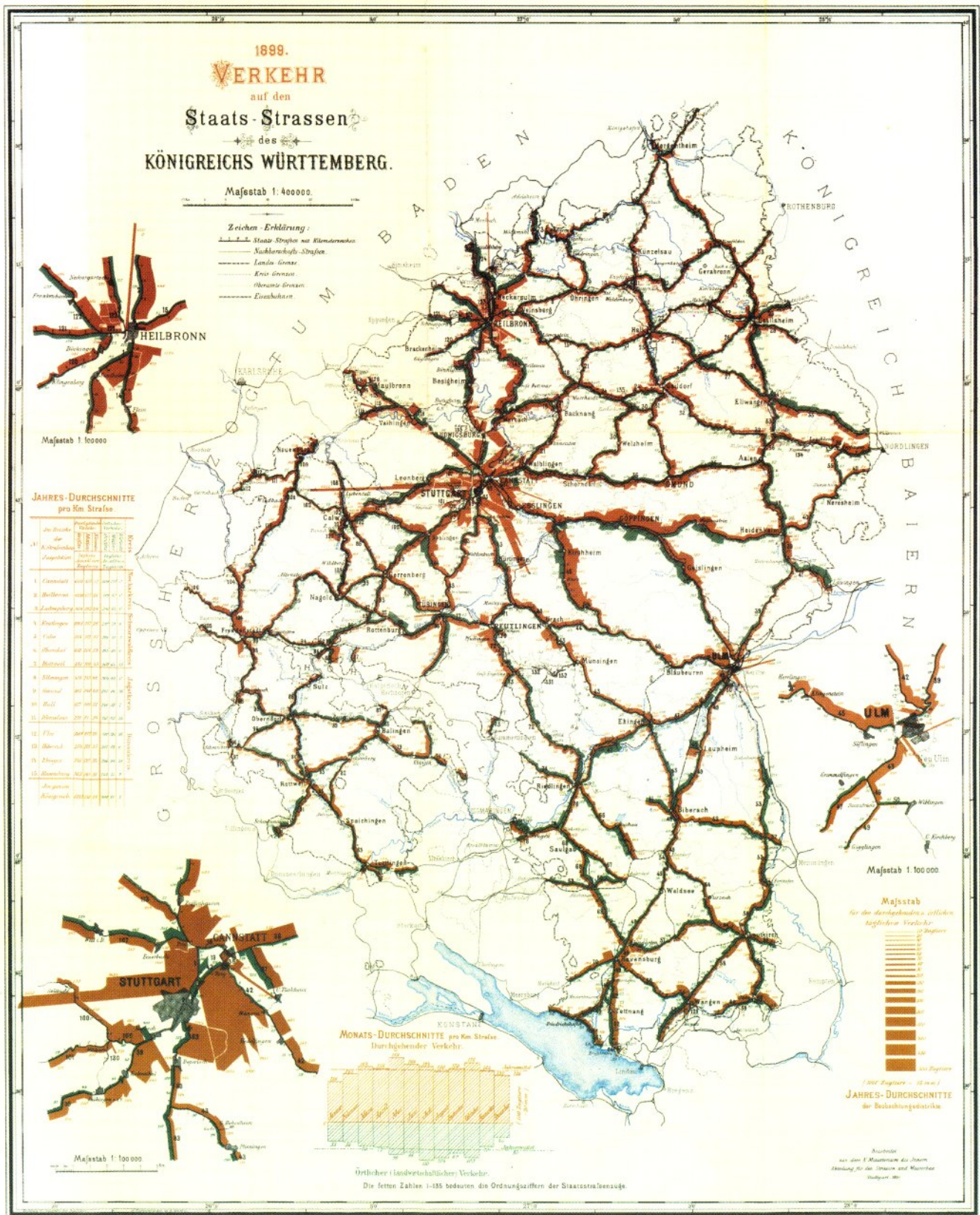
Nach dem Rückzug der Römer verfielen deren kunstvoll gebaute Straßen. Wie mühevoll das Reisen im Mittelalter war, wird uns vielfach geschildert. Den Verlauf der wichtigen alten Straße von Ulm zum Bodensee im Bereich des Nordbogens zeigt uns eine

1598 gefertigte Karte aus dem Fürstlich-Fuggerschen Archiv in Augsburg. Ihre Bestimmung war die Darstellung des Altdorfer Waldes mit seinen Besitzverhältnissen und der Bestandszusammensetzung.

In unserer Zeit besteht sie jedoch insbesondere durch die Darstellung der Ortschaften, Straßen und Flüsse. Ein breites Straßenband verläuft von Ravensburg über Altdorf nach Baienfurt, wo die Wolfegger Ach mit einer steinernen Gewölbebrücke gequert wurde. Am Zisterzienserinnen Kloster Baidt vorbei führt die Straße durch den Altdorfer Wald – der Egelsee ist leider nicht aufgeführt – und erreicht, das Kloster Reute links liegend, die Stadt Bad Waldsee.

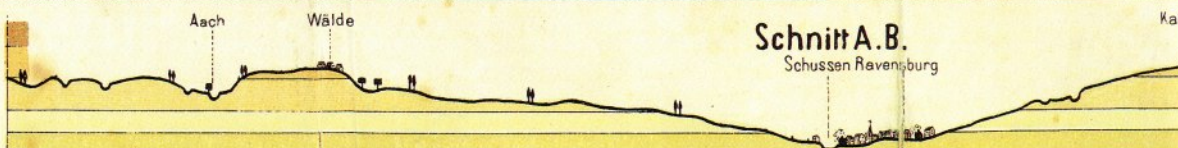
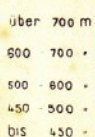


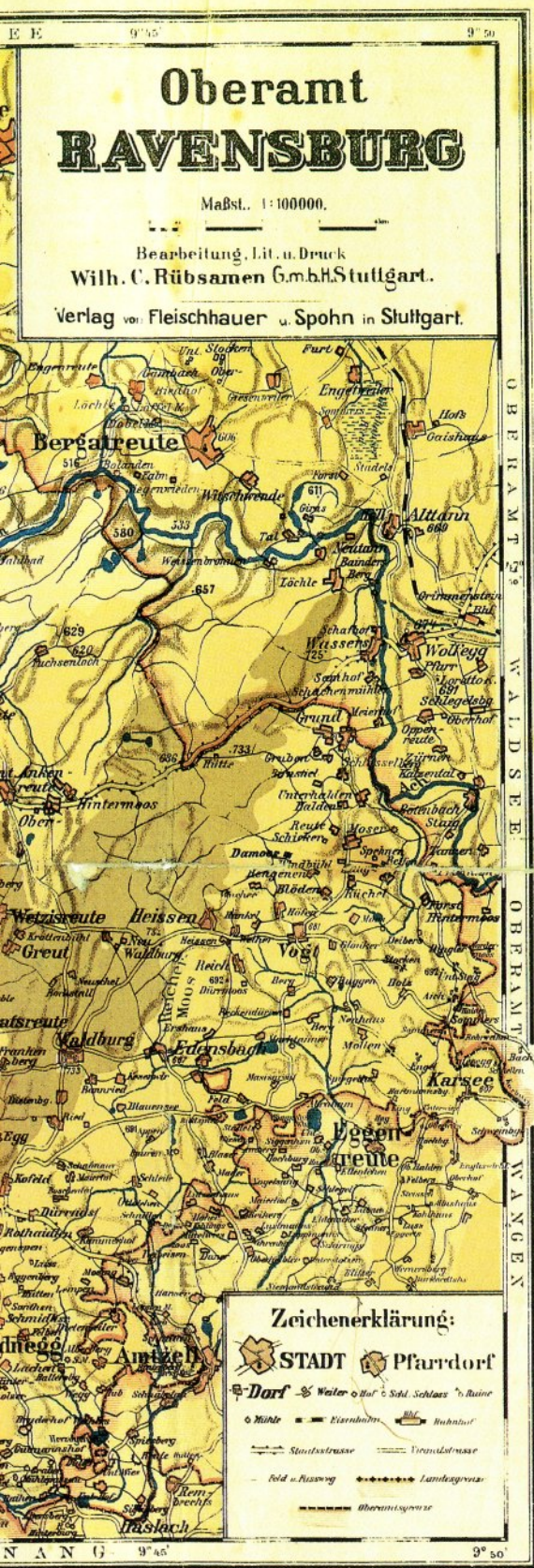




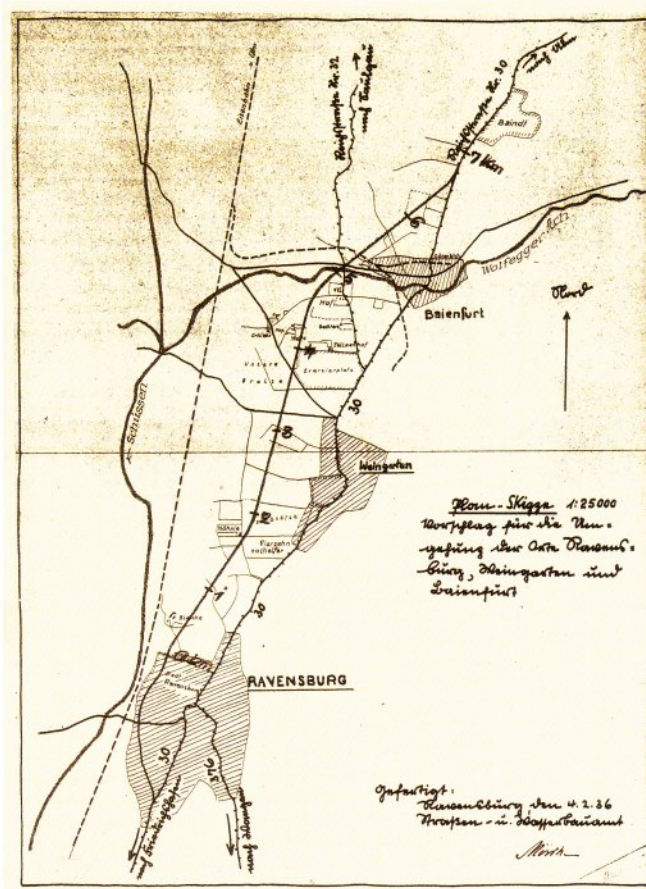
Die Beschreibung des Oberamts Ravensburg aus dem Jahre 1836 führt die Biberacher-, Ravensburger Straße nach Friedrichshafen als eine Hauptstraße für den Handelsverkehr auf. Sie war Staats- und Poststraße, auf der auch Eilwagen verkehrten. Der Zustand sei durchgängig befriedigend. Sie sei meistens mit Obstbäumen, vorzugsweise mit Kirschbäumen bepflanzt gewesen. Mit dem Bau der Eisenbahn, man erreichte am 1. Juli 1850 aus Richtung Süden kommend Ulm, verlor die Straße an Bedeutung.

Dies ist deutlich aus der Verkehrsmengenkarte des Jahres 1899 zu erkennen. Straßen, die parallel zu Bahnlagen führten, waren schwach belastet und hatten einen hohen Anteil örtlichen Verkehrs. Schon vor 100 Jahren wurde der Verkehr aufmerksam beobachtet. So verkehrten zwischen Biberach und Baidt 110 Zugtiere am Tag, die dem durchgehenden Verkehr zugerechnet wurden und 66 Zugtiere des örtlichen Verkehrs. In den Jahren 1906 bis 1911 erfolgte der zweigleisige Ausbau der „Südbahn“, womit eine wesentliche Erweiterung der Kapazität der Bahn erreicht wurde.





Erst die zunehmende Motorisierung zwischen den beiden Weltkriegen hob die Bedeutung der Staatsstraße 49. Diese ging in der Folge des Straßenneuregelungsgesetzes im Jahr 1934 von der Baulast des Landes Württemberg in die des Reiches über und wurde dort als Reichsstraße Nr. 30 geführt. Nach und nach wurde auch der Verkehr, der bisher aus wirtschaftlichen Gründen gerne durch die Ortschaften gelenkt wurde, als störend empfunden und in der Folge die Verlegung der Straßen angedacht. So ist uns aus dem Jahre 1936 eine erste Planung für die Umgehung der Orte Ravensburg, Weingarten und Baienfurt überliefert. Gefertigt wurde diese Skizze im M. 1:25.000 vom Straßen- und Wasserbauamt Ravensburg. In Ravensburg selbst sollte die Trasse im Zuge der Jahn- und Georgstraße verbleiben, über Hähnle- und Weltehof westlich an Weingarten vorbeiführen, in Rainpading die Wolfegger Ach queren und südlich Baidt in die bestehende Straße einschleifen.



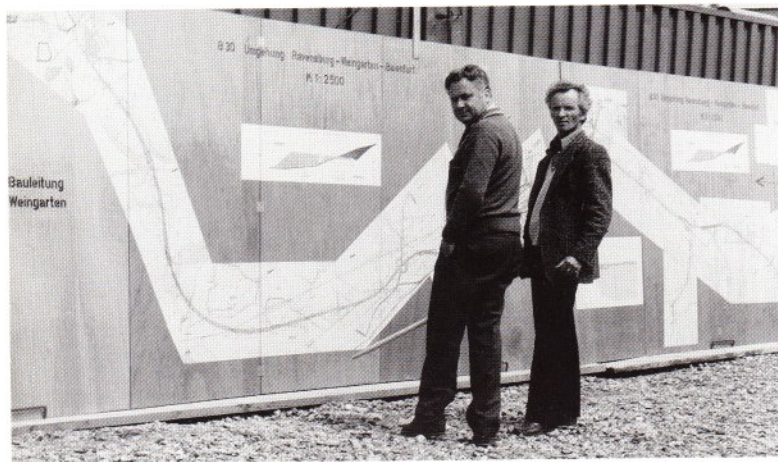
Der 2. Weltkrieg vereitelte weitergehende Planungen. In den ersten Nachkriegsjahren genoss eine Ortsumgehung sicherlich auch noch keine Priorität. So begannen konkrete Planungen Ende der fünfziger Jahren, die dann 1969 zur Linienbestimmung des Abschnitts Bad Waldsee – Friedrichshafen durch den Bundesverkehrsminister führten. Im Jahr 1966 erhielt die Straße noch eine besondere Auszeichnung. Der Fremdenverkehrsverband Oberschwaben erschloss mit der Oberschwäbischen Barockstraße, deren Hauptstrecke die Bundesstraße 30 ist, die vielen Kunstwerke des Barocks und des Rokoko im Oberland. Sicherlich stellt die Basilika auf dem Martinsberg in Weingarten den Glanzpunkt dieser Barockstraße dar. Der Barockengel in Grün ist zwischenzeitlich vielen Autofahrern ein wohl bekanntes Hinweiszeichen geworden.



# OHNE PLAN GEHT'S NICHT!

Die Bundesstraße 30 stellt sicherlich die wichtigste Verkehrsverbindung in Oberschwaben dar. Sie verbindet den Bodenseeraum und das Oberzentrum Ravensburg / Weingarten mit dem Raum Ulm und über die A 8 mit dem Großraum Stuttgart. Von Ulm bis Friedrichshafen sind es genau 100 km, von denen die ersten 40 km bis Biberach zweibahnig ausgebaut sind.

Der Ausbau im Mittleren Schussental, der einerseits die Ortslagen Baindt, Baienfurt, Weingarten und Ravensburg vom überregionalen, aber auch teilweise vom örtlichen Verkehr entlasten, andererseits aber auch die steigenden Verkehrsmengen berücksichtigen sollte, wurde in den sechziger Jahren kräftig vorangetrieben. Im Jahr 1968 wurde ein genereller Vorentwurf vom Bundesminister für Verkehr genehmigt, 1969 die Linienführung zwischen Bad Waldsee und Friedrichshafen nach dem FStrG bestimmt. Eine wesentliche Erleichterung für die Planung ergab sich im Jahr 1969, als die Landesregierung trotz massiven Drucks darauf verzichtete, die Planung des Donau-Bodensee-Kanals in den Landesentwicklungsplan aufzunehmen. Diese Entscheidung wurde bald darauf Anfang 1971 vom Bundesminister für Verkehr bestätigt. Im Bedarfsplan des Bundes war die Verlegung der B 30 zwischen dem Egelsee nördlich Baindt und Ravensburg – Eschach in Dringlichkeitsstufe I eingestuft. Damit waren nunmehr die notwendigen Voraussetzungen für das Planfeststellungsver-



fahren gegeben. Es wurde 1973 eingeleitet. Nachdem im Mai 1975, Oktober 1978 und im Januar 1979 Erörterungsverhandlungen stattgefunden hatten, wurde die Planung am 5. Oktober 1979 vom Regierungspräsidium Tübingen festgestellt. Der damalige Landwirtschaftsminister Gerhard Weiser überbrachte den Beschluss zur Eröffnung der Oberschwabenschau 1979.

Die Maßnahme war in 6 Bauabschnitte aufgegliedert:

- BA I:** B 33 neu Hotterloch – Jahnstraße  
(Entlastung der Weststadt von Ravensburg)
- BA II:** B 32 neu bei Niederbiegen mit Beseitigung des Bahnübergangs
- BA III:** B 30 neu Niederbiegen – Ravensburg/Nord
- BA IV:** B 30 neu Egelsee – Niederbiegen
- BA V:** B 30 neu Ravensburg/Nord – Ravensburg/Süd
- BA VI:** B 30 neu Ravensburg/Süd – Untereschach.

## Historisches Ereignis

# B 30-Nordbogen ist rechtskräftig

Drei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss für die B 30 im Nordabschnitt von Ravensburg sind vom Tisch. Damit ist erstmals in der Geschichte dieser Straßenplanung eine rechtskräftige Baugenehmigung erreicht. Die Planungen gehen übrigens zurück bis in die 30er Jahre.

