Johanna Schmeizl, BSc

Der Anger in Passau

Wünsche nach neuer Lebensqualität und Angst vor Veränderung

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Ao.Univ.-Prof.i.R. Dipl.-Ing. Dr.techn. Architekt, Holger Neuwirth

Institut für Architekturtheorie, Kunst- und Kulturwissenschaften

Graz, Oktober 2017

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Der Anger in Passau

Wünsche nach neuer Lebensqualität
und Angst vor Veränderung

Johanna Schmeizl

Der Anger in Passau
Wünsche nach neuer Lebensqualität und Angst vor Veränderung

1.	**Vorwort**	**9**
2.	**Die Stadt Passau**	**12**
2.1.	Passau, die Dreiflüssestadt	
2.2.	Die Geschichte der Stadt	
2.3.	Die Stadtgebiete	
2.4.	Hochwasser und Hochwasserschutz	
3.	**Die Verkehrssituation in Passau**	**53**
3.1.	Die Verkehrsführung damals	
3.2.	Der Georgsbergtunnel	
3.3.	Die Nordtangente	
3.4.	Der Verkehr heute	
3.5.	Die drei Flüsse und die Schifffahrt	
4.	**Die Entwicklung der Stadt Passau**	**91**
4.1.	Das Entwicklungskonzept	
4.2.	Neue Bauprojekte	
5.	**Der Stadttunnel am Anger**	**113**
5.1.	Das Konzept der Verkehrsführung	
5.2.	Stimmen aus Passau	
5.3.	Die Pläne im Detail	
6.	**Die neue Angerstraße**	**135**
6.1.	Die Lage und die unmittelbare Umgebung	
6.2.	Die oberirdische Verkehrsführung und die Gestaltung des Angers	
6.3.	Die Standseilbahn zur Veste Oberhaus	
6.4.	Beispiele für Standseilbahnen	
6.5.	Das Panorama-Café am Anger	
7.	**Schlusswort**	**185**
	Literatur und Abbildungsverzeichnis	**189**

1. Vorwort

Abb. 1 Blick von der Fritz-Schäffer-Promenade auf den Anger

Abb. 2 Blick über die Maxbrücke auf die Vorstadt „Anger“

Vor mir liegt der Abdruck einer Postkarte (Abb. 2), aufgenommen am rechtsseitigen Brückenauflager der Max-Brücke. Der Blick geht hinüber auf die Vorstadt „Anger“. Auf der rechten Bildseite sind noch die Backsteingebäude zu sehen, hinter denen die Angerstraße, auch „Anger“ genannt, verlief. Diese Straße, die ihren Anfang am Durchbruch des Oberhausberges hatte und bis in das Jahr 1972 auf die Max-Brücke führte, war immer ein Nadelöhr; mit zunehmendem Verkehr wurden die Staus immer länger. Im Zuge des Bundesstraßenneubaus und des Baus der Schanzl–Brücke , 1968 begonnen und 1970 eröffnet, musste die linksseitige Bebauung des Angers einer vierspurigen Straße Platz machen. Die Hauptverkehrsader von Passau verlief nun direkt durch Passaus Zentrum.

Schon damals gab es erhebliche Einwände wegen der gewaltigen Eingriffe in die historische Bausubstanz. Was die Einwände bei angedachten Veränderungen in der Stadt betrifft, hat sich bis heute nichts geändert. Auch heute stößt jeder Vorschlag für Veränderung zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Lebensqualität auf massivste Gegenwehr.

Schon die drei Flüsse Donau, Inn und Ilz zwängen die Stadt in ein Korsett und schaffen immer wieder Probleme mit den jährlichen Hochwasser, von denen die Hochwasser von 1954 und 2013 besonders hervorzuheben sind. Passau ist geprägt von einer langen Geschichte, auf die ich in meiner Masterarbeit eingehen möchte, um meine Geburtsstadt vorzustellen und wo ich 8 Jahre lang das Gisela – Gymnasium besuchte. Mein Schulweg führte mich jeden Tag über den Anger. Die Römer hinterließen in der Stadt Spuren, die Fürstbischöfe prägten die Altstadt und an den Übergang vom Hochstift Passau in das Königreich Bayern erinnern beispielsweise die König-Max-Statue auf dem Domplatz, die Max – Brücke (1972 durch die Schanzl – Brücke ersetzt), der Ludwigsplatz, die Ludwigsstraße (heute Fußgängerzone) und der Prinzregent – Luitpold-Steg, der vom Anger in die Altstadt führt und dessen Bau den Historienmaler Ferdinand Wagner so erzürnte, dass er von Passau nach München zog.

In meiner Arbeit möchte ich – in Anlehnung an das Verkehrskonzept der Bürgerinitiative „Die Angerer“ Lösungen für die Angerstraße aufzeigen, die neue Möglichkeiten für den Fremdenverkehr, Entlastungen für den Stadtteil Ilzstadt, die Bewohner der Angerstraße und insgesamt mehr Lebensqualität für die Stadt erbringen können.

2. Die Stadt Passau

2.1. Passau, die Dreiflüssestadt
2.2. Die Geschichte der Stadt
2.3. Die Stadtgebiete
2.4. Hochwasser und Hochwasserschutz

Abb. 3 Ausblick auf die Altstadt

2.1. Passau, die Dreiflüssestadt

Abb. 4 Passau um 1913

Abb. 5 Luftaufnahme von Passau

2. Die Stadt Passau

2.1. Passau, die Dreiflüssestadt

Passau ist eine Stadt am südöstlichen Rand von Niederbayern. Sie hat ca. 50.000 Einwohner. In 30 Kilometer ist die tschechische Grenze erreichbar. Nur der Inn, der durch Passau fließt, trennt Österreich von Passau und Deutschland. Der Stadtteil Innstadt auf der linken Seite des Bildes ist der einzige Ort jenseits des Inns, der noch zu Bayern gehört.

Passau ist für viele Oberösterreicher eine beliebte Einkaufsstadt und das nicht nur am „Tag der Fahne", an dem österreichische Fahrzeuge auf den Parkplätzen und in den Parkhäusern dominieren.

Aber nicht nur deswegen kennt man Passau. Auch wegen seiner drei Flüsse Inn, Ilz und die Donau, die an der Ortspitze zusammenfließen und fast jährlich ein Hochwasser bescheren, ist das 'Bayerische Venedig' auf der ganzen Welt bekannt. Die Altstadt mit dem Stephansdom lockt jährlich viele Touristen nach Passau. Mit den Flusskreuzfahrten hat die Donaustadt zusätzlich an Popularität gewonnen. Zahlreiche Kreuzfahrtschiffe legen täglich direkt in Passau oder an der neu geschaffenen Anlegestelle Grubweg/Lindau (etwa 3 km donauabwärts) an; die Passagiere werden durch die Stadt geführt oder erkunden auf Ausflugsfahrten die Sehenswürdigkeiten des Bayerischen Waldes, vor allem auch den Nationalpark. Die Innpromenade lädt hingegen zum Flanieren ein.

Abb. 6 Der Landkreis Passau

Von der Burg Oberhaus (Abb. 5 rechte Bildseite) konnten einst die Fürstbischöfe auf die Stadt herunter blicken. Sie gilt als eine der größten erhaltenen Burgen Europas.
Unter den Studenten ist Passau außerdem für seine Universität bekannt. Ca. 10 000 Studierende studieren in Passau.

Der Landkreis Passau selbst besteht in geographischer Sicht aus zwei Teilen. Im Norden von der Donau erstreckt sich der „Südliche Bayerische Wald“ und südlich der Donau befindet sich die Hügellandschaft zwischen Donau, Inn, Rott und dem Vilstal.
Der Landkreis besitzt 38 Gemeinden, darunter sind vier Städte und 13 Märkte.
Es leben rund 190 000 Einwohner im Landkreis.[01]

Die Geduld der Pendler vor allem aus dem nördlichen Landkreis wird täglich auf die Probe gestellt, wenn sie am Morgen nach 7.00 Uhr oder am Nachmittag ab 16.30 Uhr auf der Angerstraße im Stau stehen.

01 Vgl. Einwohnerzahlen, https://www.landkreis-passau.de/landkreis-verwaltung-politik/einwohnerzahlen/ , 10.07.2017.

Abb. 7

Abb. 8

Abb. 9

Abb. 10

Abb. 11

Abb. 12

Sehenswürdigkeiten der Stadt

Abb. 7 Italienische Seite der Stadt an der Innpromenade

Abb. 8 Campus der Universität

Abb. 9 Dom St. Stephan , im Hintergrund das Oberhaus

Abb. 10 Rathaus und Rathausturm, davor das Kristallschiff

Abb. 11 Rindermarkt mit der Kirche St. Paul

Abb. 12 größte Kirchenorgel der Welt im Dom St.

Abb. 13 Sehenswürdigkeiten in Passau

Hals
Haus der Jugend
Oberhaus
Klosterberg
St. Salvotor Kirche, Ilzstadt
Angerstraße
Kirche St. Paul / Rindermarkt
Rathaus und Rathausplatz
Römerplatz
Gymasium und Kloster Niedernburg
Dom St. Stephan
Ortspitze
Gymnasium Leopoldinum
Schaiblingsturm
Innstadt
Paulinerkloster Mariahilf

2.2. Die Geschichte der Stadt

Abb.14 Blick auf die Altstadt um 1912/1913

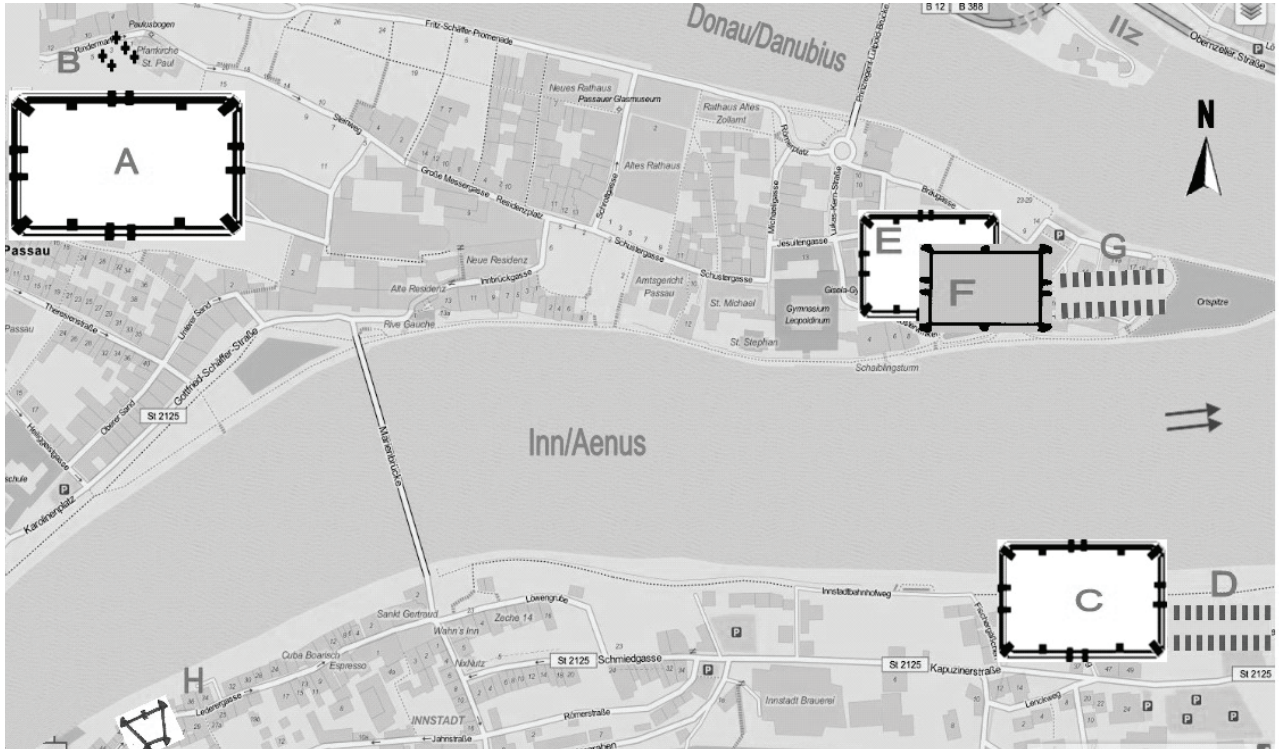


Abb. 15 Die Kastelle von Passau 1-5. Jahrhundert n.Chr.

A	Kastell der Cohors IX Batavorum
B	Gräberfeld Rindermarkt
C	Kastell Boiodurum
D	Vicus Boiodurum
E	Früh- und Mittelkaiserzeitliches Kastell/ Zollstation
F	Spätantikes Kastell / Oppidum Batavis
G	Früh- und mittelkaiserzeitlicher Vicus
H	Brückenkopfkastell Boiotro

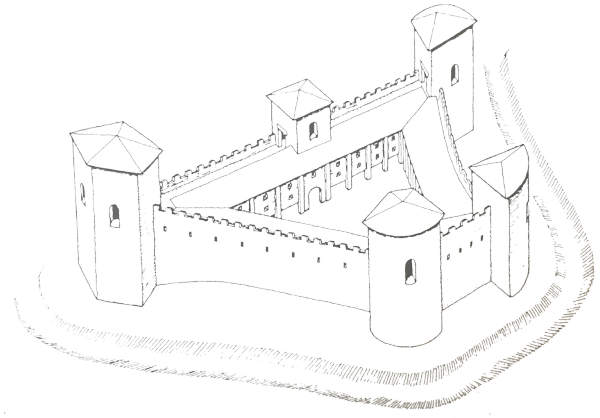


Abb. 16 Das Kastell Boiotro

2.2. Die Geschichte der Stadt

Passau kann auf eine lange Geschichte zurückblicken. Es gibt bereits aus dem 8. bis 6. Jahrtausend v. Chr. Funde, die auf eine Besiedelung hindeuten. Die Altstadt von Passsau wurde zwischen dem 3. und dem 1. Jahrtausend v. Chr. besiedelt. 450 v. Chr. gab es am Altstadthügel die ersten keltischen Siedlungen, welche im 1. Jahrhundert n.Chr. von den Römern zerstört wurden.Die Siedlungen waren auf der Höhe des heutigen Rathauses.

Auf der Landzunge zwischen Inn und Donau errichteten die Römer das Kastell Batavis (Castra Batava), welches Teil des Limes war. Dieser verlief entlang der Donau von Passau über Regensburg bis nach Frankfurt am Main. Der Name Batavis war den dort stationierten germanischen Söldnern vom Stamm der Bataver zu verdanken, woraus sich später der Name Passau entwickelte.

Das Kastell Boiodurum entstand in Folge auf der rechten Seite des Innufers und stellte nun einen Teil der Provinz Raetia des Römischen Reiches dar. In der Spätantike wurde das Kastell vom Kastell Boiotro als Teil der Provinz Noricum abgelöst.

Abb. 17 Passau im 15. Jahrhundert

Die Ausgrabungen können noch heute im Museum in der Lederergasse besichtigt werden.

Zwischen 476 bis 490 n. Chr. verließen die Römer die Region Passau. [02]
Im 6. Jahrhundert eroberten die Bajuwaren die Stadt und bauten auf der Landzunge von Passau eine Herzogsburg.
Passau ist seit 739 n. Chr. Bischofssitz. Zu dieser Zeit wurde auch das Kloster Niedernburg, welches sich an der Spitze der Halbinsel von Passau befindet, gegründet. Das Kloster besaß viele Ländereien im Einzugsgebiet der Ilz und hatte bis 999 n. Chr. die Vorherrschaft in Passau.

Im 11. Jahrhundert war Gisela, die Schwester von Kaiser Heinrich II und die Witwe des Königs von Ungarn, im Kloster Äbtissin. 999 übergab der Kaiser die weltliche Herrschaft über Passau an den Bischof Christian. Diese fiel zwischen 1078 und 1099 an den von Heinrich IV. eingesetzten Grafen Ulrich.
Als er starb, wurde die Herrschaft an die Bischöfe zurückgegeben.

Passau spielte dank seiner günstigen Lage eine wichtige Rolle im Salzhandel. Salz aus dem Salzkammergut wurde seit dem frühen Mittelalter auf dem Inn nach Passau gebracht, dort auf Saumpferde verladen und auf dem „Goldenen Steig“ in Säumerzügen nach Böhmen, nach Prachatitz (Prachatice), Winterberg (Vimperk) oder Bergreichenstein (Kašperské Hory) transportiert. Der „Goldene Steig“ gehörte vom 13. bis zum 16. Jahrhundert zu den bedeutendsten

02 Vgl. Passau, https://de.wikipedia.org/wiki/Passau#-Die_Urspr.C3.BCnge, 15.05.2017.

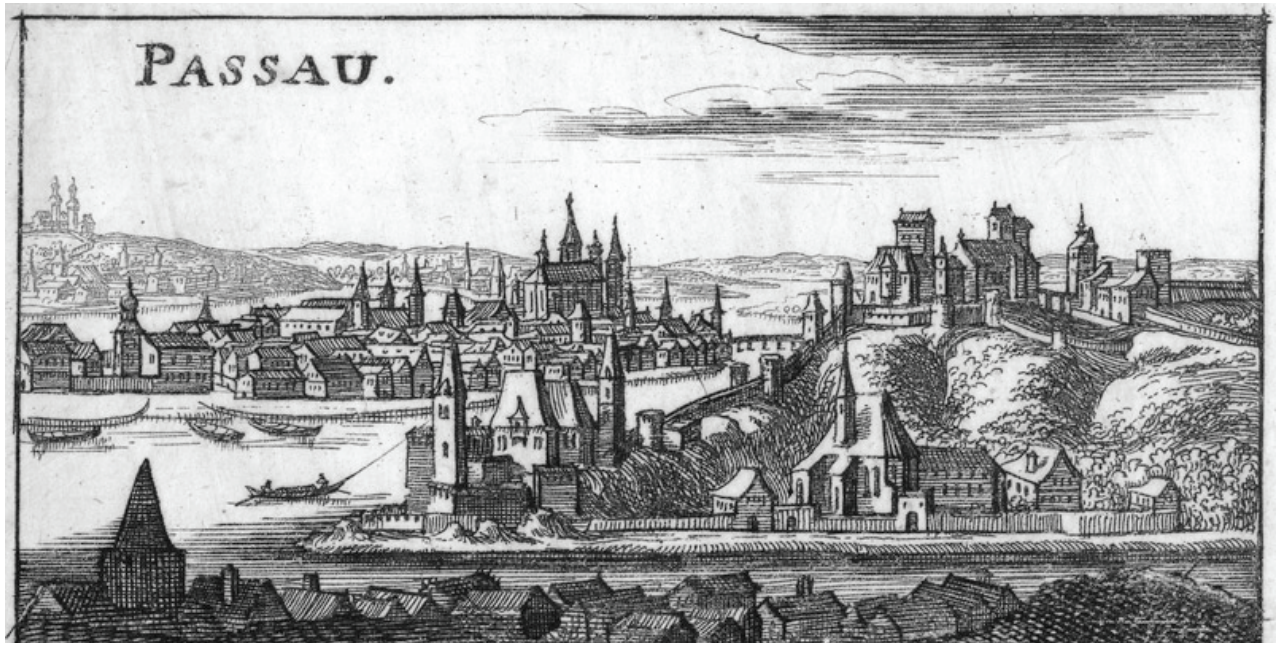


Abb. 18 Passau im 17. Jahrhundert

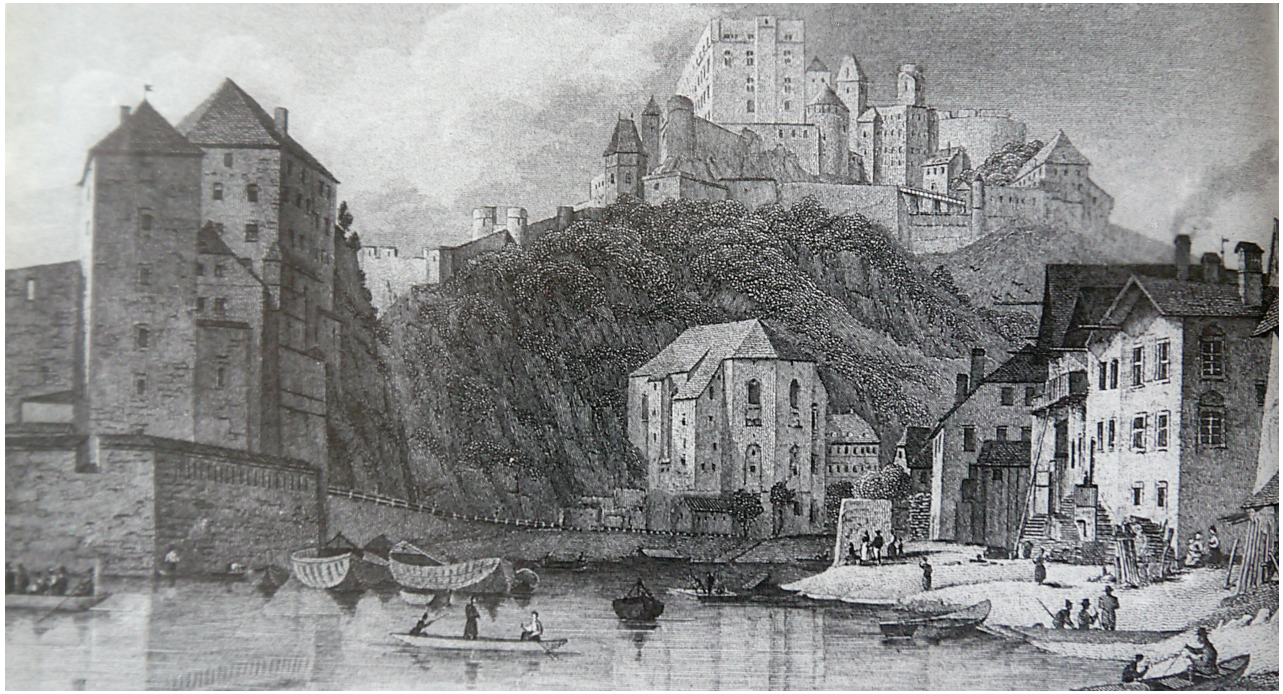


Abb. 19 Stich aus dem 17.Jhd. Die Veste Niederhaus schützte sich im Gegensatz zur Ilzstadt schon früh vor Hochwasser.

Verbindungsstraßen Süddeutschlands. Auf dem Domhügel entwickelten sich dadurch die ersten Siedlungen. Passau vergrößerte sich so. 1143 wurde die erste Brücke über den Inn gebaut.
1207 wurde Passau zum Fürstbistum.

1225 wurde Passau das Stadtrecht verliehen und 1278 entstand die erste Donaubrücke.
Wiederholte Bürgeraufstände scheiterten, während der Wohlstand des Bistums wuchs. Rund um Passau entstanden neue Ortschaften. *„Neumarkt (1204 als neuer Markt gegründet), die Innstadt am rechten Innufer, der Anger am linken Donauufer (1258 erstmals erwähnt) sowie Ilzstadt an der Ilzmündung“*[03]

03 Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Passau, 15.05.2017.

In der Neuzeit wurde Passau mehrmals von Überschwemmungen heimgesucht. 1662 brannte die Stadt fast völlig ab. Anschließend bauten italienische Baumeister die Stadt neu auf. Dieser Tatsache hat Passau seinen Barock und sein südländisches Aussehen zu verdanken.

1668 wurde mit dem Bau des neuen Doms begonnen.
Im Zuge der Säkularisation kam Passau 1805 zu Bayern. Damit endete das Fürstentum von Passau. 1805 wurde Passau auch von den Truppen Napoleons belagert.

Im zweiten Weltkrieg befand sich in Passau eine Außenstelle des Konzentrationslagers Dachau. Am Kriegsende wurde Passau dreimal bombardiert. Hauptsächlich das Gebiet um den Bahnhof war betroffen. Am 2. Mai 1945 kapitulierte die Stadt und wurde an die US-Truppen übergeben.

In den 70er Jahren wurde die Stadt im Zuge der Gemeindereform von 20 auf 70 Quadratkilometer vergrößert. Die Gemeinden Hacklberg, Hals, Grubweg, Heining und Schalding links der Donau, welche vorher selbstständig waren, kamen zu Passau. Somit hatte Passau 50 000 Einwohner.

Seit 1978 darf sich Passau Universitätsstadt nennen. Die Schwerpunkte der Passauer Universität liegen bis heute in Jura, Betriebswirtschaftslehre und Informatik.
1980 erhielt Passau den Integrationspreis. Seither darf sich die Stadt Europastadt nennen.

In den 90er Jahren beschloss der Stadtrat ein umfangreiches städtebauliches Projekt, welches die Neue Mitte von Passau verändern sollte.

Der Ankauf des ehemaligen Geländes der Bundeswehr-Kaserne (1994) schuf neue städtebauliche Möglichkeiten. Auf dem 71,5 ha großen Areal sollte die neue Dreiländerhalle die legendäre Nibelungenhalle (Abriss 2004) ersetzen.
Auch der Festplatz für die Passauer Dult sowie für Messen wurde nach Kohlbruck verlegt. 1999 öffnetet das Peb (Passauer Erlebnis Bad) welches 2005 mit einem Hallenbad ergänzt wurde. Zahlreiche Unternehmen siedelten sich auf dem Gelände an.

Anstelle der Nibelungenhalle (1934 gebaut) sollte neben einem Einkaufszentrum und einem neuen Kino mit angeschlossenem Büroturm auch der Zentrale Omnibusbahnhof realisiert werden, der seit seiner Öffnung als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Verkehr in Passau gilt. 2004 wurde mit dem Bau des Projektes begonnen. Die Stadtgalerie wurde 2008 eröffnet.
In der Planungsphase stand auch ein Alternativprojekt von André Heller zur Diskussion, das jedoch im Stadtrat keine Mehrheit fand.

Im Innenstadtentwicklungskonzept 2030 wurden weitere zukünftige Maßnahmen für die Stadt festgelegt. Diese umfassen vor allem die Revitalisierung der Altstadt und den Hochwasserschutz. [04 05]

04 Vgl. Passau, https://de.wikipedia.org/wiki/Passau#Passau_in_der_Neuzeit, 01.07.2017.
05 Vgl. Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Passau, 01.07.2017.

Abb. 20 Die Stadtgalerie

Abb. 21 Neue Mitte Passau

2.3. Die Stadtgebiete

Abb. 22 Luftbild

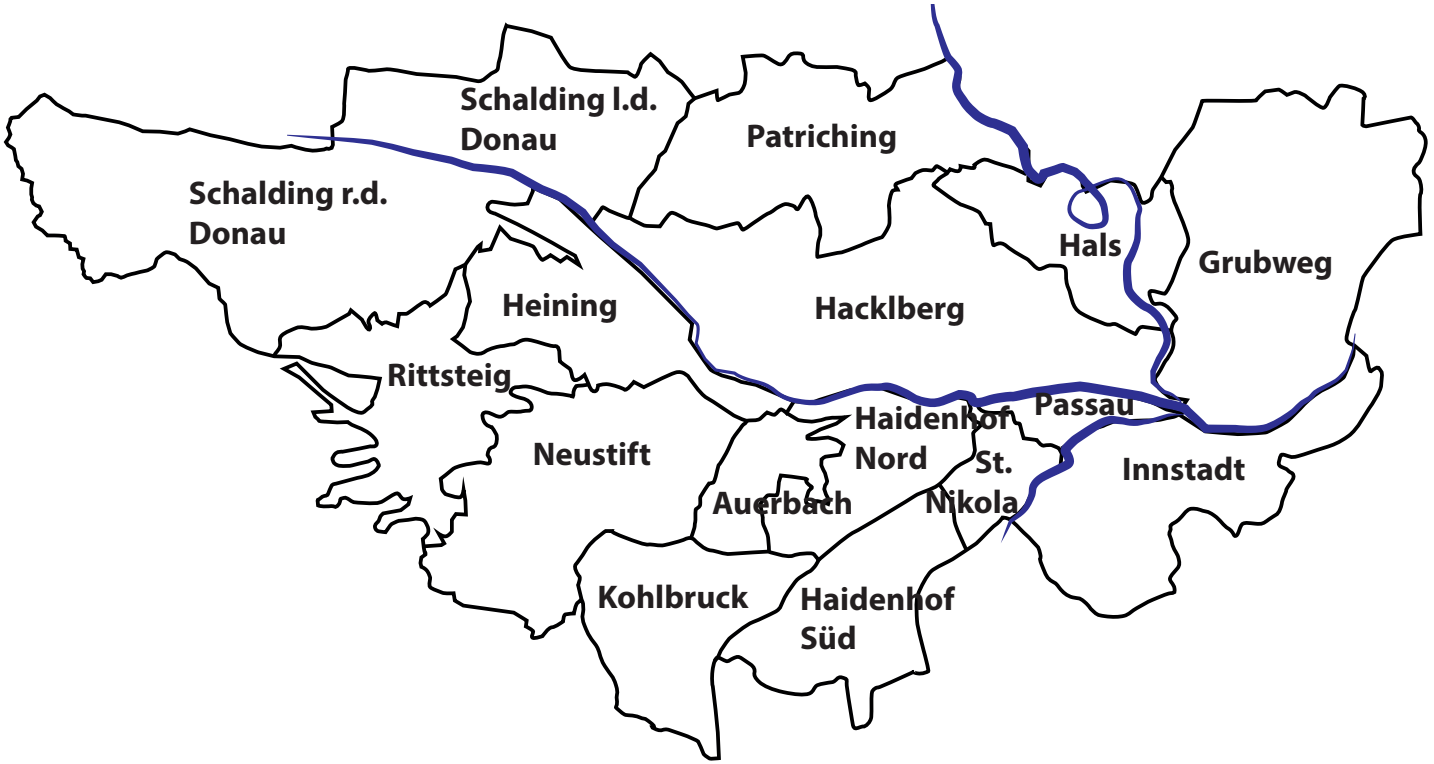


Abb. 23 Bürgerversammlungsgebiete

2.3. Die Stadtgebiete

Eine innere Aufteilung von Passau gibt es offiziell nicht. Bis 2013 gab es acht Stadtteile. Diese stellen die Gemarkungs- oder die Gemeindegrenzen dar und zwar:
Altstadt, Grubweg, Hals, Hacklberg, Heining, Haidenhof Nord, Haidenhof Süd und Innstadt.
Nach 2013 erfolgte eine Neueinteilung.
Heute gliedert sich Passau in 16 Bürgerversammlungsgebiete:
Altstadt/Innenstadt, Auerbach, Grubweg, Hacklberg, Haidenhof Nord, Haidenhof Süd, Hals, Heining, Innstadt, Kohlbruck, Neustift, Patriching, Rittsteig, Schalding links der Donau, Schalding rechts der Donau und St. Nikola. Dennoch werden die Bürgerversammlungsgebiete umgangssprachlich Stadtteile genannt.

Auf den Schwarzplänen lässt sich gut die Dominanz der Flüsse Donau, Inn und Ilz erkennen. Besonders die Landzunge zwischen Donau und Inn ist dicht besiedelt. Die Altstadt an der Spitze der Landzunge ist dabei am dichtesten bebaut und stellt den Kern der Stadt dar. Auch entlang der Ilz hat sich der Ortsteil Ilzstadt und Hals gebildet.
Daran schließen sich die neueren Stadtteile an und bilden ein 69,57 km² [06] großes Gebiet.

06 Stadt Passau: Zahlen, Daten, Fakten, Juli 2014, https://www.passau.de/Dox.aspx?docid=6224cd05-be48-4c27-a9e8-0d20494eadf9, 15.05.2017.

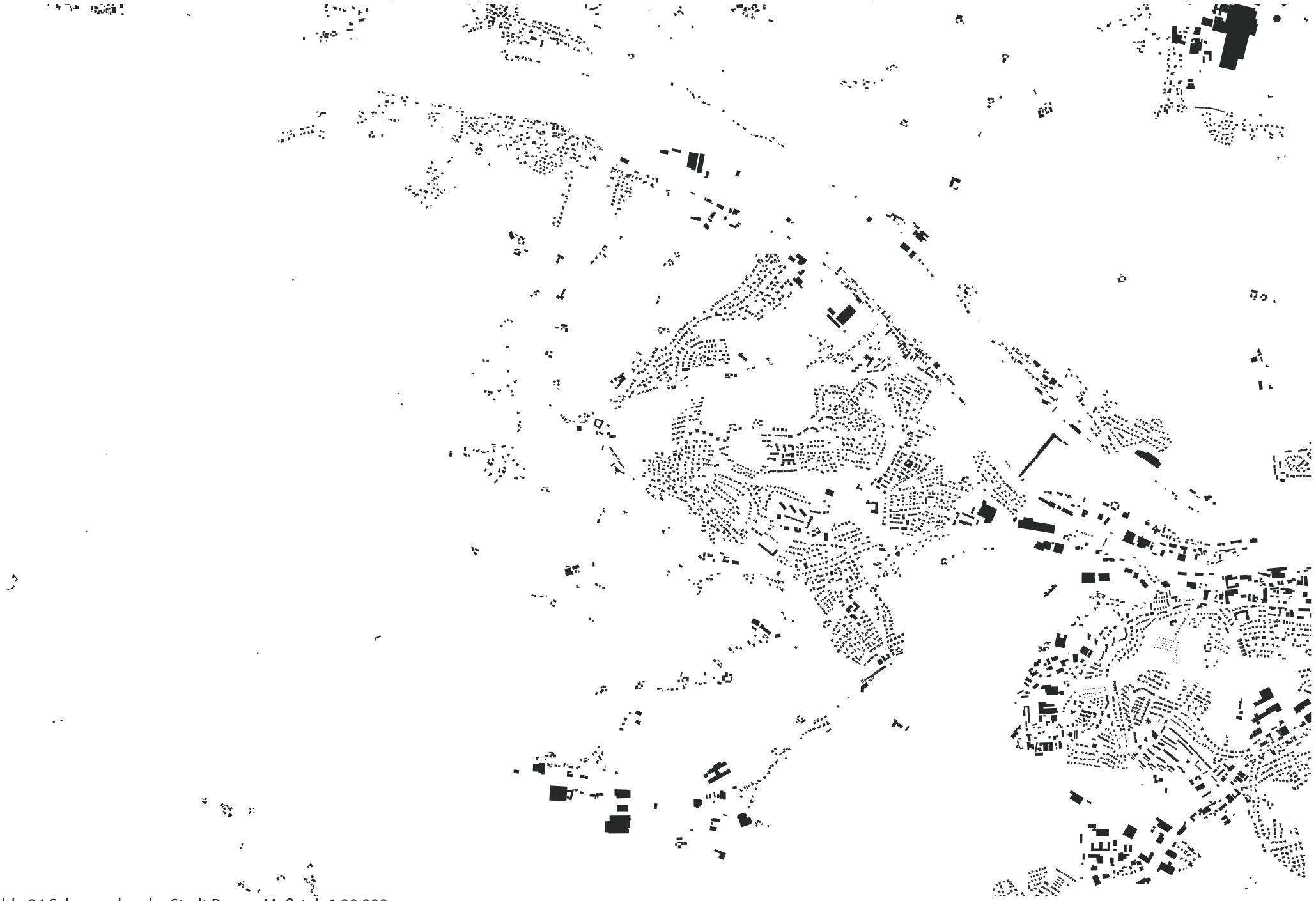


Abb. 24 Schwarzplan der Stadt Passau Maßstab 1:30 000

Abb. 25 Schwarzplan der Altstadt Passau Maßstab 1: 10 000

2.4. Hochwasser und Hochwasserschutz

Abb. 26 Hochwasser 2013

2.4. Hochwasser in der Stadt

Das Hochwasser stellte für die Stadt Passau immer wieder eine große Herausforderung dar. Bereits 1444 erwähnte Papst Pius II. ein Hochwasser in Passau, welches die Altstadt überschwemmte.[07]
Fast jährlich kam und kommt es in Passau zu kleineren Hochwassern. Diesen vorzubeugen gestaltet sich besonders für die Passauer Altstadt als schwierig.Wenn die Donau oder der Inn ein erhöhtes Wasseraufkommen führt, werden die anderen zwei Flüsse zurückgestaut. Auch die dicht besiedelte Altstadt stellt ein Problem dar. 1501 wurde das höchste Hochwasser in Passau dokumentiert.
Bei dem Hochwasser von 1954 waren große Teile der Altstadt, von Hals, Ilzstadt, Innstadt und von Hacklberg überschwemmt. Die Wasserstände stauten sich teilweise mehr als 5 m hoch. Interessant sind die Hochwassermarken am Turm des Rathauses von Passau [08 09 10]
Spätestens das Hochwasser von 2013 zeigte, dass am Hochwasserschutz gearbeitet werden muss.

07 Vgl. Hochwasser Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Hochwasser_(Passau), 20.07.2017

08 Vgl. Hochwasser Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Hochwasser_(Passau), 20.07.2017
09 Vgl. Hochwasserschutz Stadt Passau, http://www.wwa-deggendorf.bayern.de/hochwasser/hochwasser-schutzprojekte/passau/index.htm 15.05.2017.
10 Vgl. Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Passau, 07.02.2017.

Pegelstände der Donau

August 1501	ca. 13,2 m
März 1595	ca. 12,04 m
Oktober 1787	11,85 m
Juli 1954 ‚Jahrhunderthochwasser'	12,20 m (Donau); 10,10 m (Inn); 12,15 m (Ilz)
August 2002	10,81 m (Donau); 8,42m (Inn)
Juni 2013 ‚Jahrhunderthochwasser'	12,89 m (Donau); 10,20m (Inn)

Tabelle 01 (Daten vgl. Hochwasser Passau, https://regiowiki.pnp.de/wiki/Hochwasser_(Passau), 20.07.2017 und Kellermann 2014, Abgerissen, 49.)

Abb. 27 Verkehrsschild unter Wasser

Abb. 28 Der Schaiblingsturm

Abb. 29 Obere Donauländer Hochwasser 2013

Die Höherlegung der Obernzeller Straße

1846/47 legt man die Obernzeller Straße höher. Mit Hilfe von Bruchsteinen wurde das Ufer befestigt. 1899 wurde die schräge Bruchsteinmauer durch eine senkrechte Granitsteinmauer ersetzt. Gleichzeitig wurde die Obernzeller Straße erhöht.[11]
Dennoch reichte diese Maßnahme nicht aus, um dem Hochwasser zu trotzen.