Von unserem Redakteur  
Christof Schrade

BAINDT/BAIENFURT - Am 23. Januar, als Regierungspräsident Gögler als seine letzten Amtshandlungen den Planfeststellungsbeschluss für die B 30 Nord übergab, begann für die Bürgermeister von Baienfurt und Baindt, Robert Wiedemann und Edgar Schaz, eine Zitterpartie. Würden Anwohner innerhalb der vorgegebenen Frist gegen die Planung klagen? In der Tat, drei Klagen kamen. Doch Wiedemann und Schaz wollten ihre Planfeststellung „klagefrei bekommen“.

In einem Verhandlungs-Marathon und mit höchst ungewöhnlichen Mitteln haben sie es geschafft. Die Klagen sind vom Tisch, die Straße ist genehmigt. So weit ist noch keine Planung gekommen, betonen Wiedemann und Schaz nicht ohne Stolz bei einer Pressekonferenz gestern morgen in Baindt.

Die B 30, die wichtigste Verkehrsachse in Oberschwaben, belastet vor allem die Gemeinde Baienfurt. 18.000 Autos und Uxvs täglich rollen auf nur zwei Fahrspuren mitten durchs Dorf und machen eine Weiterentwicklung kaum möglich. Auch Baindt wird durch ein vierspuriges Teilstück in zwei Hälften geschnitten.

1979 war schon einmal ein Planfeststellungsbeschluss fertig, doch der landschaftspflegerische Begleitplan dazu wurde 1991 endgültig kassiert. Das Regierungspräsidium war mit seiner vielspurigen Planung auf die Nase gefallen – und lernte schnell. In einem ganz neuen Verfahren wurden alle Beteiligten in eine Arbeitsgruppe gesteckt, die sich zusammenraufen mußte. Nicht nur beamtete Planer, sondern auch Vertreter des Natur-

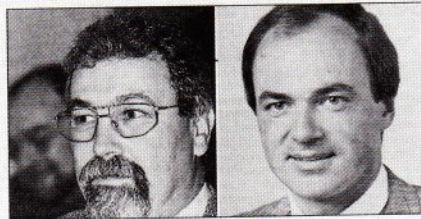
schutzes und der Bauern. In Rekordzeit war die Planfeststellung fertig. Als sich neuerlich Klagen abzeichneten, kauften die Bürgermeister von Baindt und Baienfurt den Klägern einfach die Grundstücke ab, ja sogar ganze Bauernhöfe. Baindt fing mit knapp 60 Hektar an und hatte Erfolg. Doch das Geld reichte nicht. Und so sprang Baienfurt ein und kaufte auf Baindter Gemarkung noch einmal einen Hof mit knapp 40 Hektar. Das war, nach Einschätzung der beiden Bürgermeister, der Durchbruch. Denn nun hatten die beiden Gemeinden soviel Land für das spätere Flurbereinigungsverfahren in der Hinterhand, daß Spekulationen einzelner Grundbesitzer mit ihren Äckerchen sinnlos wurden. Weingarten (siehe „Standpunkte“) wollte sich nicht beteiligen. „Dies trägt

nicht zur Entwicklung eines gutnachbarschaftlichen Verhältnisses bei“, heißt es dazu in einer Pressemitteilung der beiden Bürgermeister.

Die Gemeinden gaben insgesamt knapp 5 Millionen Mark aus. Gemeinsam wollen sie ein Sonderkonto einrichten und die Beträge über Darlehen außerhalb der kommunalen Haushalte finanzieren.

Am vergangenen Donnerstag und Freitag wurde es noch einmal spannend. Das Freiburger Rechtsanwaltsbüro, das die letzten Kläger vertrat, hatte unbedingt damit beginnen müssen, die Klagebegründung zu schreiben, um Fristen einzuhalten. Erst ganz kurz zuvor hatten die Bürgermeister die Klagerücknahmen erreicht. Wiedemann setzte sich ins Auto, fuhr nach Freiburg, holte die Vereinbarung zur Klagerücknahme ab, die einstigen Kläger unterschrieben und gleichzeitig wurden am selben Abend zwei notarielle Kaufverträge für Grundstücke beurkundet. Die Planung war in letzter Minute unter Dach und Fach.

Jetzt wollen die Bürgermeister, aber nicht nur sie, die Früchte ihrer Arbeit ernten: die Straße soll möglichst bald gebaut werden. Da trifft es sich gut, daß der zuständige Ravensburger CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Andreas Schockenhoff sich heute zum Gemeindebesuch in Baienfurt angekündigt hat. Die Hausaufgaben, die er nach Bonn mitbringt, dürften klar sein.



Edgar Schaz (links) Robert Wiedemann.

Bilder: Archiv

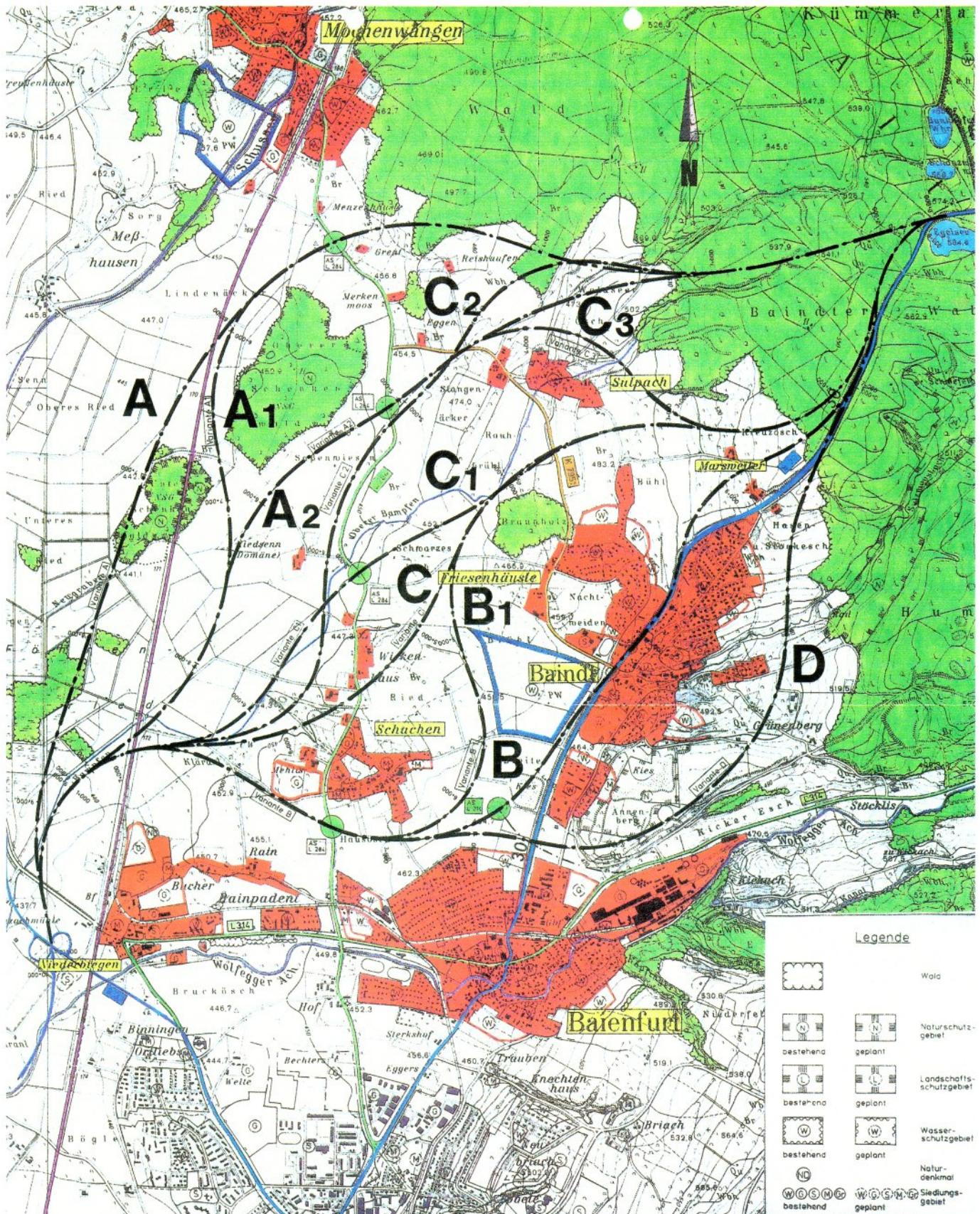
Die HELDEN DER B 30 NORD

Zeitungsartikel vom 29. April 1997

Neben den 20 km zweibahniger B 30 waren weitere 20 km einbahnige Straßen Bestandteil des Verfahrens. Die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes von 1976 konnten im Verfahren noch nicht berücksichtigt werden. Der Beschluss erfolgte daher unter dem Vorbehalt, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) nachträglich für die einzelnen Bauabschnitte festgestellt werde. So lieferte die Straßenbauverwaltung den LBP für die BA II, III und IV nach. Dieser Plan wurde 1988 festgestellt. Der Klage einiger Betroffener gegen diesen ergänzten Planfeststellungsbeschluss wurde 1991 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg stattgegeben und der Beschluss für den Bauabschnitt IV aufgehoben. Für die BA II und III wurde er rechtskräftig. Der Beschluss von 1979 blieb bestehen.

Für den Bauabschnitt V Ravensburg / Nord – Ravensburg / Süd wurde das ergänzende Verfahren 1984 beantragt. Der Beschluss, der eine Vielzahl von Einwendungen berücksichtigte, erfolgte im September 1989 und wurde nach relativ kurzer Zeit rechtskräftig.

Um den Bau des sogenannten „Nordbogens“ zwischen Egelsee und Niederbiegen zu ermöglichen, beschloss das damalige Verkehrsministerium Baden-Württemberg, in Absprache mit dem Bundesverkehrsministerium Ende 1993, für den Bauabschnitt IV eine erneute Trassenprüfung und -entscheidung vorzunehmen. Der Ministerrat hatte im Januar 1994 den Nordbogen als prioritäres Straßenbauvorhaben entsprechend der Verwaltungsvorschrift für die Beschleunigung von Planung und Verfahren im Verkehrswegebau vom Juli 1993 bestimmt. Im Februar 1994 wurde eine Projektgruppe beim Regierungspräsidium Tübingen gebildet, in der alle beteiligten Behörden und Gemeinden vertreten waren. Die Entscheidungswege konnten Dank verschiedener Beschleunigungsregelungen wesentlich verkürzt werden. Die konsequente Anwendung des Projektmanagements ermöglichte, dass der Planfeststellungsbeschluss bereits am 20. Januar 1997 erfolgen konnte. Regierungspräsident Dr. Max Gögler übergab die ersten Exemplare des Beschlusses kurz vor seiner Pensionierung am 23. Januar 1997 mit berechtigtem Stolz in seiner Heimatgemeinde Baienfurt den Bürgermeistern Schaz und Wiedemann.



Im Wesentlichen waren 10 Trassenvarianten näher untersucht worden. Die gewählte Trasse C 2 stellte dabei die relativ umweltverträglichste Lösung dar und traf auf eine breite Zustimmung der Raumschaft. Ihre wesentliche Vorteile gegenüber den anderen Varianten sind:

- Die städtebauliche wichtigen Freiräume zwischen den Gemeinden und deren Teilorte werden nicht durchschnitten.
- Die Freiräume der Schussentalebene mit dem Föhrenried, den Schenkenwäldern und dem Unteren Bampfen werden als Einheit erhalten.

- Durch die Rekultivierung der B 30 im Altdorfer Wald vom Baubeginn beim Egelsee bis Baiendt können die Barriereeffekte der B 30 neu deutlich gemindert und die Biotopvernetzung stabilisiert werden.

Bundesstraßenverwaltung und die Gemeinden Baiendt und Baiersfurt konnten durch den Ankauf von zwei landwirtschaftlichen Anwesen dafür sorgen, dass der Beschluss nach wenigen Monaten rechtskräftig wurde. Die Schwäbische Zeitung vom 29. April 1997 kommentierte dies als „Historisches Ereignis“.

OBERBODENANDECKUNG  
 BÖSCHUNGSENTWÄSSERUNG  
 BÖSCHUNGSSICHERUNG  
 GRÜNVERBAUMASSNAHMEN  
 WASSERFÜHRUNG UND  
 STEINSATZBEFESTIGUNG  
 GABIONEN / TEXTOMUR-SYSTEM / ANSPRITZUNG  
 RENATURIERUNG  
 FLACHWASSERTEICHE / BIOTOPE



**HUBERT NACKEN**  
**LANDSCHAFTSBAU GMBH**  
 HARDSTRASSE 13  
 78256 STEISSLINGEN  
 TEL. (0 77 38) 9 29 50  
 FAX. (0 77 38) 50 35

## Boll und Partner.

Beratende Ingenieure VBI  
 Ingenieurgesellschaft mbh

**HOCHBAU – INGENIEURBAU –  
 SPEZIALTIEFBAU – BRÜCKEN –  
 UNTERIRDISCHE VERKEHRSANLAGEN  
 TRAGWERKSPLANUNG –  
 OBJEKTPLANUNG**

### Unsere Leistungen beim Bau der B 30 Verlegung bei Ravensburg

- Ausführungsplanung Trogstrecke und zwei Wirtschaftswegbrücken
- Sondervorschlag Unterbauten, Eisenbahnbrücke einschließlich Verschiebevorrichtung

Etzelstraße 11 · 70180 Stuttgart  
 Tel. (07 11) 6 49 54-0 · Fax (07 11) 6 49 54-10  
 e-mail: info@boll-und-partner.de



### Ingenieurbüro für Vermessung Dipl.-Ing. Jürgen Haas

Zum Degenhardt 11 · 88662 Überlingen  
 Telefon 07551/95 12-0 · Fax -95



## Wagner + Partner

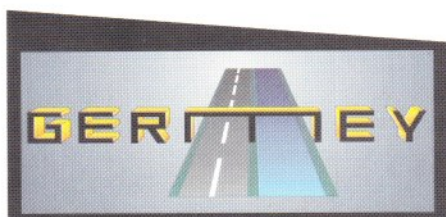
INGENIEUR-  
 UND VERMESSUNGSBÜRO  
 BERATENDE INGENIEURE BI

Öffentlich bestellter und vereidigter  
 Sachverständiger für Vermessung

### Beratung · Entwurf · Bauleitung

Vermessungen · Verkehrsanlagen · Straßenbau  
 Baugebieterschließung · Siedlungswasserwirtschaft  
 Freizeit-/Sportanlagen · Flussbau/Wasserbau  
 Geo-Informationssystem · Si-Ge-Koordination

Seestraße 42 · 88214 Ravensburg  
 Telefon (07 51) 3 59 41-0 · Fax (07 51) 3 59 41-21



### INGENIEURBÜRO FÜR BAUWESEN HERBERT GERMEI GMBH

NECKARSULMERSTRASSE 15 · 72072 TÜBINGEN  
 TELEFON : 07071-91046 · TELEFAX : 07071-910480  
 E-MAIL : PLANUNG@GERMEI.DE · WWW.GERMEI.DE

# FRÄNKISCHE

Die Profis für Entwässerungstechnik

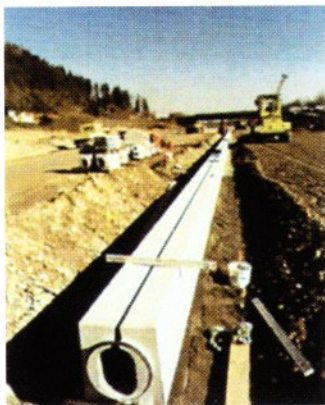
FRÄNKISCHE ROHRWERKE  
GEBRÜDER KIRCHNER GMBH & CO.  
KÖNIGSBERG/BAYERN

**ifm** Institut für Materialprüfung  
Dr. Schellenberg GbR

Rottweiler Straße 13, 78628 Rottweil  
Tel. 07 41/17436-3, Fax 07 41/17436-59

- Asphaltprüfung
- Altlastenerkundung und Sanierung
- Betonprüfung
- Umweltanalytik
- Baugrunderkundung
- Umwelttechnik

**Für die Entwässerung der gesamten Neubaustrecke lieferten wir sämtliche Betonwaren:**



Beton-Glockenmuffenrohre nach DIN 4032  
Stahlbetonrohre nach DIN 4035  
Schachtteile nach DIN 4034/1  
Stahlbeton-Schlitzrohre nach DIN 19580

**Beton  
in Form**

**Rinninger**  
BETONWAREN



Hans Rinninger & Sohn GmbH & Co.  
Betonwarenfabriken  
88353 Kisslegg im Allgäu  
Tel. 07563/9320 · Fax 07563/3072

**Helmut Kempter  
GmbH & Co**

Tiefbau und Fuhrbetrieb

Rainpadent 15  
88255 Baienfurt  
Telefon (0751) 444 12  
Telefax (0751) 52925  
E-Mail [info@tiefbau-kempter.de](mailto:info@tiefbau-kempter.de)  
[www.tiefbau-kempter.de](http://www.tiefbau-kempter.de)

**Zur gelungenen Baumaßnahme  
wünschen wir gute Fahrt!**

**HINDER** Gm  
BH

- Abbrucharbeiten
- Baggerbetrieb
- Bauschuttrecycling
- Betrieb von Mülldeponien mit Wertstoffstationen
- Containerdienst
- Durchpressungen
- Entsorgung von Baustellenabfällen
- Geländesanierung
- Gewerbeabfallrecycling
- Kies und Sand
- Transporte
- Tiefbau

88339 Bad Waldsee-Reute · Kammermoosstr. 22  
Telefon 07524/9702-0

# GRUNDERWERB UND FLURNEUORDNUNG

Für eine 7,7 km lange, zweibahnige Straße, muss einiges an Fläche bereitgestellt werden. So beläuft sich der Flächenbedarf für die versiegelte Fläche z. B. Fahrbahnen, Anschlüsse und Begleitwege auf 18,5 ha, für das sogenannte Verkehrsgrün wie Bankette, Böschungen und Restflächen auf 25 ha. Zusätzlich werden für den Neubau der K 7951 6 ha und für Ausgleichsmaßnahmen 26 ha benötigt. Erfreulicherweise können 9 ha gegengerechnet werden, die durch die Rekultivierung der bisherigen B 30 zur Verfügung stehen. Trotzdem, der Flächenbedarf ist enorm und für die betroffenen Landwirte und Anlieger mit vielerlei Fragen versehen.

## Flurbereinigung Baienfurt - Schussental (B 30)

Landkreis Ravensburg

Die Flurbereinigung wurde durch den Neubau der B 30 im Zuge der Umgehung Ravensburg / Weingarten ausgelöst. Viele Neubaumaßnahmen sind bereits fertiggestellt. Hierzu zählen der Neubau der B 32, die B 30 bis Niederbiegen, die K 7950 mit Bahnunterführung sowie Feld- und Radwege. Desweiteren wurden Schussen und Wolfegger Ach teilweise verlegt. Zusätzlich wurde der Böglebach und Rebbach naturnah gestaltet und für den Hochwasserschutz an der Schussen Überflutungsflächen angelegt.

**Fläche: 560 ha**  
**220 Teilnehmer**  
**Anordnung Juni 1983**

### Teilnehmergemeinschaft

Vorsitzender: Hermann Koch  
Stellvertreter: Albert Krämer

### Amt für Flurneuordnung und Landentwicklung

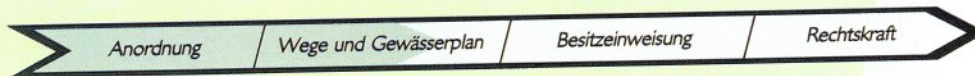
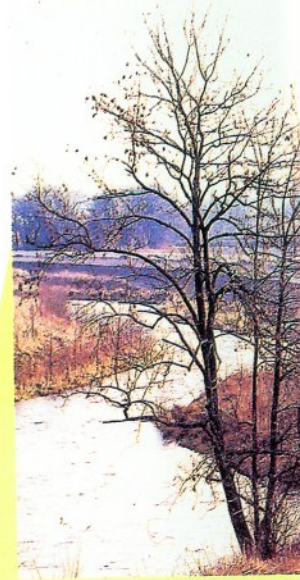
Leitender Ingenieur: Gottlob Holzinger  
Ausführender Ingenieur: Norbert Lutz

### Ziele

Durch den Straßenbau entstandene Nachteile wie die Zerschneidung von Grundstücken werden durch die Neuordnung der Eigentumsverhältnisse beseitigt. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird an den neuen Verlauf der übergeordneten Straßen angepasst.

### Aktuell

Für die Zuweisung von Ersatzflächen wurden mit den Landwirten unzählige Vereinbarungen und Kaufverträge abgeschlossen. Nach der Ausführung des Wege- und Gewässerplans kann das gesamte Flurbereinigungsgebiet neu vermessen werden.



Eine entscheidende Hilfe stellen hierbei die zwei Flurneuordnungsverfahren Baienfurt – Schussental (B 30) und Baidt (B 30) dar. Es handelt sich um sogenannte Zweckverfahren, die eigens für den Bau der Straße angeordnet wurden.

Die Flurneuordnung legt die Flächen für die Straßen B 30, B 32, L 314, K 7950 und K 7951 sowie für zahlreiche Landschaftspflegerische Maßnahmen wunschgemäß zurecht. Danach können die Schäden an den durchschnittenen Wiesen und Feldern weitgehend beseitigt werden.



Dem Bund gelang es in großem Umfang, landwirtschaftliche Flächen zu erwerben. Dadurch ist es den Flurneuordnern möglich, den durch den Straßenbau betroffenen Eigentümern, Eigentumsfläche an anderer Stelle zuzuteilen und Bewirtschaftungs Nachteile zu entschädigen. Gleichzeitig nutzen die Gemeinden die Chance, eigene Planungen wie Sportanlagen, Radwege und Gewässerumgestaltungen zu verwirklichen. Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und an die neuen Straßen angepasst, wird ein neues Feldwegenetz gebaut, das auch bei Radfahrern und Fußgängern großen Anklang findet. Abschließend erhalten alle Beteiligten unter möglichst umfassender Berücksichtigung Ihrer Wünsche, stark zusammengelegte Grundstücke in neuer Lage. Nicht zuletzt ermöglichte die Flurneuordnung umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen. Als Paradebeispiel soll hier der naturnahe Ausbau des Bampfen und des Böglebachs angeführt werden.

Beim Bau der B 33 neu und der B 30 Ravensburg Mitte waren landwirtschaftliche Flächen nur untergeordnet betroffen. Hier wurde der Grunderwerb in herkömmlicher Weise durch direkte Verhandlung mit den Eigentümern durchgeführt.



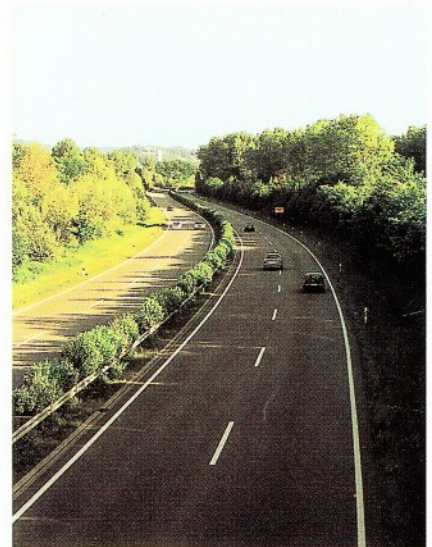
## Umgehung B30 braucht Flurneuordnung



Eine Information des  
Amtes für Flurneuordnung und Landentwicklung Ravensburg und der  
Teilnehmergemeinschaft Baienfurt-Schussental (B30)



## FLURNEUORDNUNG IM SCHUSSENTAL FÜR DIE B 30



Eine Information des Amtes für  
Flurneuordnung und Landentwicklung

RAVENSBURG



# DER BAUGRUND – VON DER EISZEIT GEFORMT

## DIE GEOLOGISCHEN BEDINGUNGEN

Das Schussental ist vor rund 10.000 Jahren, zum Ende der letzten Vorlandvereisung, von einer Gletscherzone erfüllt gewesen. Diese Gletscherzone war ein abschmelzender Fortsatz des großen Rheingletschers, der aus dem Vorarlberger Rheintal kommend das gesamte Bodenseebecken ausfüllte. Nördlich des Eisrandes schmolz eine wannenartige Hohlform frei, in deren Oberfläche die Sandstein- und Mergelformationen der Oberen Süßwassermolasse und die würmeiszeitliche Grundmoräne, der sogenannte Geschiebemergel, zum Vorschein kamen. In der Hohlform sammelte sich sofort Schmelzwasser in einem Eisrandsee; gleichzeitig kam es zur Ablagerung von Beckensedimenten in diesem See. Die Beckensedimente sind je nach der Transportkraft des Schmelzwassers entweder tonig oder sandig. Als geologische Gesetzmäßigkeit ist zu erkennen, dass der unterste Teil der Beckenfüllung aus mittelkörnigem Beckensand besteht, der nach oben hin in Beckenton übergeht. Im Bereich des Beckenrandes kam es durch Abschwemmung von den Trogflanken und durch die Turbulenzen seitlich einmündender Bachläufe zur Ablagerung sogenannter Abschlämmmassen, die im Gegensatz zur zentralen Beckentonfüllung wieder sandiger ausgebildet sind.

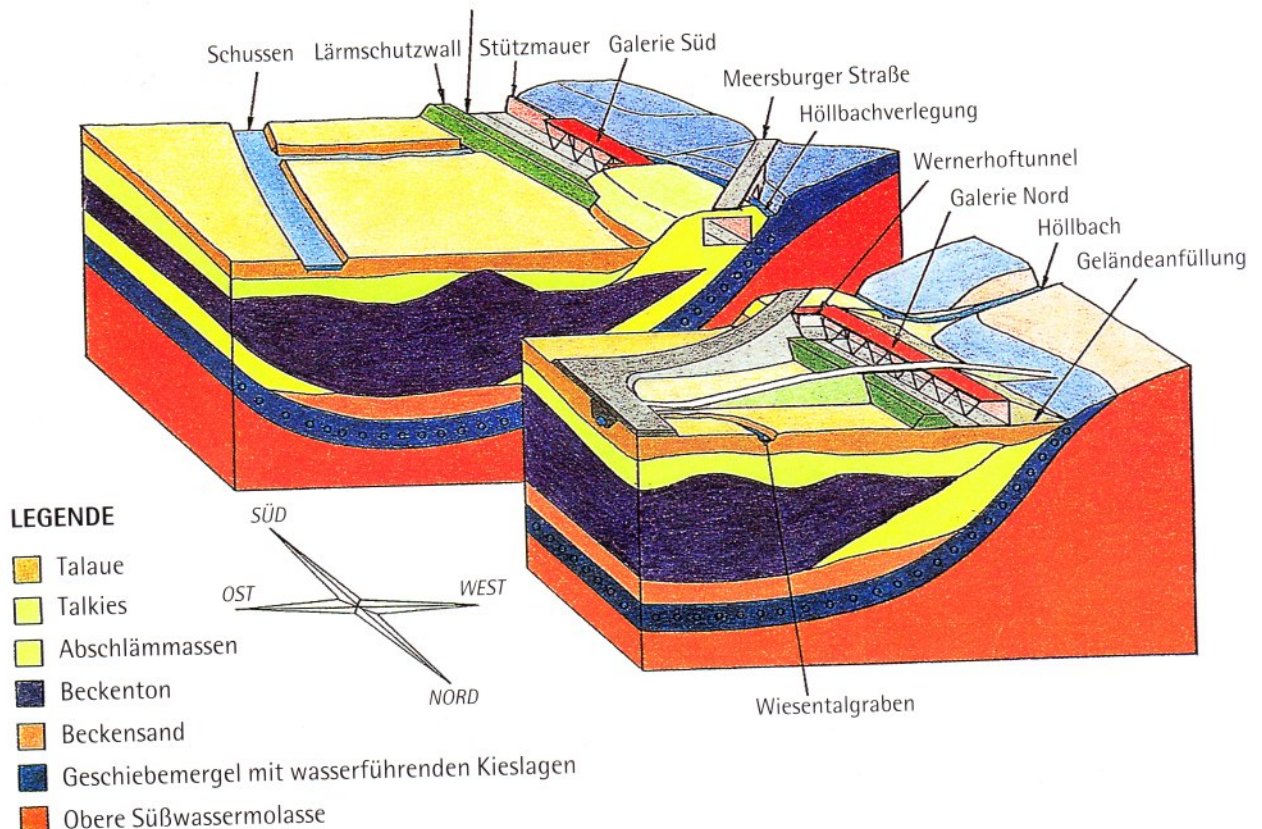
Das nachstehende Blockbild zeigt die in die Trogform eingelagerte, bis mehrere 10 m mächtige Beckensedimentfolge des Schussentals im Bereich des Wernerhof-Tunnels und der Galerie in Ravensburg. Nach oben hin wird im Bereich der Talebene dieses Schichtpaket von zwei nacheiszeitlichen Schichten, nämlich dem von der Schussen abgelagerten Talkies und den Hochflutbildungen der Talaue überdeckt.

## DAS GRUNDWASSER

Die Talfüllung beinhaltet zwei grundsätzlich verschiedene Grundwasservorkommen: Zum einen stellt der Talkies einen flächig über die Schussentalebene verbreiteten Grundwasserleiter dar, der von Norden nach Süden, im Gefälle der Vorflut von Grundwasser durchsickert wird. Dieses Grundwasser wird überall in der Schussentalebene, in Tiefen von etwa 2,00 m angetroffen. Die Oberkante des Beckentons bildet die Sohlschicht für dieses Wasservorkommen. Zum anderen wirken der Beckensand und die Abschlämmmassen sowie in den Geschiebemergel eingelagerte Kiesschichten als tiefreichende, dem Relief der Trogflanke folgende Grundwasserleiter. Aus diesen Schichten steigt an der Nahtstelle zwischen der Beckenfüllung und der Beckenflanke Tiefgrundwasser auf, das an den Talflanken über die Hangquellmoore entwässert oder auch unterirdisch in den Talkies übertritt. Wird dieses Tiefgrundwasser über Bohrungen angefahren, so kommt es in der Regel zu einem raschen Wasseranstieg im Bohrloch, oft auch zu artesischem Überlauf mit Druckhöhen bis zu 10 m über Gelände.

Sowohl beim Brücken- wie beim Straßenbau erfordern die Baugrundverhältnisse des Schussentals eine besonders sorgfältige Erkundung und bedingen vielfach aufwendige Gründungsmaßnahmen.

B 30 neu Umgehung Ravensburg im Bereich Meersburger Straße in Ravensburg



# Dr.-Ing. Georg Ulrich

Grundbauingenieure Bodenmechaniker Geologen

Baugrundinstitut DIN 1054  
Baustoff- und Bodenprüfstelle  
Grundbaustatik Altlasten  
Bohrergesellschaft  
Geothermie



87435 Kempten	88299 Leutkirch
77933 Lahr	Telefon 07561/98630
88046 Friedrichshafen	Telefax 07561/7571
89312 Günzburg	E-Mail:
	baugrund.dr.ulrich.leutkirch@t-online.de
	www.ulrich-geptechnik.de

**Schwegler**  
GmbH

Kanzachmühle 5  
88276 Berg  
Telefon 07 51 /450 41  
Telefax 07 51 /541 20

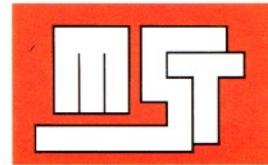
**Ihr Partner für**  
**Neu-Maschinen**  
**Gebraucht-Maschinen**  
**Reparatur · Service**  
**Mietpark · Dienstleistung**



SCHAEFFLER



# Matthias Strobel



**Tief- und  
Straßenbau  
Kieswerk  
GmbH & Co. KG**

88630 Pfullendorf

Telefon 0 75 52/26 07-0  
Telefax 0 75 52/26 07-25



**KIRCHHOFF-HEINE**

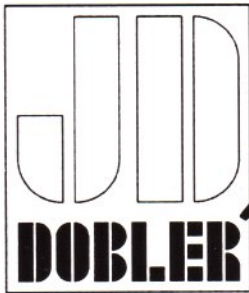
STRASSENBAU

**Wir haben die  
gesamten  
Erd- und Straßen-  
bauarbeiten  
ausgeführt**

*KIRCHHOFF-HEINE erstellt für private  
und öffentliche Kunden Tief-,  
Straßen- und Infrastrukturbauwerke  
hoher Qualität*



Argenweg 50 · 88085 Langenargen  
Telefon (07543) 303-0  
Telefax (07543) 1427



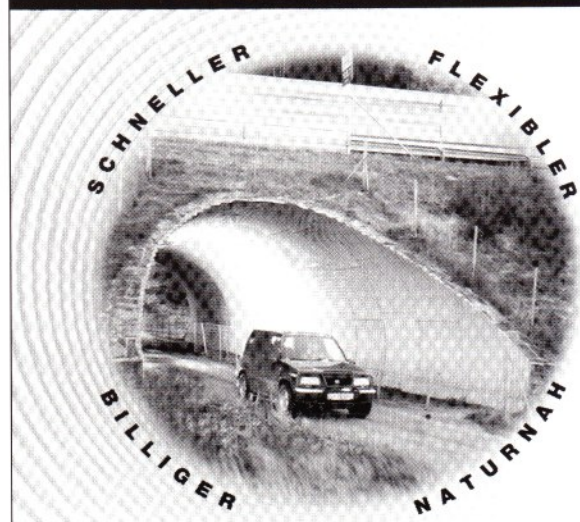
*...wir bauen!*

## J. DOBLER GMBH & CO. BAUUNTERNEHMUNG

Ellgassen 4  
88161 Lindenberg  
Telefon 08381/8908-0  
<http://www.dobler.de>  
E-Mail: [info@dobler.de](mailto:info@dobler.de)

Robert-Bosch-Straße 1  
88131 Lindau  
Telefon 08382/9691-0  
E-Mail: [info@dobler.de](mailto:info@dobler.de)

## WELLSTAHLROHRE



### WIR SCHAFFEN INTELLIGENTE VERBINDUNGEN

- In den Bereichen ● Straßen-, Brücken- und Wasserbau  
● Unterführungen, Viehdurchlässe ● Infrastrukturkanäle  
● Silos und Kiesabzugtunnels ● unterirdische Freizeitanlagen  
● Zivilschutzanlagen ● sonstiger Tiefbau



**STAHL FÜR ALLE WEGE.**

VOEST-ALPINE STAHL GMBH  
Eisenheimerstraße 59 • D-80687 München  
Tel. 089 / 5 78 35 249 • Fax 089 / 5 78 35 252  
E-Mail: [Strassensicherheit@voest.com](mailto:Strassensicherheit@voest.com)

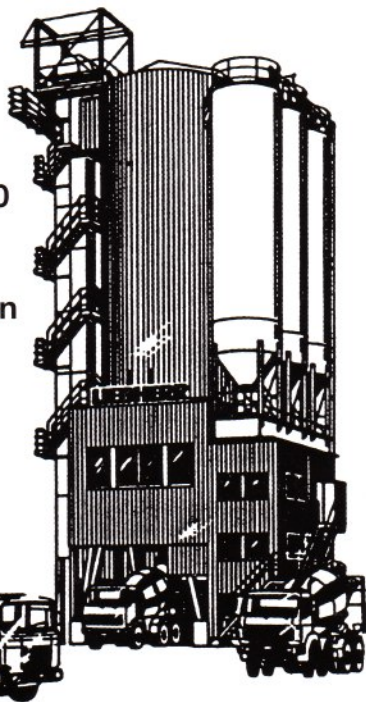
## a.b BETON

Werk  
Biberach  
0 73 51/70 70

Werk  
Ingoldingen  
0 73 55/9 30 30

Werk  
Ochsenhausen  
0 73 52/80 80

Werk  
Aulendorf  
0 75 25/76 40



## Qualitätsbaustoffe aus dem Fahrnischer



Bequemer bauen mit Baustoffen aus dem Fahrnischer

Disponent, Anlagentechniker, Mischmeister,  
Baustoffprüfer, Mischer- und Pumpenfahrer,  
Fachberater, und und und ...