1937 wurde in der Donau-Zeitung geschrieben, dass auf Grund des Hochwassers mehrere Wochen die Obernzeller Straße nicht passierbar war, da sich das Wasser 30 cm auf der Straße angestaut hatte. Der Lösungsansatz diese Problems war „eine Verbreiterung der Fahrbahn“[12], welche „mit einer neuen Uferschutzmauer, die die Straße um ca. 1 Meter hebt“[13], verbunden war. Die Mauer sollte eine Höhe von 4,20 m und eine Länge von 165 m haben. Letzendlich wurde die Mauer 400 m lang. [14]

Schon 1927 befasste sich die oberste Baubehörde im Bayerischen Innenministerium mit dem Hochwasserschutz für die Donau. Im

Abb. 30 Die Obernzellerstraße um 1886

Abb. 31 Die Obernzellerstraße um 1960

11 Vgl. Kellermann 2014 Abgerissen, 42.
12 Ebda., 44.
13 Ebda., 44.
14 Vgl. ebda., 42.

abschließenden Bericht wurde vermerkt:
„[...] Sehr stark hat die Stadt Passau unter den Hochwässern zu leiden. Diese werden in der Mehrzahl der Fälle von dem die Donau und Ilz zurückstauenden Inn hervorgerufen, dessen Hochwassermengen die der Donau weit übertreffen. [...] Schutzmaßnahmen sind bei den umliegenden örtlichen Verhältnissen nicht möglich.“[15]
Man hoffte außerdem, dass *„durch das Großkraftwerk am Kachlet die Hochwasser der Donau nun so reguliert werden, daß sie der Stadt keinen Schaden mehr bringen.“*[16]

Dies erwies sich als Fehleinschätzung. 1939 legte man den Nullpunkt der Donau von 288,46 m üNN. auf 286,46 m üNN., also 2 Meter tiefer.

Der Ilzstadt half dies freilich nichts, und so überlegte man 1946 eine weitere Erhöhung der Straße in der Ilzstadt durchzuführen.
Ein weiteres Mal ergriff man nach dem Hochwasser 1954 weitere Maßnahmen. Das Wasser der Ilz stand damals 8,40m über dem Normalpegel, sodass das Wasser fast bis an die Traufe der Häuser reichte.
Die Stadt beschloss, die Obernzellerstraße anzuheben. Insgesamt waren 26 Häuser davon betroffen.
Die Ilzstadt ist ein ziemlich alter Stadtteil von Passau. Viele Häuser stammten noch aus der Zeit nach dem Stadtbrand in der Ilzstadt 1480. Mit der Hochwasserfreilegung der Ilzstadt sollten die betroffenen Häuser abgerissen werden und wieder neu aufgebaut werden. Davon waren „86 Familien und 10 Einzelmieter“[17] betroffen. Sie erhielten neue Wohnungen an der Grubweger Straße.
Die Fußbodenoberkante musste nun bei 300m üNN liegen - also 1m höher als das höchste bisher bekannte Hochwasser.

Den Bürgern versprach man einen gewissen Mehrwert. “Wo jetzt Straße ist, soll eine Promenade entstehen. Städtebaulich wird das ein reizvolles Bild geben.“ [18]

Diese Vision erwies sich als nicht umsetzbar. Anstatt der Promenade wurde die heutige B388, die Obernzeller Straße, trassiert. Die Hochwasserfreilegung kostete 2,6 Millionen DM.[19]

Auch an der Donau wurde am Hochwasserschutz gearbeitet. 1954 wurde vorgeschlagen, die Altstadt an der Donau mit Spundwänden auszustatten.
Bei der Sanierung der Höllgasse (1974- 1997) wurde die Richtlinie, dass die Oberkante des Fußbodens auf 300 m üNN. liegen solle, um einen Meter gelockert.
1997 war die Sanierung des Höllgassenviertels abgeschlossen. [20]

15 Kellermann 2014 Abgerissen, 48.
16 Kellermann 2002, 100.
17 Kellermann 2002, 101.
18 Ebda.,102.
19 Vgl. ebda., 100ff.
20 Vgl. Kellermann 2002, 100ff.

Abb. 32 Hochwasser 2013 an der Innpromenade

Abb. 33 Hochwasser 2013 an der Donaupromenade

Das Hochwasser von 2013

Das Hochwasser von 2013 versetzte Passau in einen Ausnahmezustand.
Die Häuser in der Altstadt waren bis zum ersten Obergeschoss überflutet. Die Ilzdurchbrüche wurden wegen der großen Wassermassen gesperrt, sodass Hals und Grubweg von dem Rest der Stadt abgeschnitten waren.Insgesamt waren 240 Hektar Fläche, 5.000 Einwohner und 800 Gebäude vom Hochwasser betroffen.Von Norden, also von der B12 und der B388, war die Stadt nicht mehr erreichbar.

Die Gesamtsumme allein der privaten Hochwasser-Schäden sollten vermutlich bei rund 100 Millionen Euro liegen; die Schäden in großen Gewerbebetrieben, kirchlichen Einrichtungen, Staatsbauten, an Straßen, Kanälen und Brücken sowie an den eigenen Einrichtungen der Stadt dürften vermutlich ebenfalls um die 100 Millionen Euro betragen.[21]

21 Vgl. Hochwasser 2013 (Passau), https://regiowiki.pnp.de/index.php/Hochwasser_2013_(Passau), 07.02.2017.

Wassertiefen für HQ_{100}

- > 0 - 0,5 m
- > 0,5 - 1,0 m
- > 1,0 - 2,0 m
- > 2,0 - 4,0 m
- > 4,0 m

Nicht ermittelte Wassertiefen

- HQ_{100}

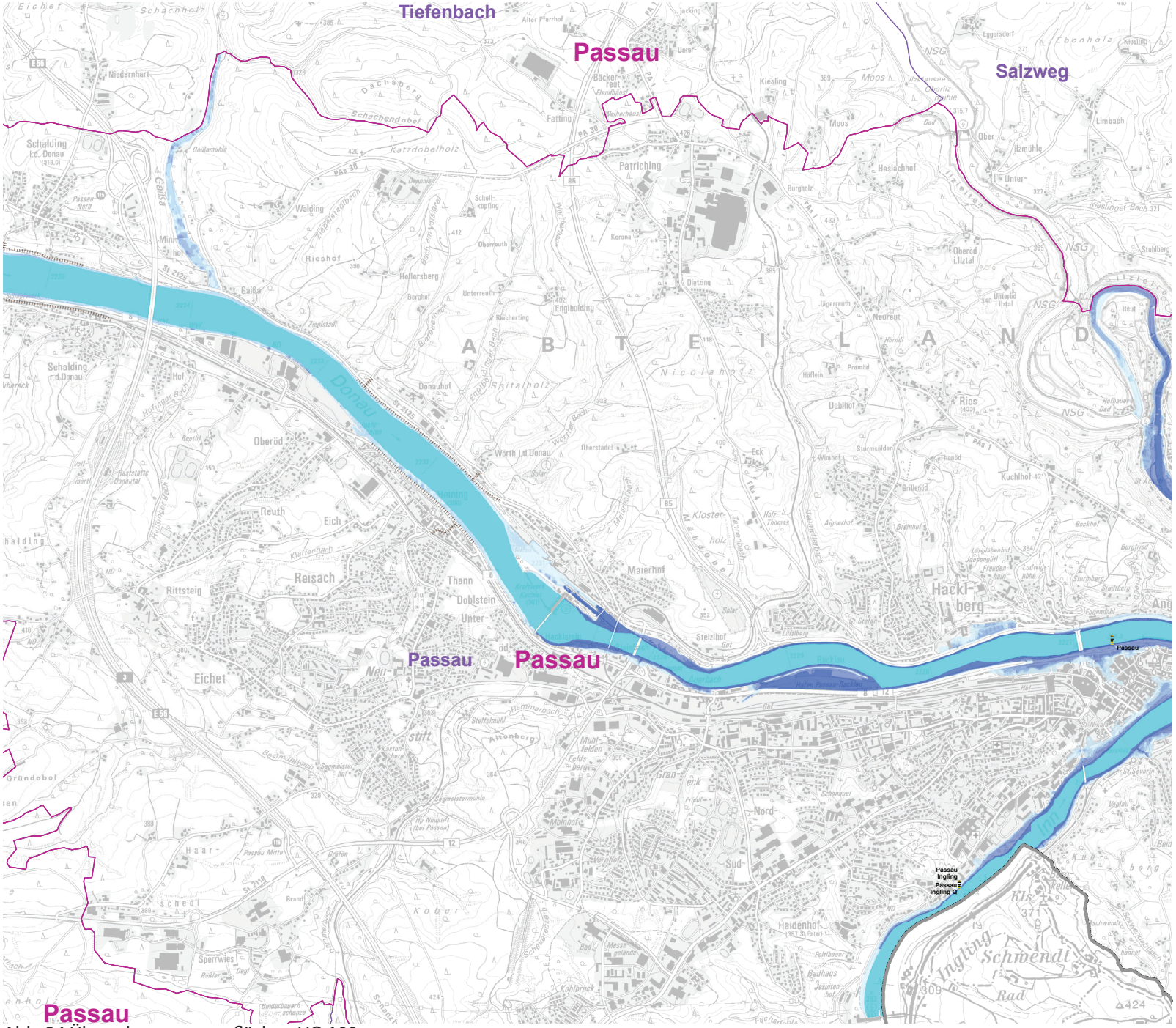
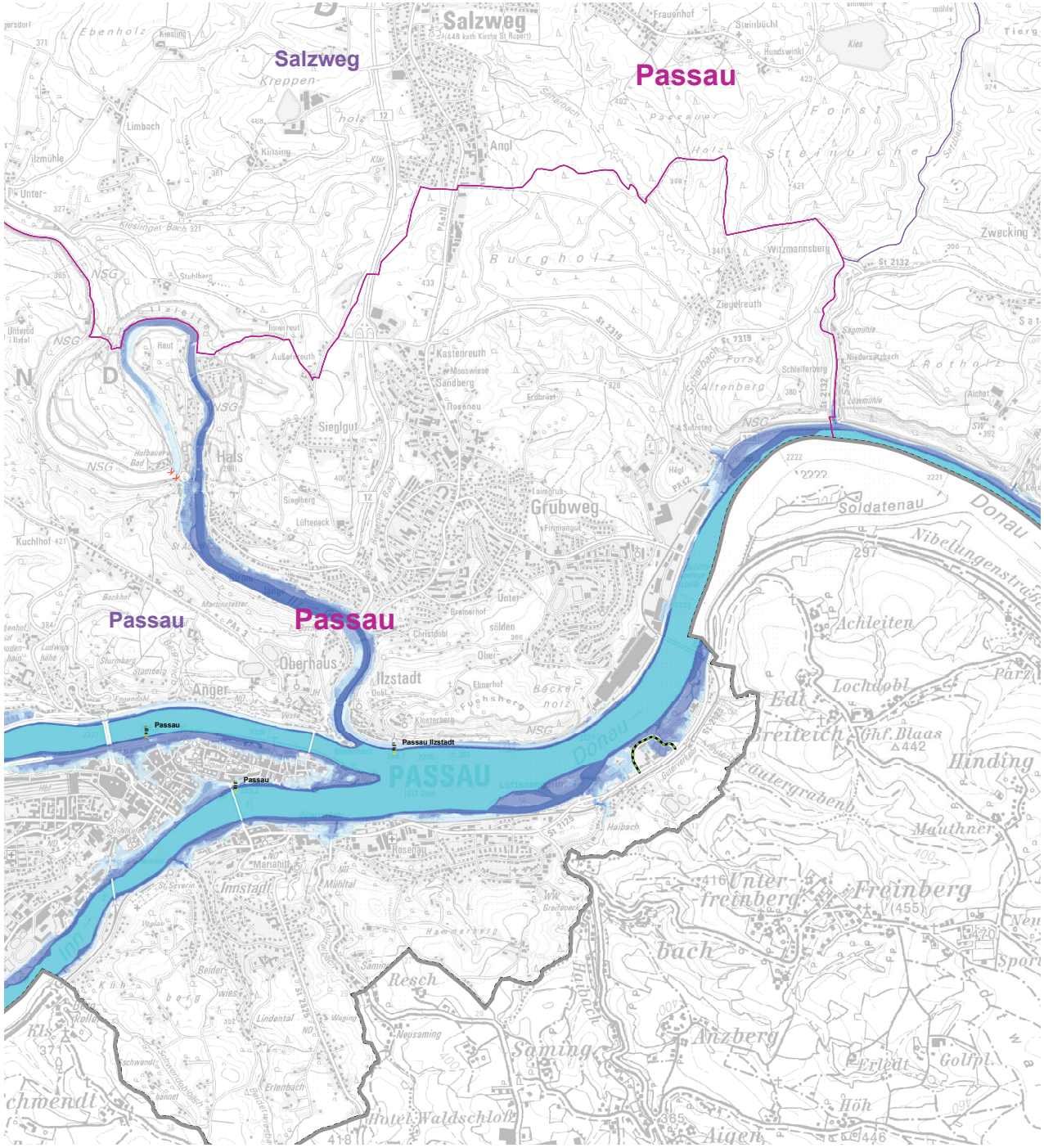


Abb. 34 Überschwemmungsflächen HQ 100



Prognosen HQ 100

Auf der Karte (Abb.34), welche vom Wasserwirtschaftsamt herausgegeben wurde, sind die Überschwemmungen bei einem hundertjährigem Hochwasser-Ereignis eingezeichnet. Die Farben kennzeichnen, wie viele Meter der Bereiche überschwemmt sind. Besonders die Altstadt ist davon betroffen, aber auch weiter flussabwärts auf dem linken Donauufer sind große Flächen überschwemmt. Auch das Ilzstal ist betroffen.

Die Angerstraße

Die beiden Karten (Abb. 34 und Abb.35) zeigen die geschätzten Wasserhöhen der Überschwemmungsgebiete, die bei einem HQ 100 (Abfluss eines Gewässers wird im Mittel alle 100 Jahre überschritten) erwartet werden. In folgender Tabelle sind die Personen aufgelistet, die davon betroffen sind

Wassertiefen	HQ 100 100-jährliches Hochwasser	HQ extrem Extremhochwasser
0 bis 0,5 m	553	412
0,5 bis 2 m	484	884
tiefer 2 m	259	1237
Gesamtanzahl	1296	2533

Tabelle 02[22]

Besonders gravierend trifft es dabei die Ortspitze. Fast der gesamte Spitz liegt mehr als 2 m unter Wasser. Ebenso sind Teile der Fritz-Schäffer-Promenade und die Donaulände betroffen.

Auch die Innpromenade wird mit mindestens 2 m überschwemmt.

Der Anger, welcher Thema meiner Masterarbeit ist, wird vom Hochwasser gefährdet. Die Abbildung zeigt, dass im Bereich der Angerstraße bei einem Hunderjährigem

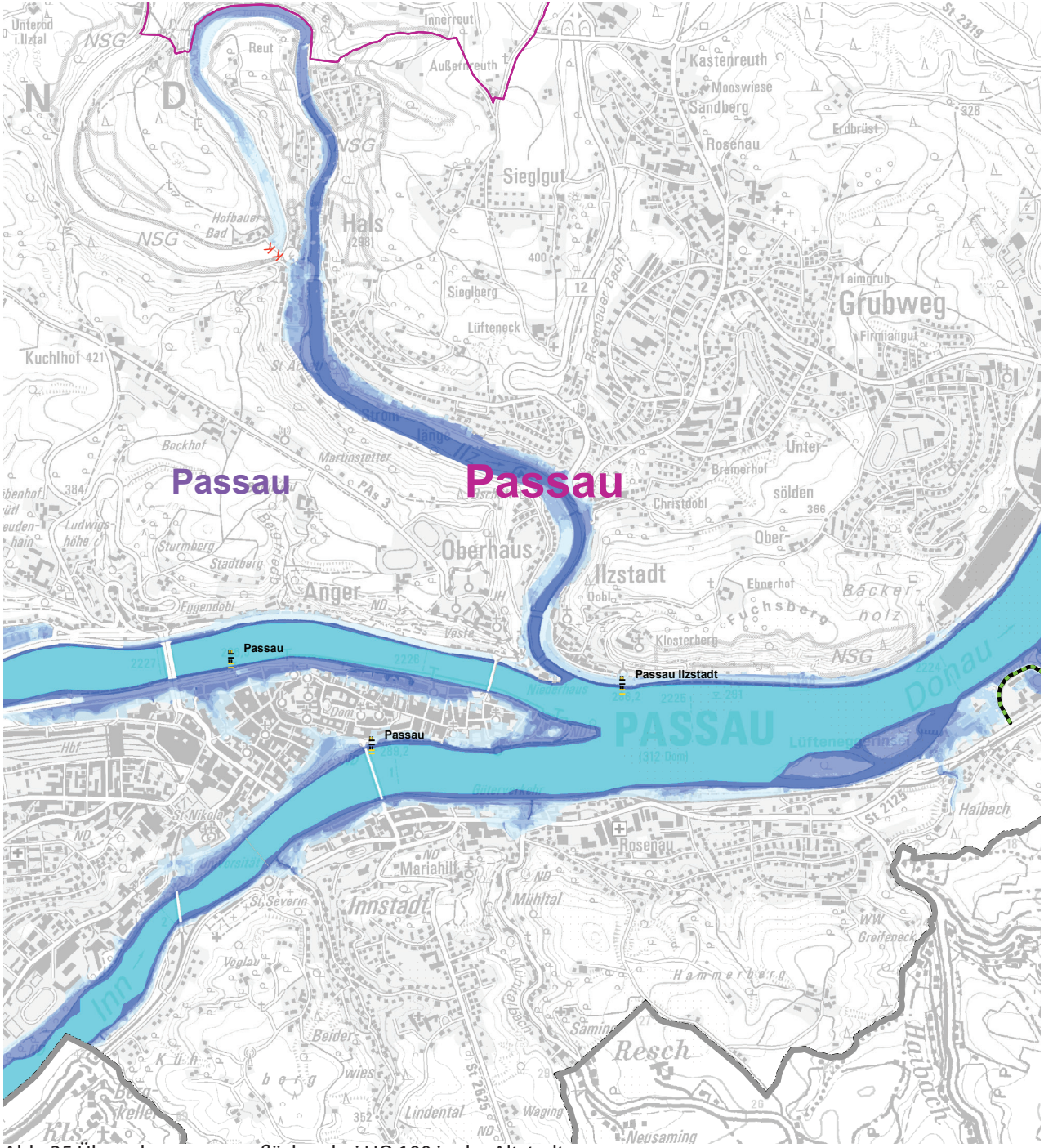


Abb. 35 Überschwemmungsflächen bei HQ 100 in der Altstadt

22 Vgl. Beiblatt zu Hochwasserkarte, Bayerisches Landesamt für Umwelt

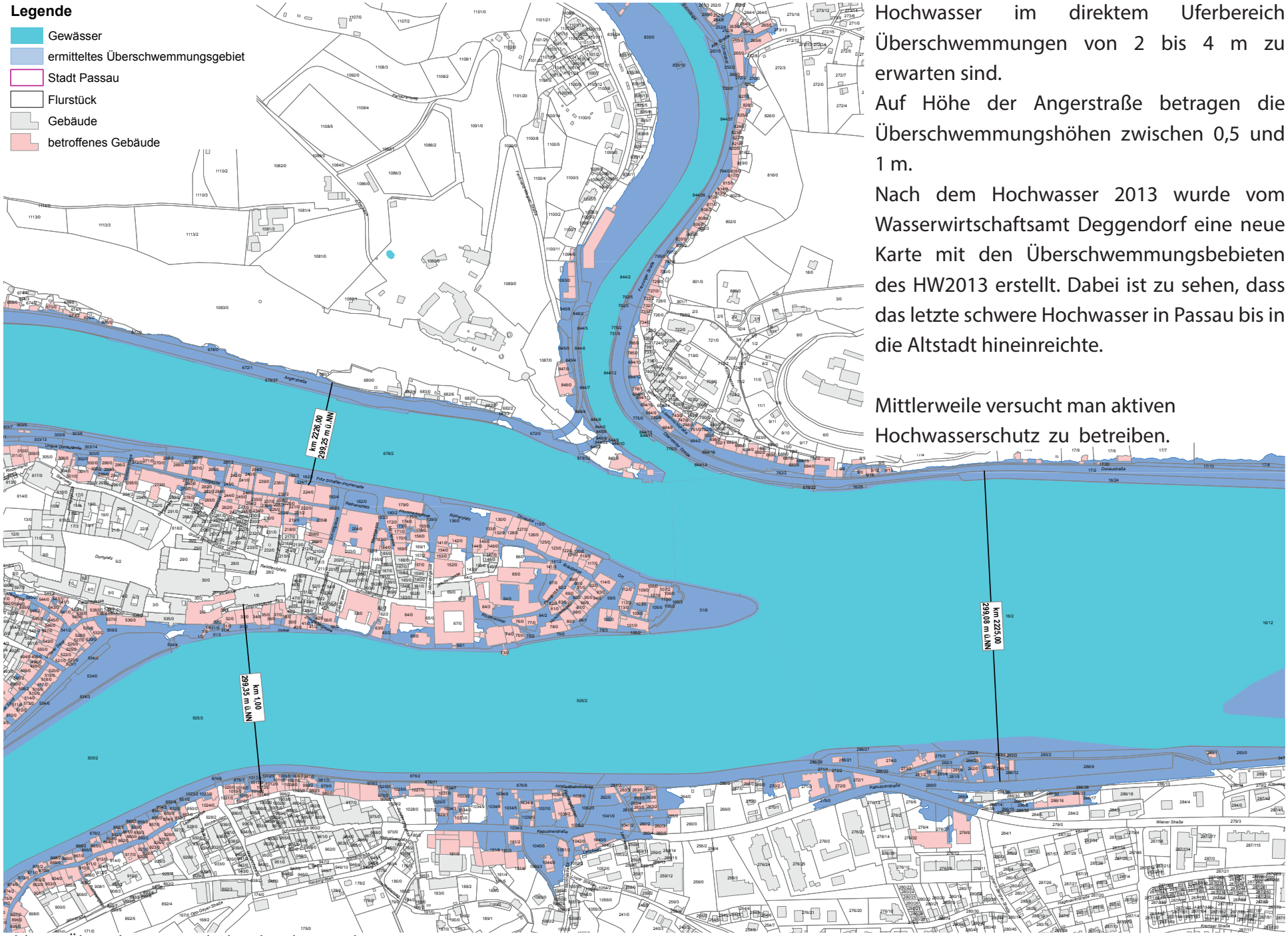


Abb. 36 Überschwemmte Flächen bei dem Hochwasser von 2013

Hochwasser im direktem Uferbereich Überschwemmungen von 2 bis 4 m zu erwarten sind.

Auf Höhe der Angerstraße betragen die Überschwemmungshöhen zwischen 0,5 und 1 m.

Nach dem Hochwasser 2013 wurde vom Wasserwirtschaftsamt Deggendorf eine neue Karte mit den Überschwemmungsbebieten des HW2013 erstellt. Dabei ist zu sehen, dass das letzte schwere Hochwasser in Passau bis in die Altstadt hineinreichte.

Mittlerweile versucht man aktiven Hochwasserschutz zu betreiben.

Beispielsweise an der Innzeile.
Ganz wird das Problem allerdings nie zu lösen sein. Die Altstadt von Passau wird einfach zu eng von den Flüssen Inn und Donau eingeschlossen.

Hochwasserschutz an der Innpromenade

Die Innpromenade war in den letzten Monaten ein besonders heiß diskutiertes Thema. Dort wurde nämlich vorgeschlagen, als Hochwasserschutz eine Mauer entlang der Promenade zu bauen. Dabei gibt es vier verschiedene Varianten. Alle haben eine sichtbare Grundmauer mit einer Höhe von 1,30 m. Bei Bedarf kann die Mauer mit mobilen Schutzelementen erhöht werden, sodass sie eine Höhe von bis zu 4,20m hat. Dafür müssen die Ende des 18. Jahrhunderts gepflanzten Bäume, die die Promenade säumen, gefällt werden. Für die einen bedeutete die Mauer Schutz vor Hochwasser, für die anderen eine „Verschandelung der Stadt“[23]

Oberbürgermeister Jürgen Dupper spricht sich dafür aus, das die „Stadt einen ernsthaften Versuch“ unternehmen müsse, um „ den Hochwasserschutz mit dem Stadtbild in Einklang zu bringen.“[24] [25]

Ähnlichene Konzepte werden vom Wasserwirtschaftsamt auch für andere Stadtteile Passaus untersucht. [26]

Der Freistaat Bayern untersucht in Studien, ob es möglich ist in Passau einen technischen Hochwassserschutz (HQ 100 +Freibord), zum Beispiel als Mauern ausgeführt, anzubringen. Bisher war in Passau nur „passiver Hochwasserschutz, das Ausweichen nach oben bzw. Objektschutz durch angepasste Nutzung und die Sicherung von Einzelöffnungen (mit Dammbalken)“[27] angewendet worden.

Als Ergebnis dieser Untersuchung wurden„ drei Planungsabschnitte“[28] als plausibel bewertet:

-Stadtteil Hals am rechten Ilzufer (Feuerwehrhaus -Perlfischerweg- bis Klosterinsel), linkes Ilzufer im Bereich der Halser Ilzbrücke
-Stadtteil Hacklberg Bereich Fürstenweg (Einmündung Vilshofener Straße in B85 -West- bis Einmündung Vilshofener Straße in B85 -Ost)
-Innpromenade und Innkai am linken Innufer (Gottfried-Schäffer-Promenade von der Nikolastraße bis zum Landgericht)
-Grubweg im Bereich Lindau Zahnradfabrik
-zwei Abschnitte am rechten Donauufer(Bereich Magalettigasse und Bereich Obere Donaulände)[29]

Für diese Abschnitte wurde eine Vorentwurfsplanung in Auftrag gegeben.

23 südt. Zeitung, http://www.sueddeutsche.de/bayern/hochwasserschutz-passau-moechte-schutz-vor-hochwasser-aber-zu-welchem-preis-1.3443192, 20.09.2017

24 südt. Zeitung, http://www.sueddeutsche.de/bayern/hochwasserschutz-passau-moechte-schutz-vor-hochwasser-aber-zu-welchem-preis-1.3443192, 20.09.2017
25 vgl. ebda.
26 Vgl. Hochwasserschutz Stadt Passau, http://www.wwa-deggendorf.bayern.de/hochwasser/hochwasserschutzprojekte/passau/index.htm, 07.07.2017.
27 Hochwasserschutz Stadt Passau, http://www.wwa-deggendorf.bayern.de/hochwasser/hochwasserschutzprojekte/passau/index.htm, 07.07.2017.

28 Ebda.
29 Hochwasserschutz Stadt Passau, http://www.wwa-deggendorf.bayern.de/hochwasser/hochwasserschutzprojekte/passau/index.htm, 07.07.2017.

Abb. 37 Die vier Varianten für den Hochwasserschutz am Inn

Die Abb. 37 zeigt die vier Optionen der geplanten Mauer. Je nach Variante müsste eine unterschiedliche Anzahl an Kastanienbäumen an der Innpromenade gefällt werden.

Abb. 38 Visualisierung der Variante 2

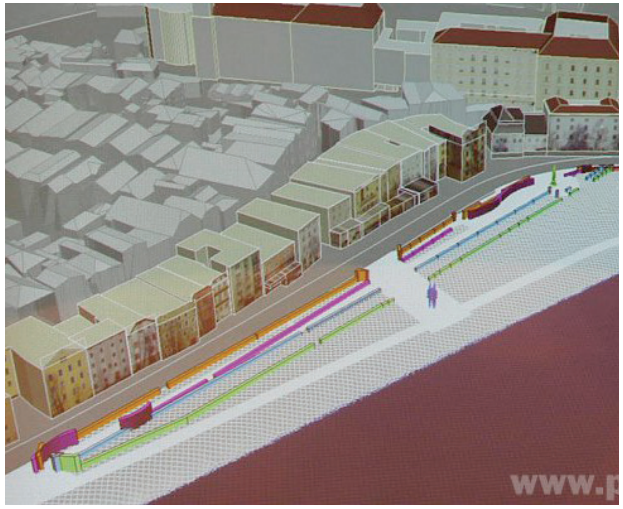


Abb. 39 Visualisierung des Hochwasserschutzes

3. Die Verkehrssituation in Passau

3.1. Die Verkehrssituation damals
3.2. Der Georgsbergtunnel
3.3. Die Nordtangente
3.4. Der Verkehr heute
3.5. Die drei Flüsse und die Schifffahrt

Abb. 40 Das Niederhaus mit den beiden Durchbrüchen

3.1. Die Verkehrssituation damals

Abb. 41 Der Anger um 1900

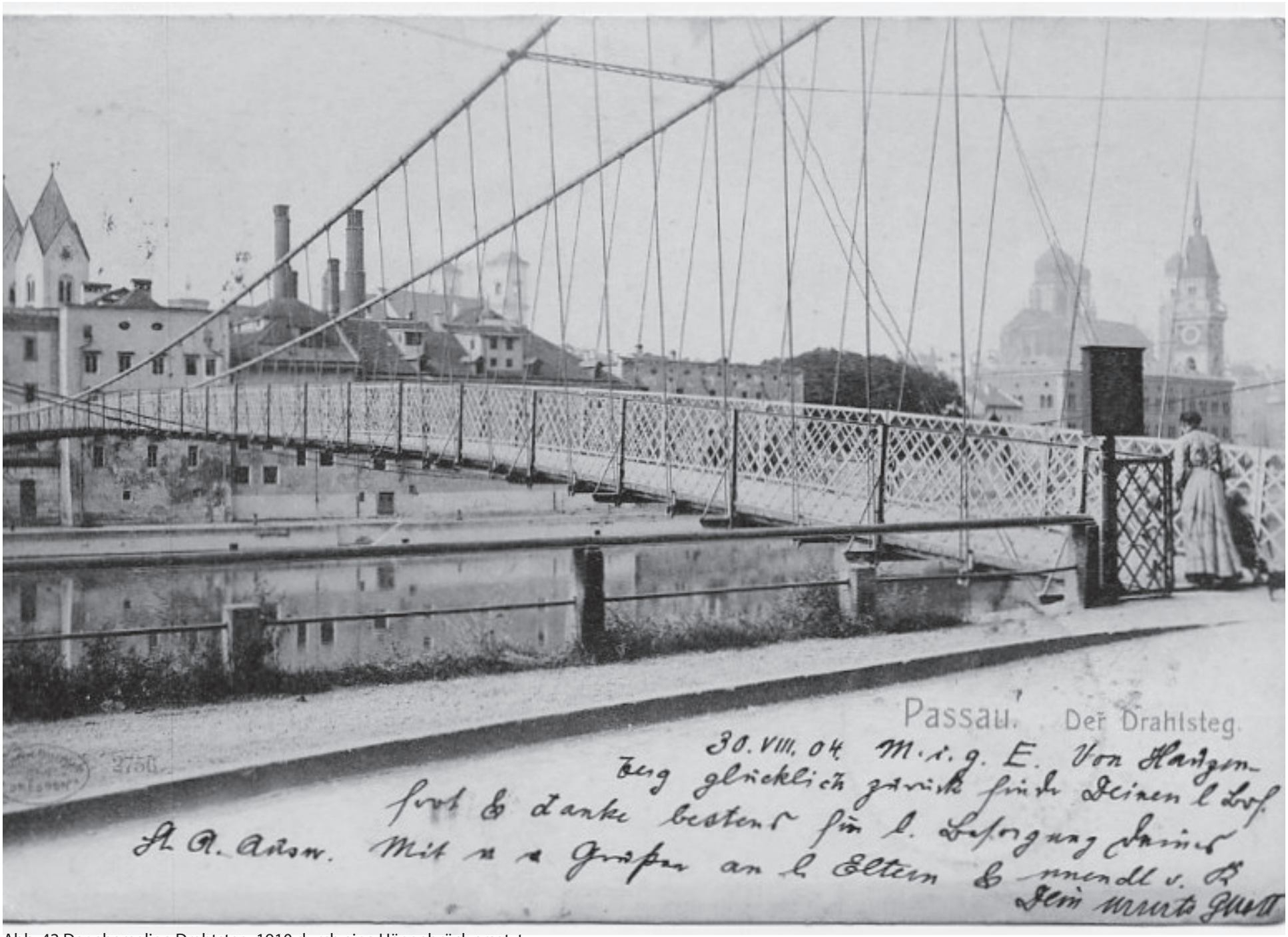


Abb. 42 Der ehemalige Drahtsteg, 1910 durch eine Hängebrück ersetzt

3.1. Die Verkehrssituation damals

Drei Flüsse und der Oberhauser Berg

Im Donautal konzentrierte man sich schon früh auf die Donau und ihr Potenzial als Verkehrsmöglichkeit für Schiffe und Flöße.
Für das Reisen stellte der Inn im Süden Passaus ein Problem dar. Die erste Inn-Brücke wurde 1144 errichtet. Im Norden war zum einen der Oberhauser Berg, zum anderen die Donau, die es zu überwinden galt. Des Weiteren musste man von Norden her auch die Ilz überqueren, wenn man in die Stadt wollte.

Die erste Donau-Brücke wurde 1278 von Bischof Peter erbaut, welcher die Verantwortung für die Brücke der Stadtgemeinde und dem St. Johannsspital übertrug. Diese Brücke stand damals nicht wie heute am „Donauthore“[30], sondern bei der „Roßtränke“[31] etwas weiter abwärts. Die Brücke soll eine Länge von 80 Fuß (ca. 70-75 m) gehabt haben. Nach heutiger Sicht wäre diese Breite jedoch unvorstellbar, da die Donau an dieser Stelle ziemlich schmal gewesen wäre.
Für den Handel war die Brücke ein großer Vorteil , da die zwei Flüsse nun einfacher überquert werden konnten.

30Kellermann 2016 Durchbruch, 8.
31 Ebda., 8.

1818-1823 folgte eine weitere Donau-Brücke mit einer Länge von ca. 195,5 Meter. Trotz der Brücken gab es noch immer die „Urfar“.[32] Förgen fuhren die Leute mit Flößen oder großen Schiffen (Uferzillen) über die Ilz und die Donau. Dafür wurden Zölle verlangt.
„Die Gebühren für die Überfahrt waren einerseits an den Fährmann, andererseits in eine Uferbüchse zu zahlen. (...) Der Inhalt der Uferbüchse wurde allwöchentlich am Samstag geteilt. Eine Hälfte ging an das Kloster (Niedernburg A.d.V), die andere Hälfte an die Erbförgen.“[33]
Große Schiffe wurden von Fährmännern durch menschliche Kraft bewegt, jedoch reichte die Kraft bei Hochwasser und Eisgang nicht aus.
In solchen Situationen wurde Pferde als Hilfe eingesetzt.

Am 26. September 1869 wurde der Drahtsteg von Bischof Heinrich von Hofstätter eröffnet. Der Drahtsteg überspannte die Donau und verband den Anger mit der Altstadt. Somit gefährdete die neue Brücke die Existenz des Urfars. Erst 1910 wurde der Drahtsteg durch die Hängebrücke ersetzt, sodass man die Brück auch befahren konnte. Trotzdem gab es noch bis ins frühe 20. Jahrhundert die Urfar.[34]

32 Kellermann 2016 Durchbruch, 9.
33 Ebda., 11.
34 Vgl. Kellermann 2016 Durchbruch 6f.

Abb. 43 Die Angerstraße 1912 (ehemalige Holzgartenstraße)

Abb. 44 Die Angerstraße beim Bau der Hängebrücke

Abb. 45 Felsendurchbruch abb.12_felsendurchbruch.jpg^

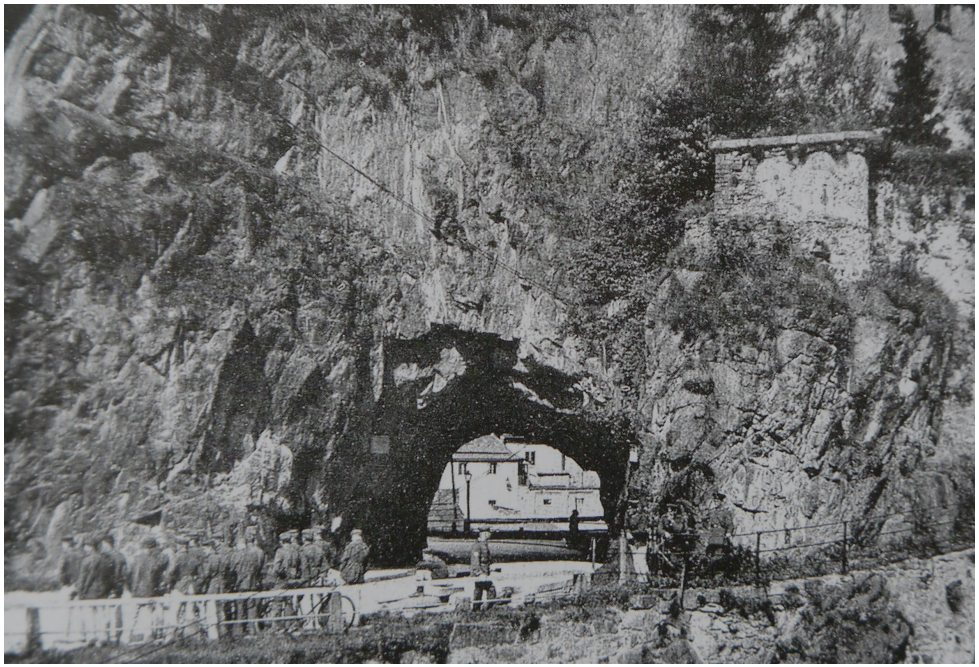


Abb. 46 Donauseitiges Portal des Durchbruchs

Abb. 47 Der Untere Durchbruch 1899 bei Hochwasser abb.38 unterer durchbruch 1899.jpg^

Der untere Durchbruch

Wer von Norden über die Freyunger Straße (B12) oder von Osten über die Obernzeller Straße nach Passau fahren will, gelangt über einen Tunnel, im Volksmund auch Durchbruch genannt, auf den Anger. Auf der Rückfahrt muss ein zweiter Tunnel, 100 m östlich vom ersten, auch unterer Durchbruch genannt, passiert werden. Fürstbischof Joseph Dominikus von Lamberg (1723 – 1761) begann eine Straße zwischen Passau und dem Königreich Böhmen zu errichten. Diese „Commercial Straße“[35] sollte den nördlichen Teil des Hochstifts an die Residenzstadt Passau anbinden. Unter Fürstbischof Josef Maria von Thun und Hohenstein wurden die ersten Sprengungen für den Bau des unteren Tunnels, damals auf Angerseite nur 8 Schuh (2,4 Meter) breit, ausgeführt. Da das Kloster Niedernburg wegen der zurückgegangenen Einkünfte aus den Urfar-Rechten klagte, verzögerte sich der Bau. 1768 war der Durchbruch bereits für vierspännige Fuhrwerke passierbar. Nach Fertigstellung des unteren Durchbruchs, musste der Durchbruch mit einem Gittertor geschlossen werden, sodass nur die höchsten Personen befugt waren einen Schlüssel für das Tor zu erhalten. Denn durch den neuen Weg durch den Oberhauser Berg wurde das Urfar Recht des Klosters und der Förgen eingeschränkt.