Unser erfahrentes Team hilft bei der Lösung  
aller baustofftechnologischen und logistischen  
Fragen rund um **Transportbeton**,  
**Werkfrischmörtel** und **Fließestrich**.

Damit aus Erfahrung und Sachverstand  
gute Leistung wird. Bei großen und kleinen  
Bauprojekten.



### TBG RAVENSBURG

TBG Transportbeton Ravensburg  
GmbH & Co. KG

Deisenfangstraße 43 • 88212 Ravensburg  
Telefon (0751) 36 11-0 • Telefax (0751) 36 11-20

## BA IV EGELSEE – NIEDERBIEGEN

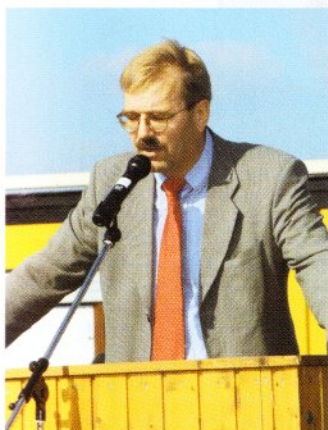
Mit der Rechtskraft, die der Planfeststellungsbeschluss für die B 30 im Nordbogen im Mai 1997 erlangte, waren die Probleme keineswegs gelöst. Im Regierungsbezirk Tübingen waren zur Abwicklung bereits laufender Maßnahmen 350 Mio. DM erforderlich, jährlich standen jedoch nur 50 Mio. DM für Neubaumaßnahmen zur Verfügung.

Auf einen Bautermin konnte sich die Straßenbauverwaltung im Sommer 1997 daher nicht festlegen. Unabhängig davon jedoch, wurde die baureife Planung mit Hochdruck betrieben, sodass Ende 1997 die Straßenplanung zur Verfügung stand.

Die Bevölkerung im nördlichen Schussental sah sich kräftig enttäuscht. Nach dem jahrzehntelangen Ringen um die rechtlichen Grundlagen, war man davon ausgegangen, dass nunmehr kurzfristig gebaut werde. Mit einer Werbeaktion, die quer durch alle Gemeinden ging, stärkte man die Position der örtlichen Bundes- und Landespolitiker.

So gab es im Dezember 1997 eine unerwartete Wende. Für 1998 wurden 3 Mio. DM für den Baubeginn zugesagt. Damit war der Einstieg gelungen und die Verlegung des Bampfens gesichert. Ende März 1998 war die Sensation perfekt: Am 25. März nämlich beschloss der Haushaltsausschuss des Bundestags die Zahl der privat vorfinanzierten Straßenbaumaßnahmen im Bundesgebiet nochmals zu erweitern. Hierbei wurden 59 Mio. DM für den Bau des B 30-Nordbogens vorgesehen. Die Begeisterung war groß. Und schließlich gelang es dem Verkehrsministerium in Stuttgart in zähen Verhandlungen mit dem Bund die restliche Finanzierung von ca. 40 Mio. DM aus dem „normalen“ Bundeshaushalt sicherzustellen, sodass eine befürchtete Abschnittsbildung innerhalb des Nordbogens vermieden werden konnte.

Wenige Wochen später wurde bereits begonnen. Die Vorschüttung einer Feldwegüberführung war die erste Maßnahme. Zu einem denkwürdigen Freudentag entwickelte sich der Spatenstich für die Maßnahme am 4. September des gleichen Jahres. Zu Hunderten waren Baienfurter und Baidter Bürger der Einladung gefolgt, um beim Rammbeginn einer Spundwand am Bampfendurchlass dabei zu sein.



Regierungspräsident Wicker begrüßte die große Schar von Gästen, der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann betonte die Notwendigkeit von Ortsumgehungen und Staatssekretär Rudi Köberle ging näher auf die Finanzierung ein und dankte dem Bund für die so rasche Bedienung.

Auf Hochtouren liefen bei der Straßenbauverwaltung, insbesondere der Bauleitung Weingarten, seit Anfang April die Vorbereitungen für die Ausschreibung der Maßnahme. Sämtliche Straßenbauarbeiten, 10 Brücken und die Grundwasserwanne im Bereich der Querung der Bahnlinie Ulm – Friedrichshafen wurden gemeinsam ausgeschrieben. Zugleich hatten die Bieter die Kosten für die private Vorfinanzierung zu benennen.



# B30

Die Angebotsunterlagen, die ab August ausgegeben wurden, umfassten rund 100 qm Pläne, 1800 DIN A 4-Seiten und wogen in einem Umzugskarton verpackt 17,5 kg. Termingerecht konnte Ende Dezember 1998 der Auftrag an die Bietergemeinschaft

- Bilfinger & Berger, Niederlassung Stuttgart
- Steidle, Sigmaringen
- Schmid, Baltringen und
- Leitenmaier, Ziemetshausen bei Augsburg

mit einer Auftragssumme von 90,4 Mio. DM einschließlich Vorfinanzierung, vergeben werden. Bereits 1997 war mit der Deutschen Bahn AG verhandelt worden. Die Brücke, die im Zuge der zweigleisigen Bahnlinie erforderlich wurde, plante und baute die Deutsche Bahn AG selbst. Im März 1999 begannen die Firmen bei den einzelnen Bauwerken. Als Nachunternehmer übernahm die Firma Kirchhoff-Heine den Großteil der Straßenbauarbeiten von der Firma Leitenmaier.

Die Arbeiten verliefen dank guter Witterungsverhältnisse sehr vorteilhaft, sodass der ursprünglich vereinbarte Fertigstellungstermin vorverlegt werden konnte. Glücklicherweise waren während der gesamten Bauzeit keine nennenswerten Unfälle zu beklagen.



# ARGE B 30 neu, Ba IV



**BILFINGER BERGER**

**Niederlassung  
Ingenieurbau Südwest**

Ernstthaldestraße 17  
70565 Stuttgart  
Telefon 07 11/7 89 08-0  
Telefax 07 11/7 89 08-42  
[www.bilfingerberger.de](http://www.bilfingerberger.de)



**BAU GMBH**

**Sigmaringen**  
**0 75 71 - 7 12 01**



Bauunternehmen  
für Straßen-, Kanal- und  
Tiefbau mit Kies-, Sand-  
und Splittwerken,  
Asphaltmischwerk

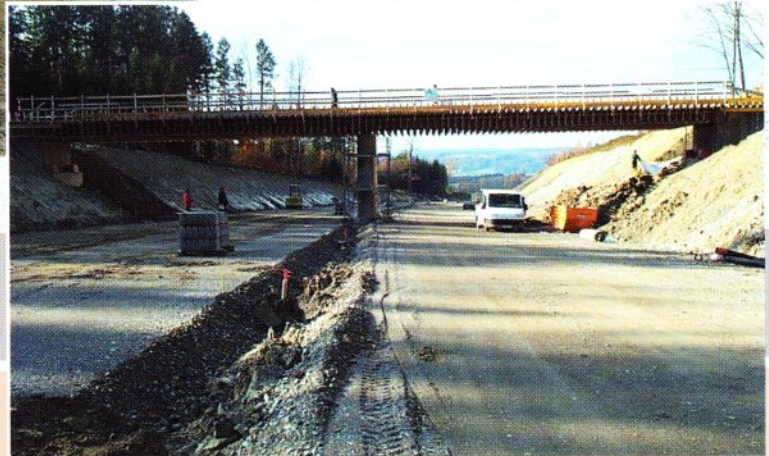
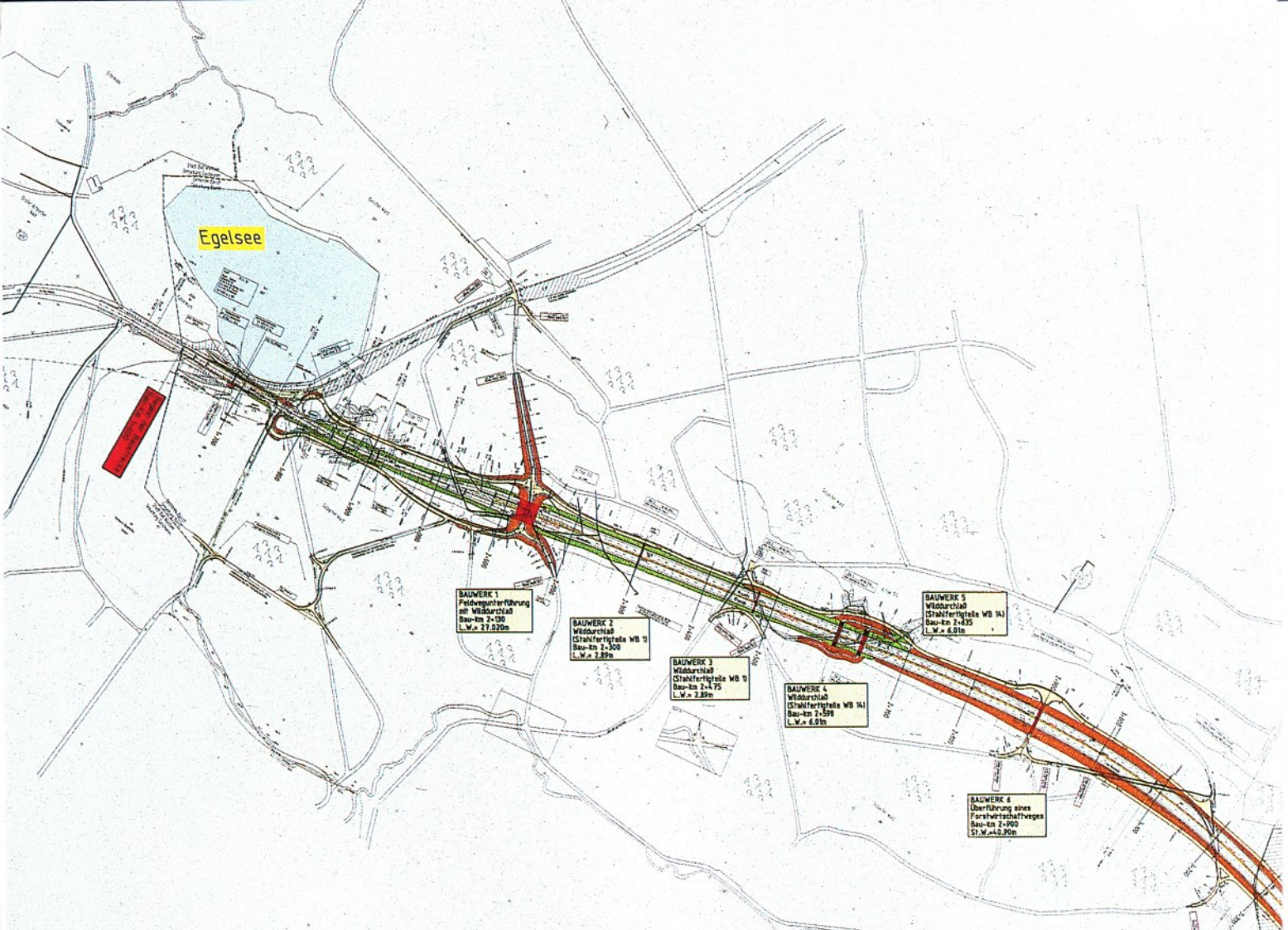
Zentrale Muttershofen  
Telefon 08284/88-0  
Asphaltmischwerk Thannhausen  
Telefon 08281/1438  
Telefax Muttershofen 08284/88-144  
08284/88-150

Lorenz Leitenmaier · Straßen- und Tiefbau GmbH · OT Muttershofen · 86473 Ziemetshausen



**perfekt bauen**

**MATTHÄUS SCHMID  
BAUUNTERNEHMEN  
88487 BALTRINGEN  
TEL.: 0 73 56 / 301-0**



**Baldt**

**Friesenhäusle**

Anschluss Richtung Baldt



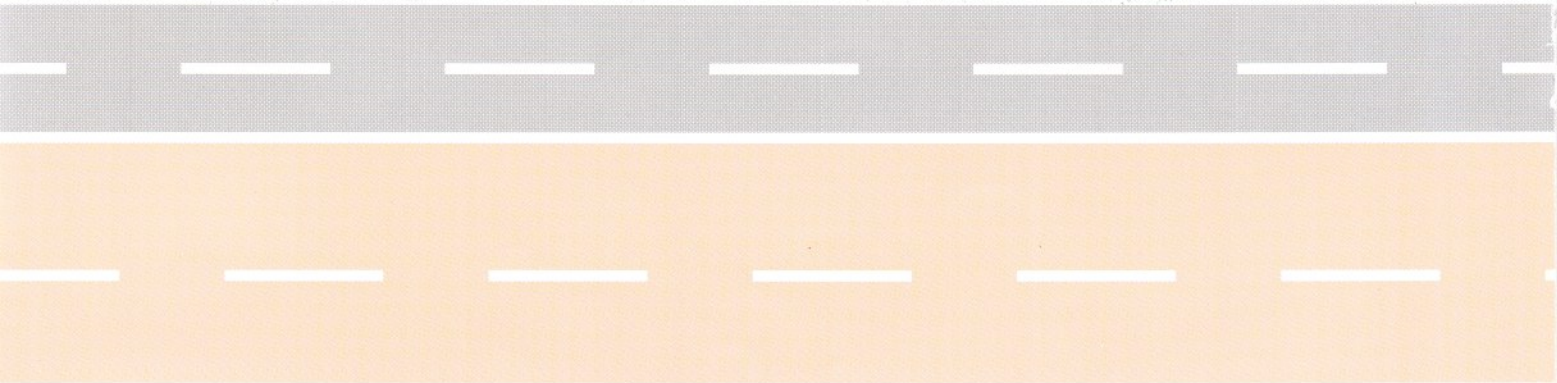
**Sulpach**

BAUWERK 7  
Brücke über den  
Bächen  
Bau-tn 3-515 bis 3-415  
L.W. 100,00m

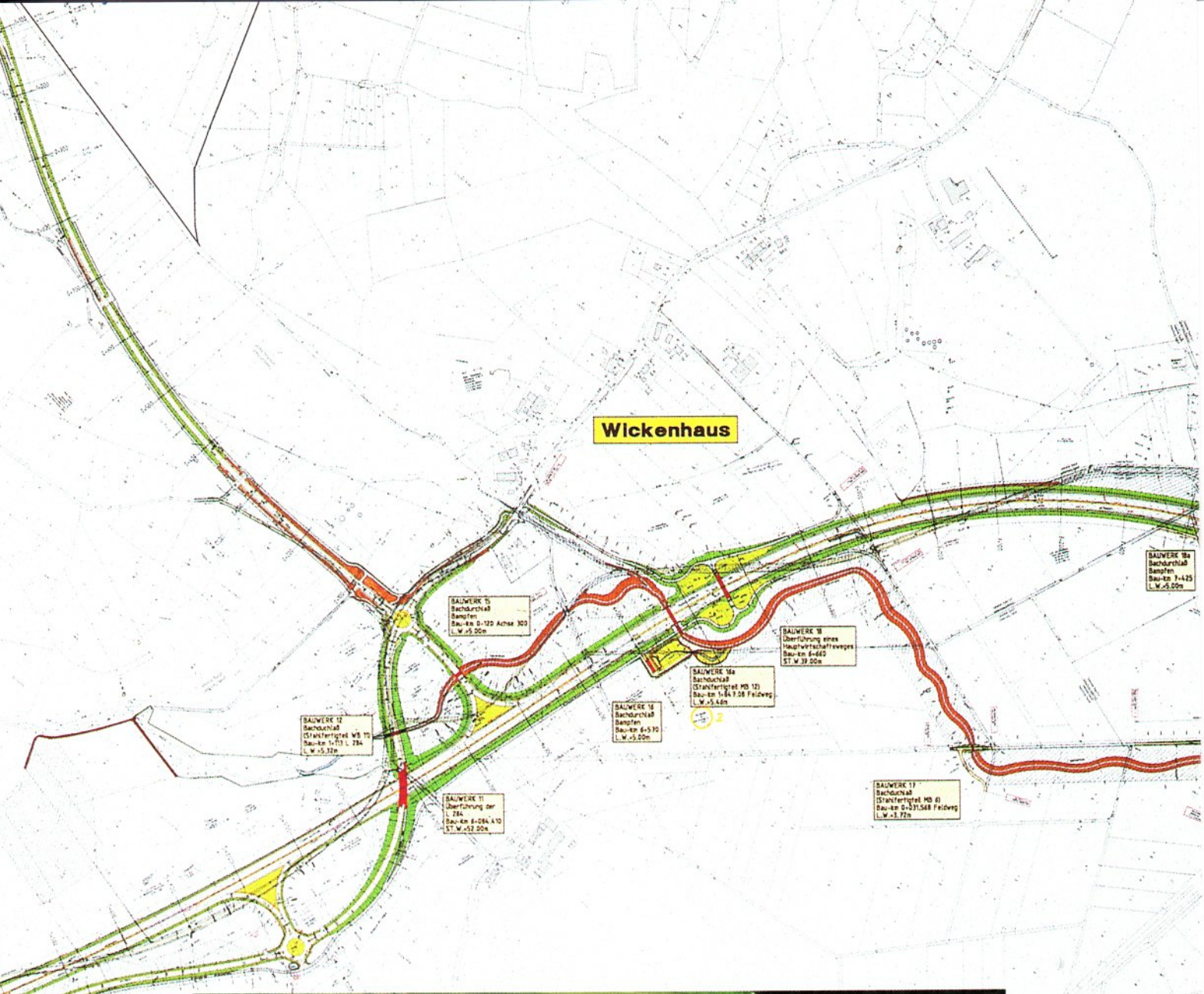
BAUWERK 8  
Bachüberlauf  
mit Vorfahrtsweg Achse 540  
Bau-tn 3-567  
L.W. 11,5m

BAUWERK 9  
Feldwegunterführung  
Stahlfertigteil WA 701  
Bau-tn 3-724, 278  
L.W. 6,55m

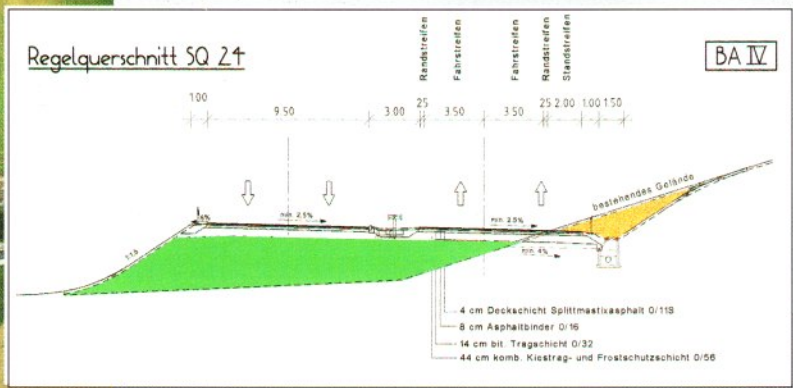
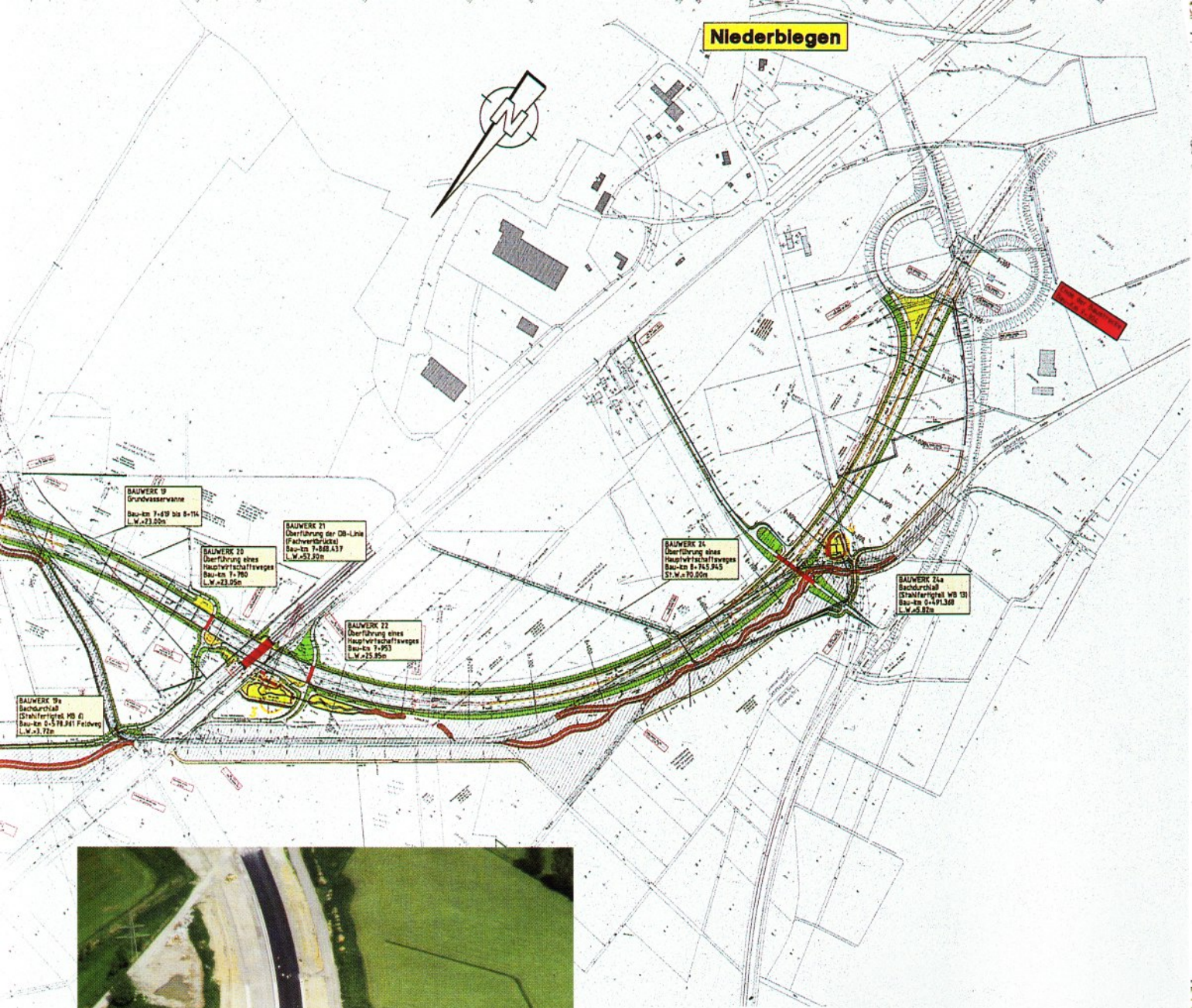
BAUWERK 10  
Unterführung der  
E. 9531 auf  
Bau-tn 4-784, 472  
L.W. 11,00m







**Niederbiegen**



## BEMERKENSWERTE KUNSTBAUWERKE

Insgesamt wurden 25 Brücken oder Durchlässe mit Spannweiten über 2 m erforderlich. Von diesen sollen die Bahnbrücke und die Grundwasserwanne genauer erläutert werden:

Nördlich des Bahnhofs Niederbiegen unterfährt die B 30 neu die zweigleisige Bahnlinie Ulm – Friedrichshafen. Ein Feldweg der Gemeinde Baienfurt, der bislang mit einer Anrufschanke gesichert die Bahnlinie höhengleich querte, wurde parallel zur B 30 gelegt, sodass nunmehr der Bahnübergang entfällt. Die Deutsche Bahn AG plante die neue Querung als voll verschweißte Stahlfachwerkbrücke auf Stahlbetonwiderlagern mit schwimmender Pfahlgründung. Die Brücke wurde 20 m westlich der Bahnlinie zusammengebaut. Am 22. Juni 2000 wurde die Brücke, Gesamtgewicht mit Beschotterung 1200 to, in einer Sperrzeit von 1 1/2 Tagen eingeschoben und in die Strecke eingebaut. Die Brücke ist 54,5 m lang, 11,2 m breit und 9,5 m hoch. Die Brückenlager haben eine Längenänderung bis zu 3 cm auszugleichen.

Im Bereich der Bahnquerung muss die Straße zum Schutz vor dem oberen Grundwasserstock, der hier nahezu bis Geländehöhe reicht, in einer Grundwasserwanne geführt werden. Diese Wanne, 495 m lang, wurde als elastisch gebettete Platte geplant und weist eine lichte Weite von 23,0 m, im Bereich des mitunterführten Hauptwirtschaftsweges eine solche von 31,8 m, auf. Um eine ausreichende Auftriebsicherheit zu gewährleisten, ist die Trogplatte zwischen 1,0 und 1,75 m dick. Um während des Baus ein Durchbrechen der Gründungssohle durch das artesisch gespannte Grundwasser zu vermeiden, wurde der untere Grundwasserstock, der rund 30 bis 40 m unter Gelände ansteht und einen Druckspiegel von etwa rund 8 m über Gelände aufweist, über zwei Entlastungsbrunnen abgesenkt. Die Grundwasserwanne wurde in 56 Blöcken, im Mittel rund 9 m lang, aus wasserundurchlässigem Beton als sogenannte „Weisse Wanne“ hergestellt, d. h. sie erhielt keine Abdichtung.

Zur Ableitung der Oberflächenwässer musste eine Hebeanlage eingebaut werden. Die Trennung der Richtungsfahrbahnen erfolgte nicht wie auf der freien Strecke mit Doppeldistanzschutzplanken. Vielmehr wurde eine Betongleitwand eingebaut, die zur Einhaltung der Haltesichtweiten innerhalb des Mittelstreifens pendelt. 32.000 cbm Beton – dies entspricht rund 4.000 größeren Betonfahrmischern –, sind mit etwa 3.000 to Stahl bewehrt und garantieren die Dauerhaftigkeit des Bauwerks.



## DER STRASSENBAU

Die Landschaft im Nordbogen ist aus tertiärem Molasseuntergrund, glazialen Ablagerungen des letzten Eisvorstoßes und den anschließenden Sedimenten des Holozän aufgebaut. Im Bereich vom Bauanfang am Egelsee bis zum Beginn des Talgrundes südwestlich Sulpach stehen Verwitterungsböden, Bachablagerungen, Beckenschluffe und Geschiebemergel an, der von der Oberen Süßwassermolasse unterlagert wird. Im Talgrund folgen nacheinander Auelehme mit Torf und Mudde, Auesande, Flusskies, Beckenschluff, Beckensand und Geschiebemergel.

Diese zum Teil für den Erdbau ungeeigneten Böden bedingen umfangreiche Bodenverbesserungen mit Kalk oder Kalk-Zement, Bodenersatzmaßnahmen, Vorschüttungen und als besonderes Verfahren die Dynamische Intensivverdichtung. Nachfolgend werden die angewandten Methoden der Untergrundverbesserung kurz beschrieben werden:

### BODENAUSTAUSCH

Die nicht tragfähigen Böden werden durch Wandkies der Körnung 0 – 200 mm ersetzt. Diese Methode ist bis zu einer Austauschtiefe von ca. 2,0 m wirtschaftlich vertretbar. Meistens werden dabei Geotextilien (Vlies) zur Trennung zwischen bindigem Untergrund und dem darüber eingebauten Kies eingesetzt. Weiterhin werden oft Geogitter zur Verringerung der Setzungsunterschiede durch bessere Lastverteilung verwandt.



### VORSCHÜTTUNG

Der mindertragfähige Untergrund wird durch eine Auflast aus Erdmaterial vorkonsolidiert, d. h. die Setzungen durch die spätere Belastung des Untergrundes durch ein Bauwerk werden vorweggenommen. Die Liegezeit der Vorschüttung beträgt in der Regel 3 – 6 Monate. Die Verdichtungswirkung wird mittels Setzungspegel gemessen.



### BODENSTABILISIERUNG

Der Untergrund wird durch das Einarbeiten von Kalk-Zement-Gemischen oder Weißfeinkalk stabilisiert. Der Einsatz erfolgte insbesondere zur Stabilisierung des Erdplanums bei Witterungs- und Frostempfindlichkeit und zur Erreichung eines optimalen Einbauwassergehaltes.



## DYNAMISCHE INTENSIVVERDICHUNG (DI)

Im Bereich des Nordbogens wurde eine Sonderbauweise der „Dynamischen Intensivverdichtung“ aus der Kombination von großkalibrigen Steinsäulen mit der Technik der DI für die zwischen den Säulen liegenden Bodenarten angewandt. Eine über den Steinsäulen liegende Kieslage mit rund 1 m Stärke wirkt als „Gewölbe“ über den „Pfeilern“ der Steinsäulen.

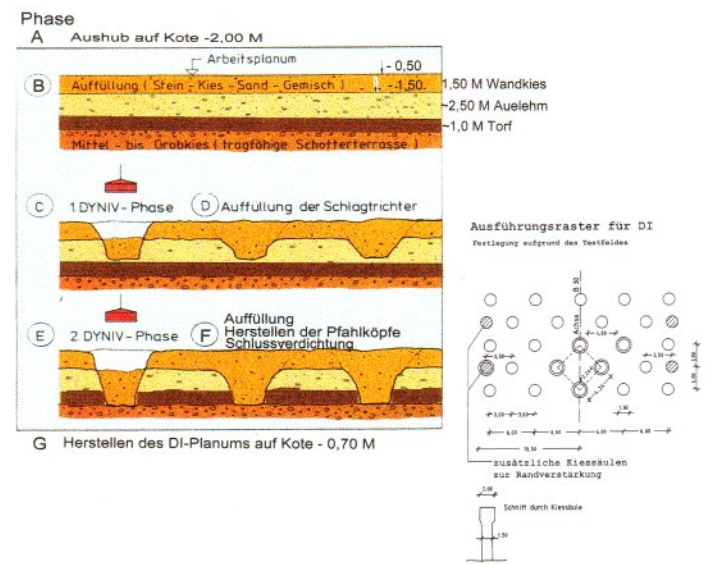
Das Gelände unter der künftigen Straße wurde in einem ersten Arbeitsschritt (Phase A) bis 2,0 m unter fertiger Fahrbahnoberkante ausgehoben bzw. aufgefüllt. Darauf wird 1,5 m Wandkies aufgebracht, das sogenannte Rammplanum. Es stellt die Arbeitsebene für das DI-Gerät einem Raupenbagger mit Ausleger und einem Dienstgewicht von ca. 200 to dar. Die Verdichtungsarbeit wird mit einem Fallgewicht von 15 t aus einer Fallhöhe von 10 bis 20 m aufgebracht.

Dazu werden die verschiedenen Schlagphasen für die Herstellung der Schottersäulen ausgeführt. Je nach Untergrund und Stärke sind dies 2 – 3 Phasen zu je 4 – 8 Schlägen. Die Schottersäulen reichen bis auf den Postglazialkies in 4 bis 5 m Tiefe unter Gelände. Nach dem Schlagen der Säulen erfolgt die Säulenkopfbildung und die flächige Schlussverdichtung. Abschließend wird das Erdplanum zur Aufnahme des Oberbaus hergestellt.



### ZUSAMMENFASSUNG DER PHASEN

- A – Phase: Aushub bis 2 m Tiefe
- B – Phase: Einbau eines Kiesarbeitsplanums, 1,5 m stark
- C bis E – Phase: Dynamische Intensiv-Schlagphasen
- F – Phase: Ausbildung der Pfahlköpfe und Schlussverdichtung
- G – Phase: Herstellung des DI – Planums, 0,7 m unterhalb der künftigen Fahrbahnoberfläche



# ZUSAMMENSTELLUNG DER EINZELMASSNAHMEN

## HERSTELLUNG IM RAHMEN DER PRIVATEN VORFINANZIERUNG DURCH DIE ARGE BILFINGER U. BERGER/LEITENMAIER/STEIDLE/SCHMID

### BAUWERKE

BW 1	Feldwegunterführung u. Wildldurchlass	Steidle 72488 Sigmaringen
BW 6	Überführung Hauptwirtschaftsweg	Schmid 88487 Baltringen
BW 7	Brücke über Bampfen	Schmid 88487 Baltringen
BW 8	Bachdurchlass mit Viehtriebweg	Schmid 88487 Baltringen
BW 10	Unterführung K 7951	Steidle
BW 11	Überführung L 284	Schmid 88487 Baltringen
BW 18	Überführung Hauptwirtschaftsweg	Schmid
2/3/4/5/9/12	Wellstahlrohre	Kirchhoff-Heine 88253 Langenargen
BW 19	Grundwasserwanne	ARGE Bahnquerung Bilfinger u. Berger/ Steidle 70174 Stuttgart
BW 20	Überführung Hauptwirtschaftsweg	ARGE Bahnquerung Bilfinger u. Berger/ Steidle 70174 Stuttgart
BW 22	Überführung Hauptwirtschaftsweg	ARGE Bahnquerung
BW 24	Überführung Hauptwirtschaftsweg	Schmid 88487 Baltringen
RKB + RRB 1	Regenklär- + Regenrückhaltebecken	Schmid 88487 Baltringen
RKB 2	Regenklärbecken 2	Schmid 88487 Baltringen
RKB 3	Regenklärbecken 3	ARGE Bahnquerung
RKB 4	Regenklärbecken 4	Schmid

### ERD- UND STRASSENBAU

Dynamische Intensivverdichtung	Leitenmaier 86473 Ziemets- hausen
Erd- und Straßenbau	Kirchhoff-Heine 88253 Langenargen

### KONVENTIONELLE FINANZIERUNG

BW 16 und BW 16a	Unterführung des Bampfen	Reisch GmbH u. Co KG 88250 Weingarten
BW 15	Unterführung des Bampfen	J. Dobler GmbH u. Co 88131 Lindau
BW 18a	Unterführung des Bampfen	Hans Steidle 88287 Grünkraut
BW 21	Überführung der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen	ARGE Bahnquerung
Spritzschutzwand auf BW 15 und BW 16	Geiger + Schüle 89079 Ulm	

### ERD- UND STRASSENBAU

Vorschüttung BW 24	Kirchhoff - Heine
--------------------	-------------------

### AUSSTATTUNG

Hebeanlage 7+880; hydr. und elektr. Installationsarbeiten	Hydro - Elektrik 88214 Ravensburg Rudolf Kling 89584 Ehingen
Schutzplanken L 284	Thomas Verkehrstechnik 57276 Neunkirchen
Wegweisende Beschilderung	Harald Hiller 88436 Eberhardzell
Schutzplanken	Draht - Bremer 97828 Marktthei- denfeld
Wildschutzzäune und Amphibienleiteinrichtung	Arge Rostra/Bituleit 78661 Trichtingen
Markierung	

### LANDSCHAFTSPFLEGE U. AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Bampfenverlegung	J. Dobler GmbH u. Co. 88131 Lindau
Umsetzen von Bachmuscheln	Kappus & Preissner 73614 Schorndorf

### PLANENDE UND BAUÜBERWACHENDE INGENIEURBÜROS

Bauwerksentwürfe	Bung GmbH, NL Stuttgart 70174 Stuttgart
Bauwerksentwürfe	Ebeler u. Partner 88079 Kressbronn
Landschaftsplanung	Eberhard + Partner 78464 Konstanz
Straßenplanung	Germey, Herbert 72072 Tübingen
Straßenvermessung	Haas 88662 Überlingen
Bauwerksentwürfe	Harrer 76133 Karlsruhe
Bauwerksentwürfe	Hofmann u. Brein- linger GmbH 87700 Memmingen
Bauwerksentwürfe	Konstruktions- gruppe Bauen 78462 Konstanz
Bauwerksentwürfe	Hans M. Müller, Eberhard Kromer 72764 Reutlingen
Bauwerksentwürfe	Rittich, Bornscheuer u. Partner GmbH 70195 Stuttgart
Lärmgutachten	Braunstein + Berndt 71522 Backnang
Baugrundgutachten	Dr. Ing. Georg Ulrich 88299 Leutkirch
Verkehrsgutachten	MODUS CONSULT 89077 Ulm/Donau

## LANDSCHAFTSPFLEGE UND NATURSCHUTZ

Der Bau des Nordbogens stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Naturschutzgesetzes dar. Sofern ein solcher Eingriff nicht vermieden werden kann, ist er funktionsgerecht auszugleichen. Nach Beendigung des Eingriffs dürfen keine oder keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben, das Landschaftsbild muss wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neu gestaltet sein.