Erst ab Anfang September 1773 blieb „die Durchpaßierung ….bey der Felsöffnung zwischen dem Ober- und dem Niederhaus“ [36] für immer offen. Dennoch war der Duchbruch vom linken Ufer der Ilz noch nicht zu erreichen, da nur ein kleiner Steg über den Fluss bestand. Erst 1809 durch die erste Ilzbrücke war der Durchgang vom linken Ufer der Ilz möglich. 1873 wurden Häuser am Anger abgebrochen und die Straße am Anger verbreitert. Im April 1893 beschloss die Stadt Passau, den unteren Durchbruch zu erweitern.

Am 13. Januar 1937 schrieb die Donau Zeitung, es sei eine Erweiterung mit getrenntem Ein- und Ausfahrt geplant. Mit dem zweiten Durchbruch wurde 10 Jahre später begonnen. [37]

Der obere Durchbruch

Am 5. Januar 1945 wurde der obere Tunnel genehmigt, allerdings erst am 8. Juli 1947 begonnen.

„ Ilztunnel durchbrochen. Vollausbruch in drei Monaten fertig.“[38]

Er war 50 Meter lang, 3 Meter hoch und 6 Meter breit. Anschließend begann der Vollausbruch auf 5,80 Meter. Der obere Durchbruch konnte 1949 eingeweiht werden.

Der obere Durchbruch war für den stadteinwärts fließenden Verkehr, der untere Durchbruch für den stadtauswärts fließenden Verkehr gedacht. 1964-1966 wurden die Wände des unteren und des oberen Durchbruchs mit einer 10 cm Betonwand versiegelt, damit keine Steine runterfallen konnten. 1974 wurde die Fahrbahn des oberen Durchbruchs um 1 Meter angehoben. Zwischen dem 18. September 1978 und dem 12. September 1980 wurden der obere und untere Durchbruch erweitert, mit Beton versiegelt und gegen Wasser isoliert. Diese zwei Durchbrüche bildeten die Vorraussetzung, dass Passau von Norden her erschlossen werden und die Verkehrssituation in der Ilzstadt und auf dem Anger verbessert werden konnte. [39]

35 Kellermann 2016 Durchbruch, 15.

36 Kellermann 2016 Durchbruch, 35.

37 Vgl. ebda., 35f.

38 Ebda., 53.

39 vgl. Kellermann 2016 Durchbruch, 35f.

Die Ilzbrücken

Nachdem Eisstöße fast jährlich die Holzbrücke über die Ilz mitrissen, wurde 1839 - 42 eine Brücke mit Steinpfeilern errichtet. Diese besaß einen "Holzüberbau"[40] und hielt den Eismassen stand. 1903 wurde von der Max-Brücke, die über die Donau führte, die beiden mittleren Joche ausgetauscht und durch ein großes Joch ersetzt. Die Schiffe hatten nun mehr Platz für die Durchfahrt. Die alten Joche wurden für die Erneuerung der Ilzbrücke verwendet. Diese Form der Ilzbrücke wurde verwendet, bis diese kurz vor Ende des 2. Weltkrieges gesprengt wurde.

Um den Verkehr 1945 aber trotzdem über die Ilz zu ermöglichen, bauten die US -Truppen im Mai 1945 beim unteren Durchbruch eine behelfsmäßige Brücke mit Metallfachwerkteilen (Bailey Bridge). Als Pfeiler verwendeten sie jedoch Holz, sodass im Winter 1946/47 die Brücke wieder von einem Eisstoß hätte beschädigt werden können. Daher wurde sie verstärkt. Um einem Anstieg des Wasserspiegels der Ilz wegen des Eises standzuhalten, wurde die Ilzbrücke zusätzlich um 1,10 m angehoben.

40 Kellermann 2014 Abgerissen, 20.

Die St. Georgsbrücke - die oberere Ilzbrücke

Am 1. Mai wurde die Brücke dann abgebaut, denn man beschloss, 30 m oberhalb der 1945 gesprengten Brücke eine neue Brücke zu errichten. Sie hatte eine Länge von 46 m und eine Breite von 10,50m. Zu ihrer Einweihung 1949 lobte man, dass die Brücke "täglich von 32 Omnibussen befahren werde und der größte Teil des Frachtverkehrs aus dem Landkreisen Wolfstein und Wegscheid über die Brücke hinwegrolle."[41]

2009 waren diese Anforderungen an die Brücke längst veraltet. Der Bau einer neuen Brücke war dringend notwendig: Täglich fuhren rund 17000 Fahrzeuge stadteinwärts über die Brücke. 8% davon war Schwerlastverkehr, außerdem waren die Scheitelgelenke verrostet und die Brücke vom Chlorid zerfressen. Nach dem Bau einer Ersatzbrücke konnte die alte Ilzbrücke abgerissen werden.
Die neue Brücke bestand aus einem elastisch eingespannten Einfeldrahmen und war für den Schwerlastverkehr der heutigen Zeit dimensioniert. Auch Sondertransporte durften von nun an die Brücke passieren.
Im Dezember 2009 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben.

41 Kellermann 2014 Abgerissen,24.

Die Anton-Niederreuthner-Brücke , die untere Ilzbrücke

Im Mai 1972 stimmte der Stadtrat dem Bau einer weiteren Ilzbrücke zu. An deren Stelle stand bereits die Behelfsbrücke der US-Truppen von 1945-50. Am 4. Juni 1973 wurde mit dem Bau der Brücke begonnen. Sie wurde im Oktober 1974 eingeweiht. Es handelt sich hierbei um eine " Einfeldspannbetonbrücke mit dreizeiligen Hohlkästen. Sie besitzt eine Stützweite von 41,60 m und eine Breite von 14,60 m. Sie wird dreispurig von Westen nach Osten befahren- also stadtauswärts. Die obere Ilzbrücke wird seit Oktober 1974 nur stadteinwärts befahren.[42]

Die Schanzlbrücke

42 Vgl. Ebda., 25.

Abb. 48 Die Ilzbrücke von 1842. Der Überbau besteht aus Holz

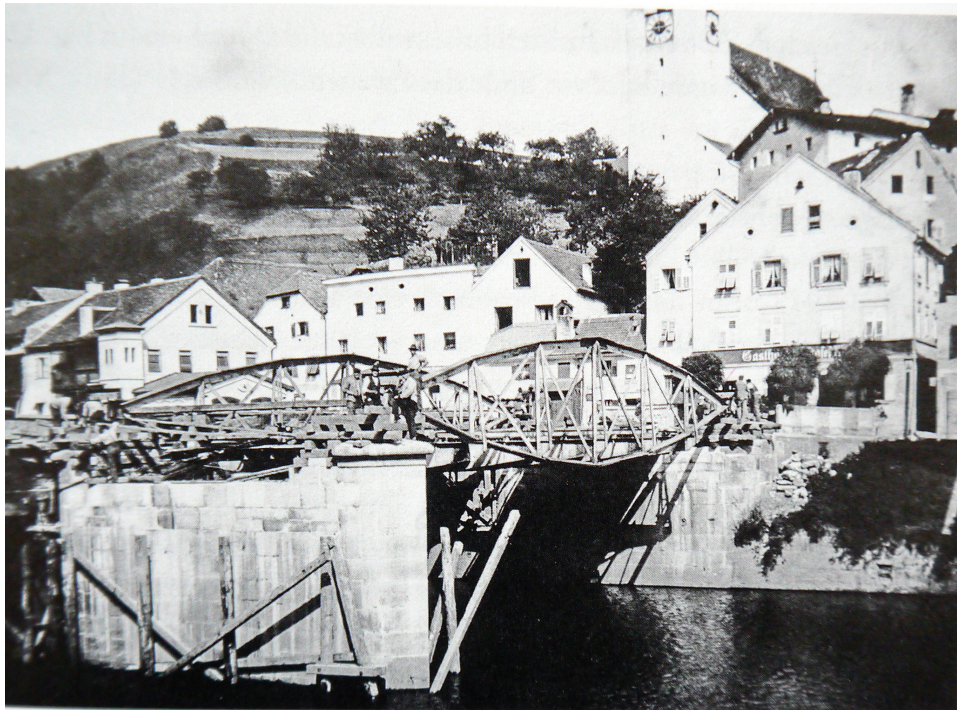


Abb. 49 Die Ilzbrücke 1903. Die eisernen Brückenfelder wurden von der Maxbrücke verwendet

Abb. 50 1945 errichteten die US Truppen eine Behelfsbrücke

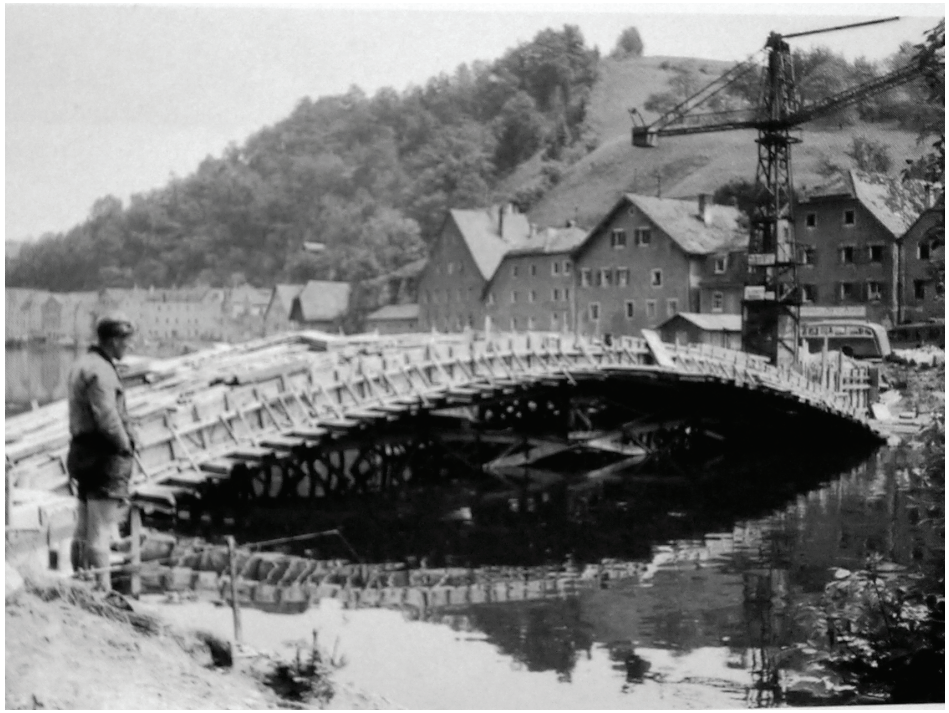


Abb. 51 Die neue Ilzbrücke nach 1945

Die Donaubrücke wurde 1823 in Maxbrücke umbenannt. Nach und nach wurde sie renoviert und Teile wie Pfeiler ausgetauscht. Durch das „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“[43] ging die Maxbrücke an die Stadt Passau über. Passau war nun für die Verwaltung zuständig. 1939 wurden Anweisungen gegeben einen neuen Standort für eine neue Brücke über die Donau zu suchen. Ein Vorschlag war eine neue Brücke auf Höhe der Bahnhofstraße 40 (ca. 400 m über der heutigen Schanzlbrücke) zu bauen.

Auch nach dem Krieg wurde die Idee einer neuen Brücke weiterhin gefordert. Nun wollte man „an Stelle der Maxbrücke eine Brücke am Schanzl bauen.“[44] Die Brücke sollte eine entsprechende Höhe haben, sodass Schiffe unter der Brücke durchfahren konnten. Dafür waren hohe Auffahrtsrampen notwendig.
1957 einigte man sich auf das Projekt Schanzlbrücke. 1960 kam zur Sprache, dass die Schanzlbrücke am Ludwigsplatz liegen sollte, da der„ Ludwigsplatz der Verkehrsknotenpunkt der Stadt“[45] war. Gleichzeitig nahm das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zur Kenntnis, *„dass eine neue Innbrücke in der Verlängerung der Nikolastraße den Inn*

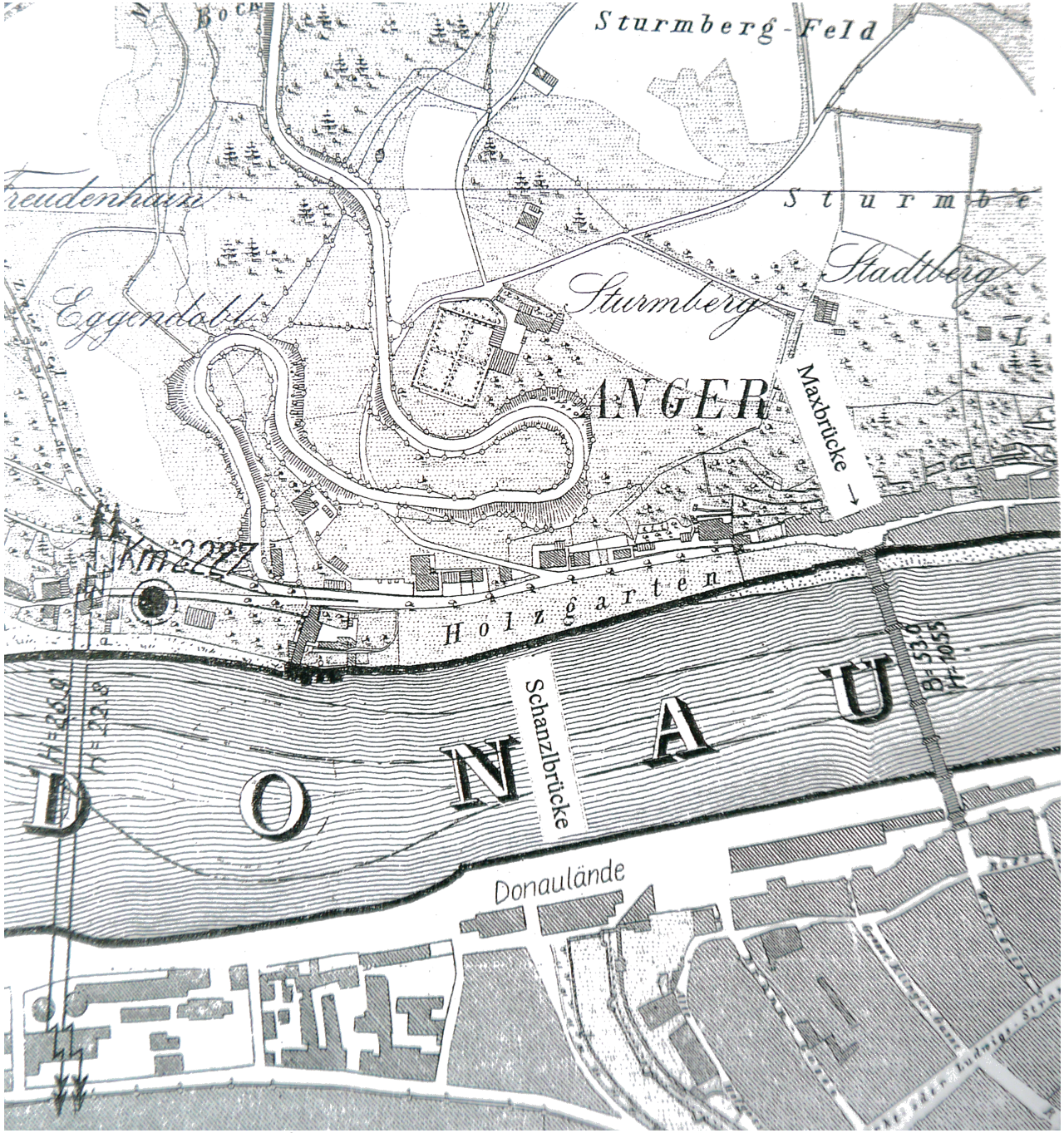


Abb. 52 Schanzlbrücke Entwurf

43 Kellermann 2014 Verkehrszuleitungen, 2.
44 Ebda., 22.
45 Ebda., 27.

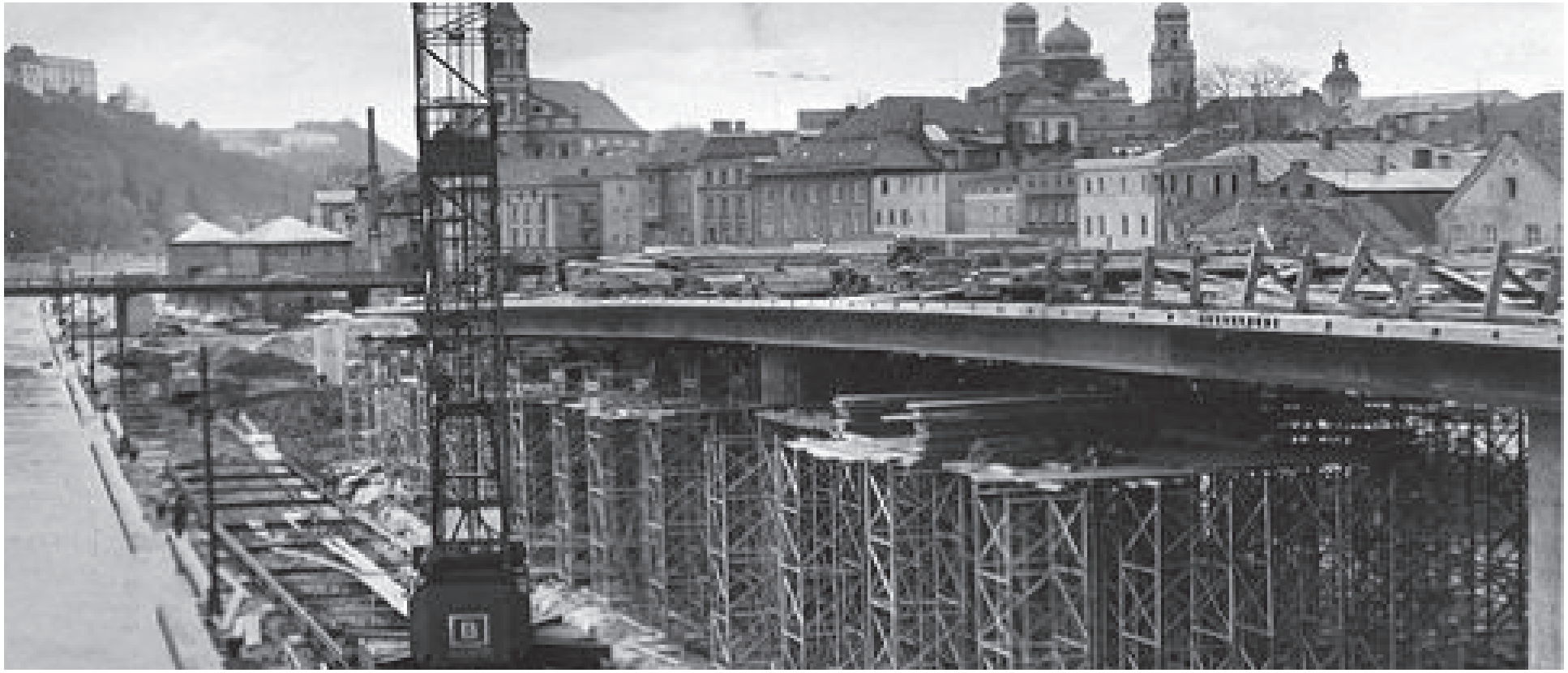


Abb. 53 Bau der Schanzlbrücke

überqueren (soll). (..) Die neue Innbrücke sei die konsequente Fortsetzung der Schanzlbrücke"[46]

1961 beauftragte der Stadtrat die Stadtverwaltung *„umgehend eine neue Donaubrücke zu planen und ihren Bau zu finanzieren, um den Notwendigkeiten und Erfordernissen des gegenwärtigen und noch zu erwartenden Straßenverkehrs in Passau Rechnung zu tragen. Die Brücke ist am Schanzl vorzusehen, wobei die Brückenauffahrten großzügig auszubilden sind."*[47]

1968 wurde mit dem Bau begonnen und 1970 wurde der Mittelteil der Brücke eingeschwommen, sodass die Schanzlbrücke am 14.Oktober eröffnet werdern konnte. 1972 wurde die Maxbrücke abgerissen.

Seit 1976 erfreuen sich die Passauer an der Fußgängerzone „Ludwigsstraße".

2005, als die neue Mitte in Passau gestaltet wurde, arbeitete man ein neues Verkehrskonzept für Passau aus. 2008 kommen zur Fußgängerzone die Dr. Hans Kapfinger Straße zwischen dem Ludwigsplatz und die Grünaustraße als Fußgängerzone hinzu. Von dem Zeitpunkt war die direkte Durchfahrt durch das Zenturm von Passau nicht mehr möglich. [48]

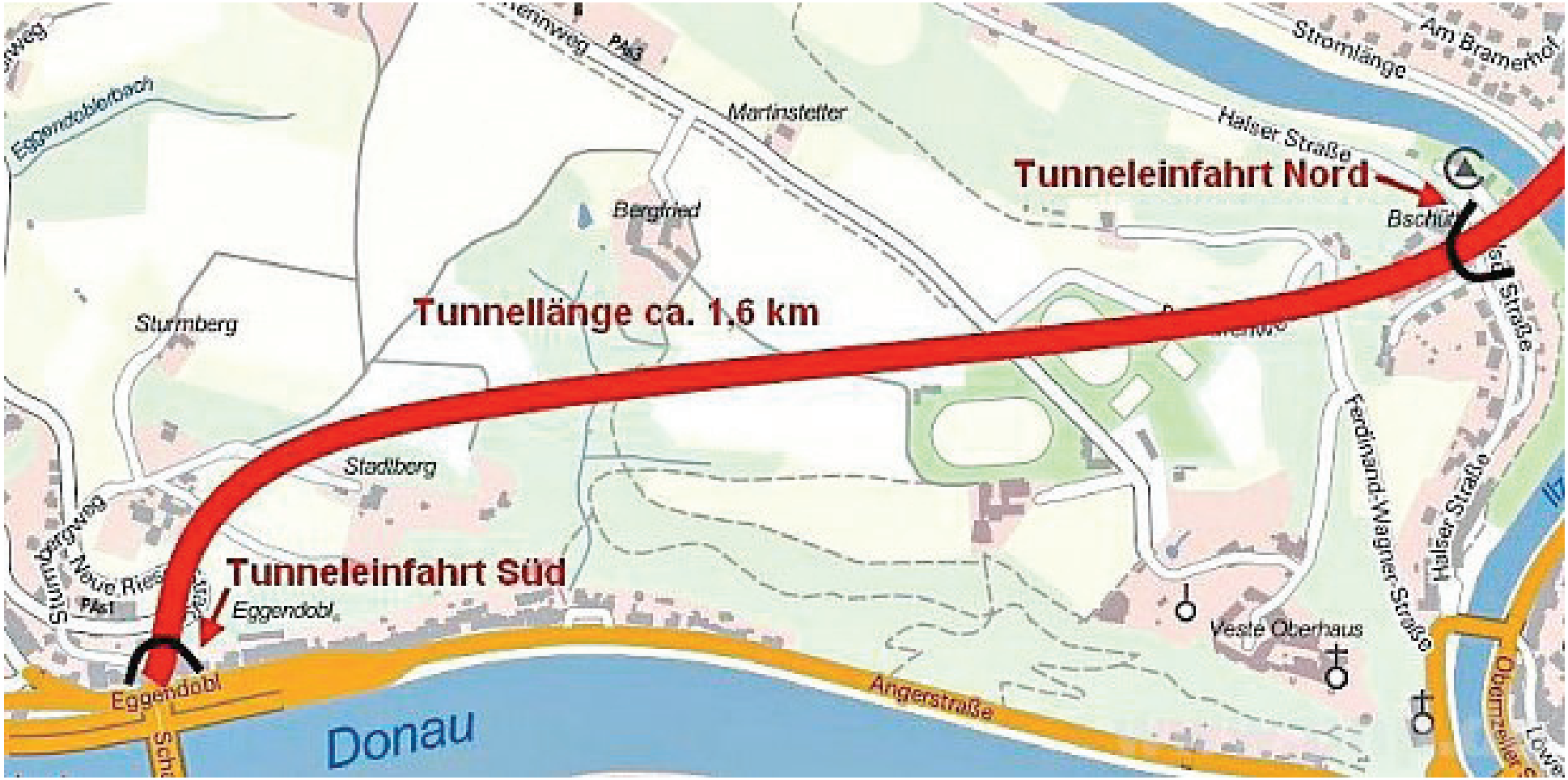
46 Kellermann 2014 Verkehrszuleitungen, 23.

47 Ebda., 28.

48 Vgl. ebda., 2f.

Abb. 54 Abbruch der Maxbrücke 1972

Abb. 55 Die Schanzlbrücke heute



3.2. Der Georgsbergtunnel

Abb. 56 Lageplan Georgsbergtunnel

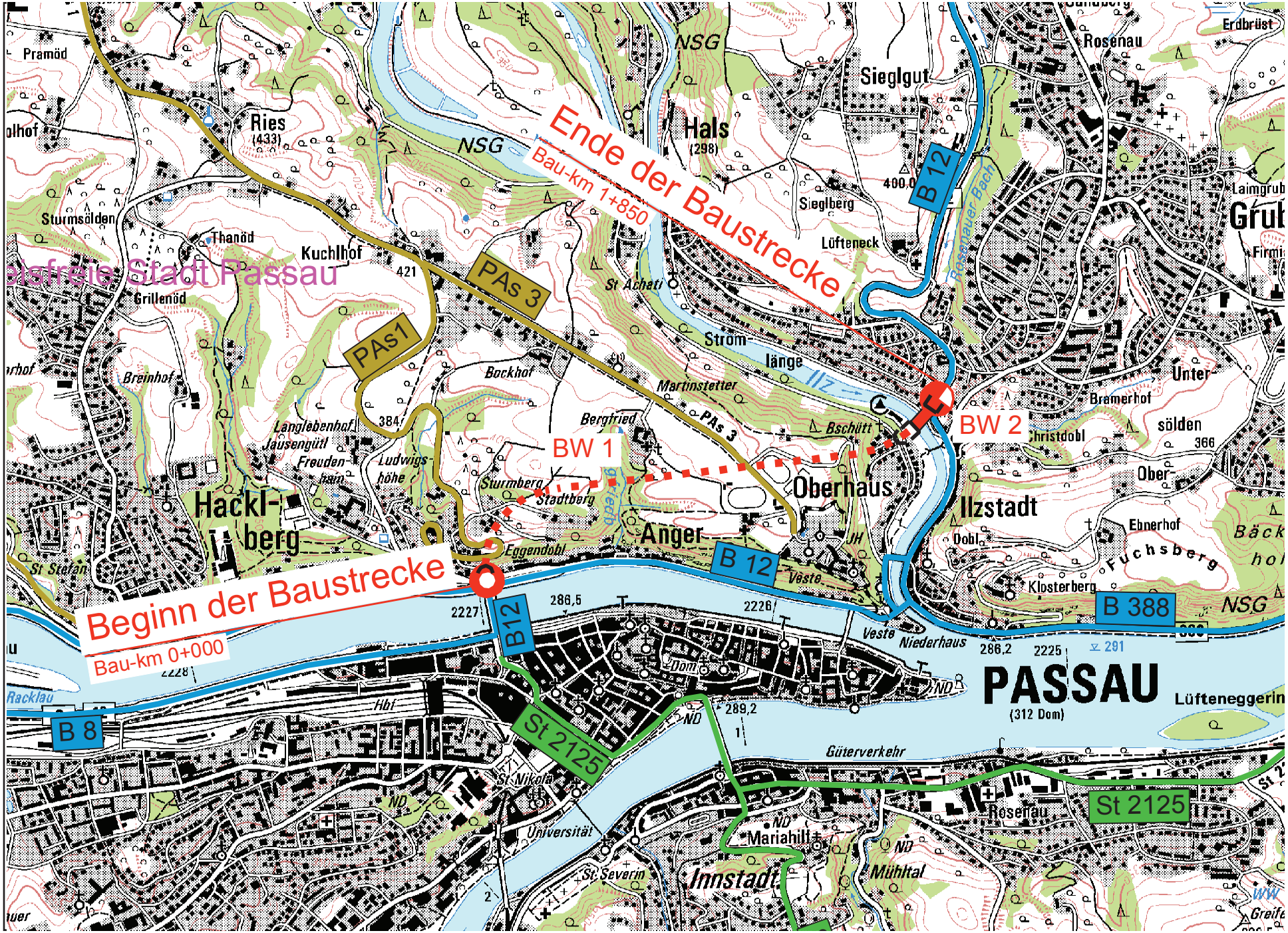


Abb. 57 Verlauf des Georgsbergtunnels

3.2 Der Georgsbergtunnel

Bereits 1990 gab es einen Vorschlag *„die B12 von Christobl auf einer Brücke über die Ilz in einen Tunnel vom oberen Ende des Bschüttparks zum Anger zu führen."*[49] Der Tunnel sollte kurz oberhalb der Hängebrücke enden. Dieses Konzept hätte jedoch nur die Freyunger Straße entlastet. Der Tunnel sollte bis zur Schanzlbrücke reichen. Dadurch würde die Innenstadt auch bei Hochwasser erreichbar sein.

Es wurde auch diskutiert, wie die engen Durchbrüche für Fußgänger und Radfahrer sicherer gemacht werden könnten.
Im April 2013 gab es einen Bürgerentscheid, der sich gegen Veränderungen aussprach. Nur drei Wochen später wurde Passau von dem zweithöchsten Hochwasser getroffen.
2013 gründete sich die Interessengemeinschaft „Die Angerer" . Sie strebten zwei Ziele an: die Verbesserung der Lebensqualität am Anger und in der Freyunger Straße in der Ilzstadt und die Verwirklichung des Georgsbergtunnels.[50]
Im gleichen Jahr wurde auch der „Initiativkreis Georgsbergtunnel" von Alt OB Willi Schmöller, Heinz Jakob und Jürgen Hellwing gegründet.[51]

Verkehrsplanung stellt seit langem ein wichtiges Thema in Passau dar. Aus der Idee des Georgsbergstunnel entstand auch die Idee des Stadttunnels, der einen Teil meiner Masterarbeit darstellt.

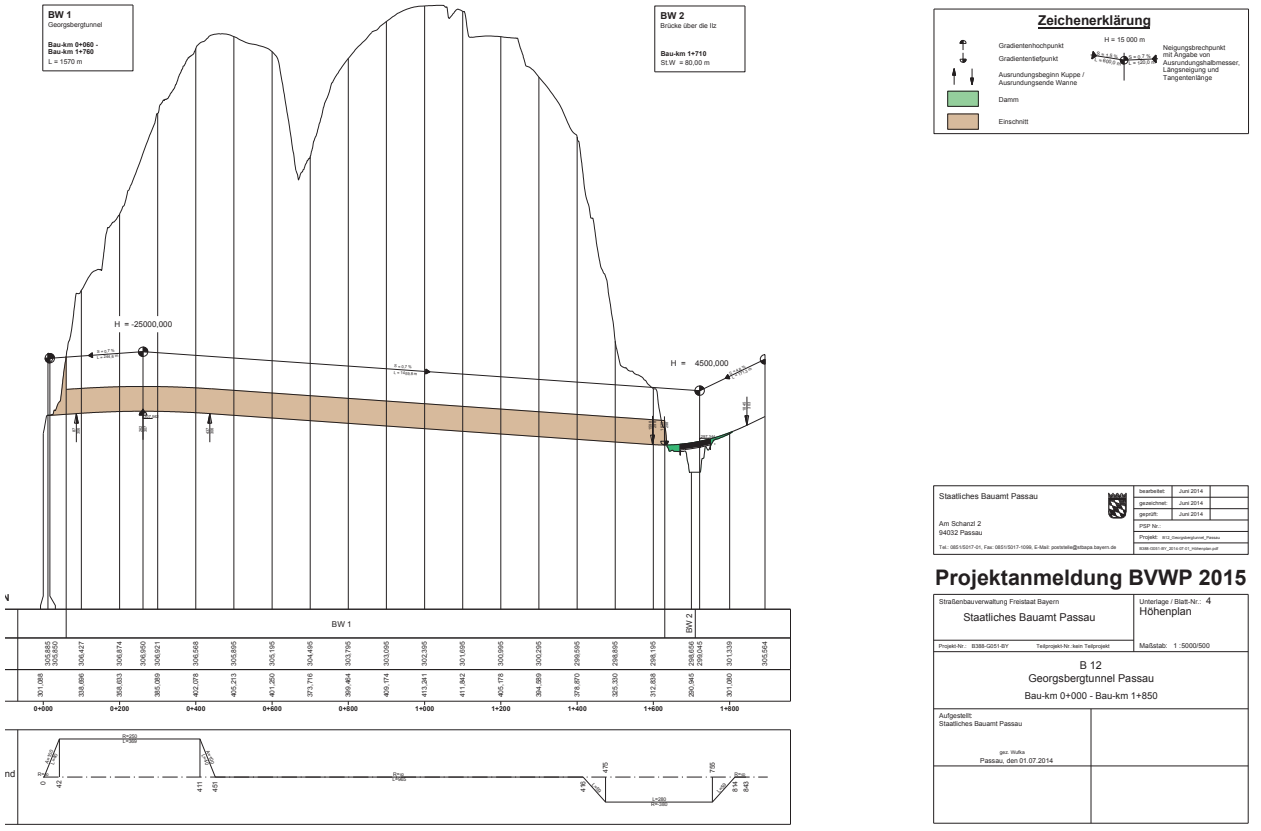
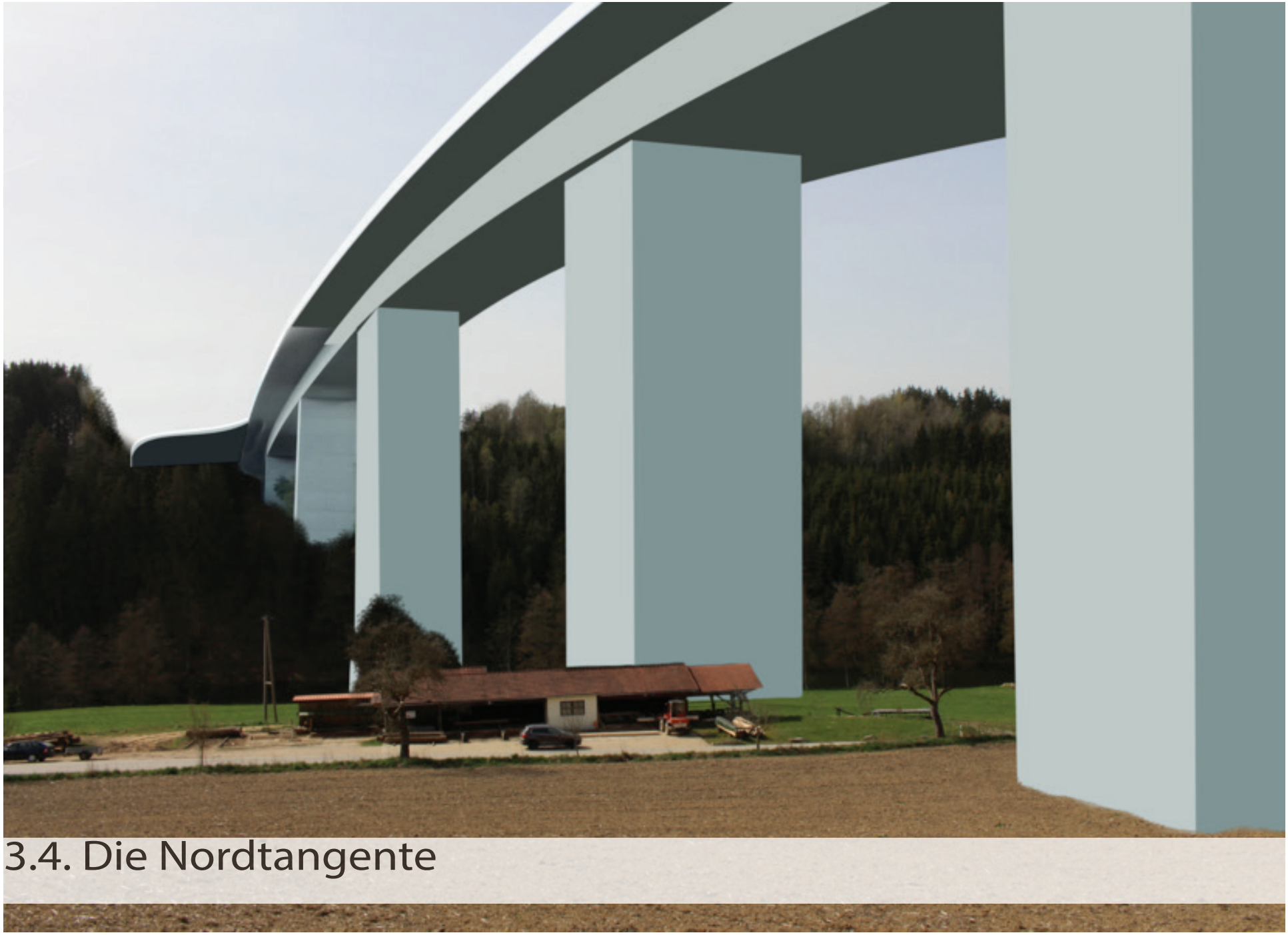


Abb. 58 Höhenplan

49 Kellermann 2014 Verkehrszuleitungen, 57.
50 Vgl. ebda, 58.
51 Vgl. ebda., 55f.



3.4. Die Nordtangente

Abb. 59 Visualisierung Nordtangente

3.3 Die Nordtangente

Noch immer wird in Passau an einer Verkehrslösung überlegt. Eine weitere Lösung stellt eine Nordumfahrung um die Stadt dar. Diese wird im Folgenden kurz erläutert. Die Nordtangente stellt eine Umfahrung der Stadt Passau dar. Sie beginnt mit der Anschlussstelle Passau-Nord und führt über den Fluss Gaißa nach Patriching. Über eine Talbrücke nördlich der Trifstsperre bei Hals wird die Ilz überquert. Bei Sieglgut mündet die Umfahrung in die Staatstraße 2319.