Die Ausgleichskonzeption weist zwei wesentliche Bestandteile auf. Zum einen ist dies die Rekultivierung der Fahrbahn der alten B 30 zwischen dem Egelsee und der Ortszufahrt Baiendt. Hierdurch können auf einer Länge von 3,2 km 8,7 ha nicht mehr benötigte Fahrbahn- und Böschungsflächen rekultiviert werden. Die dabei anfallenden Baumaterialien werden bei neuen Maßnahmen verwendet. So wird ein Teil dieser Baustoffe bereits beim Bau der sogenannten „Schwarzlochtrasse“ (K 7951) eingesetzt. Zum anderen wird ein wesentlicher Ausgleich durch die großräumige Verlegung und Renaturierung des „Oberen Bampfen“ erzielt. Der Bampfen wurde straßenfern in sein früheres Bett zurückverlegt, wobei mit einer Bachau von rund 50 m Breite eine naturnahe Eigenentwicklung gesichert wurde. Neben dem Einbau von Wild- und Amphibiendurchlässen, der Aufweitung von Brücken für den Wildwechsel und das Kleinklima wurde mit der Schaffung neuer Biotopnetzungen und Bepflanzungen eine Vielzahl von größeren und kleineren Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

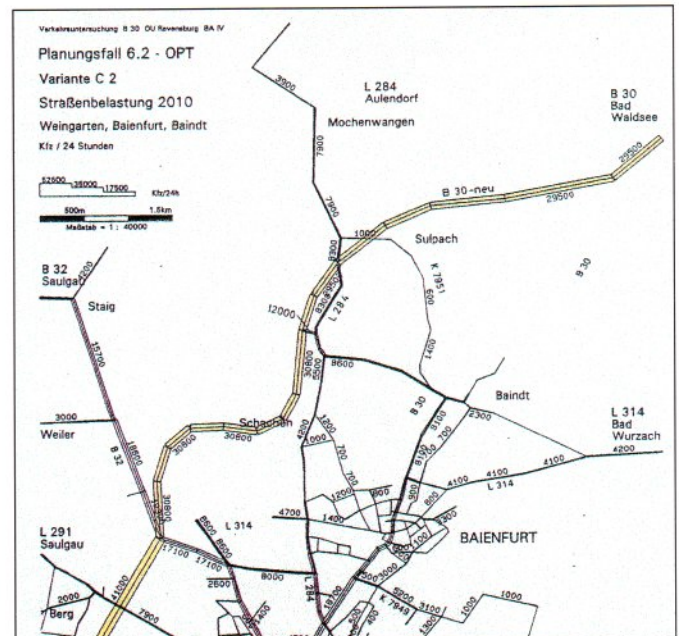
## DER KÜNFTIGE BETRIEB

Die neue B 30 wird ab dem Egelsee bis Weissenau als Kraftfahrstraße betrieben, d. h. sie darf nur von Fahrzeugen genutzt werden, die bauartbedingt eine Geschwindigkeit von mindestens 60 km/h fahren können. Nach der Verkehrsfreigabe ist im Bereich des Nordbogens mit Verkehrsmengen von rund 24.000 Fahrzeugen/Tag, zwischen der Anschlussstelle Wein-



garten und Ravensburg/Nord mit etwa 34.000 Fahrzeugen/Tag zu rechnen. Für das Prognosejahr 2010 ist im Nordbogen von einer Belastung von rund 30.000 Fahrzeugen auszugehen. Mit der Anschlussstelle Baiendt/Baienfurt zwischen Wickenhaus und Mochenwangen ist gewährleistet, dass der örtliche Verkehr rasch auf die leistungsfähige, zweibahnige Straße gelangen kann. Weiterhin dient diese Anschlussstelle der Zufahrt aus dem Bereich der Gemeinde Baiendt und dem Norden von Baienfurt in Richtung Bad Waldsee. Hierzu wird nach der Verkehrsfreigabe die Kreisstraße 7951 – Schwarzlochtrasse –, zwischen Baiendt und Wickenhaus neu gebaut werden. Ohne dieses Straßenstück, das der Landkreis Ravensburg bauen wird, ist ein verkehrsgerechter Anschluss des Raumes Baiendt – Baienfurt nicht möglich. Mit einer Fertigstellung der 1,8 km langen Maßnahme ist im Sommer 2002 zu rechnen.

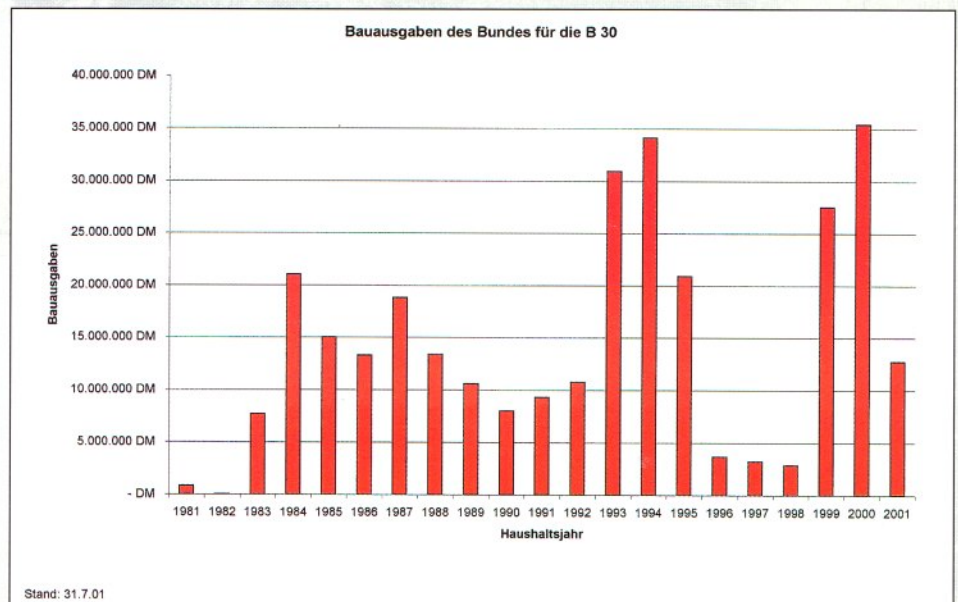
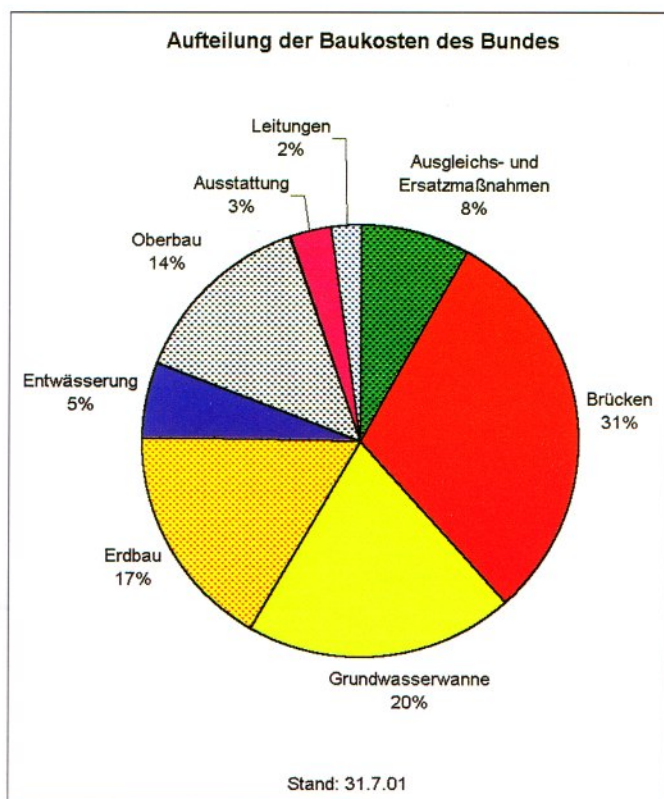
## VERKEHRSPROGNOSE FÜR DAS JAHR 2010



Mit dem Bau der Straße allein ist es nicht getan. Die Träger der Straßenbaulast sind gesetzlich beauftragt, nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen zu unterhalten und einen verkehrssicheren Zustand zu garantieren. Im Winterdienst sind die Straßen nach besten Kräften zu räumen und bei Schnee- oder Eisglätte zu streuen. Für diese Aufgaben stehen die Straßenmeistereien Bad Waldsee und Ravensburg bereit. Als Grenze ist die Anschlussstelle Baidt/Baienfurt vorgesehen. Bei dieser Festlegung wurde ein großes Augenmerk auf die Kleinklimagrenzen gelegt. Der Abschnitt Gaisbeuren – Egelsee – Sulpach weist andere Verhältnisse auf als das Schussental und soll daher in einer Hand verbleiben. Beide Straßenmeistereien sind für die neue Aufgabe gerüstet. Die Gerätehöfe Bad Waldsee und Ravensburg liegen sehr nahe an der B 30, sodass kurze Anfahrtszeiten gewährleistet sind.

## PRIVATE FINANZIERUNG

Im Jahre 1998 wurde die B 30 im Bereich des Nordbogens mit weiteren 14 Maßnahmen im gesamten Bundesgebiet in das Projekt „Privat vorfinanzierte Maßnahmen“ aufgenommen. Der gesamte Straßenbau, 10 Brücken, die Grundwasserwanne und 4 Regenklär- und Rückhaltebecken waren als gemeinsame Maßnahme auszuschreiben. Deren Kosten sollten von dem zu beauftragenden Auftragnehmer privat vorfinanziert werden. Die restlichen Arbeiten (vorbereitende Maßnahmen, Bampfenverlegung, Leitungsverlegungen, Überführung der Bahnlinie Friedrichshafen – Ulm, Landschaftspflegerische Maßnahmen einschließlich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die Rekultivierung der B 30) werden konventionell finanziert. Bei der privaten Vorfinanzierung erhält der Auftragnehmer während der Bauphase keine Abschlagszahlungen. Vielmehr bestätigt der Auftraggeber quartalsweise die im vergangenen Abrechnungszeitraum entstandenen Baukosten. Diese Summe erhält der Auftragnehmer, aufgrund eines privaten Vertrages mit einer Bank, von dieser ausbezahlt. Die Kosten der Bauleistungen werden einschließlich den vertraglich vereinbarten Zinsen bis zur Abnahme aufaddiert. Die Rückzahlung erfolgt nach der Abnahme in 15 gleichmäßigen Jahresraten, die aus einem Tilgungsteil und den Zinsen auf das Restguthaben bestehen. Bei der Baumaßnahme B 30 Nordbogen wird sich diese jährliche Rückzahlung auf rund 6,5 Mio. DM belaufen.



# DURCHGEHEND ZWEIBAHNIG VOM EGELSEE NACH WEISSENAU

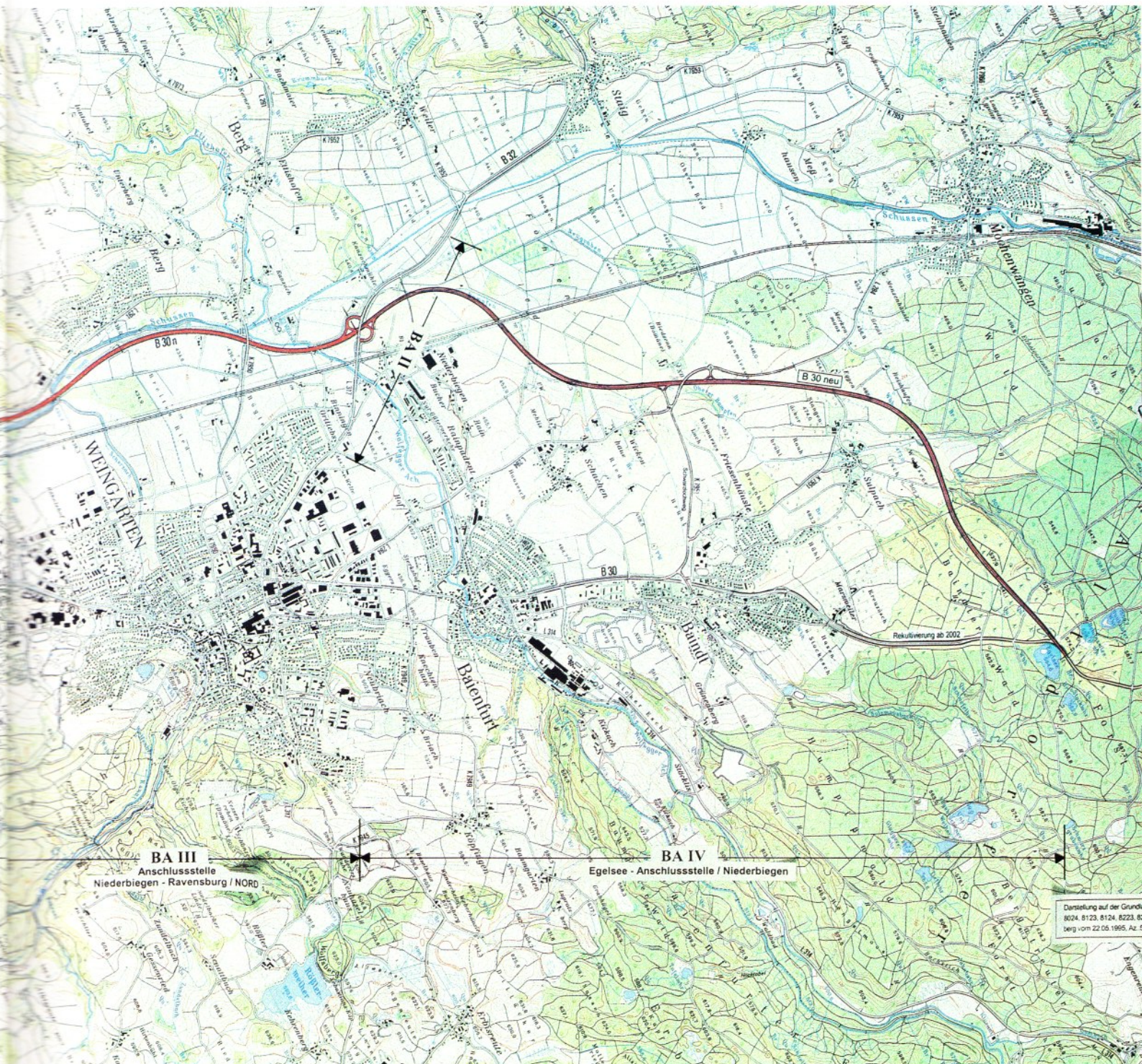
## RÜCKBLICK AUF 20 JAHRE BAUGESCHICHTE

Im Mai 1981 begann die Gesamtbaumaßnahme mit zwei kleineren Bauwerken im Zuge der neuen B 33 in der Nähe des Rahlenhofes. Zwei Jahre später wurde zwischen Weissenau und Rahlenhof eine Großbaustelle eingerichtet. Die Schussentalbrücke, 770 m lang, überquert Schussen und Bahnlinie in rund 10 m Höhe und sorgt im Übrigen dafür, dass kein Kaltluftstau auftritt. Der schlechte Baugrund erzwang ein aufwendiges Gründungsverfahren. Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,20 m und Längen bis zu 35 m tragen das Bauwerk als sogenannte schwimmende Gründung. Zwei Rampenbrücken, jeweils rund 150 m lang, gewährleisteten den Anschluss der verlegten Kreisstraße 7980 nach Oberzell und die Auf- und Abfahrt zur

B 30 neu. Im Herbst 1985 starteten die Straßenbauarbeiten. Diese verliefen ohne Besonderheiten, sodass am 27. Mai 1987 die B 33 neu feierlich dem Verkehr übergeben werden konnte.