Dieses Projekt steht bei vielen in der Kritik. Zum einen wird die Flusslandschaft entlang der Ilz massiv tangiert. Durch ingesamt „29 kartierte Biotope“[52] würde der Bau verlaufen und somit den Lebensraum vieler Tier- und Pflanzenarten zerstören.

Es müssen auch neue Flächen versiegelt werden.

Auch meiner Meinung nach stellt die Nordumfahrung nicht den Lösungsvorschlag für Passaus Verkehrsproblem dar. Warum sollten neue Fächen versiegelt werden, wenn es eine Lösung auf alter Straße gäbe. Der Lärm und die Abgase werden nur von den Bewohnern der Angerstraße auf die Bewohner von Sieglgut und Patriching umverteilt.

Außerdem will ein Großteil der Autofahrer nicht auf die Autobahn, sondern in die Stadt. Genau für diese Zielgruppe ist die Nordtangente völllig ungeeignet.

Laut einer Studie des Ingenieurbüros Gevas hat sich ergeben, dass:

„die Trasse täglich nur 2200 Autos einen Vorteil [brächte].

Lediglich 6,8 Prozent der Fahrzeuge in Passau sind laut aktuellem Verkehrsentwicklungsplan (Kordonerhebung) dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Eine Studie der TU München („Kurzak-Gutachten“) zählte pro Tag nur 280 Fahrzeuge aus dem Raum Hauzenberg und östlich davon, die über Passau von und zur A3 unterwegs sind.“[53]

Abb. 60 Ilztal vorher

Abb. 61 Ilztal nachher

Abb. 62 Visualisierung der Brücke

52 BN will zur Not gerichtlich gegen Nordtangente vorgehen, http://www.pnp.de/lokales/stadt_und_landkreis_passau/passau_land/2071082_BN-will-zur-Not-gerichtlich-gegen-Nordtangente-vorgehen.html, 12.05.2016

53 Trassenführung, http://www.bi-nordtangente.de/trassenfuehrung/index.html, 24.08.2017

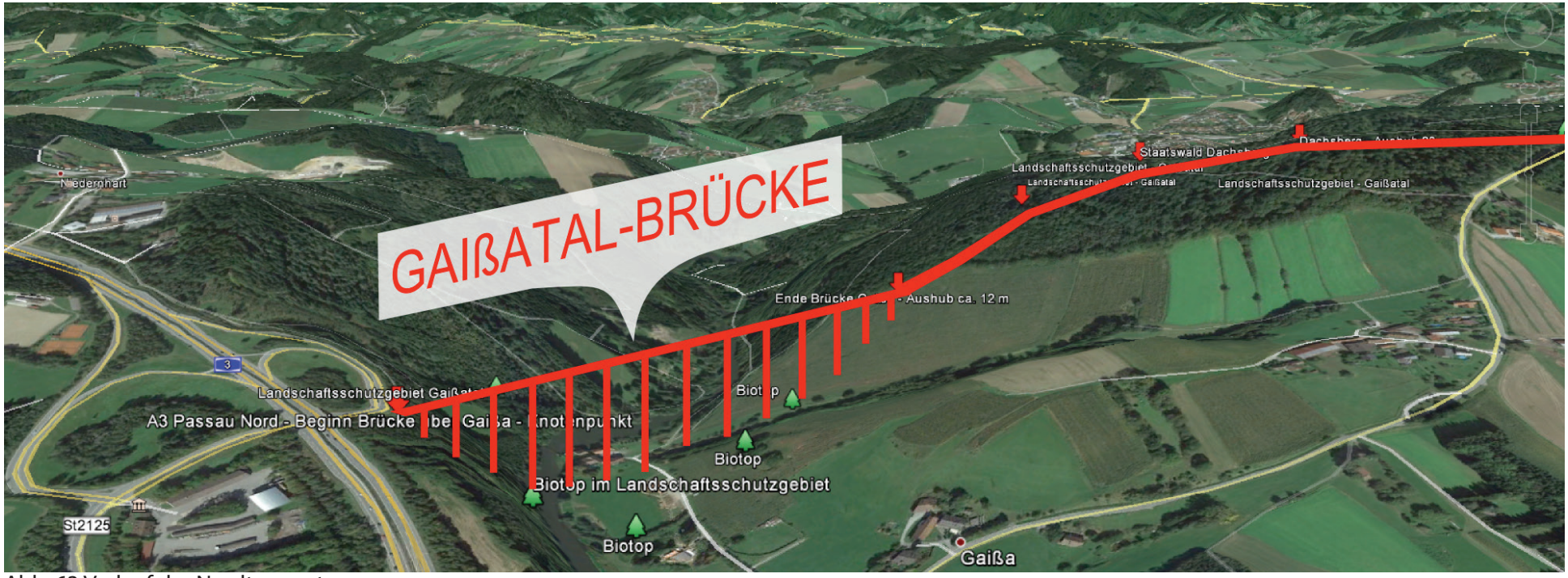


Abb. 63 Verlauf der Nordtangente

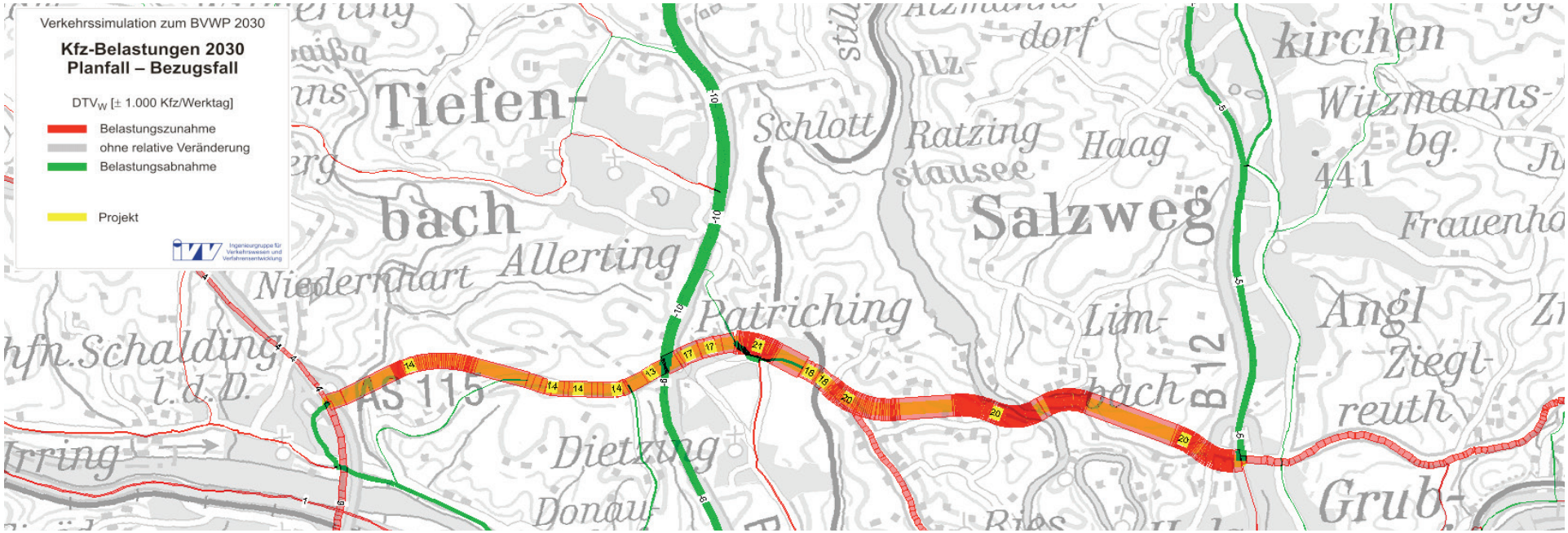


Abb. 64 Lageplan

3.4. Der Verkehr heute

Abb. 65 Verkehr am Anger

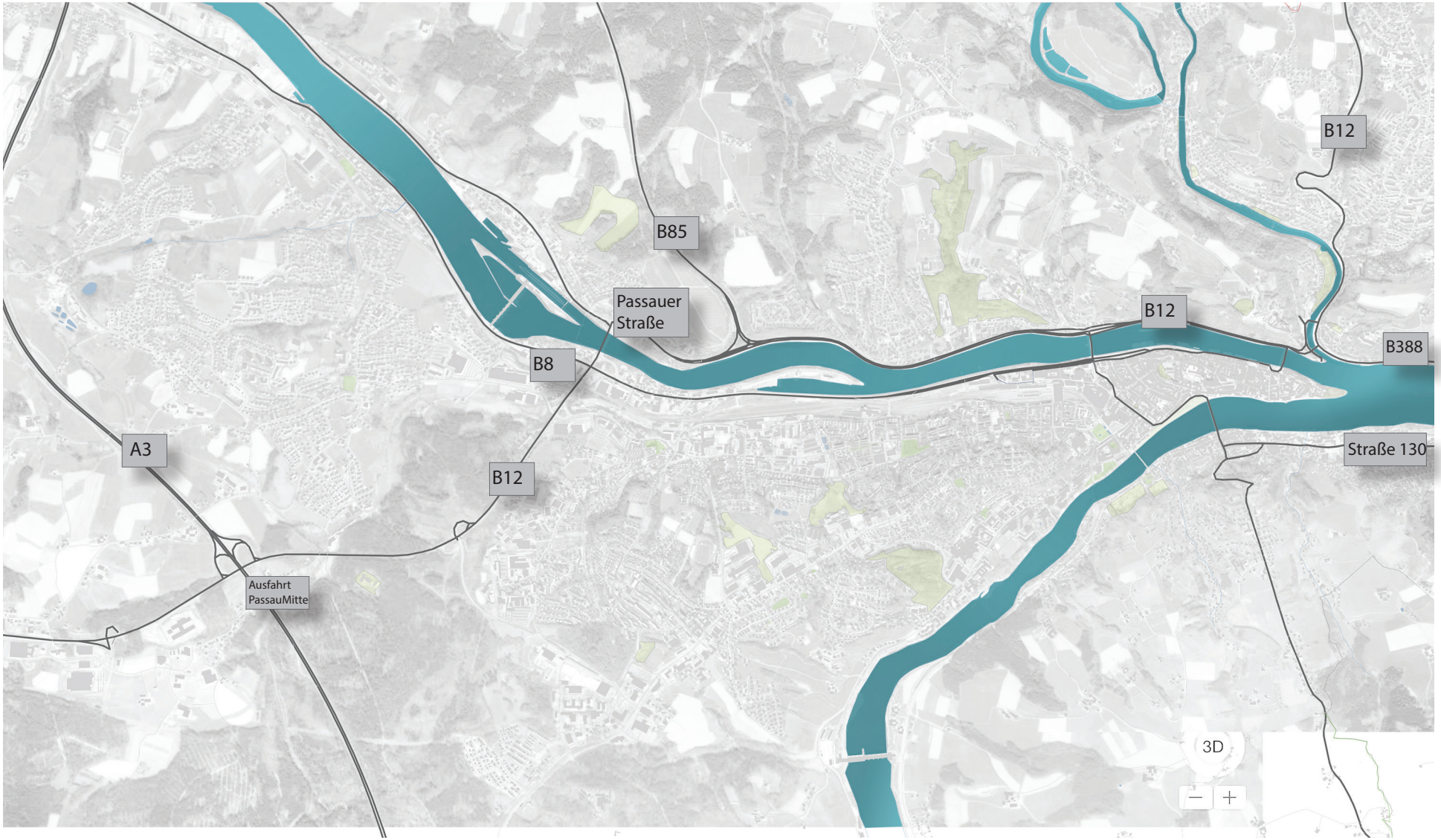


Abb. 66 Verkehrswege in die Stadt

A3: Richtung Regensburg und Linz
B12: nördlicher Landkreis und Tschechien
B388: Richtung Obernzell und Österreich

B85: Anschluss des nördlichen Landkreises und des Landkreises Freyung-Grafenau
B8: Richtung Vilshofen

Passauer Straße: in Richtung Schalding links der Donau

3.4. Der Verkehr heute

Heute werden die Durchbrüche noch stärker denn je für den Verkehr genutzt. Dies geht zu Lasten der Ilzstadt und der Menschen, die am Anger wohnen. Immer wieder stellen bestimmte Gruppen ihre Verkehrskonzepte, z.B. die Nordtangente oder die Gestaltung des Angers zur Diskussion und nach einigen Pro- und Kontra-Leserbriefen in der Passauer Neuen Presse oder Wortmeldungen in Bürgerversammlungen kehrt wieder Ruhe ein.

Am 28. April 2013 wurde in einem Bürgerentscheid der Fußgänger- und Radlertunnel durch den Georgsberg mit 69,21% der Wähler abgelehnt. Derzeitige Alternativen wären ein Durchbruch durch den Oberhauser Berg oder der Georgsbergtunnel. Diese Vorschläge kommen aus der Bevölkerung Passaus und sollen in naher Zukunft in Betracht gezogen werden.
Viele Menschen, die in den umliegenden Gemeinden und Dörfern wohnen, kommen zum Arbeiten, zum Einkaufen in die Stadt Passau oder durchqueren diese, wenn sie zum Beispiel die Autobahn erreichen wollen.
Verkehrszählungen an der Freyunger Straße ergaben folgende Werte:

JAHR	KFZ/ 24h	PROZENTANTEIL
1970	9 538	
1980	16 501	
1990	24 050	
2010 Durchgangsverkehr Quell-und Zielverkehr Binnenverkehr	 14 500 99 400 98 700	 6,8 % 46,7 % 46,5 %

Tabelle 03 Zählstelle Freyunger Straße (Vgl. Kellermann 2016 Durchbrüche, 54.)

Lärm- und Abgasgeplagte der Angerstraße, Parkplatzsuchende in dieser Straße und vor allem vom täglichen Stau geplagte Passauer und Pendler aus dem nördlichen Landkreis sehnen sich nach Erleichterungen und wirkungsvollen Lösungen. Die Nordtangente, bereits aufgenommen in den Bundesverkehrswegeplan 2030, mag die Verhältnisse am Anger nur im geringem Maße zum Besseren wenden. Ein Tunnel durch den Georgsberg und als Folge die Einhausung des Angers kann die Lebensqualität in diesem Bereich enorm steigern. Genau dieses Szenario wird Grundlage meiner Masterarbeit sein.

Es gibt mehrer Verkehrswege, die in die Stadt führen (Abb. 66):
- die B12 im Norden
Über die Freyunger Straße kommend müssen die Ilzstadt, der Durchbruch und anschließend die Angerstraße passiert werden um in die Innenstadt zu kommen oder Passau zu durchqueren.
- die B388 im Osten
für Verkehr aus Obernzell, Kellberg und Wegscheid. Es müssen die Donaustraße flussaufwärts, die Ilzbrücke und der Durchbruch passiert werden, um an den Anger zu kommen. Bei dem Spurwechsel an der Ilzbrücke besteht Staugefahr.

- die B85 im Norden
vor allem für Tittling und den Landkreis Freyung-Grafenau. Sie mündet in die Regensburger Straße und führt flussabwärts am linken Donauufer in Richtung der Innenstadt
- Die B8
Sie führt aus Vilshofen kommend
am rechten Donauufer flussabwärts entlang in Richtung der Innenstadt.
-Die Autobahn A3
sie führt im Westen an Passau vorbei. Passau

besitzt dabei drei Autobahnausfahrten- Passau Süd, - Mitte und Nord.

Im Süden wird Passau vom Inn begrenzt.
Von Süden her ist Passau auf österreichischem Gebiet erreichbar. Die Straße ist jedoch nicht für den Durchfahrtsverkehr, für den Schwerlastverkehr und für ein größeres Verkehrsaufkommen geeignet. Bei Hochwassser kann so auch die Innstadt auf Umwegen erreicht werden.

Verkehr am Anger

Das Konzept umfasst die Verkehrsführung, die Stadtentwicklung, den Umweltschutz, den Hochwasserschutz und die Entlastung der Anwohner in der Ilzstadt, am Anger und in Hacklberg.
Der Anger verbindet den nördlichen und den östlichen Teil des Landkreises Passau mit der Stadt Passau. Durch die Durchbrüche, die sich zu Stoßzeiten als Nadelöhr in und aus der Stadt heraus darstellen, gelangt man auf der linken Seite des Donauufers auf die Angerstraße. Mit ihren vier Fahrspuren gleicht sie vor der Kulisse des Oberhauses eher einer Autobahn. Oberhalb erstreckt sich rechts der bewaldete, mit romantischen Wanderwegen durchzogene Oberhausberg, auf dem ein Wahrzeichen der Stadt, die Veste Oberhaus, thront. Auf der linken Seite tauchen gleich nach dem Durchbruch im Gegenlicht die Hängebrücke, der Dom und die Altstadt auf und verschaffen dem die Angerstraße passierenden Fußgänger oder Autofahrer einen faszinierenden Anblick.
Täglich fahren bis zu 40 000 Fahrzeuge über den Anger, der Teil der vielbefahrenen Straße B12 ist. Nicht zuletzt ist viel davon Schwerverkehr. Dies bringt nicht nur eine Lärmbelastung (bis zu 100 db(A)) für die Anwohner mit sich, sondern auch eine erhebliche Feinstaubbelastung. Trotz der bereits höher gelegten Fahrbahn wird der Anger bei Hochwasser manchmal überspült. Über die Kanalisation gelangt das Wasser in die Häuser. Von den ca. 300 Bewohnern sind viele im Alter von 19-29 Jahre, also vor allem Studenten.
Viele der denkmalgeschützten Häuser in der Freyunger Straße und am Anger sind dem Verfall preisgegeben. Die Straße ist insgesamt sanierungsbedürftig, die Gehsteige, die teilweise viel zu schmal sind, sind nicht barrierefrei.[54]

Daten zur Verkehrszählung:

Die Angerstraße - als Abschnitt der B12- gehört zu einer der verkehrsreichsten Straßen im Freistaat.
Die Verkehrszählung ergab folgende Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV):[55]

Angerstraße	Straßenverkehrszählung Bayern		
Jahr	2000	2005	2010
DTV Kfz gesamt	37 775	33 508	29 542
DTV werktags gesamt	40 845	35 761	31 002
DTV werktags Personenver-verkehr	38 331	32 969	28 184
DTV werktags Güterverkehr	2 514	2 792	2 818
DTV werktags Schwerverkehr	2 568	2 059	1 993

Tabelle 04

54 Vgl. pdf, die Angerer.
55 Vgl. pdf, die Angerer.

Offizielle Zahlen der Ingenieurgesellschaft gevas humberg+ partner	
	2009
Kfz/24 h	39.200
PKW / 24 h	37 600
LKW 7 24 h	1 600

Tabelle

Straßenverkehrszählung Bayern für die Freyunger Straße			
Jahr	2000	2005	2010
DTV KFZ Gesamt	21 597	21 504	20 311
DTV werktags Gesamt	23 297	22 971	21 418
DTV werktags Personenverkehr	22 065	21 341	19 672
DTV werktags Güterverkehr	1 232	1630	1 746
DTV werktaggs Schwerverkehr	1 205	1 401	1 484

Tabelle 06

Offizielle Zahlen der Ingenieurgesell-schaft gevas humberg+ partner	
2009	
Kfz / 24 h	25 700
PKW / 24 h	25 100
LKW / 24 h	600

Tabelle 07

Straßenverkehrszählung Bayern für die Obernzeller Straße			
Jahr	2000	2005	2010
DTV Kfz Gesamt	15 696	16 300	14 422
DTV werktags Gesamt	16 887	17 727	16 080
DTV werktags Personenverkehr	15 801	16 220	14 464
DTV werktags Güterverkehr	1 086	1 507	1 616
DTV werktags Schwerverkehr	886	1 265	1 214

Tabelle 08

Offizielle Zahlen der Ingenieurgesellschaft gevas humberg+ partner	
2009	
Kfz / 24 h	18 600
PKW / 24 h	17 600
LKW / 24 h	1 900

Tabelle 09

Tabelle 04 -09: Vgl. Konzept Stadt-Tunnel Ilzstadt-Anger-Hacklberg, 8-9.

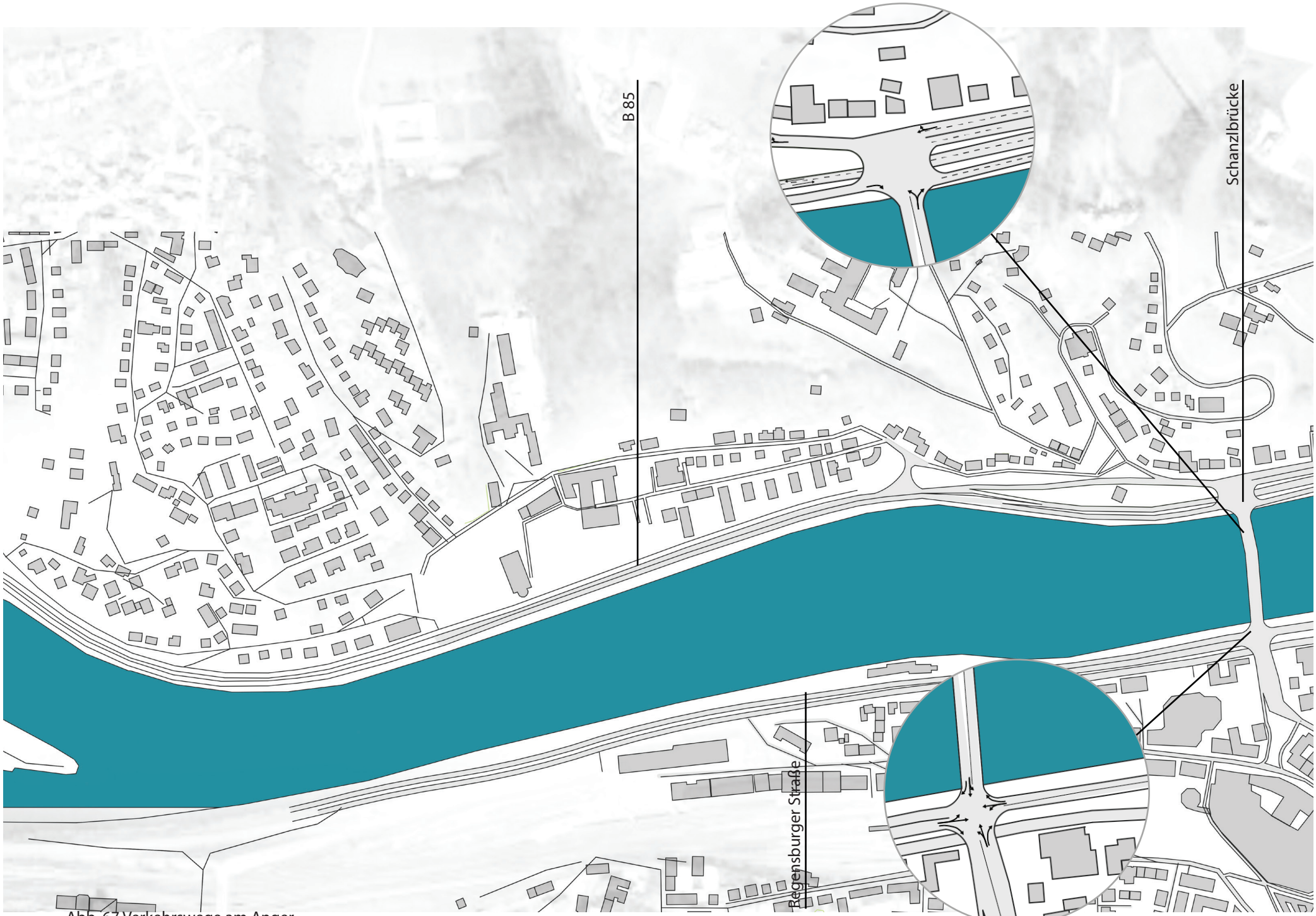


Abb. 67 Verkehrswege am Anger

Fritz-Schäffer-Promenade
Angerstraße
Hängebrücke
oberer und unterer
Durchbruch
untere Ilzbrücke
obere Ilzbrücke

3.5. Die drei Flüsse und die Schifffahrt

Abb. 68 Die Flusskreuzfahrtschiffe mit dem Rathaus und dem Dom im Hintergrund

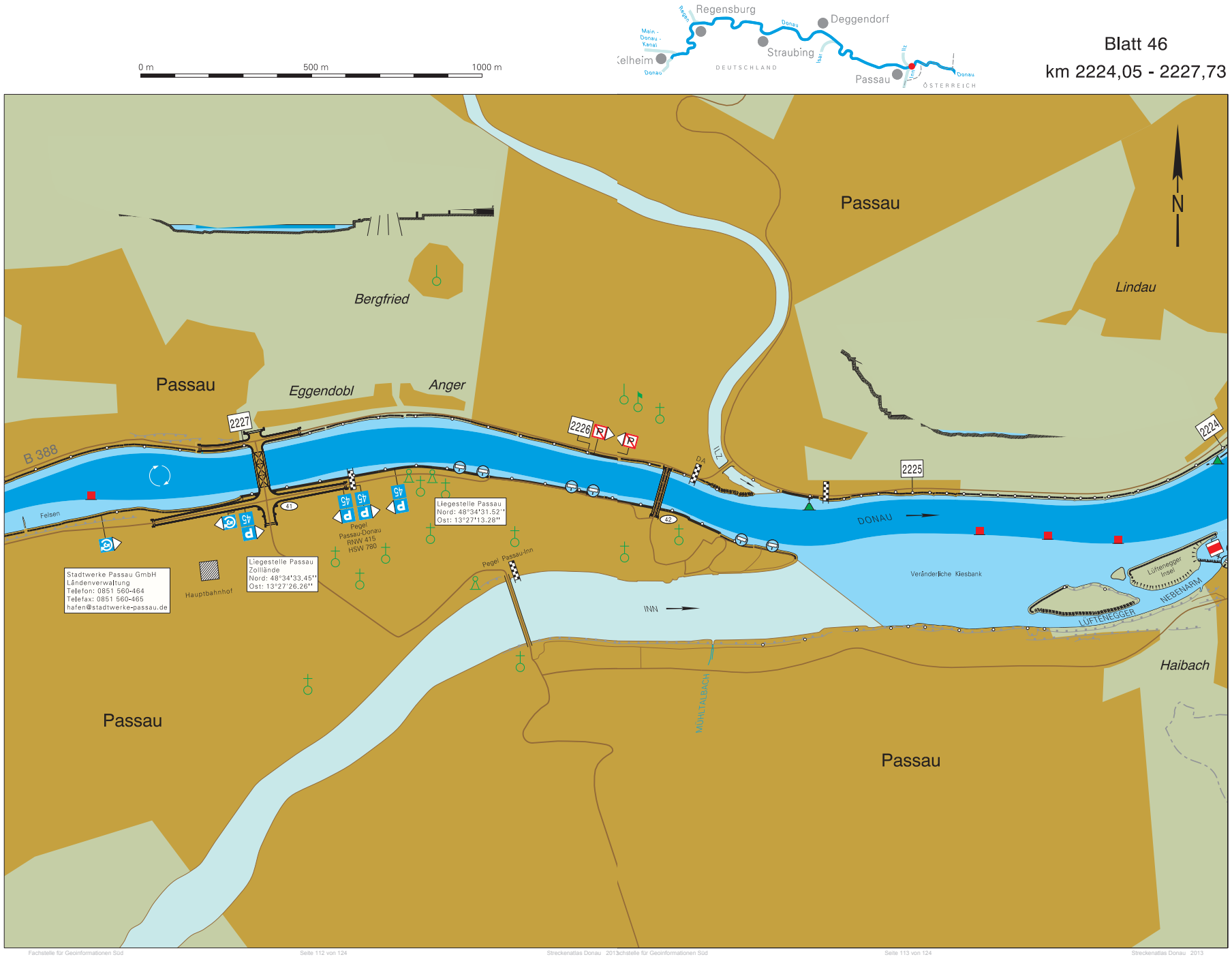


Abb. 69 Fahrrinne in der Donau

Die Wassertiefen der drei Flüsse

Passau besitzt eine einzigartige Lage an den drei Flüssen Donau, Inn und Ilz.
Die Donau als Verkehrsweg ist sowohl für den Handel als auch für den Tourismus wichtig.
Jährlich legen zwischen 2000 – 2500 Flusskreuzfahrtschiffe in Passau an. Das entspricht bis zu 250 000 Passagiere pro Jahr. Sie fahren von Passau bis zum Schwarzen Meer. Die Anlegestellen für Kreuzfahrschiffe befinden sich gleich in der Altstadt auf Höhe der Fritz- Schäffer-Promenade und in Lindau. Insgesamt stehen 17 Anlegestellen mit 29 Stellplätzen zu Verfügung.[56] [57]
Außerdem legen von der Altstadt auch die Rundfahrtschiffe ab, mit denen man beispielsweise nach Linz, Regensburg oder Jochenstein fahren kann.
Der Frachthafen befindet sich flussaufwärts von Passau in Schalding. Er hat einen jährlichen Umschlag von 469 000 Tonnen und besitzt eine Größe von 25 ha. Außerdem ist die Anbindung an den Bahnverkehr und den LKW Verkehr gegeben. Die Sohltiefe beträgt 3,50 m.[58]

56 Vgl. Hafen, https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/schifffahrt.html, 31.08.2017.
57 Vgl. Passau, https://www.passau.de/Aktuelles/Pressearchiv.aspx?rssid=fb09408c-0cd7-4735-bf34-85dff3334db8, 31.08.2017.
58 Vgl. Bayernhafen Passau, https://www.bayernhafen-passau.de/ueber-uns/bayernhafen-passau.html, 31.08.2017

Besonders die Pegelstände der Flüsse sind dabei wichtig, um einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Denn sind die Wasserstände zu hoch, können die Schiffe nicht mehr unter den Brücken durchfahren. Ist der Pegel zu niedrig, besteht Gefahr, dass die Schiffe auf Grund laufen.
Auch für die Masterarbeit ist es wichtig, die Bedingungen für die Schifffahrt in Passau zu kennen. Nur dann kann auch das Ufer der Donau verändert werden.

Flusstourismus

Jährlich besuchen bis zu 250 000 Kreuzfahrt-Passagiere und 500 000 Touristen Passau.[59] Für die Stadt Passau ist das ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Viele mittelständische Unternehmen: Busunternehmen, Taxis, Beherbergungsbetriebe, Reisebüros, Restaurants, Souvenirläden bis hinein in den Bayerischen Wald und in den Nationalpark profitieren von den Kreuzfahrten auf der Donau.

59 Schiffahrt, https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/schifffahrt.html, 31.08.2017.

Die Donau

Die Sohle der Donau beträgt in der Ilzstadt 286,23 üNN und Flussaufwärts und der Normalwasserstand liegt bei 291,23 üNN. Den täglichen Wasserstand kann man im Internet abrufen. In der Tabelle (Tabelle 10) sind die wichtigsten Daten der Donau aufgelistet
Die Hochwasserwarnstufe „Meldestufe 1“ ist bei 700 cm erreicht.
Der Normalwasserstand liegt bei ca. 500 cm.
Auf den Karten (Abb.69) sind die Fahrrinnen für die Schifffahrt auf der Donau ersichtlich. Diese bewegt sich überwiegend in der Mitte des Flusses, sodass das Ufer auf der Angerseite abgeflacht werden kann.

Die Donau in Passau	
Kilometer	2 226,70
Höchster Schiffswasserstand (HSW)	780 cm
Regulierungsniedrigwasserstand (RNW)	410 cm
Fahrrinnentiefe bezogen auf RNW	280 cm
Fahrrinnenbreite (bei fester Sohle)	75m
Pegelnullpunkt Donau (Donau) bei km 2 226,70	286,40 üNN.
Pegelnullpunkt Ilzstadt (Donau bei km 2 225,25	286,23 üNN.

Tabelle 10 (Vgl. Streckenatlas)

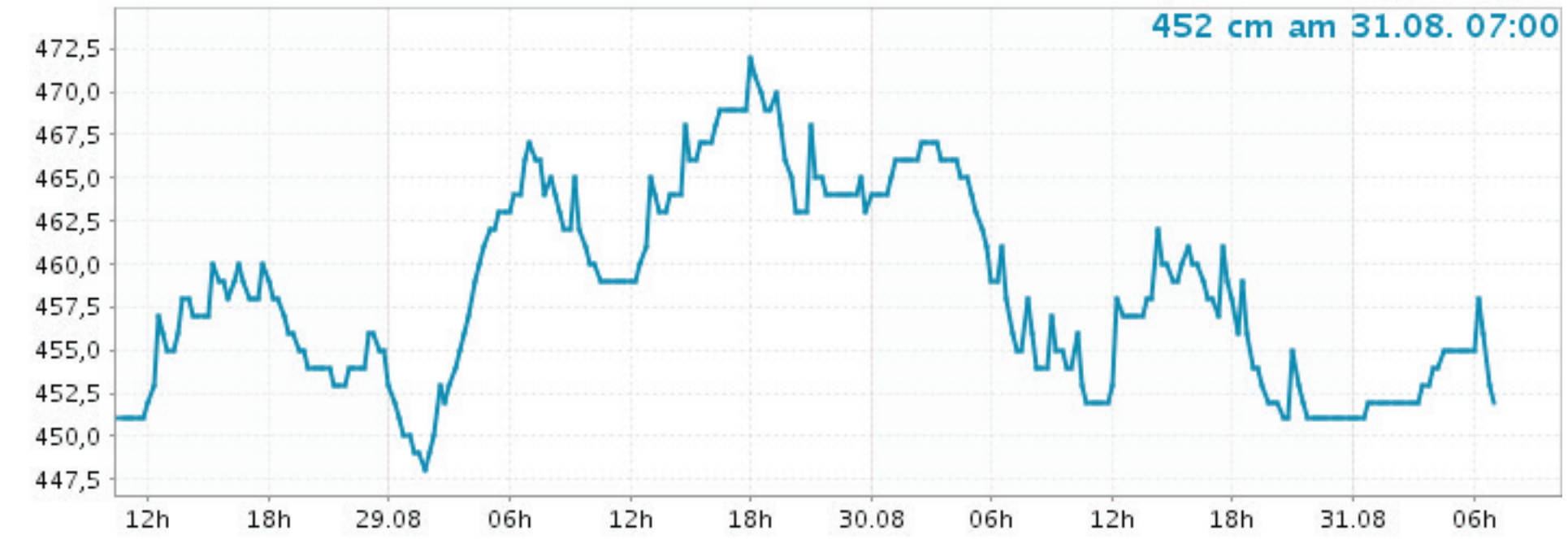


Abb. 70 Visualisierung des Donauwasserstandes

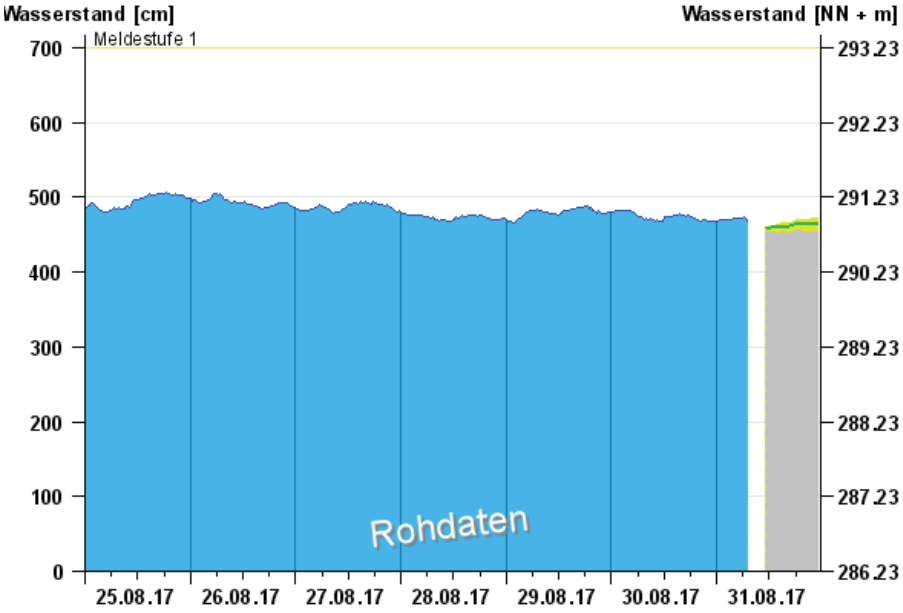


Abb. 71 Wasserstände der Donau

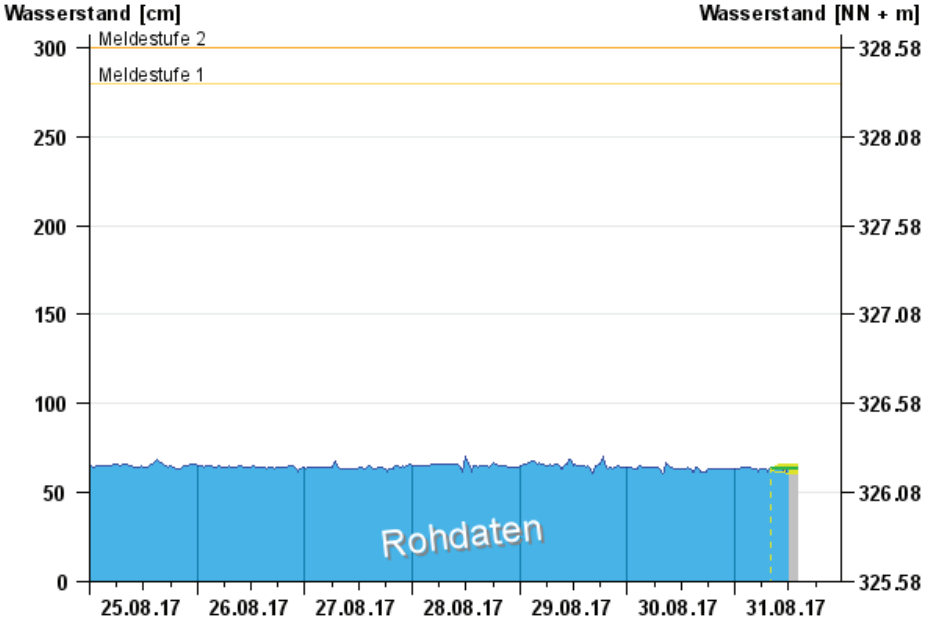


Abb. 72 Wasserstände der Ilz

Die Ilz

Die Ilz besitzt eine geringere Wassertiefe als die Donau. Nur Kanus und Ruderbote können sie befahren. In Kalteneck, einige Kilometer stromaufwärts von Passau, liegt ihr Nullpunkt bei 325, 58 üNN. Die Wassertiefe beträgt zwischen 1,50 m und 50 cm.
Die erste Hochwasser-Meldestufe ist mit 280 cm erreicht

Der Inn

Der Inn hat im Bereich von Passau eine hohe Fließgeschwindigkeit. Deshalb fahren die Rundfahrtsschiffe nur bis zur Marienbrücke.
Sein Pegelnullpunkt liegt bei 289,19 üNN.
Die erste Hochwasser-Meldestufe erreicht er er bei einer Wasserhöhe von 540 cm.
Seine durchschnittliche Wasserhöhe liegt bei 200 cm über Pegelnullpunkt. [60]

60 Vgl. www.hnd.bayern.de/pegel/donau_bis_passau/passau-18009000

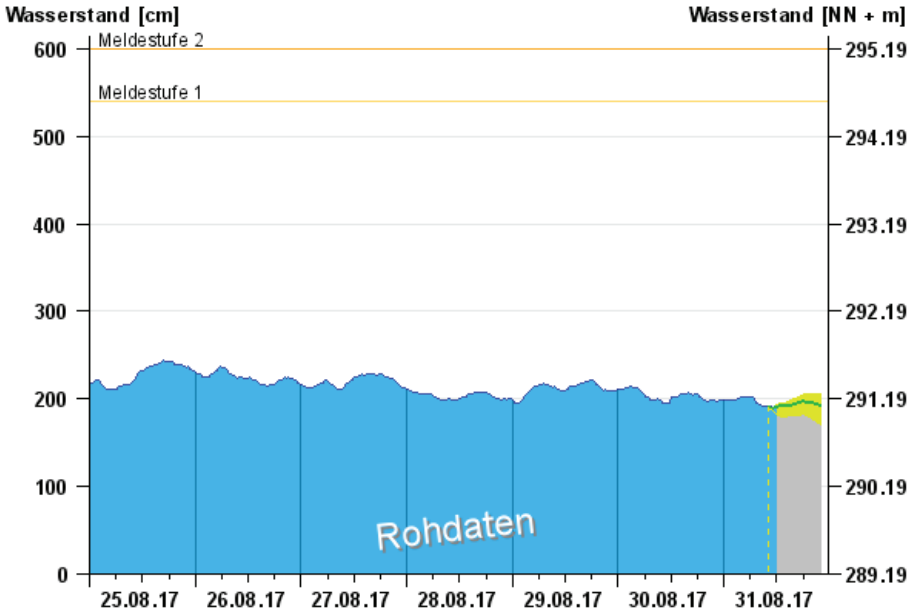


Abb. 73 Wasserstände des Inns

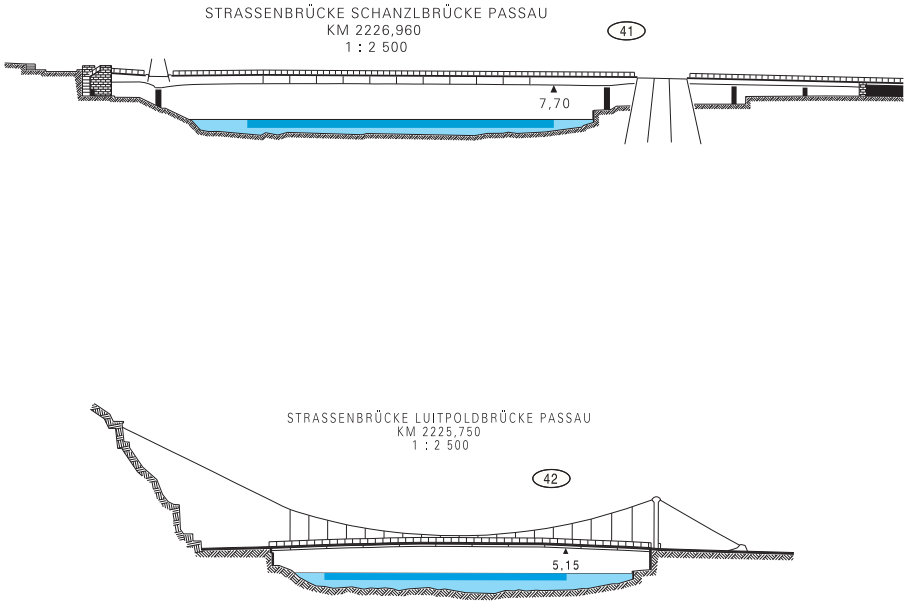


Abb. 74 Durchfahrshöhen Donaubrücken

4. Die Entwicklung der Stadt

4.1. Das Entwicklungskonzept
4.2. Neue Bauprojekte

Abb. 75 Blick vom Durchbruch auf die Altstadt

PASSAU

Leben an drei Flüssen

4.1. Das Entwicklungskonzept

Abb. 76 Wappen der Stadt Passau

4.1. Das Enwicklungskonzept der Stadt

2012 stellte die Stadt Passau ein Entwicklungskonzept für die Stadt vor. Dieses wurde in "Planungsworkshops mit Bürgerbeteiligung"[61] entwickelt und umfasst vor allem die Stadtteile Altstadt/ Neumarkt, Innstadt, Haidenhof, Heining, Hacklberg, Hals und Grubweg. Es wurden dabei Vorschläge gemacht, wie die zukünftige Entwicklung der Ortsteile ausschauen könnte. [62]
Dem Konzept ging eine Befragung vorraus, bei der 5000 Haushalte über ihre Zufriedenheit mit der Wohnsituation in Passau befragt wurden.
Der Auszug aus den Auswertungen der Umfrage zeigt, dass die Passauer im allgemeinen sehr zufrieden sind.