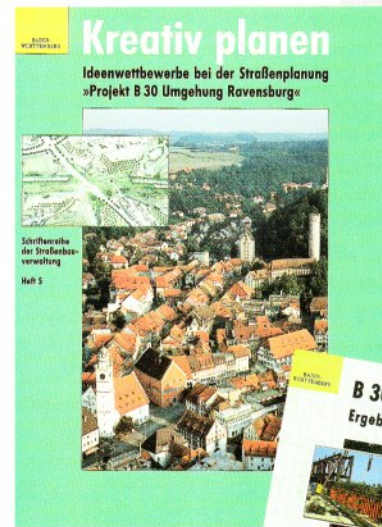




## BUNDESSTRAßE 30 ULM – FRIEDRICHSHAFEN

### ORTSUMGEHUNG RAVENSBURG – WEINGARTEN – BAIENFURT – BAINDT

- 1934 Staatsstraße 49 Ulm – Friedrichshafen wird Reichsstraße 30
- 1936 Erste Planung einer Umgehungsstraße im Schussental durch das Straßen- und Wasserbauamt Ravensburg
- Ab 1960 Konkrete Planungen
- 1964 Erster Genereller Entwurf des Straßenbauamts Ravensburg
- 1968 Genehmigung des Generellen Vorentwurfs Bad Waldsee – Friedrichshafen durch den Bundesminister für Verkehr
- 1973 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt Egelsee – Untereschach in 6 Bauabschnitten
- 05.10.1979 Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Tübingen
- 1981 – 1983 Bearbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)
- 04.05.1981 Baubeginn BA I Verlegung der B 33
- Sep. 1983 Baubeginn BA III Niederbiegen – RV / Nord
- Nov. 1983 Baubeginn BA II Verlegung der B 32 bei Niederbiegen
- Dez. 1984 Petition BUND an den Landtag Baden-Württemberg
- 05.05.1986 Marienplatz in Ravensburg wird Fußgängerzone
- 19.09.1986 Verkehrsfreigabe BA II Verlegung bei Niederbiegen
- 27.05.1987 Verkehrsfreigabe BA I Verlegung der B 33
- 01.03.1988 Ergänzender Planfeststellungsbeschluss für den LBP, der am 26.02.1991 vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg für den Bereich des BA IV Nordbogen aufgehoben wird





- 22.03.1989 Verkehrsfreigabe BA III Niederbiegen – RV / Nord
- 20.09.1989 Planfeststellungsbeschluss für den BA V Ravensburg Mitte
- Feb. – Mai 1990 Ideenwettbewerb für BA V Ravensburg Mitte
- 12.06.1990 1. Rammschlag beim BA V Ravensburg Mitte
- 25.01.1994 Informationsveranstaltung in Baidt. Das Verkehrsministerium kündigt Neuplanung des Nordbogens an.
- 22.02.1994 Konstituierende Sitzung der Projektgruppe Neuplanung BA IV
- 21.07.1995 Verkehrsfreigabe des BA V Ravensburg Mitte
- 04.03.1996 Auslegung der neuen Planfeststellungsunterlagen für den BA IV Egelsee – Niederbiegen (Nordbogen)
- 20.01.1997 Regierungspräsidium Tübingen stellt den Plan für BA IV fest
- Mai 1997 Beschluss nach Klagerücknahme rechtskräftig
- März 1998 Aufnahme in Programm private Vorfinanzierung
- 04.09.1998 Feierlicher Baubeginn mit Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und StS Rudi Köberle
- 03.09.2001 Verkehrsfreigabe Nordbogen durch den Parlamentarischen Staatssekretär Stephan Hilsberg vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und Minister Ulrich Müller vom Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- Herbst 2001 Antrag der Straßenbauverwaltung auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den BA VI RV / Süd – Untereschach



**B 30 ORTSUMGEHUNG RAVENSBURG, WEINGARTEN, BAIENFURT, BAIINDT,  
ZUSAMMENSTELLUNG DER WICHTIGSTEN DATEN.**

Bauabschnitt	Planfeststellung	Querschnitt	Länge	Baubeginn 1. Spatenstich	Verkehrs- freigabe	Baukosten Mio. DM
BA I B 33	05.10.79	RQ 12	3,0 km	04.05.81	27.05.87	32
BA II B 32	05.10.79	RQ 12	2,2 km	25.04.83	19.09.86	13
BA III B 30	05.10.79	SQ 23	3,7 km	15.09.83	22.03.89	71
BA IV B 30	20.01.97	SQ 24	7,7 km	04.09.98	03.09.01	96
BA V B 30	05.10.79	SQ 23	3,9 km	12.06.90	21.07.95	109
BA VI B 30	-	RQ 26	5,6 km	-	-	87

Die Kosten des Grunderwerbs für die Bauabschnitte I bis V betragen rund 36 Mio. DM, davon entfallen 8,8 Mio. DM auf BA IV

Brückenbau • Kraftwerkbau • Industriebau

**KEHL**  
Traggerüstbau

*uns wird nichts zu schwer*

Kehl Traggerüstbau GmbH & Co. KG  
Otto-Hahn-Straße 18 · 73230 Kirchheim/Teck · Telefon 070 21/9844-0  
Postfach 1338 · 73221 Kirchheim/Teck · Telefax 07021/9844-44

**Harald Hiller**  
**Verkehrseinrichtungen**

GÜTEZEICHEN

STAHL-SCHUTZPLANKEN

MITGLIED DER  
GÜTEGEMEINSCHAFT  
STAHLSCHUTZPLANKEN E.V.

Ritzenweiler 18  
88436 Eberhardzell  
Telefon (07355) 72 80  
Telefax (07355) 81 76

**B**ERNHARDT  
**B**auunternehmen  
**B**AIENFURT

Schussentalstraße 13  
Telefon 07 51/494 43 · Fax 07 51/524 68  
[www.bernhardt-bau.de](http://www.bernhardt-bau.de)  
Büro@Bernhardt-Bau.de

**MWK**  
**KIES**

MWK Kies GmbH & Co. KG  
Postfach 47  
D-88362 Wolfegg  
Telefon (07527) 4013  
Telefax (07527) 4004



Wenn mit der Verkehrsfreigabe des Nordbogens am 3. September 2001 vom Egelsee bis zur Schussentalbrücke südlich Ravensburg 15 km der B 30 zweibahnig ausgebaut sein werden, wird das Fehlen des Bauabschnitts VI zwischen der Anschlußstelle Ravensburg/Süd und Untereschach noch stärker spürbar werden als zuvor. Dieser Bauabschnitt war im Planfeststellungsbeschluss von 1979 ebenfalls enthalten.

Der Beschluss hatte für diesen Bauabschnitt jedoch keine Rechtskraft erlangt, die anhängigen Klagen ruhten. Die Planung für den Bauabschnitt VI Ravensburg/Süd – Untereschach wurde nunmehr in den vergangenen Jahren komplett neu bearbeitet. Nach einer umfassenden Diskussion – Vorstellungen in Bürgerversammlungen, Beratungen in den Ortschaftsräten Eschach und Taldorf – entschied sich der Gemeinderat der Stadt Ravensburg im Juni 1992 für die Variante III. Auf dieser Basis erarbeitete die Straßenbauverwaltung einen Generellen Vorentwurf, wobei ab September 1995 ein projektbegleitender Arbeitskreis, indem auch die Stadt Ravensburg vertreten ist, kräftig Schützenhilfe leistet.

Ende 1999 stimmte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Vorentwurf zu.

Zwischenzeitlich war auch die Entscheidung im Süden für die Westumgehung von Meckenbeuren gefallen. Dies bedeutete, dass nunmehr die Voraussetzungen für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen gegeben waren. Mit dem Antrag der Straßenbauverwaltung auf Einleitung der Planfeststellung ist im Herbst 2001 zu rechnen. Die neue Planung wurde vom Regierungspräsidium Tübingen am 15. Mai 2001 in der Turn-

und Festhalle Weissenau öffentlich vorgestellt. Die 5,6 km lange neue Trasse wird nach Unterfahrung der Bahnlinie Ravensburg – Friedrichshafen entlang der Schussen geführt. Der Fluss muss auf eine längere Strecke verlegt werden. Beim Gewerbegebiet Karrer wird eine Anschlussstelle vorgesehen.

Ab hier wird die Straße vorläufig einbahnig in Richtung B 30 bei Senglingen bzw. an die B 467 bei Langentrog angeschlossen. Die Trassierung im Bereich Karrer berücksichtigt bereits die spätere Weiterführung Richtung Südwesten. Die Maßnahme wird rd. 46 ha an Fläche erfordern. Davon sind 16 ha versiegelte Straßenfläche, weitere 20 ha sind als Ausgleich für den Eingriff in Natur vorgesehen.

Die Baukosten werden auf 87 Mio. geschätzt, zusätzlich sind 8,7 Mio. DM für den Grunderwerb angesetzt. Zwar werden sich die Kosten ab dem 1. Januar 2002 durch den Euro auf die Hälfte reduzieren. Die Beschaffung dieser Mittel im Bundeshaushalt wird deswegen jedoch nicht weniger schwieriger sein.

Die Verlegung der Schussen bedeutet sowohl für die Naturschützer als auch für die Wasserwirtschaftler eine einmalige Chance. Der Fluss wurde um 1850 ausgebaut und dabei stark begradigt. Die nunmehr durch den Bau der B 30 erforderliche Verlegung bietet eine sehr günstige Gelegenheit auf größere Länge Auen, natürliche Ufer mit Erosionszonen und Überschwemmungsflächen zu schaffen, wobei auch Erholungsgebiete nicht zu kurz kommen sollen. Verbleibt am Schluss nur sowohl der Schussen als auch den Verkehrsteilnehmern auf der B 30 zu wünschen, dass die notwendigen Geldmittel in einem überschaubaren Zeitraum zur Verfügung stehen.

Planfeststellungsverfahren für B 30 Süd beginnt im November

# OB Vogler jetzt ziemlich optimistisch

RAVENSBURG - „Es sieht besser aus als noch vor Jahren.“ Nicht nur als Zweckoptimismus wollte OB Hermann Vogler diese seine Äußerung gewertet wissen. Der 5,6 Kilometer lange Südabschnitt der neuen B 30 hat nach seiner Einschätzung und auch der von Franz Zembrot, Leiter des Straßenbauamts Ravensburg, jetzt größere Chancen in absehbarer Zeit verwirklicht zu werden als früher, auch wenn der Bund die erforderlichen 92,7 Millionen Mark noch längst nicht lockermacht.

Von unserem Redakteur  
Günter Peitz

Immerhin wird das Planfeststellungsverfahren im November eröffnet. Mit dem Planfeststellungsbeschluss rechnet Vogler spätestens im Frühjahr 2003. Baubeginn könnte also frühestens 2003 oder 2004 sein, sofern die erforderlichen Millionen aus Berlin fließen. Bei einem Pressetermin gestern im Großen Rathaussaal informierten der Oberbürgermeister, Straßenbauamtschef Zembrot und Bernhard Kordeuter, der Leiter der Abteilung Straßenbau im städtischen Tiefbauamt und federführender Koordinator, über den neuesten Stand der Dinge in Sachen B 30 Süd. Es ist dasselbe Trio, das mit Unterstützung vieler anderer Fachleute bereits dem Mittelabschnitt der B-30-Umgehungsstraße zum Durchbruch verholfen hatte.

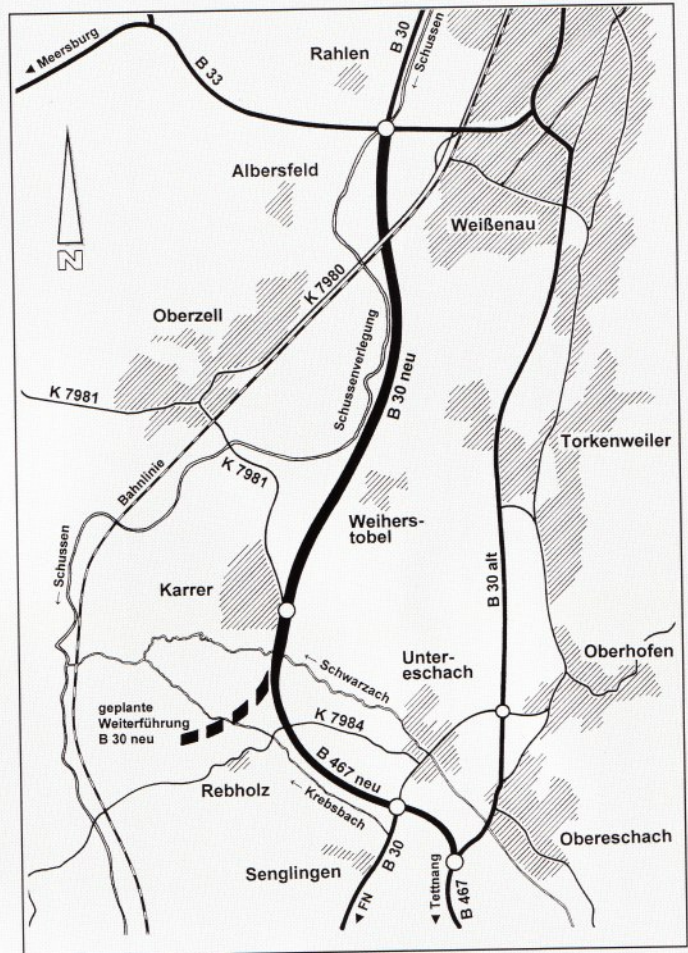
Auch beim Südabschnitt, dem sechsten und letzten der Schusental-Umgehungsstraße, eingestuft in die höchste Dringlichkeitsstufe des Bundesfernstraßen-Programms, legen sie und ihre Mitarbeiter, aber auch die Ortsvorsteher Albert Riebler

(Eschach) und Vinzenz Höss (Taldorf) sich mächtig ins Zeug, um bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens im Herbst, bei dem sämtliche betroffenen Grundstückseigentümer und Träger öffentlicher Belange gehört werden müssen, bereits möglichst viele Probleme aus der Welt zu schaffen. Denn umso zügiger, so kalkulieren die Verantwortlichen, könne dieses Verfahren vom Regierungspräsidium Tübingen durchgezogen werden.

Der vorsichtige Optimismus Voglers, den Zembrot durchaus teilt, speist sich nicht zuletzt auch aus der Tatsache, dass die voraussichtlichen Kosten des Südabschnitts wahrscheinlich niedriger als ursprünglich kalkuliert ausfallen werden: 84 Millionen Mark für die eigentliche Trasse, für Lärmschutz, Landschaftsgestaltung und Ausgleichsmaßnahmen und 8,7 Millionen für Grundwerb. Früher - schon seit mindestens zehn Jahren ist der B-30-Südabschnitt im Gespräch - war man von über 100 Millionen ausgegangen.

Die sogenannte Voglertrasse ist passé. Die aktuelle B 30-Trasse, die vor zwei Wochen auch in einer laut OB Vogler sehr sachlich verlaufenen Bürgerversammlung mit rund 200 Interessierten vorgestellt worden war, zuvor in den Ortschaftsräten, wird südlich vom Schusental-Viadukt der B 33 unter der Bahnlinie hindurch verlaufen (aus Lärmschutzgründen!), dann entlang der verlegten Schussen westlich von Weiherstobel mit einem Anschluss ans Gewerbegebiet Karrer und durch das Schwarzach-/Krebsbachtal zur alten B 30 in Richtung Meckenbeuren bei Senglingen beziehungsweise zur B 467 in Richtung Tettmang bei Hegenberg führen (siehe Skizze).

Erst seit Frühjahr 2000 steht



Die Skizze verdeutlicht den geplanten Trassenverlauf der neuen B 30 auf dem Südabschnitt zwischen Weißenau und Senglingen. - Bild links unten: Ernste Gesichter, aber mehr Optimismus als noch vor Jahren, dass die B-30-Umgehungsstraße südlich von Ravensburg in absehbarer Zeit doch verwirklicht werden kann: Franz Zembrot, Leiter des Straßenbauamts Ravensburg, Oberbürgermeister Hermann Vogler und der federführende Koordinator des 92,7-Millionen-Projektes bei der Stadt, Bernhard Kordeuter (von links nach rechts) gestern beim Pressegespräch über den aktuellen Stand der Dinge. Bild: Uwe Flach

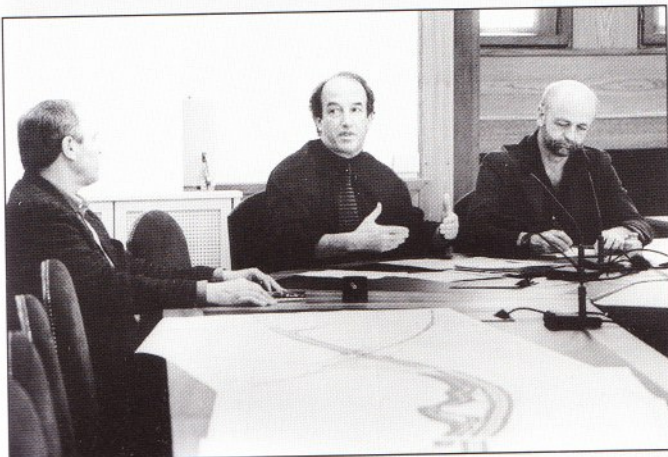
fest, dass Meckenbeuren westlich umfahren wird und nicht östlich. Die Trasse ab Karrer westlich von Meckenbeuren sei einfacher zu führen, meinte OB Vogler. Nicht alles könne bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens geklärt werden, gab er zu bedenken. Was das vorhandene nachgeordnete Straßennetz betrifft, so erklärte Vogler: „Wir werden versuchen, es ein Stück weit abzubauen. Das muss allerdings mit den Bürgern diskutiert werden.“ So soll der Verkehrsknoten bei Oberhofen auf einen kleinen Kreisverkehr zurückgebaut werden.

Dem Lärmschutz misst der OB allergrößte Bedeutung bei. Ihm soll nicht nur die Unterführung

der B 30 Süd unter der Eisenbahn dienen. „Mittelhohe Schutzwälle“ auf beiden Seiten der neuen Bundesstraße sind nach seinen Worten vorgesehen. Der endgültige Umfang des Lärmschutzes soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Sommer 2002 festgelegt werden.

„Wir prüfen, was die Stadt zusätzlich (zu den Lärmschutzmaßnahmen von staatlicher Seite) tun kann“, gab OB Vogler bekannt. Wie schon beim B-30-Mittelabschnitt wird wieder der Stuttgarter Landschaftsarchitekt Lutz eingeschaltet.

Auf weitere Aspekte dieses umfangreichen und komplizierten Straßenausbauvorhabens gehen wir gesondert ein.