Wenn man die Zufriedenheit nach Stadtteil betrachtet, sind vor allem Hals, Haidenhof-Nord und Heining besonders unzufrieden, während Hacklberg sehr zufrieden ist. [63]

Besonders gut finden die Passauer die Überschaubarkeit der Stadt, aber auch die Einkaufsmöglichkeiten. Auch das kulturelle Angebot und die Naturnähe der Stadt bzw. der Umgebung gefallen den Bürgern.

Verbesserungspotenzial sehen die Bewohner in der Parkplatzsituation und in der Verkehrssituation. Es sind zu wenig Parkplätze vorhanden und die Parkgebühren sind zu hoch. Außerdem sind sie mit der Verkehrsführung und der Ampelschaltung unzufrieden. Der öffentliche Verkehr fährt vor allem abends und in der Nacht zu unregelmäßig.

Des Weiteren bemängeln sie das Verkehrsaufkommen, welches vor allem zu den Stoßzeiten viel Durchgangsverkehr beinhaltet. Dieser führt täglich zu Staus auf den Hauptverkehrsadern in der Stadt.

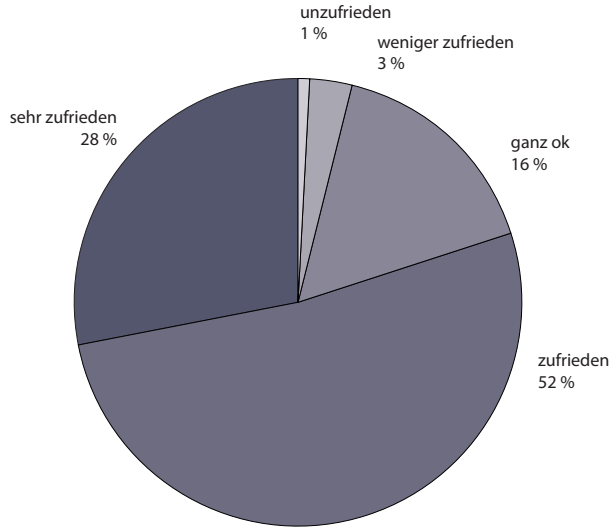


Abb. 77 Zufriedenheit der Bürger

61 Bürgerinitiative, http://www.passauer-buergerinitiativen.de/was-wir-machen/stadtbild-stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept-passau/, 01.07.2017
62 Ebda, 01.07.2017
63 Vgl. Entwicklungskonzept Teil 1, 10f.

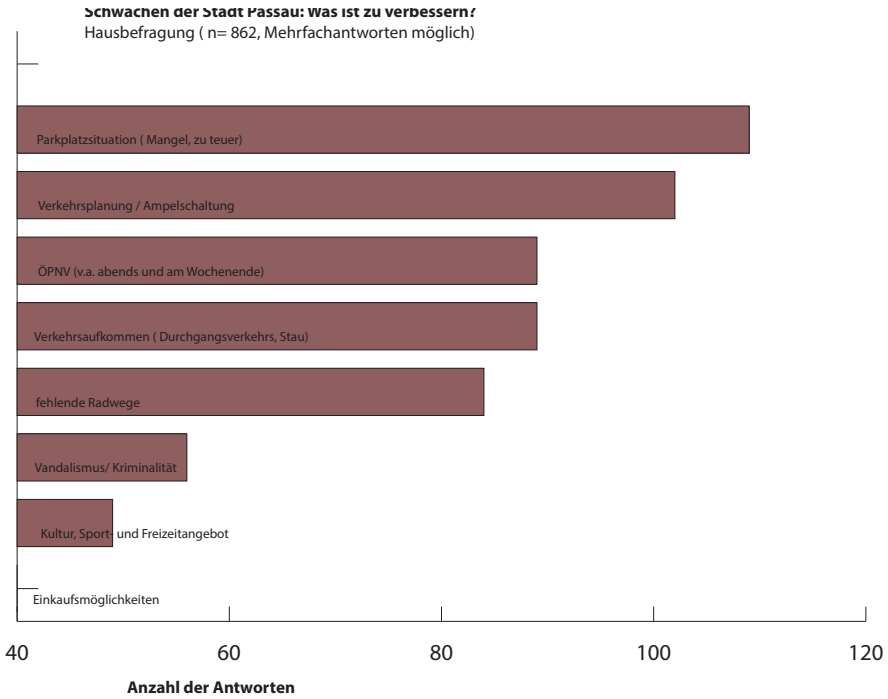


Abb. 78 Schwächen der Stadt

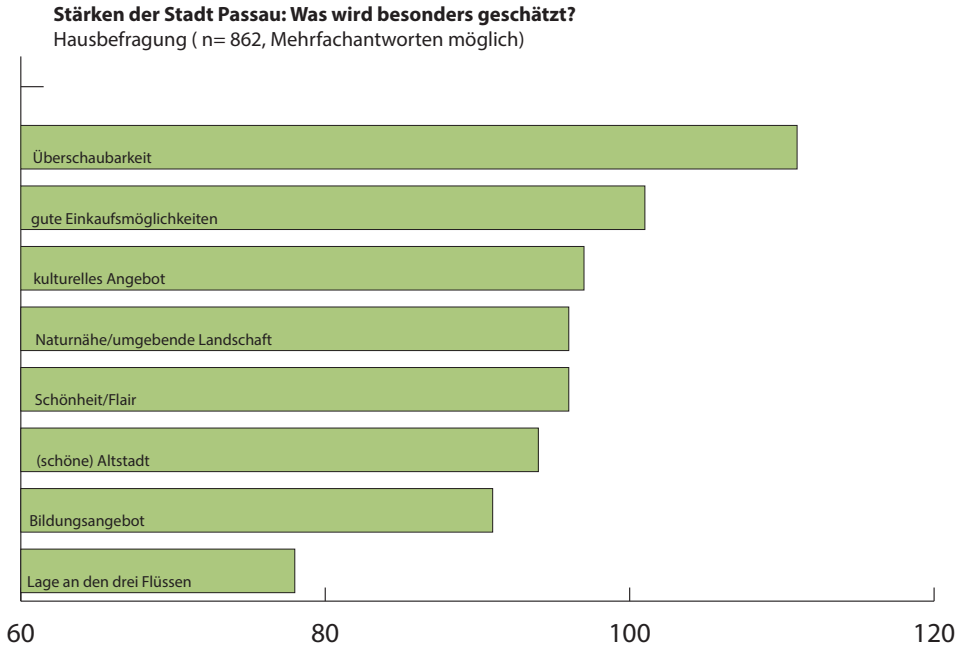


Abb. 79 Stärken der Stadt

Zum Schluss der Befragung konnten die Bürger Verbesserungsvorschläge und Anregungen vorbringen. Dabei gab es verschiedene Themenschwerpunkte. [64]

Thema: Umgestaltung von Grünflächen, Parks und Erholungsmöglichkeiten

- *Wiederbelebung von Parks und bessere Gestaltung von Grünflächen*
- *Erhalt der Natur entlang der Ilz*
- *Bessere Nutzung der Flussufer*
- *Ausbau des Radwegenetzes*[65]

Thema: Spiel- und Bolzplätze

- *Erhöhung der Anzahl*
- *Verbesserung der Anzahl*
- *Themenspielplätze*
- *Bessere Verteilung / Versorung der Stadtteile* [66]

Thema: Zusammenleben der Bevölkerung

- *Förderung der Integration*
- *Zusammenführen der Generationen*
- *Schaffung von Treffpunkten, Vernetzung des Miteinanders*
- *Verhinderung von Ghettobildung*
- *Stärkung der Stadtteile*[67]

64 Vgl. Entwicklungskonzept Teil 1, 20 f.
65 Ebda ,20.
66 Ebda , 21.
67 Entwicklungskonzept Teil 1, 21.

Die Wirtschaft in der Stadt

In den Jahren bis 2011 ist die Zahl der Arbeitsplätze laut dem Bayerischen Landesamt für Statistik von 30 060 auf 34 085 gestiegen, also um 12,6 %. [68]

Auffällig ist dabei, dass rund zwei Drittel der Beschäftigten ihren Wohnsitz außerhalb von Passau haben. Am täglichem Stau zu den Stoßzeiten kann man diesen Aspekt täglich auf den Hauptverkehrsadern beobachten.
Laut dem Artikel der Passauer Neuen Presse vom 21.09.2017 ist Passau „die Hauptstadt der Pendler“[69]. 22 500 Pendler fahren jeden Tag in die Stadt zum Arbeiten. 70% davon kommen aus dem Landkreis Passau.[70]
Zum Vergleich ist in Abbildung 80 auch die Zahl der Personen, die im Landkreis Passau beschäftigt sind abgebildet.

Es lässt sich außerdem eine sehr geringe Arbeitslosigkeit erkennen. im Juni 2017 waren laut dem Bundesamt für Statistik lediglich 1174 Personen als arbeitslos gemeldet.

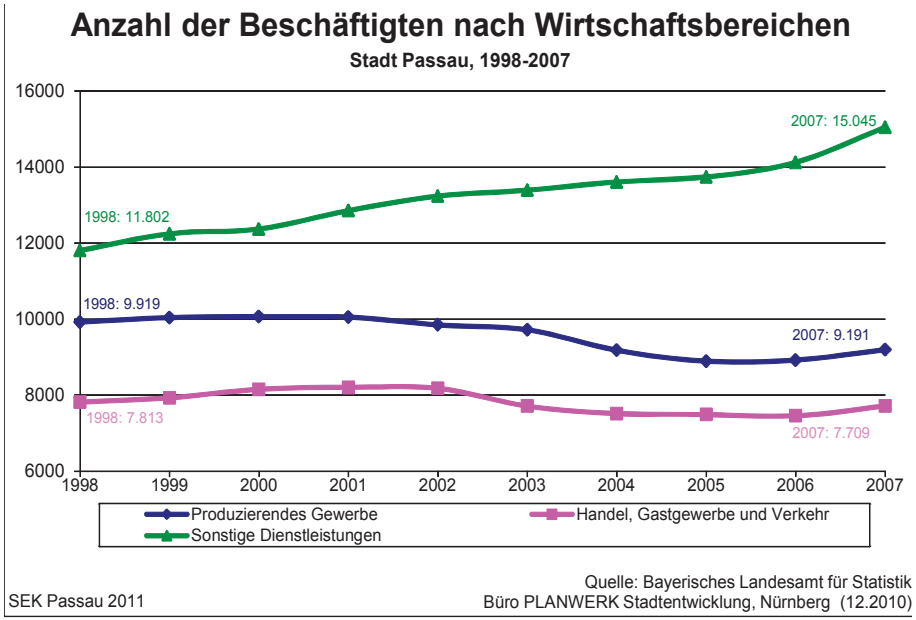


Abb. 80 Anzahl der Beschäftigten

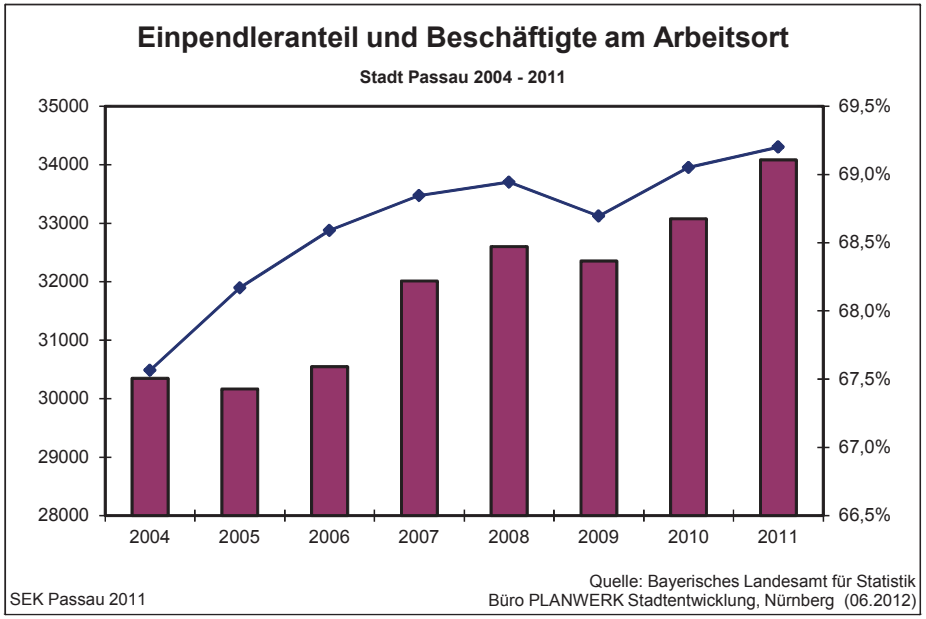


Abb. 81 Einpendleranteil

68 Vgl. Entwicklungskonzept, 25f.
69 PNP: Passau ist die Hauptstadt der Pendler, https://plus.pnp.de/ueberregional/heimatwirtschaft_niederbayern/2663092_Passau-ist-die-Hauptstadt-der-Pendler.html? vom 21.09.2017
70 Vgl. Ebda.

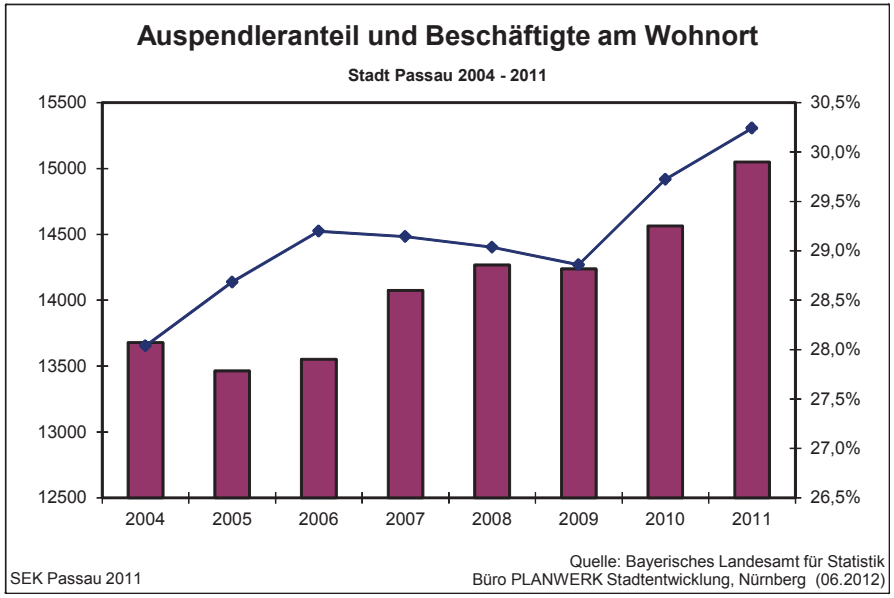


Abb. 82 Auspendleranteil

Ziele und Schwerpunkte des Entwicklungskonzeptes

Ziel des Entwicklungskonzeptes ist vor allem die Stärkung der Versorgungsaufgaben der Stadt Passau. Sie besitzt mit dem Landkreis Passau ein großes Einzugsgebiet. Des Weiteren sollen der gewerblich- industrielle Bereich und der Dienstleistungsbereich ausgebaut werden. Außerdem soll in Bildung und in Kultur investiert werden. Nachfolgend sind einige Ziele stichpunktartig aufgelistet:

Insgesamte Ziele:

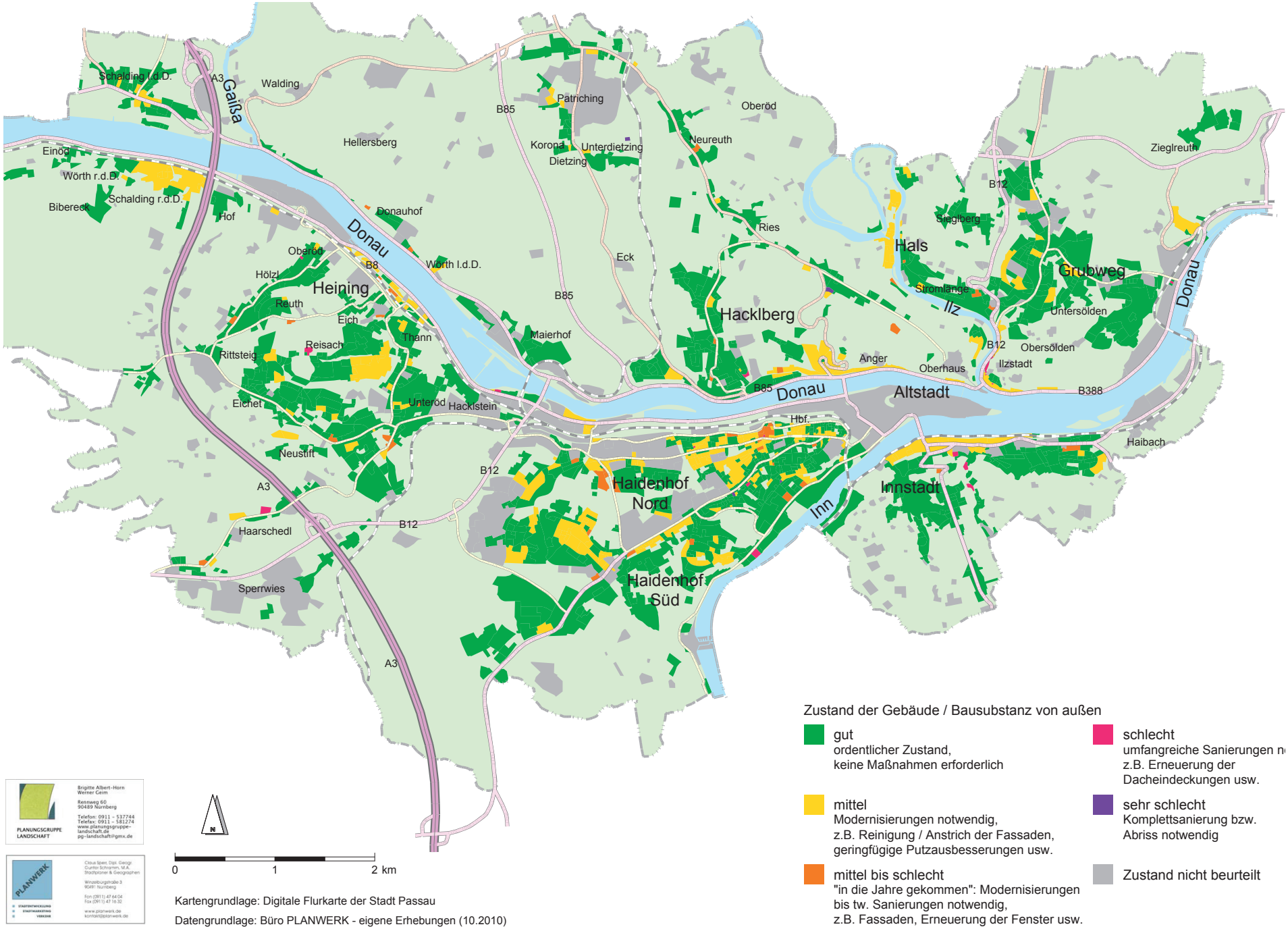
- *Ausbau der Familienfreundlichkeit*
- *Die Stadt Passau unterstützt und initiiert Kooperationen für eine gemeinschaftliche Stadtentwicklung, Vernetzung*
- *Stärken des Tourismus*
- *Passau als Kulturstadt stärken*
- *Stärken der Wirtschaft*[71]

Auf Grund der Topographie ist die Erweiterung der Stadt beschränkt möglich. Deshalb will man sich besonders auf die Innenstadtentwicklung konzentrieren.

Da viele Gebäude sanierungsbedürftig sind, soll durch Umbau des Bestandes ein „hochwertiges Umfeld“[72] und eine gute Infrastruktur geschaffen werden.
Neuausweisungen von Baugebieten sollen nur eingeschränkt stattfinden. Flächen, die abseits liegen dürfen nur in begründeten Fällen als Bauland ausgewiesen werden.
Ein weiterer Schwerpunkt besteht darin die einzelnen Stadtteile zu stärken.[73]

71 Entwicklungskonzept, 25.

72 Ebda, 40.
73 Vgl. Ebda, 40 f.



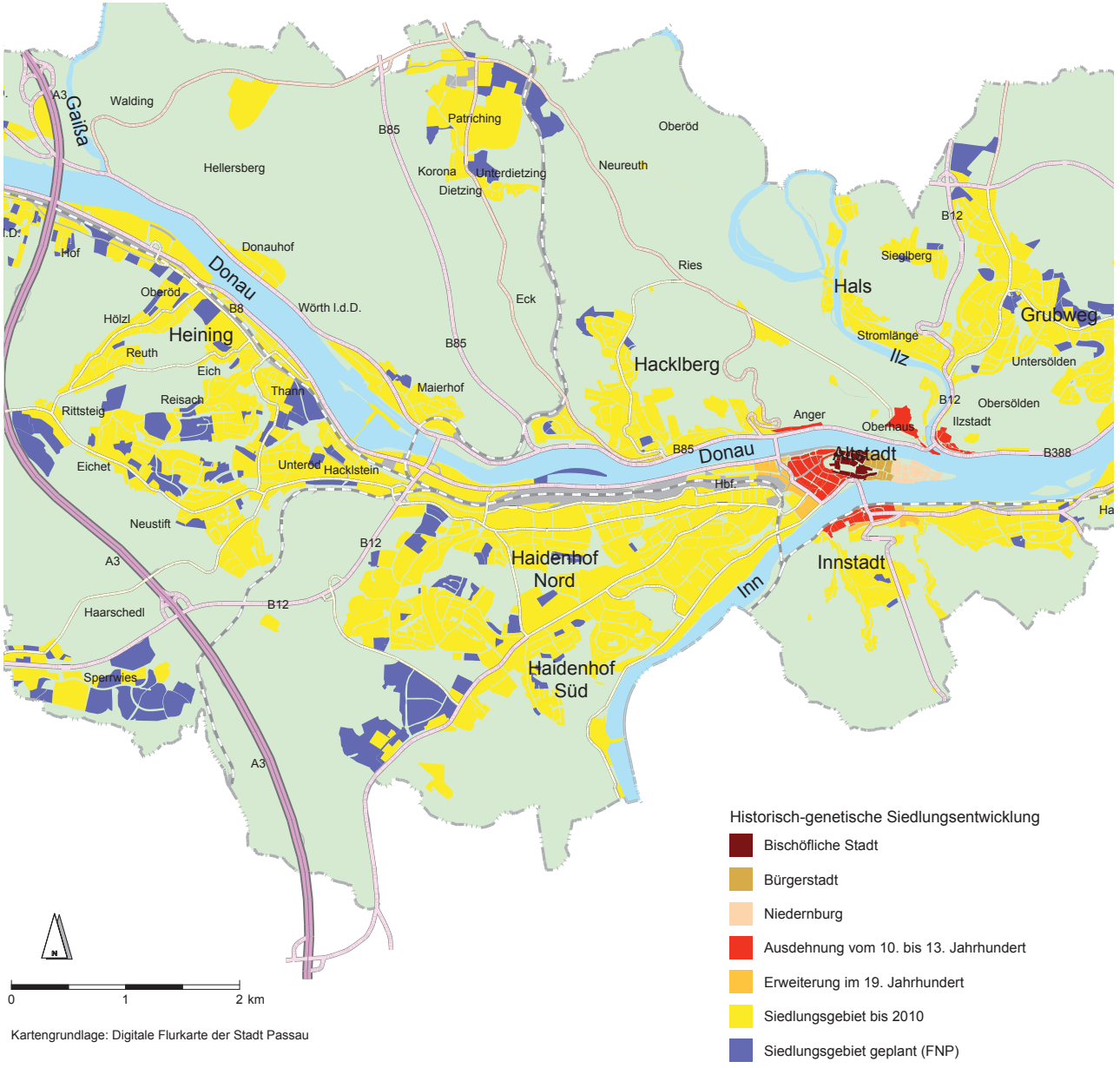
Kartengrundlage: Digitale Flurkarte der Stadt Passau

Datengrundlage: Büro PLANWERK - eigene Erhebungen (10.2010)

Abb. 83 Bauzustand der Gebäude in Passau

Wohnraum in Passau:
Die Wohnflächen der Stadt Passau beliefen sich Ende 2010 auf rund 2,15 Mio. m². Es befinden sich rund 9 580 Gebäude in der Stadt (2010).

Die durchschnittliche Wohnungsgröße liegt dabei bei 83 m². Zweidrittel der Wohnungen befinden sich in Gebäuden mit 3 oder mehr Wohneinheiten. Grundsätzlich steigt die Nachfrage nach Einfamilienhäusern und großen Wohnungen. Auch wenn die Bevölkerung stagniert, steigt das Bedürfnis nach Wohnungen.
Laut Prognose benötigt die Stadt Passau bis 2014 2,2 ha Bauland pro Jahr. Bis 2024 ist das eine Fläche von 33 ha.
Passau hat um die 29 ha Bauland zur Verfügung. Dieses ist für ca. 440 Wohnungen im Geschosswohnbau und ca. 570 Einfamilienwohnhäuser ausgeschrieben.
Desweiteren sind 32,2 ha Sanierungsgebiete ausgeschrieben. Davon befinden sich ca 20,5 ha in der Altstadt und 11,8 ha in der Innstadt. [74]
In Abbildung sind die Siedlungsgebiete zu erkennen. Besonders an den Stadträndern, in Sieglgut, Patriching oder Sperrwies, sind Gebiete zur Bebauung vorhanden.



Kartengrundlage: Digitale Flurkarte der Stadt Passau

Abb. 84 Entwicklung der Stadt

74 Vgl. Entwicklungskonzept, 49 f.

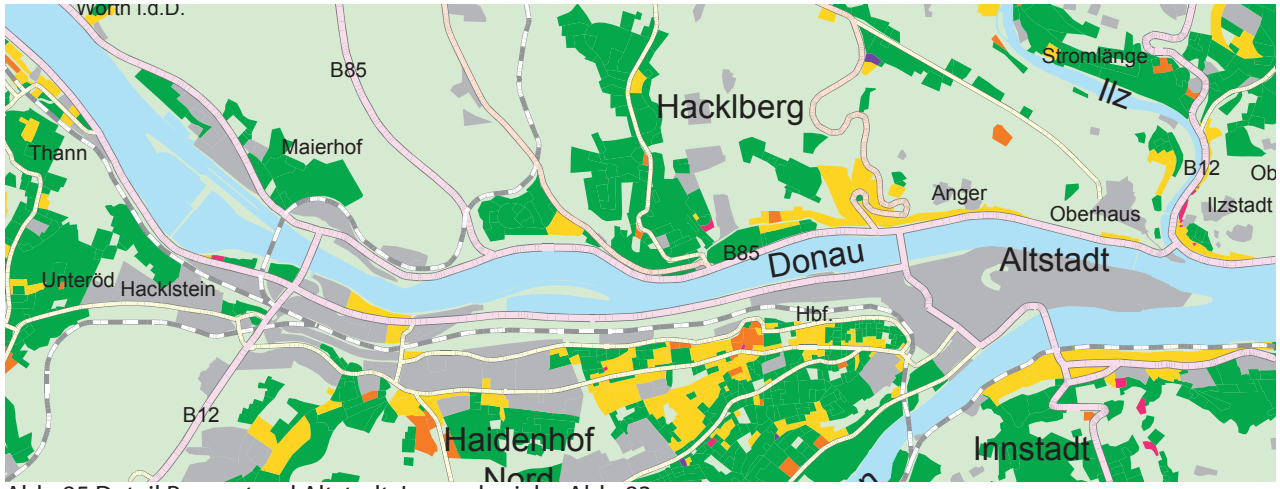


Abb. 85 Detail Bauzustand Altstadt, Legende siehe Abb. 83

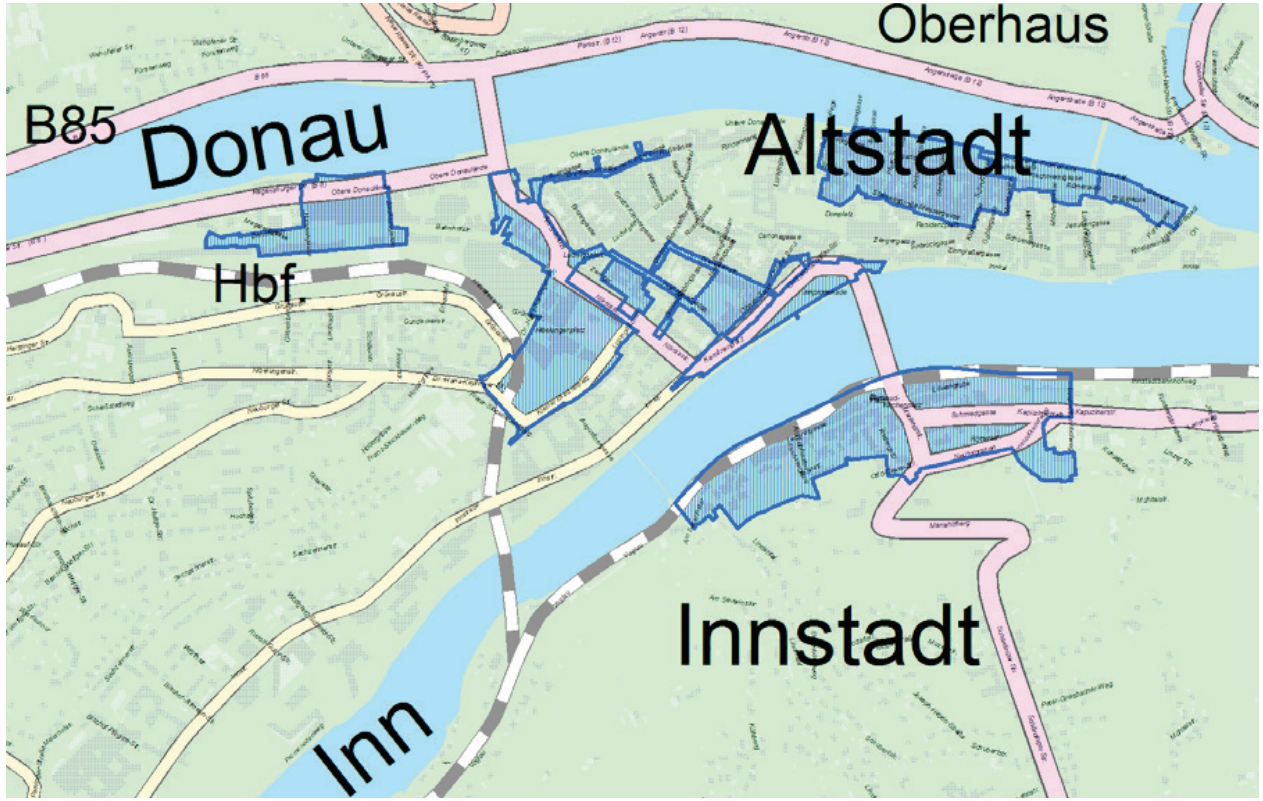


Abb. 86 Sanierungsgebiete

In Abbildung 85 sind die Bauzustände der Häuser aufgezeichnet. Besonders im Bereich der Angerstraße sind einige Gebäude in nicht mehr in ganz so gutem Zustand.

In Abbildung 86 sind die Sanierungsgebiete der Stadt dargestellt. Diese befinden sich besonders in der Altstadt an der Donau. Diese werden bzw. wurden bedingt durch das Hochwasser von 2013 bereits saniert. Auch die Häuser an der Angerstraße sowie in der Innstadt werden nach und nach saniert.

Abb. 87 Busplan

Verkehr

2009 ermittelte das Ingenieurbüro „Gevas, Humberg & Partner“ das Verkehrsaufkommen von Passau. Vor allem entlang der Donau befinden sich mit 25 000 bis 40 000 Autos pro Tag die meistbefahrenen Straßen.

PKWs sind mit 50% das meistgenutzte Verkehrsmittel, gefolgt von Fußgängern, Bus und Radfahrern.
Bereits seit 1995 versucht man, den PKW-Verkehr um 10% zu reduzieren. Was bis jetzt allerdings noch nicht gelungen ist.

Seit 2000 sollen als vorrangigen Ziele neue Parkhäuser gebaut, ein dynamisches Parkleitsystem installiert und der KFZ-Verkehr gebündelt werden. Es sollen aber auch verkehrsberuhigte Zonen (beispielsweise in der Neuen Mitte von Passau) geschaffen und der Radverkehr ausgebaut werden.