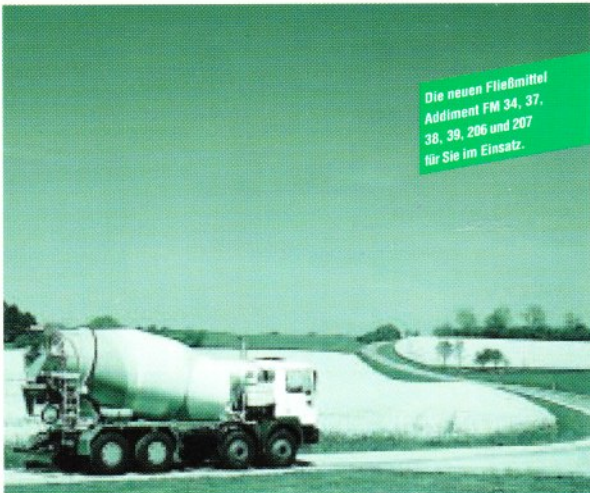


# Tore und Türen Wildsperrzäune Amphibienleiteinrichtungen

**Draht-Bremer GmbH**  
Bahnhofstraße 24 • 97828 Markttheidenfeld

Fon 0 93 91 / 50 03-0 ♦ Fax 50 03-37 ♦ e-mail: draht-bremer@t-online.de

## Einfach längere Fahrzeiten mit...



Die neuen Fließmittel  
Addiment FM 34, 37,  
38, 39, 206 und 207  
für Sie im Einsatz.

Jetzt 24 Stunden erreichbar: [www.addiment.de](http://www.addiment.de)

## ...Addiment Fließmitteln der neuesten Generation

Das bedeutet für Sie:

- Längere Verarbeitbarkeitszeit für Transportbeton
- Keine Dosierung auf der Baustelle nötig
- Perfekte Einstellung der Frisch- und Festbetoneigenschaften
- Hohe Frühfestigkeit
- Bauaufsichtlich zugelassen

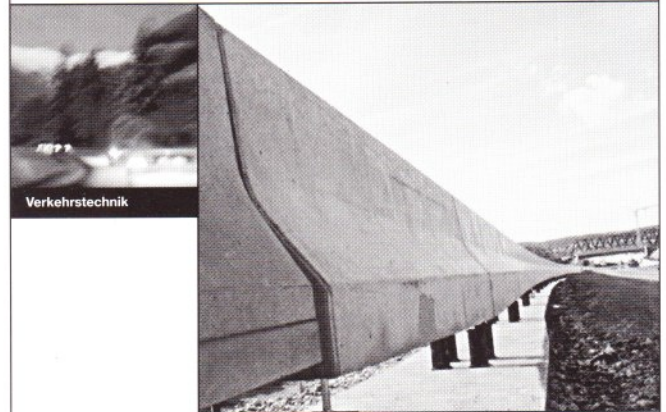


**HEIDELBERGER  
ADDIMENT**

Heidelberg Bauchemie GmbH - Marke Addiment - Peter-Schuhmacher-Straße 8 - 69181 Leimen  
Telefon 06224/988-03 - Fax 06224/988-300 - E-Mail: [info@addiment.de](mailto:info@addiment.de) - [www.addiment.de](http://www.addiment.de)

**mall**  
umweltsysteme

Mit Sicherheit die  
richtige Lösung



Verkehrstechnik

Mall GmbH

Hüfinger Straße 39-45  
78166 Donaueschingen  
Telefon 0771/8005-0  
Telefax 0771/8005-100

[info@mallnet.de](mailto:info@mallnet.de)

[www.mallnet.de](http://www.mallnet.de)

Verkehrssicherheit durch Delta Bloc mit geprüfter  
Standfestigkeit.

Delta Bloc ist ein neues Betonschutzwand-System im Lieferprogramm der Mall Verkehrstechnik. Wie hier, im Trogbereich unter der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen, sorgt es mit seinem integrierten Metallzugband für Verkehrssicherheit. Funktionalität, hohe Qualität und schneller Einbau werden durch Werkfertigung sichergestellt. Sprechen Sie mit uns!



Ingenieurbau in Vollendung –  
die „Galerie“ der B 30.

**REISCH** **Q**

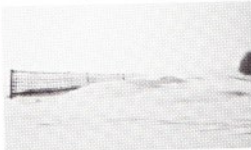
Georg Reisch GmbH + Co. KG  
Bauunternehmen  
Bad Saulgau + Weingarten  
Bad Saulgau 0 75 81/20 02-0  
Weingarten 0 75 1/56 184-0  
[www.reisch-bau.de](http://www.reisch-bau.de)



MAIBACH

## STRASSEN- AUSRÜSTUNG

Schneefangzäune



Sand-Salz-Behälter



Brücken-Schutznetze  
(geprüft UNI Karlsruhe)



Leitschwelle  
nach TL



Leitprofile  
an Schutzplanken



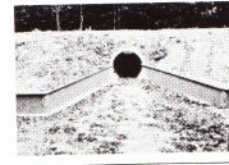
Blendschutzanlagen  
nach CEN-Normenentwurf



Standfüße und Leitfahnen  
in 3 verschiedenen Größen



Amphibienleitsystem aus Stahl  
2,5 mm für den Festverbau



MAIBACH Verkehrssicherheits- und  
Lärmschutzeinrichtungen GmbH  
Postfach 11 22, 73107 Eschenbach  
Tel. (0 71 61) 99 76-0, Fax (0 71 61) 99 76 44  
Internet: <http://www.maibach.com>  
eMail: [maibach@maibach.de](mailto:maibach@maibach.de)

MAIBACH Straßenausrüstung und  
Lärmschutzanlagen GmbH  
Straße des Friedens 10, 01454 Radeberg  
Tel. (0 35 28) 44 22 03, Fax (0 35 28) 44 57 01  
Internet: <http://www.maibach.com>

50  
J  
A  
H  
R  
E  
19  
96  
↑  
19  
46

# WIR DRUCKEN BROSCHÜREN PROSPEKTE PLAKATE FÜR HANDEL GEWERBE INDUSTRIE

Oberschwäbische  
Verlagsanstalt  
Drexler & Co.  
Ravensburg



Eywiesenstraße 6  
Telefon  
(07 51) 885-210  
Telefax  
(07 51) 885-240



TRANSPORTE  
88255 BAINDT

Annabergstraße 11  
Telefon 0 75 02/6 60  
+ 0 75 02/34 34  
Telefax 0 75 02/74 37

Wir fertigen die Beschilderung für  
den Neubau der Umgehungsstraße B30

↑	32	Reutlingen	101 km
		Sigmaringen	55 km
		Bad Saulgau	26 km
↙		Friedrichshafen	28 km
	30	Ravensburg	7 km
	32	Weingarten-Süd	4 km
		Wangen	31 km



THOMAS Verkehrstechnik GmbH  
Hellerrain 11 · D-57290 Neunkirchen  
☎ 0 27 35 / 7 86-0 · Fax 7 86-280  
Verkehrstechnik · Verkehrsleittechnik  
Werbetechnik

Ihr Partner für  
Rekultivierung und Sanierung

**sorgRS**

Techn. Dienstleistungsunternehmen  
Hauptstraße 65 A · 88696 Owingen  
Telefon 0 75 51/31 07 · Mobil 01 71/2 33 42 99

- Bodenstabilisierung im Tief- und Straßenbau (Mixed-in-Place)
- Wegesanierung + Wegebau
- Kanal- und Sieberkappenfräse
- Oberflächensteinzerkleinerung bis 20 cm Tiefe
- Groß- und Kleinflächenbegrünung
- Golf- und Sportplatzsanierung
- Transporte



Mit B 30 neu kommunales Hauptziel erreicht

### Aufatmen in Baienfurt nach jahrzehntelangem Warten

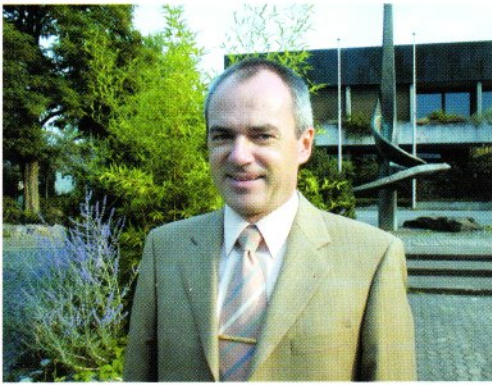
Mit der Fertigstellung der B 30 neu im Nordabschnitt Egelsee – Niederbiegen geht ein jahrzehntelanger Wunsch der Gemeinden Baienfurt und Baidt endlich in Erfüllung. Schon vor dem 2. Weltkrieg war geplant, die wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Ulm und dem Bodensee im Schussental um die Städte und Gemeinden herumzuführen. Die Verkehrszunahme auf bis zu 25.000 Kraftfahrzeuge täglich in der Ortsdurchfahrt Baienfurt war nicht nur für die 7.000 Einwohner in den letzten Jahren unzumutbar geworden.

Hoffnung auf eine auch städtebauliche Verbesserung durch die Umgehungsstraße brachte der Planfeststellungsbeschluß von 1979. Umso größer war die Enttäuschung, daß der nachfolgende Landschaftspflegeische Begleitplan mit Erfolg beklagt wurde und die Neubaustrecke nur zwischen Ravensburg/Süd und dem Knoten B 32 in Niederbiegen entstehen konnte. Die in Protestdemonstrationen und Plakatierungen deutlich gewordene Bürgermeinung wurde vom eigens gebildeten Aktionskreis B 30 neu wirkungsvoll formuliert. Mit großer Erleichterung wurde der neuerliche Planfeststellungsbeschluß im Januar 1997 vom damaligen Regierungspräsidenten im Rathaus Baienfurt entgegengenommen. Probleme bei einzelnen Grunderwerbsfällen im Bereich der Domäne Riedsenn wurden von den Gemeinden Baienfurt und Baidt in einer ungewöhnlichen Gemeinschaftsaktion durch Kaufpreiseinsatz von 4,7 Millionen DM ausgeräumt. Damit war grünes Licht für den Baubeginn gegeben.

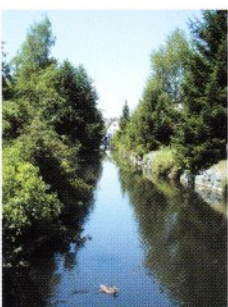
Der 1. Spatenstich am 4. September 1998 durch den damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann wurde bereits als Freudentag gefeiert. Nun kann die 7,7 km lange Strecke mit der kostspieligen Bahnunterquerung auf der Linie Aulendorf – Friedrichshafen dem Verkehr übergeben werden. Damit wird der Durchgangsverkehr um den Ort herumgeführt und die bisherige Bundesstraße durch die Ortsmitte kann zur Landesstraße abgestuft werden. Das geringere Verkehrsaufkommen will die Gemeinde nutzen um dem Fußgänger und Radfahrer im Ort wieder mehr Platz und Sicherheit zu geben und um das Ortsbild zu verschönern.

Die Gemeinde Baienfurt hat ihr wichtigsten Anliegen, die Verkehrsentlastung in der Ortsmitte, nach jahrzehntelangem Bemühen endlich verwirklicht.

Dieser historische Freudentag gibt Anlass allen Beteiligten zu danken, vom Bundesverkehrsministerium, den Abgeordneten der Region, über die Landesbehörden und dem Straßenbauamt Ravensburg, namentlich dem Bauleiter Jürgen Hiller wie auch den Baufirmen, die durch gute Arbeit wesentlich zur Realisierung der Umgehung in nur 3 Jahren Bauzeit beigetragen haben.



**Robert Wiedemann**  
*Bürgermeister  
der Gemeinde Baienfurt*





## GEMEINDE BAINDT

### Grußwort zur Eröffnung der B 30 Neu

Der Bau der B 30 Neu Umgehung drohte für die Gemeinde Baidt eine unendliche Geschichte zu werden. Bereits aus dem Jahre 1936 gibt es erste Pläne für eine Umgehung des Schussentals. Und nun, 66 Jahre oder 2 Generationen später, bekommen wir eine Umgehung für die Stadt Weingarten und die Gemeinden Baienfurt und Baidt. Für die Gemeinde Baidt ergeben sich damit aus verkehrlicher Sicht völlig neue Aspekte und auch Freiräume, die es gilt, in den nächsten Jahren sinnvoll zu nutzen. Wir wollen nicht verkennen, dass durch die neue Straße wieder einige unserer Bürger mehr betroffen sind als vorher. Die überwiegend meisten Bürger unserer Gemeinde werden aber durch den Neubau der Ortsumgehung B 30 entlastet. Diese Entlastung wird sich erst im Laufe der Zeit noch vollkommen zeigen können.

Die Gemeinde Baidt hat deshalb allen Grund, danke zu sagen an diejenigen, die es möglich gemacht haben. Den Bürgerinnen und Bürgern von Baidt und Baienfurt, die „Druck“ gemacht haben, den Gemeinderäten von Baidt und Baienfurt, allen am Verfahren beteiligten sogenannten Trägern öffentlicher Belange, die sich in sachlicher Weise auseinandergesetzt haben. Ein ganz besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regierungspräsidiums Tübingen für die hervorragende Zusammenarbeit und allen Politikern, die dieses Projekt in irgend einer Form unterstützt haben.

Wenn dann im nächsten Jahr der Zubringer von der alten B 30 zur neuen B 30 fertiggestellt ist, können wir endgültig feststellen, welche Auswirkungen die Rekultivierung der alten Baidter Steige gebracht hat.

Die Gemeinde Baidt ist zuversichtlich, dass durch den Bau der Umgehungsstraße mehr Lebensqualität in unserer Gemeinde verwirklicht werden kann und dass unsere Gemeinde zum Wohnen noch attraktiver wird. Dazu trägt auch die vollkommene Entfernung der B 30 alt bis zur Ortsmitte Baidt bei, die wir als Gemeinde voll unterstützen.

Wir hoffen für die Zukunft, dass die Anschlüsse im Norden und vor allem im Süden weiter gebaut werden können und alsbald eine durchgängige 4-spurige Strecke von Ulm bis an den Bodensee erreicht wird.

Ferner bin ich überzeugt, dass diese Straße sich auch wirtschaftlich auf unsere Region sehr positiv auswirken wird.

Die Gemeinde Baidt freut sich über die Fertigstellung der B 30 Neu Umgehung und dankt nochmals allen, die zum Gelingen beigetragen haben.



**Edgar Schaz**  
*Bürgermeister  
der Gemeinde Baidt*



Das Straßenbauamt Ravensburg und die Bauleitung Weingarten danken am Schluss allen am Bau der B 30 zwischen dem Egelsee und Weissenau im Zeitraum von 20 Jahren beteiligten Baufirmen und Ingenieurbüros für die konstruktive Zusammenarbeit auf dem Weg zum Erreichen des gemeinsamen Zieles.

Der Dank gilt insbesondere auch allen auf den Baustellen beschäftigten Arbeitern für ihren Einsatz. Durch ihre Umsicht sind wir über so viele Jahre hinweg von schweren Unfällen am Bau verschont geblieben. Dank gilt allen staatlichen und kommunalen Behörden, den Trägern öffentlicher Belange für die kräftige Mithilfe bei der Vorbereitung und der Durchführung der Baumaßnahmen. Dank schulden wir den Betroffenen, die Flächen abgeben mussten und der Bevölkerung für die Geduld bei unvermeidlichen Beeinträchtigungen durch Baulärm, Materialtransporte und Umleitungsverkehr.

Abschließend danken wir allen Inserenten, die durch ihren Beitrag die Veröffentlichung dieser Broschüre und damit die Dokumentation der Bautätigkeit in den vergangenen 20 Jahren ermöglicht haben.



Landesbank Baden-Württemberg

# LB BW



Die Landesbank Baden-Württemberg ist einer der führenden Finanziers für Fernstrassen in Deutschland. Neben dem Bau der B30 zwischen dem Egelsee und Weissenau hat die Landesbank zahlreiche weitere Fernstrassenfinanzierungen als Konsortialführer mitbegleitet. Genannt werden kann hier etwa die Finanzierung des Engelbergtunnels im Verlauf der A81.

Mögliche Finanzierungsmodelle können dabei neben der privaten Vorfinanzierung wie im Falle der B30 auch Maut- und Schattenmautkonzepte sein.

Auch in der Beurteilung der Umsetzbarkeit von neuen Projekten und der Auswahl der am besten geeigneten Finanzierungsalternative kann die Landesbank Baden-Württemberg Hilfe anbieten. Hierbei werden sowohl privatwirtschaftliche Gesichtspunkte wie auch eine mögliche Entlastung der öffentlichen Haushalte im Gesamtrahmen

des Fernstrassenbauprivatfinanzierungsgesetzes analysiert. Resultat ist eine fallspezifisch optimierte Finanzierungsstruktur für das jeweilige Projekt.

Weiter gehende Informationen zu Finanzierungen sowie Machbarkeitsstudien für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen erhalten Sie unter:

**Telefon: 07 11/12 24 76**

**E-mail: [Jürgen.Behrens@LBBW.de](mailto:Jürgen.Behrens@LBBW.de)**

oder per Post

**Jürgen Behrens**  
4920-F/Projectfinance & -management  
Friedrichsstraße 24  
70174 Stuttgart

**Friesenhäusle**

Anschluss Richtung Bannhof

Hier baut für die  
**Bundesrepublik Deutschland**  
in Auftragsverwaltung das  
**Land Baden-Württemberg**  
die Ortsumgehung Ravensburg  
im Zuge der B30, BA: Egelsee-Niederbiegen

Baubehörde:  
Straßenbauamt Ravensburg  
-Bauleitung Weingarten-  
Friedhofstr. 2, Weingarten, Tel.: 0751/561520

Ausführende Firmen:



ch

BAUWERK 10  
Unterführung der  
K 1951 alt.  
Bau-km 4+764,470  
i. W. 11.00m