Der öffentliche Verkehr erfolgt mit Hilfe von Stadtbussen(Abb. 87), welche alle über den Zentralen Omnibusbahnhof verkehren (ZOB). Des Weiteren verkehrt ein City Bus zwischen Güterbahnhof und dem Römerplatz. Dadurch ist auch die Altstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. [75]

75 Vgl. Entwicklungskonzept Teil 1, 63f.

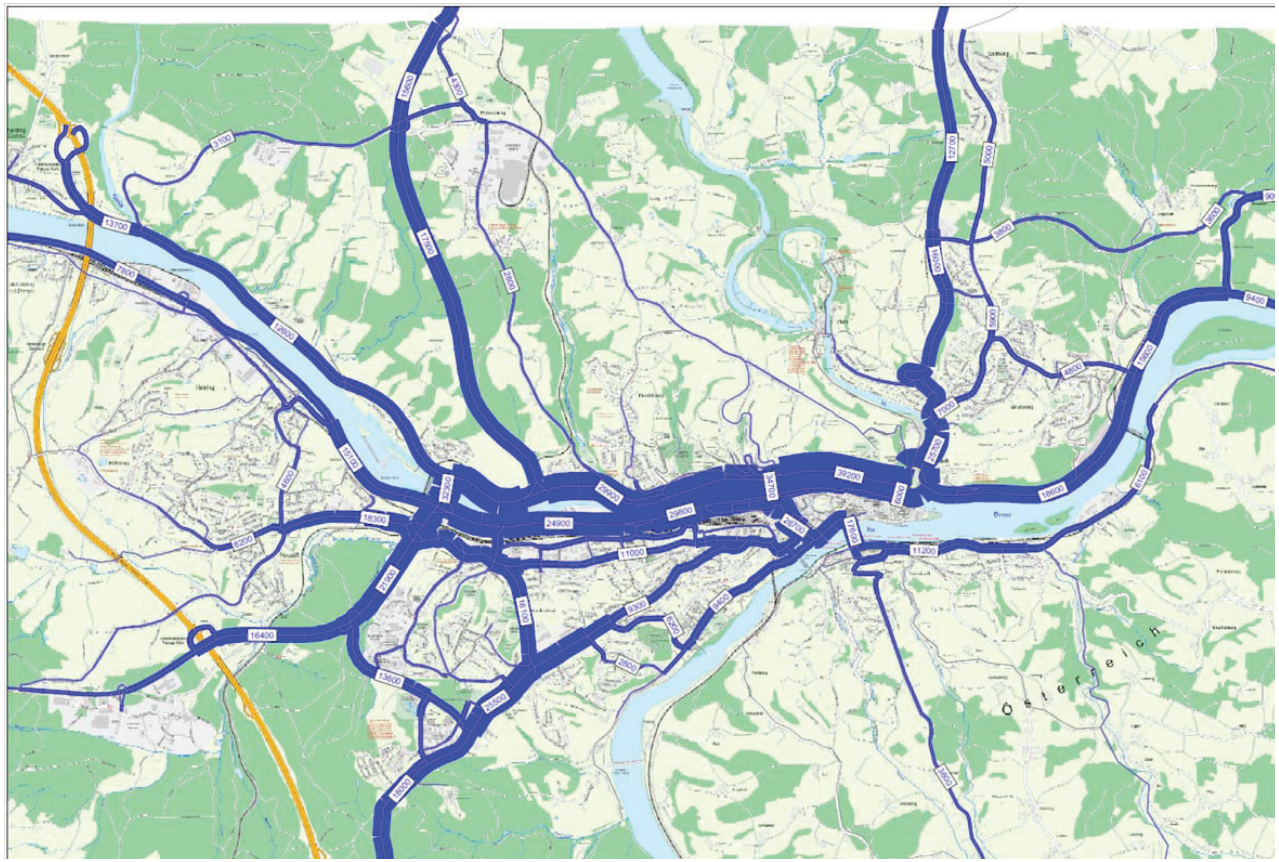


Abb. 88 Verkehrsnetz

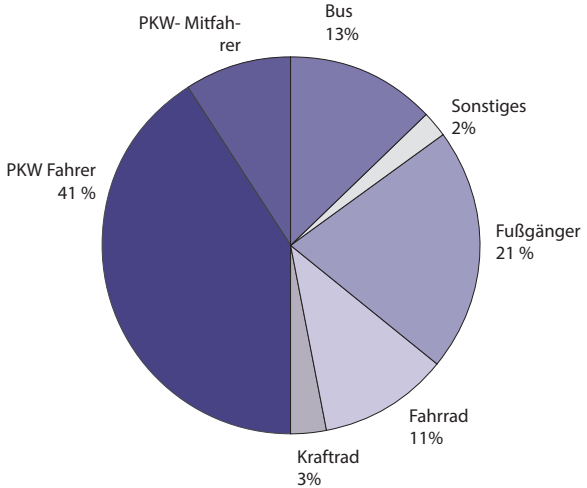


Abb. 89 Nutzung der Verkehrsmittel

Grünflächen in der Stadt:
Passau ist durch die drei Flüsse gegliedert. Aber auch mehrere Bäche durchziehen die Hügellandschaft. Zahlreiche Erholungsgebiete wie der Neuburger Wald, der Stiftswald, das Ilztal oder das Oberhaus und die Ries, sind bereits vorhanden.

Ziele für die Begrünung der Stadt sind vor allem:

- *Stadt durchgrünen*
- *Vernetzung der Stadtteile durch Grünverbindung*
- *Grünkonzept ausarbeiten*
- *Qualifizierung des Spiel-und Sportangebots*
- *Erholungsraum schaffen*[76]

Konkretes für die Altstadt und Neumarkt

Altstadt/ Neumarkt besteht im engeren Sinn aus dem historischem Zentrum der Stadt, welche sich durch ihre einzigartige Lage an den drei Flüssen auszeichnet. Des Weiteren gehören auch die nördlich von der Donau gelegenen Stadtteile Anger, Bschütt und Oberhausberg dazu.
2009 wurden 3010 Bewohner in diesem Teil der Stadt gezählt. Besonders viele Bewohner leben in Einpersonenhaushalten und sind dabei jünger als 30 Jahre, was darauf zurückzuführen ist, dass die Altstadt ein beliebter Wohnort für Studenten ist. Nachteilig an der Altstadt ist, dass die Parkplatzsituation schwierig für die Bewohner ist und Lärm durch viele Bars und Restaurants im Konflikt mit dem Wohnen stehen.
2009 wurde das Innenstadtentwicklungskonzept 2030 entwickelt. Dieses sieht die "Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt" [77] vor.

Insgesamt soll eine „Belebung der Altstadt / Neumarkt"[78] geschaffen werden. Der historische Kern muss dabei erhalten bleiben. Gleichzeitig soll die Altstadt mit der Fußgängerzone und der Neuen Mitte verbunden werden.
[79]

76 Entwicklungskonzept Teil 1, S72.

77 Entwicklungskonzept Teil 2, 6.

78 Ebda, 11.
79 Vgl. Ebda, 6f.

4.2. Neue Bauprojekte

Abb. 90 Bau des Inn.Viertels, im Hintergrund das Kloster Maria Hilf

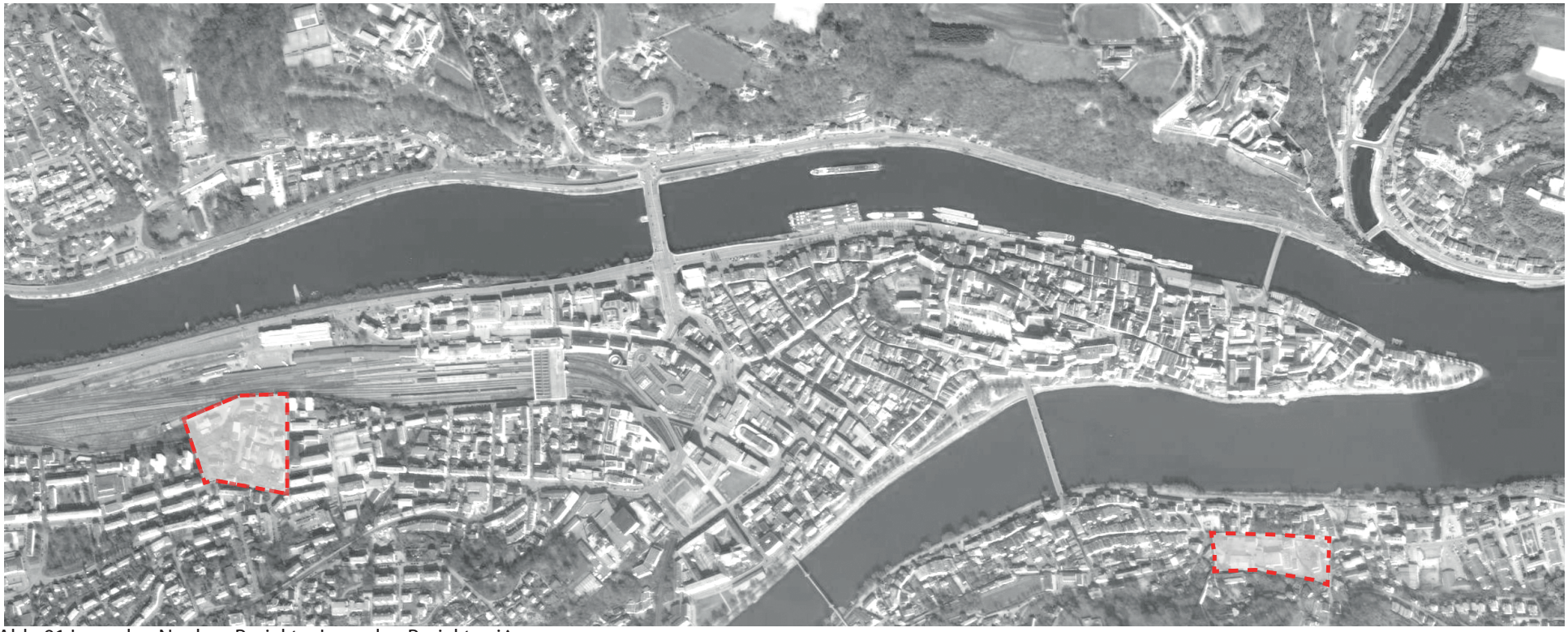


Abb. 91 Lageplan Neubau Projekte_Lageplan Projekte.ai^

4.2. Neue Bauprojekte

Seit 2015 tut sich einiges in Passau und es wurden neue Wohnquartiere vorgestellt. 2017 wurde bereits mit dem Bau einiger Projekte begonnen. Bereits in den vergangenen Jahren sind 1330 Wohnungen entstanden.
Neue Wohnunge bedeuten gleichzeitig auch mehr Verkehr. Die Erreichbarkeit dieser neuen Quartiere muss gegeben sein. Umso wichtiger ist es, eine Lösung für das Stauproblem zu finden und den Anger, aber auch die Innenstadt von Stau zu entlasten.

Im Folgenden werde zwei Wohnbau-Projekte, welche direkt in der Innenstadt von Passau realisiert werden, vorgestellt.

Inn.Viertel:

Auf dem ehemaligen Gelände der Innstadt-Brauerei wurde ein Wohnkomplex von den Passauer Architekten Friedl + Partner entworfen.
Er bietet Wohnungen für rund 200 Menschen. Vom dem 16.000 m^2 großen Areal werden 12 000 m^2 bebaut. Interessant dabei ist, dass bestehende Substanzen erhalten werden.
Der denkmalgeschütze „Glaspalast“ wird beispielsweise aufwändig saniert. Die ehemalige Abfüllanlage wird zu einem

Abb. 92 Inn.Viertel von Maria Hilf aus

Abb. 93 Inn.Viertel mit dem Kloster im Hintergrund

Appartment Hotel umgenutzt. [8081]
Neben Wohnungen befinden sich auch 5000 m² gewerblich genutzte Bereiche, wie zum Beispiel Arztpraxen oder Nahversorgungsläden.
Das Quartier soll bis 2018 fertig gestellt werden. Die Projektkosten werden auf 30 Mio. Euro geschätzt.

80 Vgl. Innstadt-Quartier (Passau), https://regiowiki.pnp.de/wiki/Innstadt-Quartier_(Passau), 07.07.2017.
81 Vgl. Gipfeltreffen der Millionen, http://www.hatz-popp.de/fileadmin/Media/pressebereich/PNP-Gipfeltreffen-der-Millionen-Investoren.pdf, 07.07.2017

Abb. 94 Visualisierung der Peschlquartiere

Peschl Quartiere

Die Peschl Quartiere werden auf dem ehemaligen Areal der Peschl Brauerei an der Auerpergstraße realisiert. Das Grundstück liegt unmittelbar in der Nähe der Altstadt und des Hauptbahnhofs.
Als Bauherr fungiert die GERCH Group
Das 90 Mio. Euro Wohnprojekt umfasst eine Fläche von 22.000 m².

Bis zu 350 Wohneinheiten sollen darauf entstehen.
Der Baubeginn soll 2018 starten. Die Fertigstellung soll 2020 erfolgen.
Mit den Abrissarbeiten der Brauerei wurde bereits begonnen.[82]

82 Vgl. Gipfeltreffen der Millionen, http://www.hatz-popp.de/fileadmin/Media/pressebereich/PNP-Gipfeltreffen-der-Millionen-Investoren.pdf, 07.07.2017

5. Der Stadt-Tunnel am Anger

5.1. Das Konzept
5.2. Stimmen aus Passau
5.3. Der Tunnel im Detail

Abb. 95 Blick von der Schanzlbrücke auf die Angerstraße. Im Hintergrund ist das Oberhaus zu erkennen.

5.1. Das Konzept

Abb. 96 Die Altstadt und die Angerstraße bei Sonnenuntergang

Abb. 97 Vorteile des Stadttunnels

5.1 Das Konzept

In Passau tat sich vor einiger Zeit die Initiative " Die Angerer" zusammen, die versuchten einen Lösungsansatz für die Angerstraße zu finden. Heraus kam das Konzept zur Verkehrsführung, Stadtentwicklung, Umweltschutz, Hochwasserschutz und Entlastung des Anwohner in Ilzstadt, Anger und Hacklberg.
Es handelt sich dabei um eine Einhausung bzw. Untertunnelung der Angerstraße (B12) und zwar von Ilzstadt bis nach Hacklberg.
Dabei gibt es verschiedene Ein- und Ausfahrten. Anstatt Ampeln gibt es Einfädelspuren, die den Verkehrsfluss verbessern sollen.
Durch den ca. 800 m langen Ilzstadt-Tunnel erreicht man von der B12 aus den Tunnel. Durch einen weiteren Tunnel werden die Autos der B388 in den Tunnel geleitet.
Die Freyunger Straße wird zu einer Anliegerstraße rückgebaut. Dadurch kann auch gleichzeitig der Hochwasserschutz verbessert werden. [83]

Vorteile des Stadt-Tunnels

Verkehrsentlastung
Der Verkehr kann ungehindert durch den Tunnel fließen. Einfädelspuren schaffen eine ampelfreie Lösung. Da viele Leute versuchen bei Stoßzeiten durch die Altstadt den Stau zu umgehen, wird somit die Innenstadt entlastet.

Stadtentwicklung
Durch die Einhausung wird 50.000 - 70.000 m^2 Fläche frei, die nun neu genutzt werden kann.

Hochwasserschutz
Ziel ist es die Mauern aus einem wasserundurchlässigem Material zu gestalten (Spundwände) . Im Falle von Hochwasser können Aufsatzelemente an das Ufer der Promenade aufgesteckt werden. Der Schutz gegen Hochwasser wird außerdem durch die Höherlegung der Oberfläche des Angers um 0,5 m erreicht. Der Stadt-Tunnel selbst wird donauseitig von Spundwänden geschützt.

Umweltschutz
Bei der Einhausung des Tunnels handelt es sich um bereits versiegelte Flächen. Es wird kein Naturschutzgebiet durchfahren.

Tourismus
Das Flussufer am Anger bietet sich für eine touristische Nutzung an.

Gesundheit:
Gesundheitsschädliche Faktoren wie Lärm und Feinstaubbelastung fallen für die Anwohner der Straße weg. Dadurch wird eine neue Lebensqualität für die Bewohner geschaffen. [84]

83 Vgl. Stadt Tunnel, http://www.passauer-buergerinitiativen.de/was-wir-machen/verkehrsentlastung/stadt-tunnel-anger/, 20.07.2017

84 Vgl. ebda.

5.2. Stimmen aus Passau

Abb. 98 Blick von der Hängebrücke auf die Angerstraße (rechte Bildseite) und den Rathausplatz (links)

5.2. Stimmen aus Passau
Interview mit Herrn Stemplinger, Immobilienbesitzer in Passau

Mein erstes Interview durfte ich mit Herrn Stemplinger führen. Er besitzt Miethäuser in Passau, darunter auch einige am Anger. Bei einem Spaziergang durch Passau erzählte er mir über die Situation am Anger. Zunächst besichtigten wir eines seiner Häuser, das in Eggendobl, also an der Auffahrt zur Schanzlbrücke, liegt. Dabei zeigte er mit, dass einige Häuser am Anger, darunter auch dieses Objekt, direkt an den Fels gebaut wurden. Anstelle einer Rückwand erstreckt sich der meterhohe Fels.

Auf die Frage wie er die Situation am Anger zur Zeit beschreiben würde, antwortete er, dass täglich bis zu 40 000 Fahrzeuge am Anger vorbeifahren. In den Häusern seien Lärmschutzfenster eingebaut, sodass der Verkehrslärm zumindest bei geschlossenen Fenster nicht so laut zu hören ist.
Ein Problem am Anger seien die Parkplätze. Für das Büro, welches im Erdgeschoss des besichtigten Hauses liegt, seien 8 Stellplätze vorhanden. Die Bewohner müssten sich jedoch eigene Parkplätze suchen. Entweder sie finden einen der wenigen Anliegerparkplätze oder sie müssen weiter oben (Neue Rieser Straße) parken. Eine Alterative sei da natürlich das Rad.
Eine weitere Frage von mir war die Situation bei Hochwasser. In Eggendobl selbst sei das Hochwasser kein Problem gewesen. Aber bei den Häusern donauabwärts am Anger sei das Wasser etwa 10 cm tief im Erdgeschoss gestanden. Dort mussten die Häuser getrocknet werden. Anschließend wurde der Fußboden erneuert. Ganz anders sah die Lage natürlich im Bratfischwinkel (Altstadt) aus. (Auch dieses Haues haben wir besichtigt.) Dort mussten umfassende Sanierungsarbeiten getätigt werden, dass das Objekt wieder vermietet werden konnte.
Für die Bewohner würden sich durch die Neugestaltung des Angers einige Vorteile ergeben. Die ganze Häuserreihe sei ja nach Süden ausgerichtet, also eine gute Lage. Auch die Anbindung ins Zentrum ist gegeben und das bei vergleichsweise niedrigen Preisen. Besonders für Studenten sei diese Lage ideal.
Durch eine Umgestaltung des Angers ergäbe sich eine höhere Lebensqualität. Die Bewohner hätten die Möglichkeit zum Sitzen im Freien oder zum Grillen. Auch Balkone oder Terrassen könnten so besser genutzt werden. Wenn erst mal die Rahmenbedingungen gegeben wäre, würde der Rest auch von alleine kommen.

Interview mit Herrn Schröder der Passauer Bürgerinitiativen

Welche Ziele will Ihre Bürgerinitiative erreichen?

Wir wollen eine ganzheitliche Lösung anbieten, die Verbesserungen sowohl für den Verkehr als auch HochwasserschutzundLärm-/Staub-/Abgas-Entlastungfür Anwohner berücksichtigt. Gleichermaßen wird mit unserer Idee auch das umstrittene Vorhaben einer Nordtangente (wie sie im Bundesverkehrswegeplan favorisiert ist) durch das Ilztal unnötig. Mit unserer Idee entstehen außerdem bis zu 70.000 m² freiwerdende innerstädtische Flächen in sehr guter Lage, die zukunftsgerichtete Stadtentwicklung möglich macht.

Wie unterscheidet sich die Ilzstadt Initiative von den Beweggründen des Initiativkreises Georgsberg?

Die Beweggründe sind wohl ähnlich. Allerdings ist die Idee des Initiativkreises um Alt-OB Schmöller für uns eine Lösung, die neben einer „Erreichbarkeit der Schanzlbrücke bei Hochwasser" keine merklichen Verbesserungen mit sich bringt. Es bleibt beim Verkehr – und damit beim Staub, Lärm, Dreck – vor den Haustüren am Anger als auch Freyunger und Obernzeller Straße. Es bleibt beim Hochwasser-Problem in den genannten Straßen, weil die Straßen nicht verändert werden, sondern nur eine weitere Straße/Tunnel gebaut wird. Auf dieser Straße fahren dann auch wieder Fahrzeuge und belasten noch mal weitere Anwohner, die bislang nicht so stark betroffen sind (Ausgang Tunnel zur Schanzlbrücke) – außerdem müssten dort Häuser abgerissen werden.

Bei der Initiativkreis-Lösung fahren weiterhin die Autos, Busse und Lkws auf den bestehenden Straßen. Es bleibt bei den 4 Fahrspuren am Anger. Es bleibt bei den teils 4 Spuren an Freyunger und Obernzeller Straße. Es bleibt bei den 2 Ilzbrücken. Es bleibt beim Abbiegeproblem auf die Hängebrücke. – Es werden vermutlich etwas weniger Fahrzeuge. Die geschätzten Baukosten für diesen Tunnel in Höhe von etwa 120 Mio. €, bei geringer Entlastung sind unserer Ansicht nach nicht gerechtfertigt.

Es scheint, dass beide ähnliche Ziele verfolgen. Gibt es eine Zusammenarbeit?

Wir waren anfangs durchaus von der Idee angetan, aber gleichzeitig wurde die Idee der Anger-Einhausung geboren, die schließlich in das Stadt-Tunnel-Konzept mündete. Ein Konzept, das ein Vielfaches mehr an Erleichterung und Lebensqualität für den Anger bringen würde. Das wurde vom Initiativkreis Georgsberg nicht unterstützt und es blieb bei den 2 Ideen, die nun jeder für sich favorisiert. – Wir haben jedoch die Idee des Initiativkreises in unsere Lösung mit unserem „Ilzstadt-Tunnel" aufgenommen, zur Entlastung der Freyunger Straße.

Stellt der Stadttunnel für Ihre Initiative eine Alternative zur Nordtangente dar, die möglicherweise aus mehreren Gründen nicht verwirklichbar ist?

Zu 100 Prozent. – Die Nordtangente ist so unnötig wie ein Kropf.

Die Nordtangente soll eine Entlastung für Anger und Freyunger Straße bedeuten. Sie soll dem täglichen „Stau" am Anger entgegenwirken und den östlichen Landkreis Passau schneller an die Autobahn anbinden. – Das sind die Hauptargumente der Befürworter.

Sie wird allerdings nur sehr wenig Entlastung bringen, denn es werden wohl maximal 17 % der jetzigen Verkehrsstärke am Anger auf die Nordtangente entfallen (vgl. gevas / unser Konzept S. 8, 9, 25). Die absolut meisten Fahrzeuge fahren in die Innenstadt und werden dementsprechend weiterhin am Anger vorbeifahren und auf die Schanzlbrücke oder weiter auf die F.J.-Strauß-Brücke fahren: zur Arbeit, zum (Fach)-Arzt, zum Klinikum, zur Universität, zu sonstigen (berufsbildenden) Schulen, zu Behörden, zum Landratsamt, zum Einkaufen/Shopping/Stadtgalerie, etc. Für alles muss man eine der Brücken überqueren…

Es sind also maximal 17 %, die vom östlichen Landkreis direkt auf die Autobahn fahren wollen. Es wird erwartet, dass es noch weniger sind, denn jeder der auf die Autobahn Richtung Österreich/Italien will, wird wohl weiterhin die Auffahrt Passau-Mitte nutzen. – Es bleiben also die Autobahnfahrer, die Richtung Regensburg/München/ Nürnberg wollen; und diese Autofahrer können bereits den bestehenden Autobahnzubringer Hauzenberg-Hutthurm-Aicha v. W. (St2128) nutzen und dann in Aicha auf die Autobahn fahren. Insbesondere die Transportunternehmer sparen sich die Mautgebühren, wenn sie die Route über Passau-Mitte nutzen und nicht in Aicha auffahren. Die aufsummierte jährliche Ersparnis für die Spediteure ist sicher das Hauptaugenmerk für sie. Da es bislang kein Durchfahrtsverbot für Lkw gibt, können sie die Möglichkeit Passau-Mitte uneingeschränkt nutzen.

Oder sehen Sie im Tunnel auch neue Möglichkeiten zur Verbesserung der Lebensqualität in der Ilzstadt, im Schanzlbrückenbereich und vor allem auf dem Anger, sowie für die eventuelle Errichtung eines Aufzuges auf das Oberhaus?

Natürlich. Das ist ein Hauptaugenmerk und Argument für unsere Lösung.

Wenn die Autos weg sind bzw. im Tunnel fahren, sind Lärm, Dreck und Staub auch weg, bzw. im Tunnel. – Die dann

nicht mehr benötigten oberflächlichen Straßen können fast gänzlich umgenutzt werden. Wir haben jedoch nicht nur Ilzstadt und Anger im Blick, sondern auch die Donaustraße von der Schanzlbrücke bis nach Lüftlberg. Damit ist der komplette Stadtteil Hacklberg vom Straßenlärm befreit, der sich natürlich nach oben hin ausbreitet.

Der Tunnel bringt sicherlich Vorteile für die Angerstraße und vor allem neue städtebauliche Möglichkeiten. Wie sollte die Angerstraße nach Ihren Wünschen gestaltet werden?

Die neu gewonnenen Flächen können für weitere Bebauung und Grünflächen genutzt werden. Und auch hier sei noch mal hinzugefügt: Es geht nicht nur um die Angerstraße! Die Freyunger Straße mit dem Ilzufer ist genauso zu nennen, wie die Obernzeller Straße am Donauufer, mit dem wohl schönsten Ausblick auf Veste Niederhaus, Altstadt und Innstadt sowie dem 3-Flüsse-Eck/Ortspitze.

Die aktuell verbauten Uferbereiche an Donau und Ilz können freigelegt und nutzbar werden. Kreativer und zukunftsgerichteter sowie umweltbewusster Stadtentwicklung sind keine Grenzen gesetzt. Das Leben findet wieder an den Flüssen statt. Stadtgärten (wie früher), Bolzplätze, Stadtstrände, vielleicht können nun die viel gewünschten Wassertaxis endlich vernünftig in den ÖPNV eingebracht werden. Fahrrad- und Fußgängerverkehre können nun ohne Angst und Verkehrslärm viel stärker genutzt werden. Ganz neue Quartiere können entstehen. Neue Stadtviertel, die auch architektonisch wertvoll und interessant sind. Die ganze Stadt Passau könnte von diesen „Brachflächen" vollumfänglich profitieren und neue Gewerbe- und Bewohnergruppen akquirieren. Arbeitsplätze entstehen. Auch eine Nutzung des Winterhafens (Donauinsel) könnte dadurch attraktiv werden. – Es gibt genügend Beispiele gelungener Konversion, man muss sich nur umschauen .

Außerdem: Bei dem Umbau der Straßen kann endlich ein vernünftiger Hochwasserschutz entstehen, der alle Anwohnerstraßen schützt!

Könnten Sie bitte kurz aufzeigen, wie es zur Idee des Stadttunnels gekommen ist.

Die Idee entstand mit einem einfachen Satz: „Warum den Verkehr nicht einfach eine Etage tiefer legen, dann wären viele Probleme der Anwohner gelöst."

Mit dieser Idee beschäftigten wir uns immer intensiver und erkannten die vielen Potentiale darin. Von einer Einhausung der Angerstraße hätte nur die Angerstraße etwas davon. Die anderen belasteten Straßen blieben davon unberührt. Demnach wurde die Idee immer größer und beinhaltet nun Lösungen für alle belasteten Straßen in Passau nördlich der Donau. Und vor allem der Hochwasserschutz könnte damit realisiert werden.

Der Oberbürgermeister und große Teile des Stadtrats scheinen von den Möglichkeiten, die eine Einhausung des Angers gerade im Hinblick auf eine Neugestaltung der Angerstraße mit sich bringt, nicht sehr angetan zu sein. Worin sehen Sie die Gründe für diese Haltung?

Wir können dies bislang nicht bestätigen. Aus allen Gesprächen mit den Stadtratsfraktionen ergab sich bisher breite Zustimmung. Wenngleich natürlich allen klar ist, dass die Finanzierung spannend wird.

Welche weiteren Projekte sind für Ihre Initiative in Passau wichtig?

Die Tunnel-Idee ist eine Vision für die Zukunft. Projekte dieser Art dauern Jahrzehnte bis zur Umsetzung.

Kurzfristige und mittelfristige Verbesserungen in den Bereichen Hochwasserschutz und Verkehrsentlastung sind für uns weiterhin ein Anliegen.

Wir wollen die Erstellung eines Lärmaktionsplanes erreichen (BImSchG), der geeignete Maßnahmen zur Reduktion des Verkehrs bewirken soll. Leider hat die Stadtverwaltung es nicht geschafft, seit Jahren bestehende Gesetzte umzusetzen. Sie wusste noch nicht einmal davon.

Wir kämpfen außerdem für ein Durchfahrtsverbot für Lkw, zumindest nachts. Hier stehen wir sowohl mit Stadtverwaltung als auch mit dem zuständigen Baulastträger (Staatliches Bauamt Passau) und der Regierung von Niederbayern als bestimmende Behörde in Verbindung. Leider genießt in Bayern der (fließende) Straßenverkehr eine höhere Priorität als die Gesundheit der Menschen, (anders z.B. in Baden-Württemberg), deshalb werden die gesetzlichen Vorschriften pro Verkehr und contra Anwohner ausgelegt. Gleiches gilt für unsere Anfrage zu fest-installierten Geschwindigkeitsmessanlagen an den betreffenden Straßen. Doch auch hier lässt uns das bayerische Innenministerium mit ihren Verwaltungsvorschriften keine Chance zur Umsetzung.

Im Bereich Hochwasserschutz sind wir auf die Planungen des Wasserwirtschaftsamts in Deggendorf angewiesen. Die Kosten-Nutzen-Bewertung, als entscheidende Größe, basiert unseres Erachtens auf falschen bzw. alten Zahlen und ist demnach nicht hinnehmbar. Hier erwarten wir viel höhere Schadenzahlen durch das Hochwasser 2013, als die Behörde in ihren Berechnungen nutzt.

5.3. Der Tunnel im Detail

Abb. 99 Durch die Einhausung wird der Verkehr geleitet

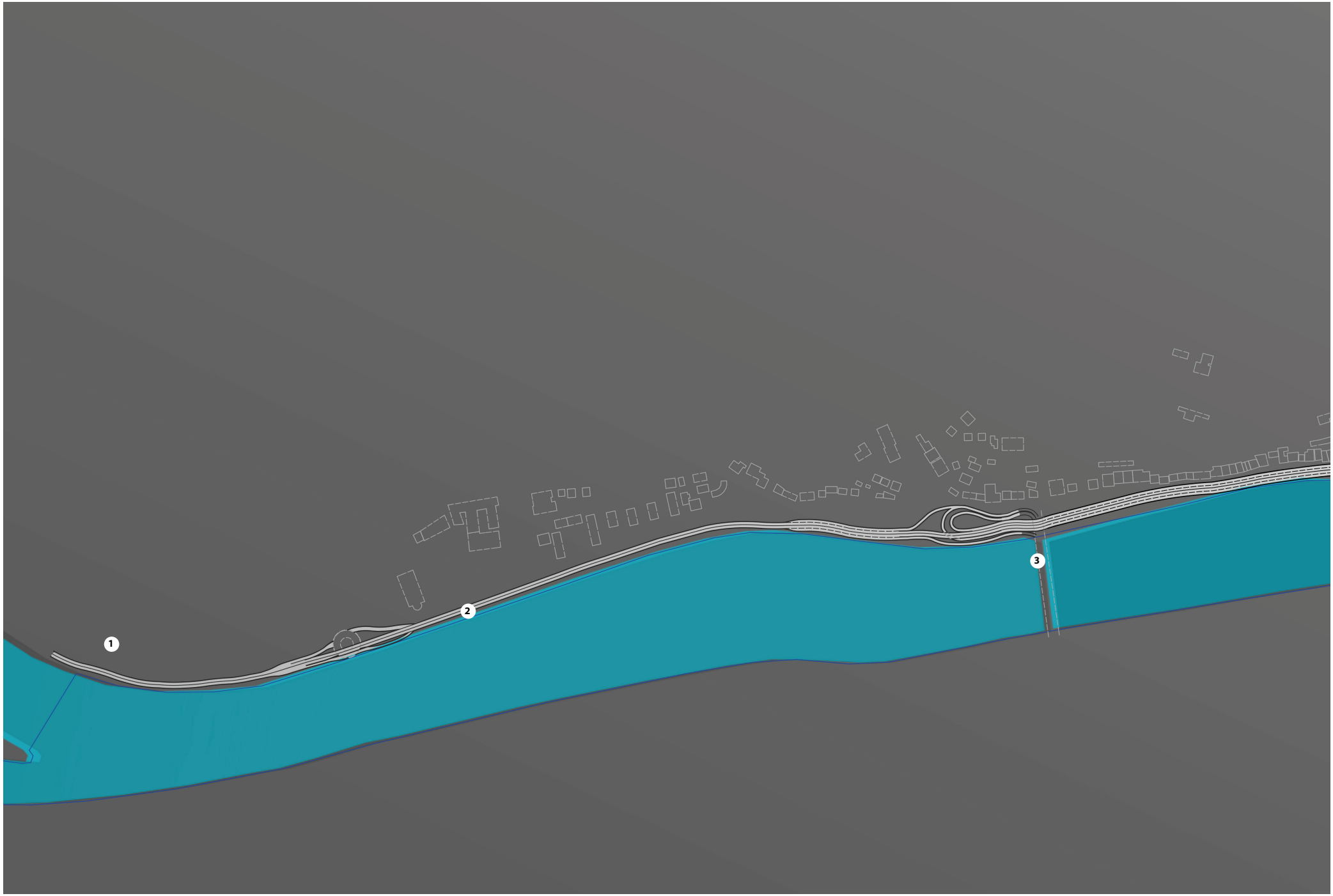


Abb. 100 Der Stadt-Tunnel

4
5
6
0
50
100 m

5.3. Der Tunnel im Detail

Im folgenden sind die einzelnen Ein- und Ausfahrten aufgelistet:

Anbindung von Hacklberg (2)

Auf der Oberfläche wird ein Kreisverkehr gebaut. Von diesem aus sind die Stephanstraße und die Vilshofener Straße angeschlossen. Über Auf- und Abfahrtsrampen kann die Einhausung erreicht werden.

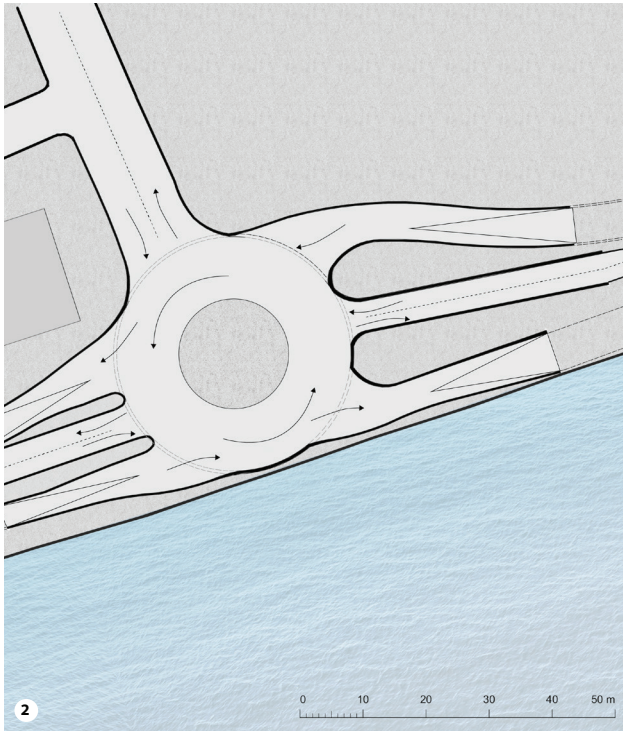


Abb. 102 Die Einfahrt bei Hacklberg erfolgt mittels Kreisverkehr

Anbindung Schanzlbrücke / Altstadt / Ries / Anger / Hacklberg (3)

Die Schanzlbrücke stellt einen zentralen Knotenpunkt in der Verkehrsführung der Stadt Passau dar. Die Auf- und Abfahrt in die Einhausung soll wieder mit Hilfe von Rampen geschehen. Die Schanzlbrücke wird dabei von Westen angefahren, sodass der Hauptverkehr gänzlich von der Angerstraße ferngehalten wird. Die Straße am Anger wird zur Einliegerstraße umfunktioniert. Die Anwohner der Vilshofener Straße sind weiterhin mit einer Anliegerstraße an die Schanzlbrücke angeschlossen.

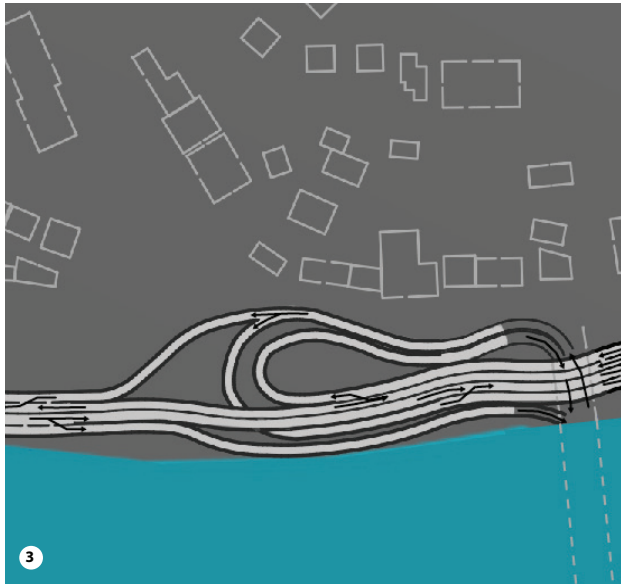


Abb. 101 Der Stadt-Tunnel bei der Schanzlbrücke, unterirdisch

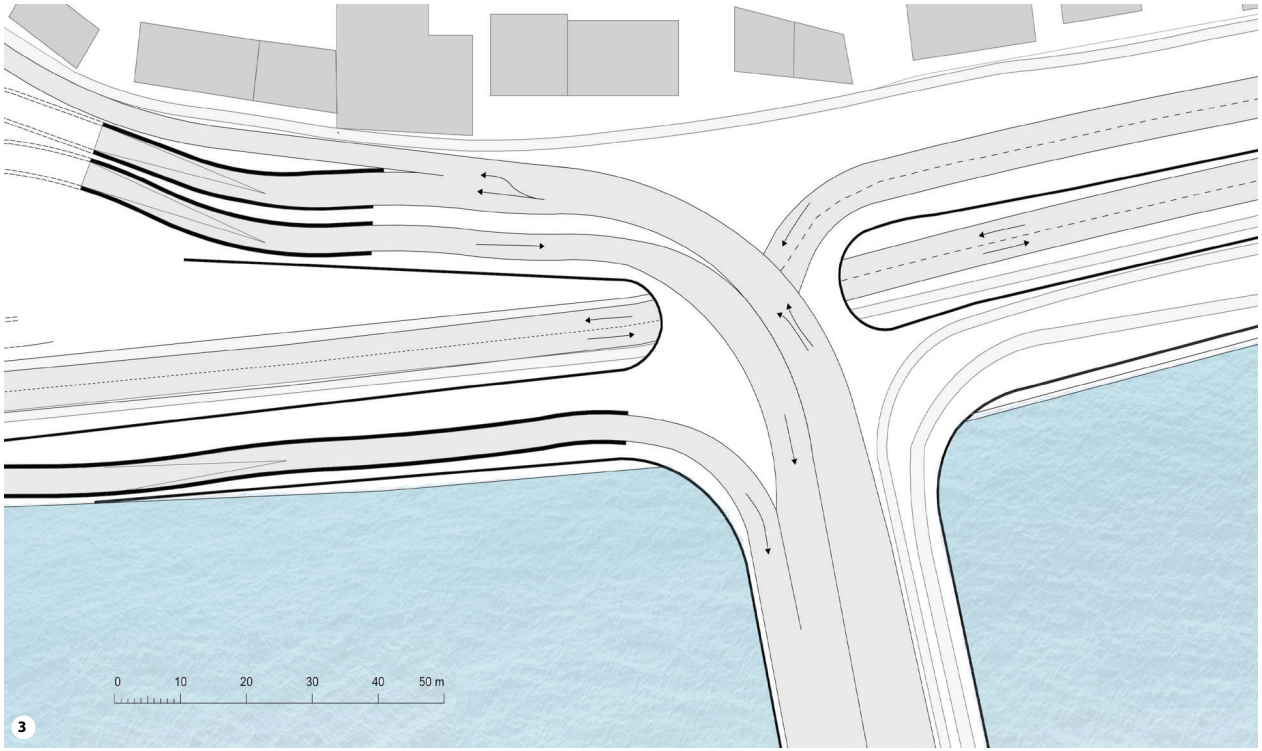


Abb. 102 Die oberirdische Darstellung des Schanzls

Ein- und Ausfahrt beim Lüftlberg (1)

Hier besteht eine Anbindung an die B85 und an die Franz- Joseph-Strauß-Brücke. Die Zufahrt der B85 bleibt bestehen.

Anschluss B12 (5)

Nach der Reischlkurve (Bayerwaldstraße B12) beginnt die Ein- und Ausfahrt des Tunnels durch den Georgsberg. Unter der Ilz geht es dann unter dem Georgsberg durch in die Einhausung.

Die Freyunger Straße wird zur Anliegerstraße umfunktioniert, was auch die Möglichkeit offen lässt, den Hochwasserschutz für die Ilzstadt zu verbessern.

Der Ilzstadt-Tunnel (4)

Der Ilzstadttunnel besitzt eine Länge von ca. 800 m und bindet die Altstadt und die Ilzstadt an. Er mündet in die Einhausung.

Der Niederhaus-Tunnel (6)

Die B388 wird mit einem Tunnel angeschlossen. Dieser verläuft unterhalb der Ilz und dem Niederhaus durch. Der Stadttunnel mündet nach dem unteren Durchbruch in die Einhausung.[85]

85 Vgl. Passauer Bürgerinitiativen, http://www.passauer-buergerinitiativen.de, 10.07.2017

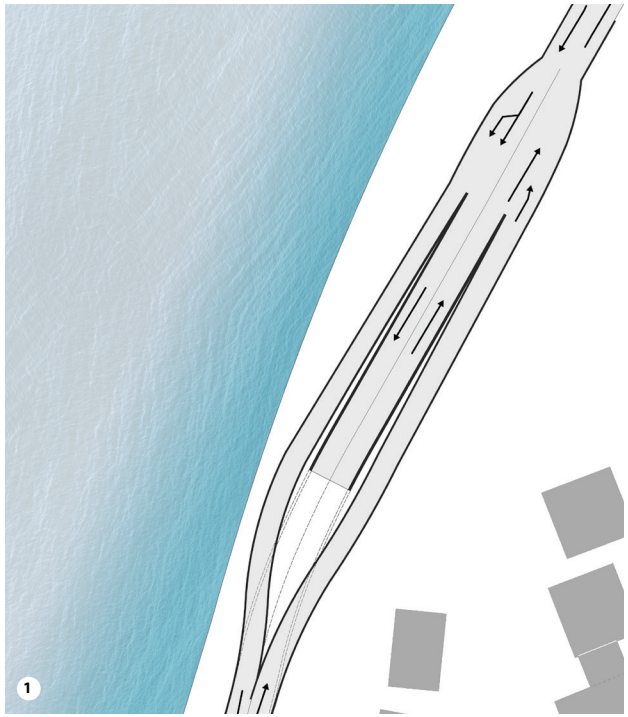


Abb. 103 Ausfahrt aus der Einhausung, oberirdisch

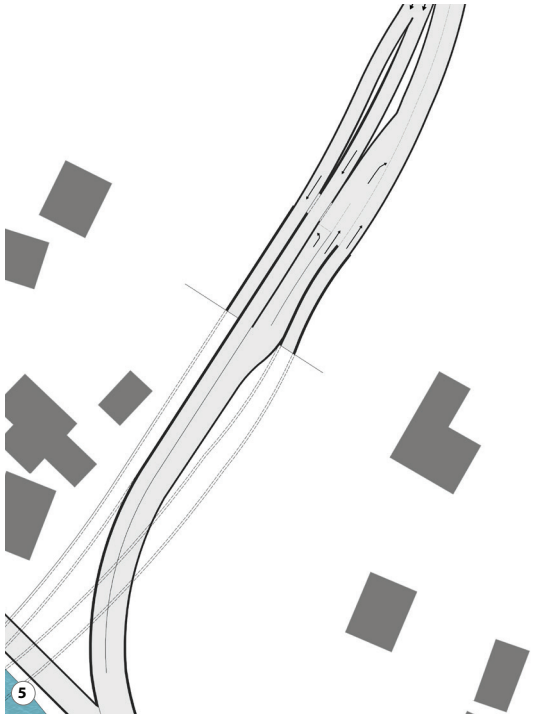


Abb. 104 Einfahrt in den Ilzstadt-Tunnel B12, oberirdisch

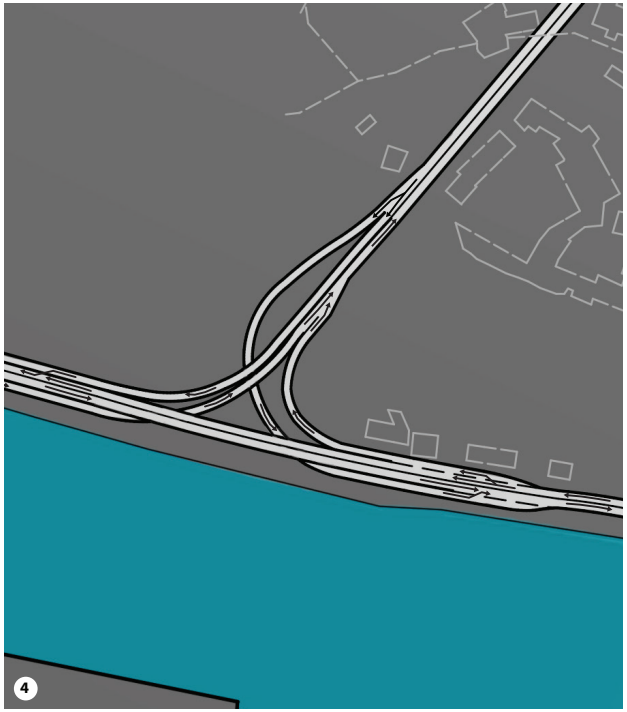


Abb. 105 Die Einmündung des Ilzstadt-Tunnels in die Einhausung, unterirdisch

Abb. 106 Schnitt durch die Einhausung

Abb. 107 Schnitt durch die Einhausung, Situation bei Hochwasser. Auf die Spundwände wird ein Aufsatz montiert, sodass auch extreme Hochwassersituationen bewältigt werden können.

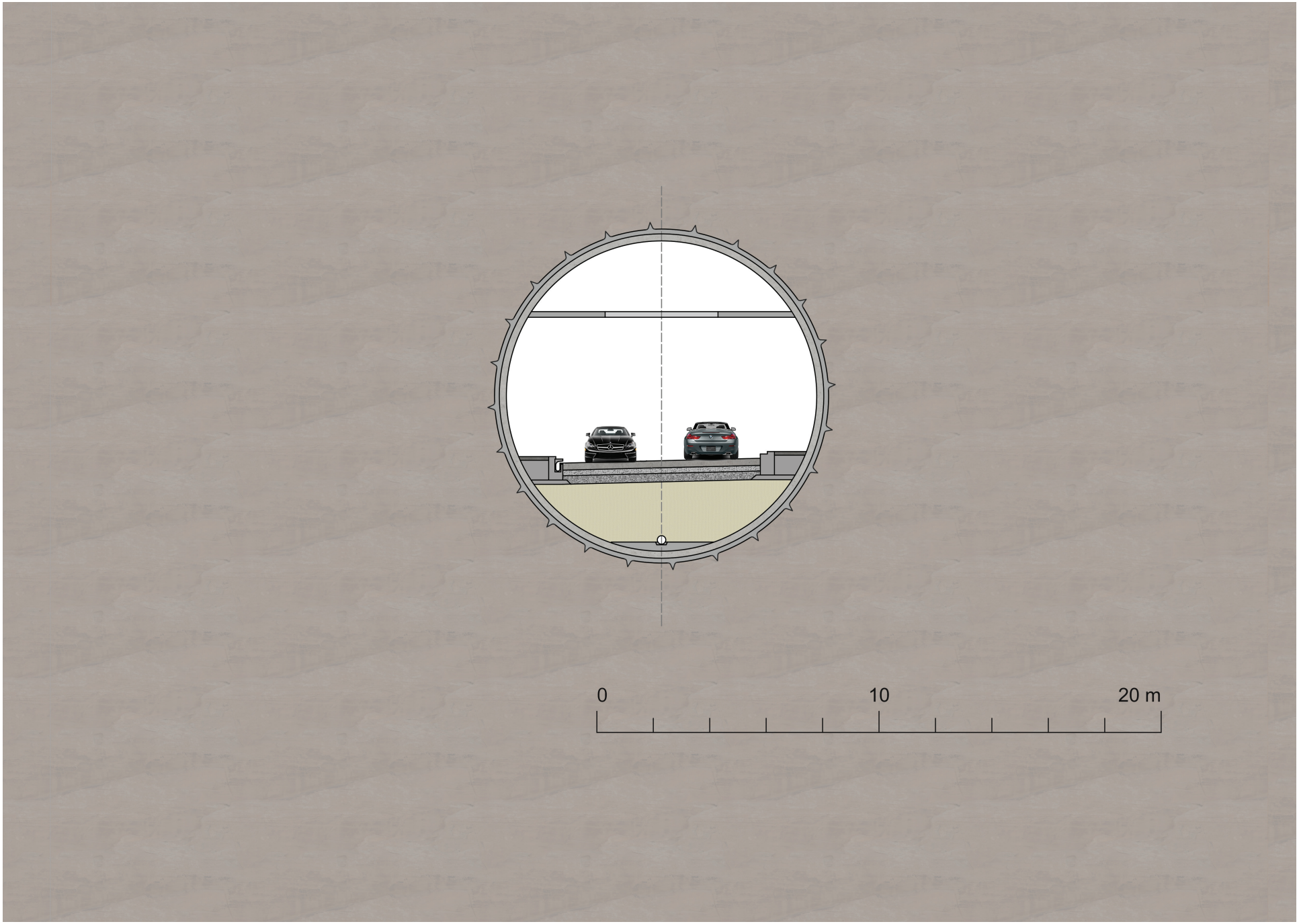


Abb. 108 Schnitt durch den Ilzstadt-Tunnel

Konstruktion der Einhausung

Der Donau-Tunnel und der Niederhaus-Tunnel werden unterirdisch unter der Ilz als Tunnelröhre hergestellt.
Der Stadt-Tunnel wird in offenener Bauweise schrittweise hergestellt. Zunächst wird der Boden bis auf Höhe des Grundwassers abgetragen und Spundwände werden bis auf die statisch erforderliche Tiefe in den Boden gerammt und mittels Auftriebsanker verankert. In einem nächsten Schritt kann die Sohle der Einhausung hergestellt werden. Die erfolgt beispielsweise mit Hochdruckinjektionsverfahren (HDI). Nun kann die Baugrube ausgehoben werden. Anschließend können die seitlichen Wände und die Decke der Einhausung hergestellt werden.
Dies kann streckenabschnittsweise erfolgen.[86]

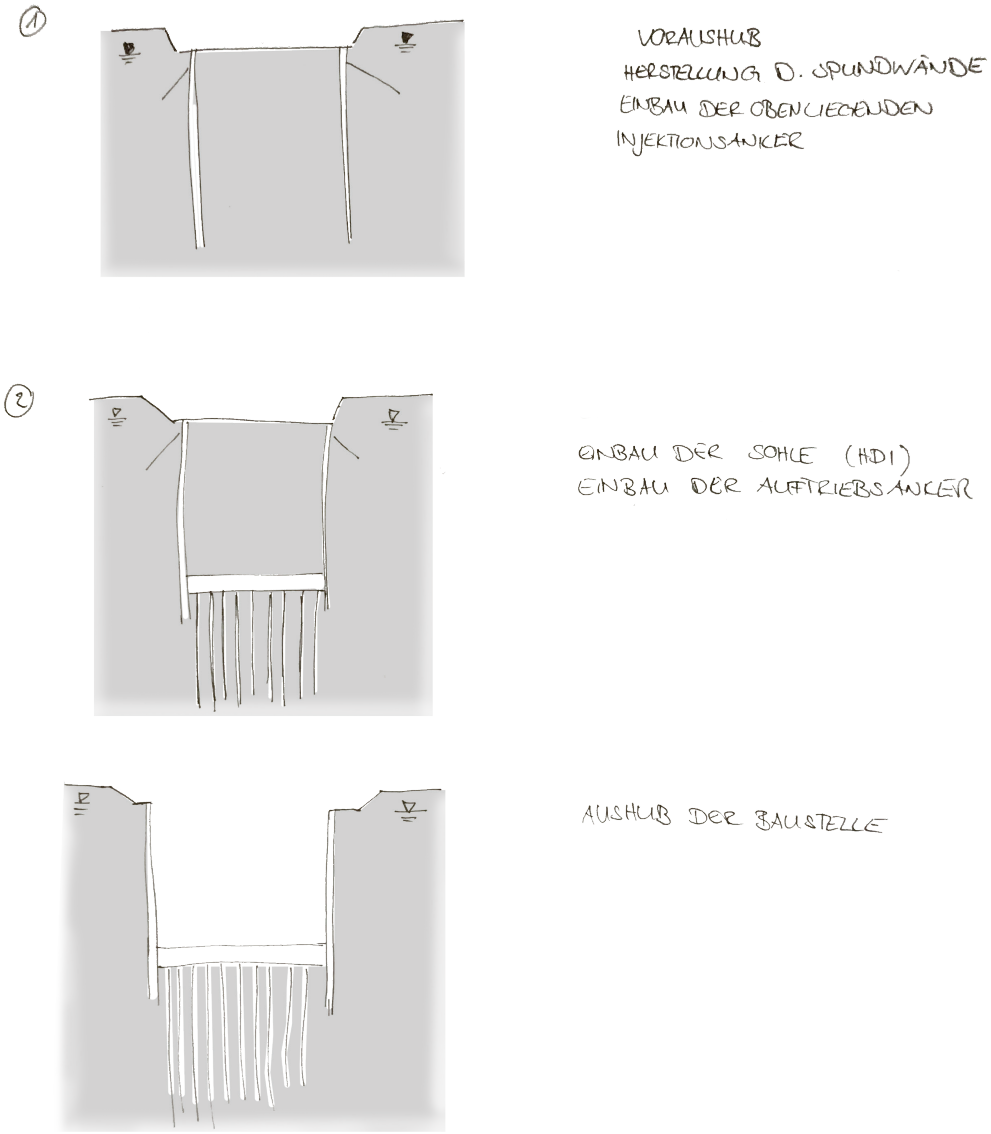
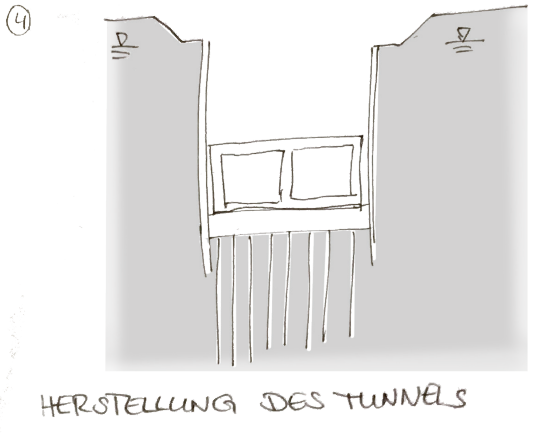
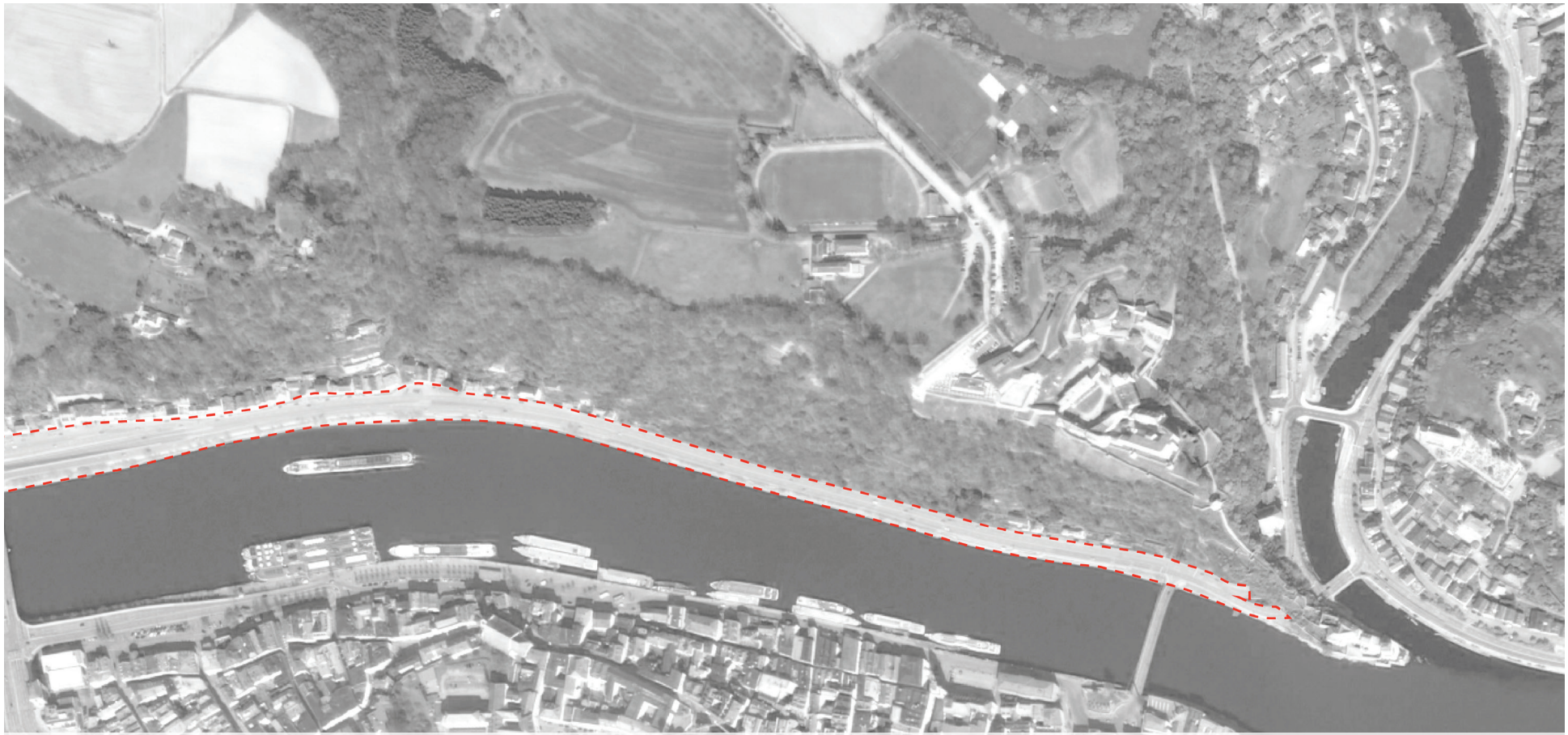


Abb. 109 mögliches Konstruktionsschema der Einhausung

86 Vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/download/Brosch_TT.pdf, 08.08.2017.





6. Der neue Anger

6.1. Die Lage und die unmittelbare Umgebung
6.2. Die oberirdische Verkehrsführung und die Gestaltung des Angers
6.3. Die Standseilbahn zur Veste Oberhaus
6.4. Beispiele für Standseilbahnen
6.5. DasPanorama-café am Anger

Abb. 110 Der Anger, Lageplan

6.1. Die Lage und die unmittelbare Umgebung

Abb. 111 Die Häuserzeile bei der Auffahrt zur Schanzlbrücke

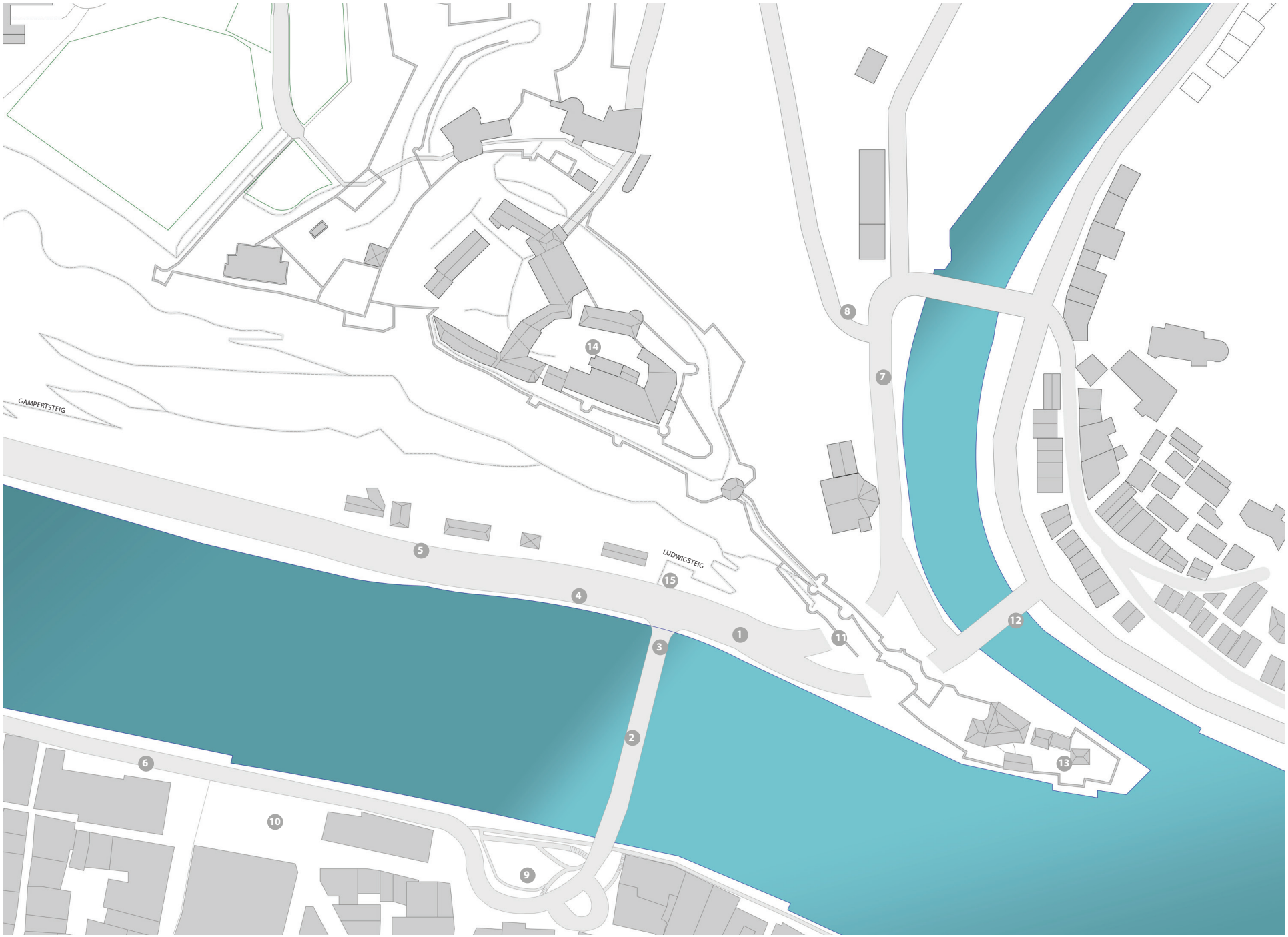


Abb. 112 Lageplan der südlichen Angerstraße und des Oberhauses

6.1. Die Lage und die unmittelbare Umgebung

Die Masterarbeit thematisiert im Näheren das Grundstück zwischen den Durchbrüchen und der Schanzlbrücke.
Durch die Einhausung der Angerstraße entsteht ein 1,3 km langer und ca. 20-30 m breiter Streifen, der neu bespielt werden kann. Er befindet sich am linken Donauufer und gegenüber der Altstadt von Passau.
Durch die Durchbrüche (Punkt 11) durch den Oberhauser Berg erreicht man von Nord-Osten das Grundstück. Auf der anderen Ostseite der Durchbrüche befinden sich die Ilzstadt (12) und der Stadtteil Hals. Die Spitze des Grundstückes bildet das privat genutzte Niederhaus (13). Es stehen vereinzelt Häuser. Diese wurden in versetzten Höhen in den Hang des Oberhauser Bergs hinein gebaut. Teilweise bildet der massive Granitfels die Rückwand von einigen Häusern.
Gegenüber befindet sich die Altstadt mit dem Rathaus (10) und dem Römerplatz (9). Wenn man über die Hängebrücke (2) geht, kann man sie erreichen.
Der westliche Teil ist durch die Auffahrt auf die Schanzlbrücke geprägt. Häuser stehen dicht aneinander gereiht. Es sind überwiegend Wohnhäuser, aber auch kleinere Büros befinden sich darin.
Gegenüber - am rechten Donauufer befindet sich die Fritz-Schäffer-Promenade und die Anlegestellen der Kreuzfahrtschiffe und der Schiffe für die Stadtrundfahrten.
Während der westliche Teil des Angers schon fast städtisch wirkt, soll der östliche Teil ein Naherholungsgebiet für die Passauer werden. Denn gerade hier gibt es wunderbare Wege, über die Wanderer das Oberhaus leicht erreichen können. Außerdem soll die Verbindung Altstadt- Veste Oberhaus (14), für den Passauer Tourismus zwei wichtige Punkte, gestärkt werden. Ziel ist es, eine bessere Erschließung zu bieten. Dennoch sollen auch die Anwohner der Altstadt nicht zu kurz kommen. Für sie soll das Grundstück einen Mehrwert in Sachen Erholung, Sport und Freizeit bieten. Dieser Erholungsteil soll auch im Zuge meiner Masterarbeit näher behandelt werden.
Bei der Bebauung des Grundstückes werden vor allem die Aspekte Anbindung an die Innenstadt, Mehrwert für die Bewohner und Tourismus angegangen.

Abb. 113 Die Angerstraße

Abb. 114 Die Angerstraße, eine Staustraße

Abb. 115 Die Durchbrüche mit Niederhaus im Hintergrund

Abb. 116 Die vierspurige Angerstraße

Abb. 117 Stützmauer Angerstraße

Der Anger

Abb. 113: Blick donauabwärts die Angerstraße entlang.

Abb. 114: Die donauseitigen Öffnungen der Durchbrüche.

Abb.115: Blick von der Hängebrücke auf den Anger. Zu Stoßzeiten bildet sich Staus, die von der Schanzlbrücke bis zur Ampel (Abb. 114) an der Hängebrücke und bis zur Ilzstadt reichen.

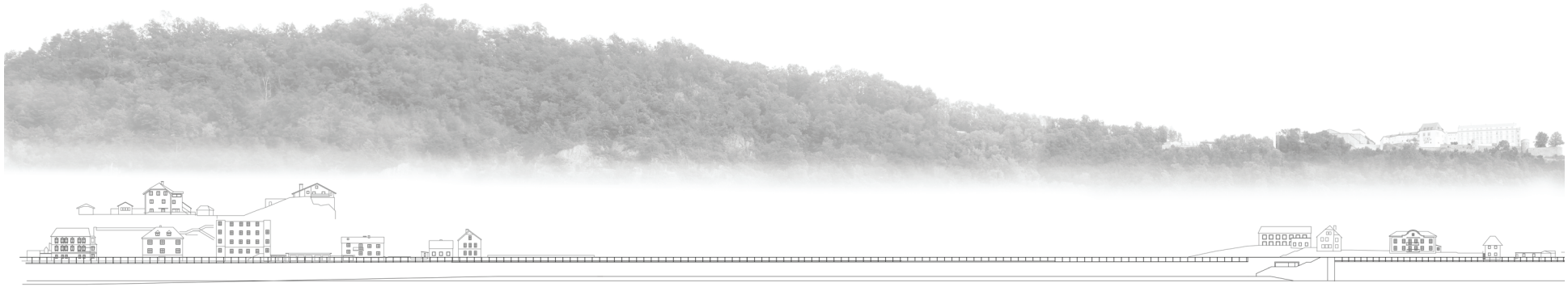


Abb. 118 Ansicht

Abb. 119 Blick auf die Angerstraße

Abb. 120 Die Hängebrücke und das Oberhaus

Abb. 121 Die Fritz-Schäffer-Promenade und der Rathausplatz

Abb. 122 Das Rathaus

Die Fritz-Schäffer-Promenade - rechtes Donauufer

Von der Fritz-Schäffer-Promenade sieht man auf die Anger Straße hinüber. (Abb. 118) Auf der rechten Seite der Donau liegt die Altstadt mit dem Rathausplatz. (Abb. 121 und Abb. 122) Wenn man die Hängebrücke überquert, gelangt man zur Angerstraße. (Abb. 120)

Abb. 123 Ilzstadt

Abb. 124 Auffahrt zum Oberhaus von der Ilzstadt aus

Abb. 125 Kirche St. Salvator

Abb. 126 Der Durchbruch gibt einen Blick auf die Altstadt frei

Die Ilzstadt

Abb. 126: Fahrt durch den Durchbruch mit Blick auf die Türme des Klosters Niedernburg, die Hängebrücke und den Dom

Abb. 123: Fahrt stadtauswärts durch den unteren Durchbruch über die untere Ilzbrücke (Johann-Niederleutner-Brücke), links in die Freyunger Straße, rechts in die OBernzeller Straße B 388

Abb. 125: Die Kirche St. Salvator mit Niederhaus im Hintergrund. Dies ist die Zufahrtsstraße durch die Durchbrüche zum Anger.

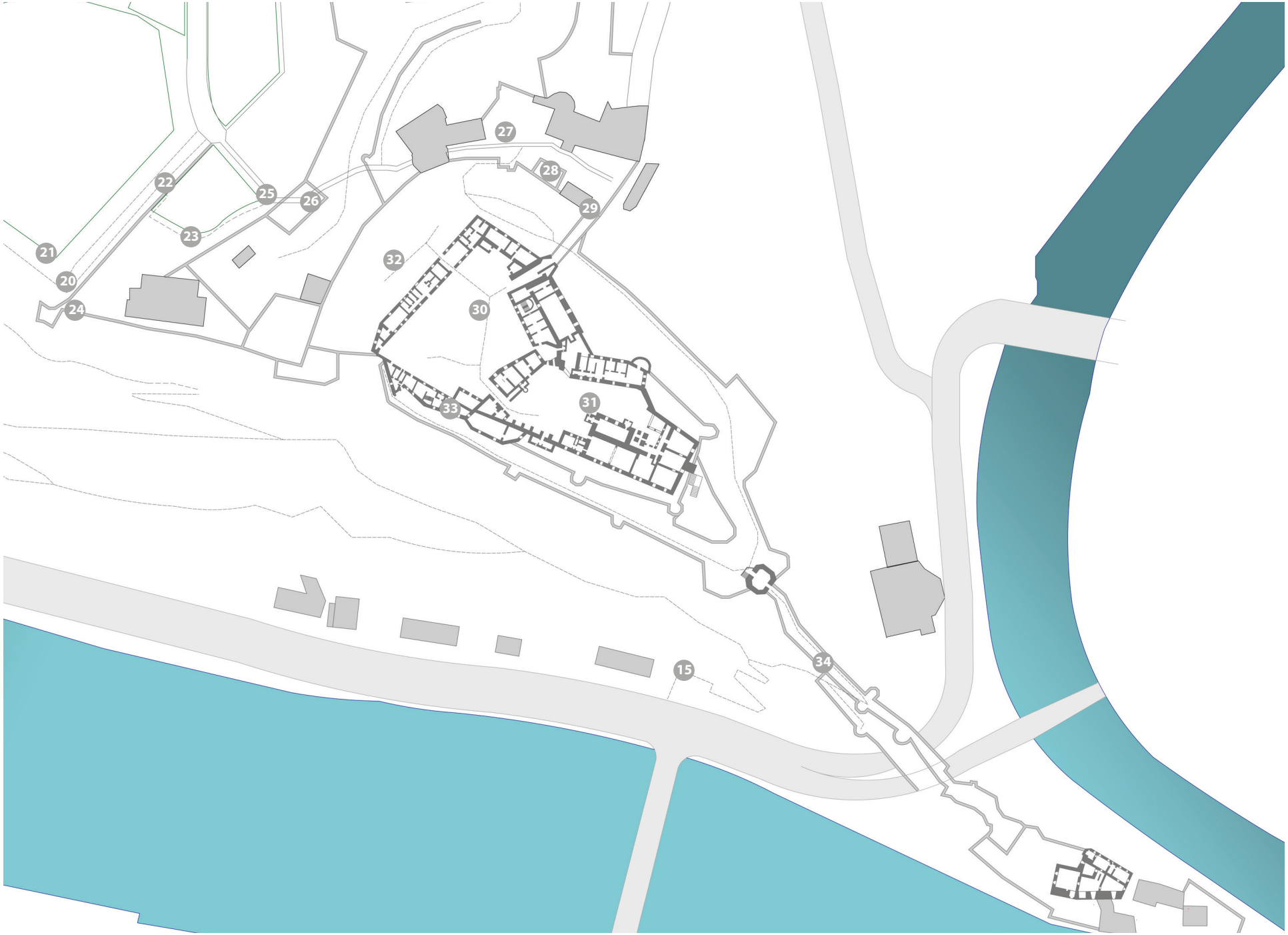


Abb. 127 Grundriss der Veste Oberhaus

Abb. 128 Ausblick

Abb. 129 Bauplatz für die Bergstation

Das Oberhaus-Café und der Bauplatz für die Berstation

Im Zuge des Neubaus des Restaurant wurde nicht nur neue Parkplätze geschaffen, sondern der Aussichtspunkt (Abb. 129) wurde auch neu gestaltet. Über eine Treppe (Abb. 136) gelangt man direkt vom Restaurant dort hin. Neben dem Aussichtspunkt befindet sich auch die Bergstation der Standseilbahn(Abb. 134).

Abb. 130 Eingang in die Veste Oberhaus, darüber das Wappen des Fürstbischofs Johann Phillipp von Lamberg (1703)

Abb. 131 Weg zum Aussichtspunkt

Abb. 132 Terrasse Restaurant „Das Oberhaus“.

Abb. 133 Aussichtspunkt

Abb. 134 Aussichtspunkt

Abb. 135 Zugang zum Restaurant

Abb. 136 Treppe zum Restaurant

Abb. 137 Bau des neuen Aufzuges, zur erleichterten Erschließung

Abb. 138 Fußweg in die Burg

Abb. 141 Die Burg

Abb. 139 Portal für die neue Erschließung der Burg

Abb. 140 Fußweg in die Burg

In der Veste

Ein neuer Aufzug (seit September 2017 fertig gestellt) verbindet den Burghof mit den Parkplätzen am Ravelintor und die Sternwarte.
Somit kann die Veste von allen Altersgruppen leichter erschlossen werden. Damit der Aufzug von außen nicht sichtbar ist, wurde ein 8 Meter langer Tunnel in den Felsen gebohrt. (Abb. 139)

Abb. 142 Der innere Burghof

Abb. 143 Der äußere Bering

Abb. 145 Weg durch den Wehrgang in die Altstadt

Die Veste

Auf Abb.142 ist der innere Burghof, der Kern der Burganlage, mit der Georgskapelle und dem Brunnen sichtbar. Der Brunnen ist 37 m tief und stellte die Wasserversorgung für die Burg dar.
Durch das Tor gelangt man in die Ilzstadt
Der Zugang zum Niederhaus ist mit einem Tor abgesperrt. (Abb. 152)

Abb. 144 Der Burggraben

Abb. 146 Der äußere Burghof

Abb. 147 Der Ludwigsteig beginnt gegenüber von der Prinz Luitpoldbrücke

Abb. 148 Ausblick vom Steig

Abb. 149 Die Oberhausleitenstiege

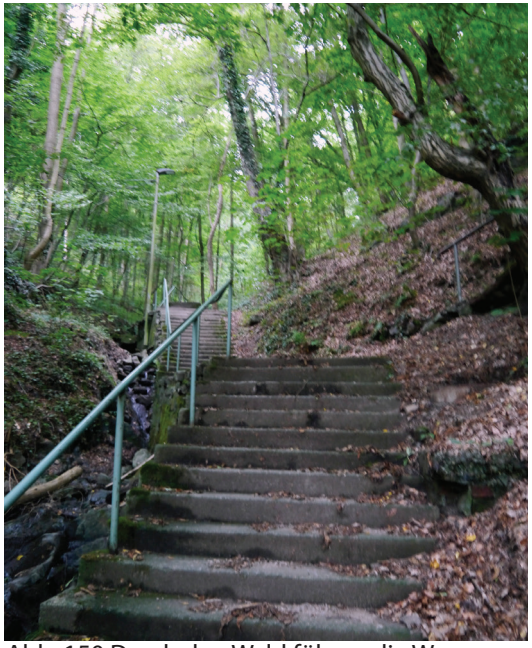


Abb. 150 Durch den Wald führen die Wege zur Burg

Abb. 151 Blick auf die Stadt

Die Burgmauer der Veste

Entlang des Wehrganges, der die Burg umschließt, gelangt man in die Altstadt. Der Wehrgang verbindet auch die Veste mit dem Niederhaus, das sich am Fuß des Oberhauser Berges befindet.

Wege in die Altstadt

Über die Ferdinand-Wagner-Straße fährt man von der Ilzstadt hoch zur Einfaht der Veste.
Vom Anger führern mehrere Wanderwege hoch zur Veste. Der Ludwigsteig befindet sich gegenüber von der Hängebrücke. Der Gampertsteig bietet viele Blicke auf die Altstadt. Auf Höhe der Busbucht befindet sich der Niederleuthnersteig und die Oberhausleitenstiege.

Abb. 152 Das Niederhaus befindet sich in Privatbesitz

6.2. Die oberirdische Verkehrsführung und die Gestaltung des Angers

Abb. 153 Die neue Angerstraße. Der Verkehr fließt durch die Einhausung. Auf der neu gewonnen Fläche bleibt Platz für Rad- und Fußwege und Grünflächen.

6.2. Die oberirdische Verkehrsführung

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr wird nun unterirdisch durch den Stadt-Tunnel, den Ilzstadt-Tunnel und den Niederhaus-Tunnel geregelt. Dies bedeutet Lärm- und Abgasentlastung für die Anwohner der Angerstraße, aber auch für die Ilzstadt.

Anrainerverkehr

Für die Bewohner der Angerstraße wird eine Anliegerstraße bereitgestellt. Durch den oberen Durchbruch gelangt man auf das Grundstück. Dort befindet sich eine zweispurige Straße am Rückgrat des Grundstücks. Auch die Hängebrücke wird für den Anliegerverkehr beschränkt.
Die Geschwindigkeit wird auf 30 km/h beschränkt.
Da der Verkehr der Straßen B12 und B388 durch die Tunnel in die Stadt geleitet wird, kann auch die Freyunger Straße zur Anliegerstraße rückgebaut werden.

Anbindung an die Innenstadt mit dem Bus

Reduktion der Abgase hat nur dann einen Sinn, wenn man Möglichkeiten schafft, ganz auf das Auto zu verzichten und versucht, die Angerstraße an das öffentliche Verkehrsnetz von Passau anzuschließen. Dies geschieht mit Hilfe einer neuen Buslinie. Diese zirkuliert zwischen ZOB und dem Park & Ride Parkplatz. Vom ZOB verläuft die Linie über die Schanzlbrücke auf das Grundstück der Angerstraße. Dort werden fünf neue Haltestellen angelegt: Auf der Schanzlbrücke,bei der Wendebucht, in der Mitte des Grundstückes, bei der Talstation der Standseilbahn und an der Hängebrücke. Von dort aus fährt der Bus weiter zum Park & Ride-Parkplatz am Bschütt Park und anschließend die gleiche Strecke zurück. Dies hat unter anderem auch den Vorteil, dass Pendler, die den P&R Parkplatz nutzen, schnell in die Innenstadt gelangen bzw. am Abend zügig zurückgelangen. Die Busse aus dem Landkreis, die nicht die Altstadt als Ziel haben bzw. nur Bahnhof oder ZOB anfahren, benutzen die Tunnel bzw. die Einhausung. Die Busse, die zum Beispiel die Schulen der Altstadt anfahren, benutzen die Anliegerstraße und fahren dann über die Hängebrücke.

Car Sharing

Car sharing stellt eine gute Alternative zu einem eigenen Auto dar. Gerade in einer Stadt wie Passau kann man viele Orte gut zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Das Auto wird oftmals nur für größere Einkäufe benötigt. Außerdem fällt es in der Innenstadt oft schwer einen Parkplatz zu finden, zumal die Parkgebühren oftmals ziemlich hoch sind.
Auch Studenten, die kein eigenes Auto besitzen, profitieren vom Car Sharing.
Im eher städtischen Bereich werden Parkplätze mit Autos bereitgestellt, sodass die Anwohner der Angerstraße die Möglichkeit bekommen, komplett auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Radwege

Der Ausbau des Radnetzes geht in Passau nur schleppend voran. Besonders die Angerstraße und die Durchbrüche stellten bis jetzt immer eine Engstelle dar. Durch die Durchbrüche sind die Gehsteige viel zu schmal, sodass Fußgänger und Radfahrer schlecht aneinander vorbei können bzw. absteigen mussten.
Vom Bschüttpark führt der Radweg nun durch den unteren Durchbruch. Anschließend kann entlang des Angers bis auf die Schanzlbrücke hinauf geradelt werden. Der Radweg führt an der neuen Promenade entlang. Auch auf die Hängebrücke kann abgebogen werden.

Fußgänger

Auch die Fußgänger benutzen nun den unteren Durchbruch. Zahlreiche Wege am Grundstück ermöglichen nun eine multiple Wegeführung.

Abb. 154 Verbesserungsziele

Gestaltung des Angers -
Mehrwert für die Anwohner

Der neu geschaffene Raum im Herzen der Stadt bietet auch für die Bewohner einen Mehrwert. Auch wenn man von Passau schnell im Grünen ist, fehlt es in der Stadt, vor allem in der Altstadt an Grünflächen.

Stadtstrand

Im Bereich der Häuser bleibt die Mauer bestehen. Je weiter östlicher man kommt, desto mehr verschwindet die Mauer. Die Mauer wird zu einem flachen Hang umgewandelt. Sitzstufen ermöglichen das Sonnen am Ufer der Donau. Dabei soll der Hang mit Rasenmatten begrünt werden. Im Falle eines Hochwassers bleiben die fest auf dem Untergrund verankerten Betonstufen bestehen. Lediglich die Begrünung muss ausgetauscht werden.
So ergäbe sich die Möglichkeit eines Stadtstrandes, eine in letzter Zeit im Stadtrat diskutierte Idee.
Am Ufer werden zwei schwimmende Plattformen befestigt. Bei Hochwasser können sie entfernt werden. Sie bieten ebenfalls Platz zum Verweilen.
Die Schifffahrt wird von den schwimmenden Plattformen nicht beeinträchtigt. In Abbildung 69 auf Seite 84 und in den Schnitten (Abb.74 /S.87) ist die tiefer gelegte Schneise der Donau sichtbar. Diese befindet sich in der Mitte der Donau, sodass die Schiffe trotz des abgeflachten Ufers vorbeifahren können.

Panoramacafé am Anger

300m flussaufwärts von der Hängebrücke entfernt wird ein neues Café angelegt. Es liegt etwas oberhalb des Grundstückes und bietet einen Ausblick auf die Angerstraße und die Altstadt. Neben Kaffee werden dort auch Getränke und Gebäck angeboten. Die Angebote können auch mitgenommen werden und auf den Stufen am Donaustrand genossen werden.

Wege und Bepflanzung

Neu angelegte Wege durchkreuzen das Grundstück. Außerdem wird der Wald am Oberhauser Berg auf die Angerstraße hineingezogen, sodass die neue Fläche auch Schatten bietet.

Förderung des Tourismus der Stadt

Der Tourismus stellt eine wichtige Einnahmequelle für die Stadt Passau dar. Mit seinen drei Flüssen und der Altstadt bietet die Stadt Passau ein einzigartiges Ensemble. Dazu gehört auch das Oberhaus.

Standseilbahn

Eine Standseilbahn führt vom Anger hinauf auf die Veste Oberhaus. Somit kann die Burg von der Altstadt aus besser erreicht werden.

Wassertaxis

Wasser als grundlegendes Thema der Stadt soll sich auch in den Verkehrsmitteln wiederspiegeln. Es gibt bereits die Verbindung vom Hacklberger Biergarten in die Innenstadt. Nun sollen Wassertaxis auch die wichtigsten Orte in Passau anfahren. Das wären in der Altstadt zum einen die Ortspitze, die Fritz-Schäffer-Promenade, unter der Schanzlbrücke sowie in der Ilzstadt.
An der Angerstraße halten die Wassertaxis bei der neuen Standseilbahn und bei den Häusern.

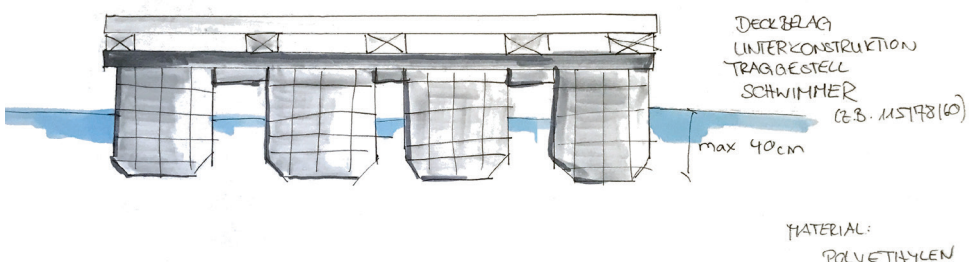
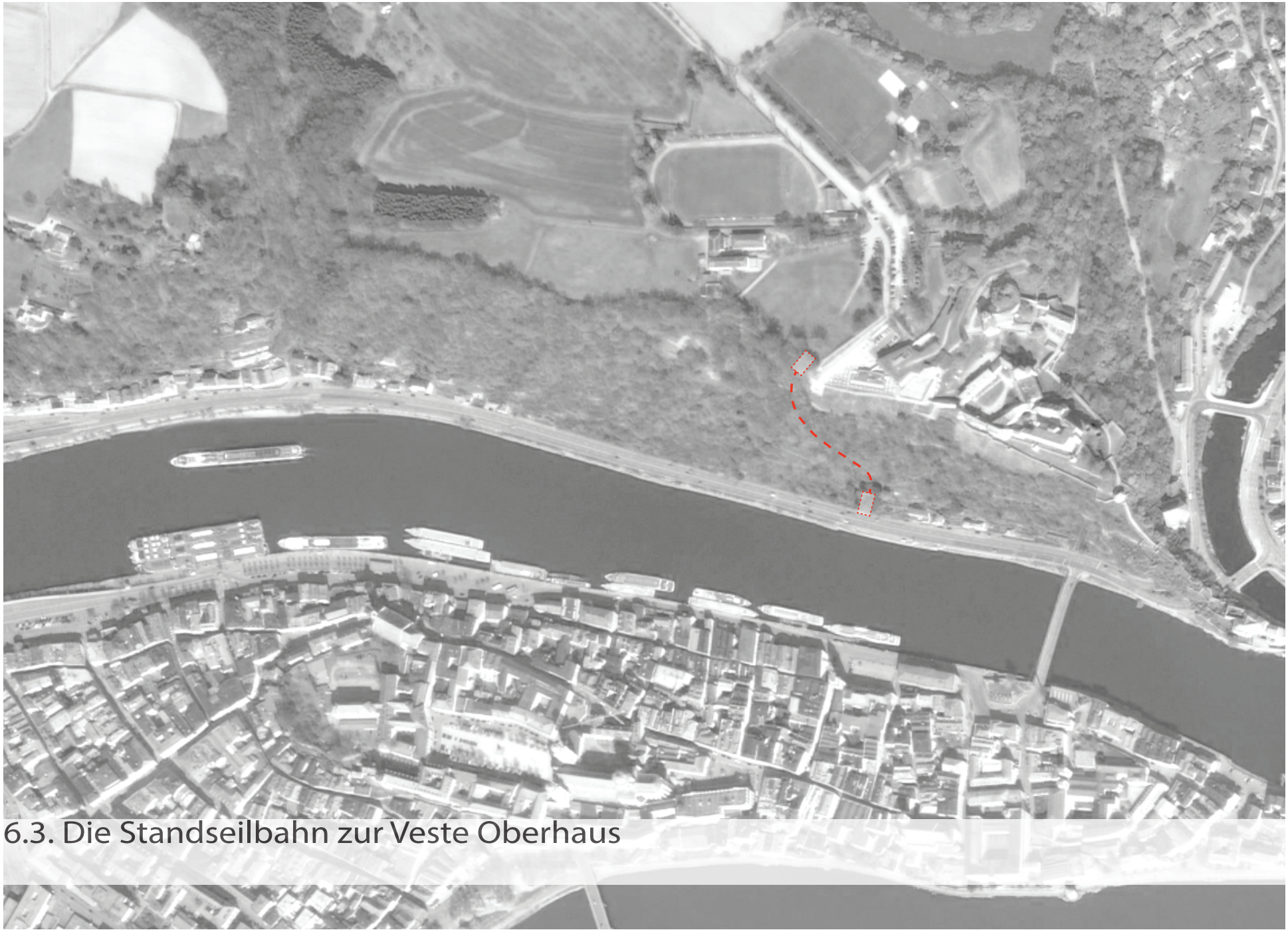


Abb. 155 Konstruktionsschema der schwimmenden Plattformen
vgl. Schwimmsysteme, https://www.perebo.de, 20.09.2017

Abb. 156 oberirdisches Verkehrskonzept

LUDWIGSSTEIG
0
50
100 m



6.3. Die Standseilbahn zur Veste Oberhaus

Abb. 157 Lageplan

Eine Standseilbahn auf die Veste Oberhaus

Teil des Gesamtensembles Altstadt ist natürlich auch die Burg Oberhaus. Sie ist heute ein beliebter Besuchermagnet der Stadt. Schon 800 Jahre thront sie über der Stadt und besitzt eine Fläche von 65 000 qm.
Passau war zur Zeit der Fürstbischöfe eine reiche Stadt. Sie stellte einen Verwaltungs- und Wirtschaftsmittelpunkt dar. Ulrich II erhielt 1218 die Reichsfürstenwürde, worauf er ein Jahr später die Burg auf dem Oberhauser Berg bauen ließ. Sie sollte Schutz vor Feinden bieten, was sie auch jahrelang tat.
Im Zuge der Säkularisation verloren die Fürstbischöfe ihre weltliche Macht und die Passau fiel an Bayern.
Seit 1867 wurde das Oberhaus als Staatsgefängnis genutzt.
1932 übernahm die Stadt Passau die Burg und machte sie zum Museum.
Neben einer Dauerausstellung zur Stadtgeschichte Passaus sind auch wechselnde Sonderausstellungen zu kulturhistorischen Themen vorhanden, beispielsweise im Jahr 2017 die Ausstellung: Passau von 1950 bis heute. Das Oberhaus Museum sucht Geschichte.
In der Veste befindet sich außerdem eine Jugendherberge. Des Weiteren befinden sich die neugebaute Turnhalle der Schule Niedernburg (Die Schule selbst befindet sich in der Altstadt) sowie zahlreiche Leichtathletik Sportstätten am Oberhaus und das Haus der Jugend am Burgareal. Das Restaurant „Das Oberhaus“ bietet eine neuen Zielpunkt auf dem Areal.
Trotz dieses touristischem Potenzials wurde nie an eine erleichterte Erschließung der Veste gedacht, denn der Aufstieg auf das Oberhaus gestaltet sich von der Altstadt aus eher schwierig.
Der Ludwigsteig und der Gampertsteig führen in 20 Minuten in Serpentinen den Oberhauser Berg nach oben. Aussichtspunkte bieten immer wieder einen Blick auf Passau.
Auch von der Ilzstadt führt eine steile Straße in die Burg.
Autofahrer können den Weg über die Ries nehmen. Auf dem Berg sind Parkplätze vorhanden.
Doch gerade Touristen, die nicht mit dem Auto unterwegs sind, wird es nicht gerade leicht gemacht, das Oberhaus zu besuchen.

Um den Aufstieg auf das Oberhaus zu erleichtern, wird eine Standseilbahn von der Angerstraße auf das Oberhaus führen.
Die Talstation befindet sich etwa 200 Meter flussaufwärt von der Hängebrücke.
Somit ist eine erleichterte Erschließung von der Altstadt aus möglich.
Die Endstation befindet sich neben dem Restaurant „Das Oberhaus“.[87]
Während sich der Innenbereich in Sichtbeton präsentiert, wird die Fassade verputzt und passt sich farblich an die Burg an.

87 Vgl. http://www.oberhausmuseum.de/VesteOberhaus/Geschichte.aspx

Die Konstruktion

Die Bahn soll als Standseilbahn ausgeführt werden. Diese hat als Vorteil, dass sie steile Stücke optimal bewältigen kann. Der Höhenunterschied von Angerstraße auf den Oberhauserberg beträgt fast 100 m.
Solche Bahnen sind in vielen Städten zu finden, beispielsweise in Salzburg, Graz oder Hallstadt.

Bei der Bahn zum Oberhaus besitzt eine Steigung von ca 70 % beträgt. In einer leichten S- Kurve fährt die Bahn von der Talstation auf den Berg. Die Bahn fährt auf einem Gleis und besitzt in der Mitte eine Ausweichstelle.

Standseilbahnen haben dein Vorteil, dass sie eine bodennahe Führung besitzen und damit nicht so witterungsanfällig wie andere Bahnen sind. Bei einer Lebensdauer von 40 Jahren weisen sie geringe Wartungskosten auf.

Auf fest installierten Schienen fahren ein oder zwei Fahrzeuge. Sie werden mit einem Zugseil „im Pendelverkehr“[88] betrieben. Ein Seil verbidet die beiden Fahrzeuge.
Bei länderen Strecken fährt die Bahn eingleisig. In der Mitte befindet sich eine Ausweichstelle, sodass die Fahrzeuge aneinander vorbei fahren könenn. Der Antrieb der Standseilbahn befindet sich meistens in der Bergstation.
Die Fahrzeuge weisen ein Fassungvermögen von bis zu 100 Personen auf und können eine Geschwindigkeit von 14 m/s erreichen.

Die Trassenführung kann bei Standseilbahnen variabel gestaltet werden. Als Fahrbahnunterbau werden Schotterbetten, Stahlträger oder Betonkonstruktionen verwendet. Die Schienen werden alle 80 cm auf dem Unterbau fixiert.

Standseilbahnen zählen zu den steilsten Seilbahnen. Bei Bahnen, die weniger als 50-60 % Steigung haben, werden die Wagen auch talseitig durch ein Ausgleichsseil miteinander verbunden, sodass der talwärts fahrende Wagen wegen der fehlenden Hangabtriebskraft nicht auf der Strecke stehen bleibt.

Das ideale Streckenprofil besteht darin, dass an der Talstation die Fahrbahn nahezu eben ist und an der Bergstation steil beginnt. Durch Motoren oder Bremsen kann bei nicht Erreichen der idealen Strecke nachgeholfen werden. [89] [90] [91]

88 Doppelmayr, 4.

89 Vgl. Doppelmayr.
90 Vgl. Standseilbahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Standseilbahn, 10.08.2017.
91 Vgl. Doppelmayr, http://www.apt-newschannel.com/fileadmin/files/downloads/C_DS0158-14_US_Broschuere_DE_Web-Einzelseiten.pdf , 10.08.2017

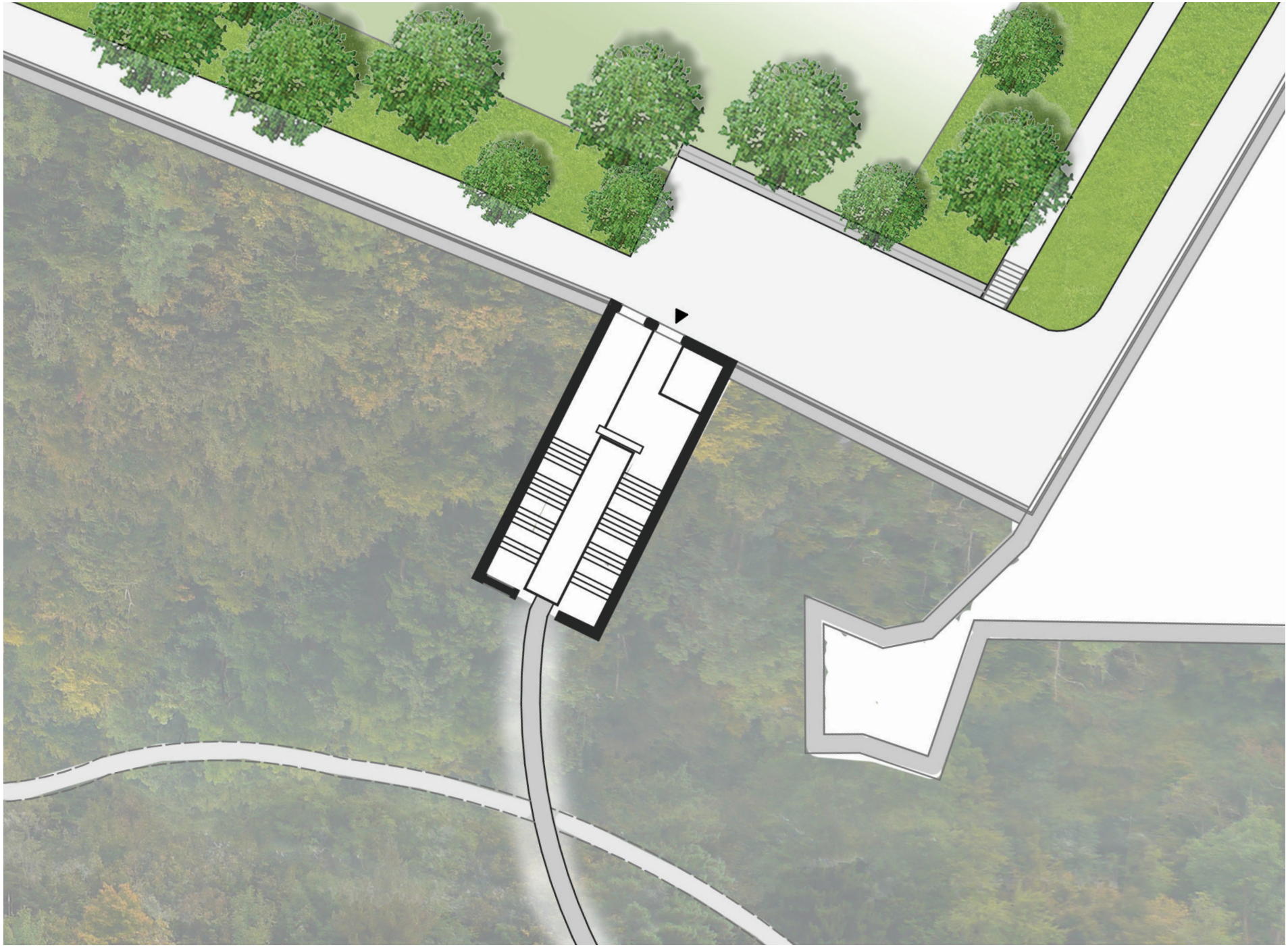


Abb. 158 Grundriss Bergstation. Sie befindet sich neben dem Aussichtspunkt

Abb. 159 Schnitt Bergstation

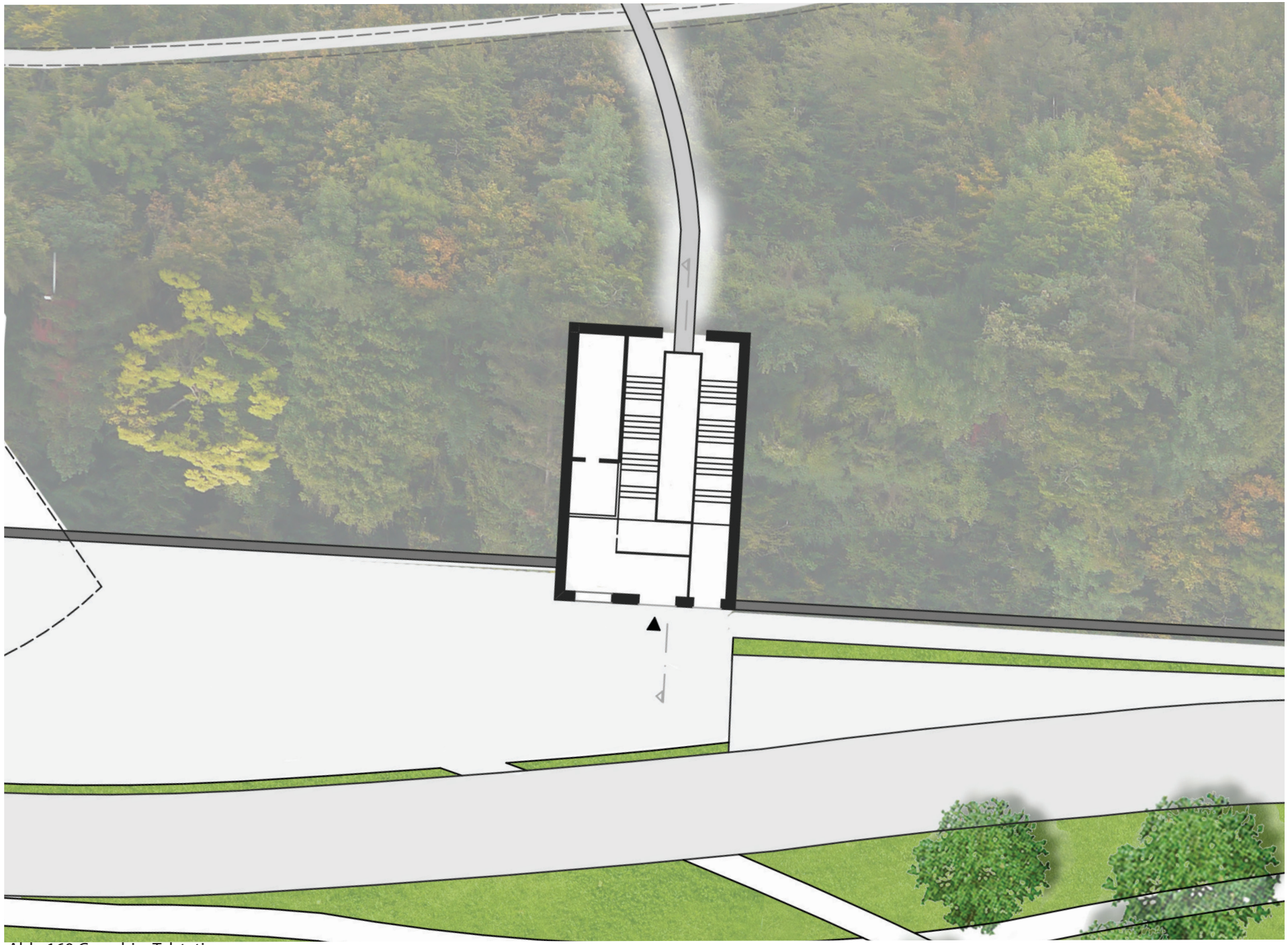
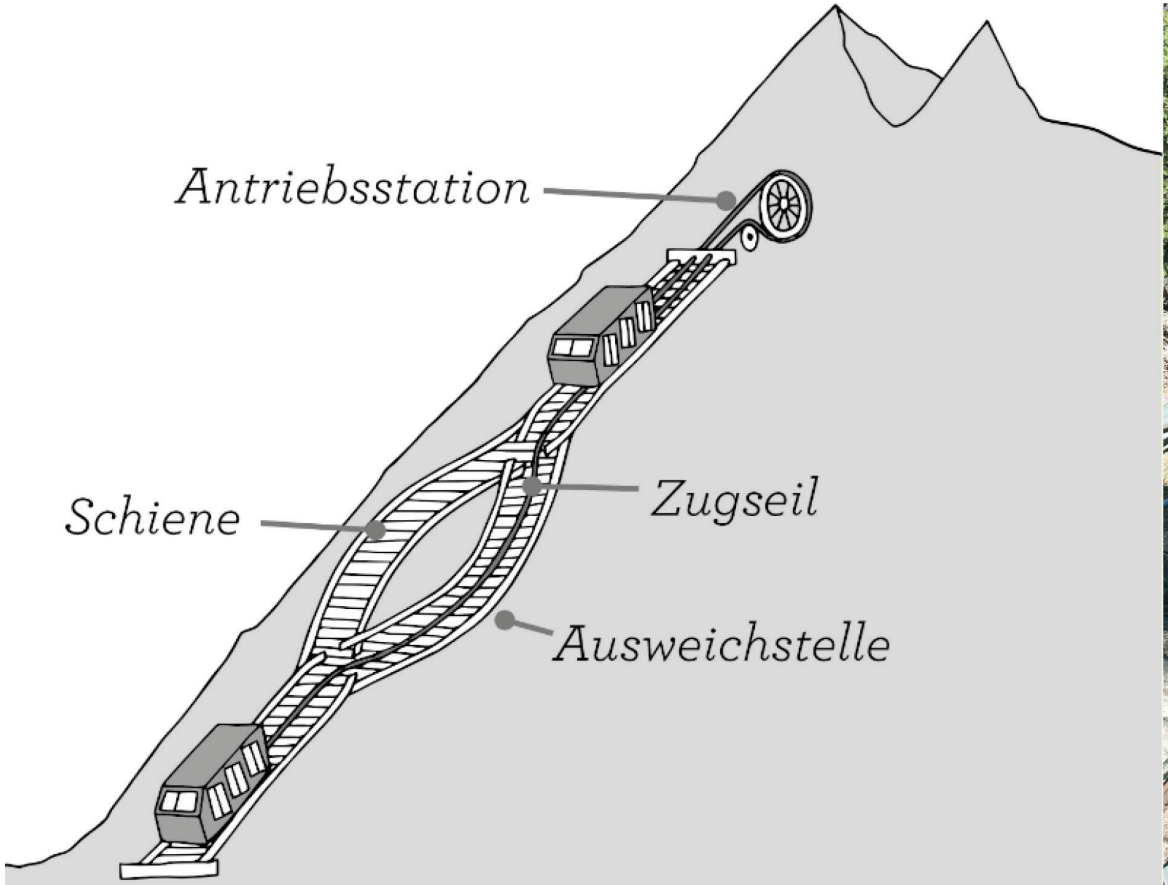


Abb. 160 Grundriss Talstation

Abb. 161 Schnitt Talstation



6.4. Beispiele für Festungsbahnen

Abb. 162 Systemzeichnung Standseilbahn

Beispiele für Standseilbahnen
Die Festungsbahn Salzburg

Die Bahn führt von der Stadt auf die Burg am Mönchsberg hinauf. Sie ist die „älteste im Betrieb befindliche Seilbahn dieser Art in Österreich“[92]
Bereits 1890 war ein vertikaler Aufzug an der Außenseite der Burg befestigt. 1892 wurde die erste Standseilbahn gebaut. Zu dieser Zeit wurde die Burg als Kaserne genutzt. Die Bahn war nach dem Typus Wasserballastbahn gebaut und musste deshalb im Winter pausieren.
1959 wurde die Bahn abgebrochen und durch eine elektrische Standseilbahn ersetzt. Anfang der 90er Jahre wurde die Bahn modernisiert. 2011 wurden die Wagen erneuert.
Dennoch wird die heutige Bahn noch immer von der „genieteten Stahlfachwerkbrücke aus 1892“ getragen.

Daten:

Motor:	frequenzgeregelter Drehstrom
Kapazität:	55 Personen auf 3 Etagen
Höhenunterschied:	96,6 m
Länge d. Strecke:	198.5 m
Steigung:	62%
Förderkapazität:	1850 Pers/h
System:	einspurig mit Ausweichstelle
Durchmesser Seil:	25 mm
Wagen:	Länge: 9,3 m
	Breite: 1,9 m
Spurweite:	1040 mm

[93]

Abb. 163 Auffahrt zur Burg

92 Festungsbahn Salzburg, https://de.wikipedia.org/wiki/Festungsbahn_Salzburg, 10.08.2017.

93 Vgl. Festungsbahn Salzburg, https://de.wikipedia.org/wiki/Festungsbahn_Salzburg, 10.08.2017

Abb. 164 Einfahrt in die Burg

Abb. 166 Die historische Festungsbahn

Abb.165 Bahn mit der Veste im Hintergrund

Abb. 167 Talstation

Die Grazer Schlossbergbahn

Die Schlossbergbahn führt seit 1894 auf den Grazer Schlossberg.
Bereits 1528 gab es einen „Schlossbergzug“[94].
Dieser wurde jedoch nur für die Materialbeförderung benötigt.
Die 1894 eröffnete Bahn führt vom Kaiser- Josef-Kai hinauf auf den Berg und besitzt eine Streckenlänge von 212 m. Der Höhenunterschied liegt dabei bei 108, 25m, was einer Steigung von 59,9% entspricht.
Die Talstation lag dabei in einem Wohnhaus. Für die Bergstation wurde die Festungsmauer durchbrochen. Neben der Bergstation wurde bereits damals ein Restaurant eröffnet.
Die Bahn wurde mit einer feststehenden Dampfmaschine betrieben.
1960-61 wurde die Bahn umgebaut und modernisiert. Die Schienen wurden auf ein eingleisiges System geändert.

2004 wurde die Bahnanlage nochmals modernisiert. Die neuen Wägen wurde von dem Studiengang „Industrial Design“ der Fachhochschule Joanneum entworfen. [95] [96] [97]

Daten:

Kapazität: 58 Personen pro Kabine
Fahrzeit: 180 Sekunden (1,5 m/Sek.)
Länge: 212 m
Höhenunterschied: 108, 95 m
Steigung: 59,9%
System: einspurig mit Ausweichstelle
Durchmesser Seil: 26 mm
Spurweite: 1000mm[98][99]

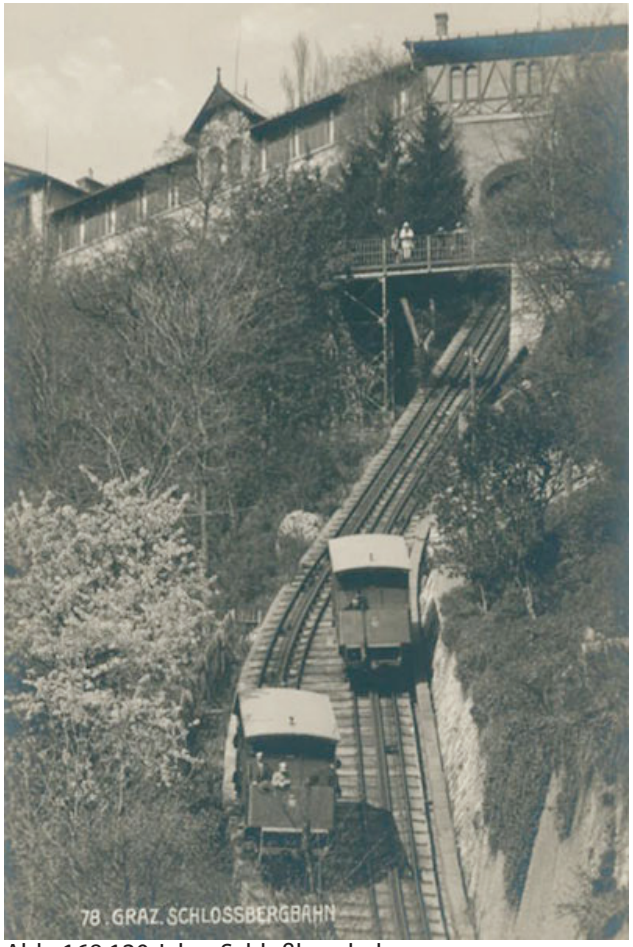


Abb. 168 120 Jahre Schloßbergbahn

94 Schlossbergbahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Schlo%C3%9Fbergbahn_(Graz), 10.08.2017

95 Vgl. Schlossberg Graz, https://www.stadt-graz.at/sehenswuerdigkeiten/schlossberg-graz.html, 10.8.2017
96 Vgl. Schlossbergbahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Schlo%C3%9Fbergbahn_(Graz), 10.08.2017
97 Vgl. Schlossbergbahn, http://www.holding-graz.at/schlossbergbahn.html, 10.08.2017
98 Vgl. Ebda.
99 Vgl. Schlossbergbahn (Graz), https://de.wikipedia.org/wiki/Schloßbergbahn_(Graz), 20.08.2017

Abb. 169 Bau der Grazer Schlossbergbahn 1893

Abb. 171 Die alte Schlossbergbahn

Abb. 170 Die Ausweichstelle

Abb. 172 Die neuen, von der FH Joanneum entworfenen, Kabinen

6.5. Das Panorama-Café am Anger

Abb. 173 Die neue Angerstraße. Blick auf das Café und die Promenade

Abb. 174 Lageplan

Abb. 175 Ansicht

6.5.Das Panorama-Café am Anger

Das Café am Anger befindet sich etwa 300 m flussaufwärts von der Hängebrücke entfernt. In schwierigem Gelände wird eine kreisegementförmige Figur in den Hang gesteckt. Besonders wichtig bei dem Entwurf ist die Aussicht auf die Altstadt. Daraus ergibt sich die bogenförmige Frontverglasung auf der Südseite des Cafés, die den Besuchern ein Panorama ermöglicht. Über eine Treppe bzw. einem Lift gelangt man in das etwa 4 m über dem Boden schwebende Café. Im hinteren Bereich sind die Toiletten und ein Lager situiert. Der mittlere Block besteht aus der Bar, dem Lift und der Küche. Der Caféraum erstreckt sich nach Süden. Im Erdgeschoss ist außerdem ein Technikraum angeordnet.

Das auskragende Flachdach schützt die Fensterfront vor zu starker Sonneneinstrahlung.

Durch eine Stützmauer kann der Hang aufgefüllt werden, sodass sich an das Café eine Terrasse anschließt.

Der hintere Bereich des Cafés wird in Massivbauweise hergestellt. Durch eine Stützmauer wird der Hang fixiert. Der vordere, auskragende Bereich wird in Leichtbauweise ausgeführt, beispielsweise aus einer biegesteifen Stahlkonstruktion. Ein besonderer Augenmerk liegt auch auf dem Dach. Da dieses von den Wanderwegen aus sichtbar ist, wird es als Gründach ausgebildet, sodass es sich in die Landschaft des Oberhauser Berges einfügt. Der Übergang zwischen Hang und Dach erfolgt mit einer leichten Anschrägung des Erdreiches.

Ein Vorplatz verbindet das Café und die Talstation. Daran schließt sich eine Bushaltestelle, wo Touristenbusse, aber auch der Stadtbus für die Angerstraße halten kann.

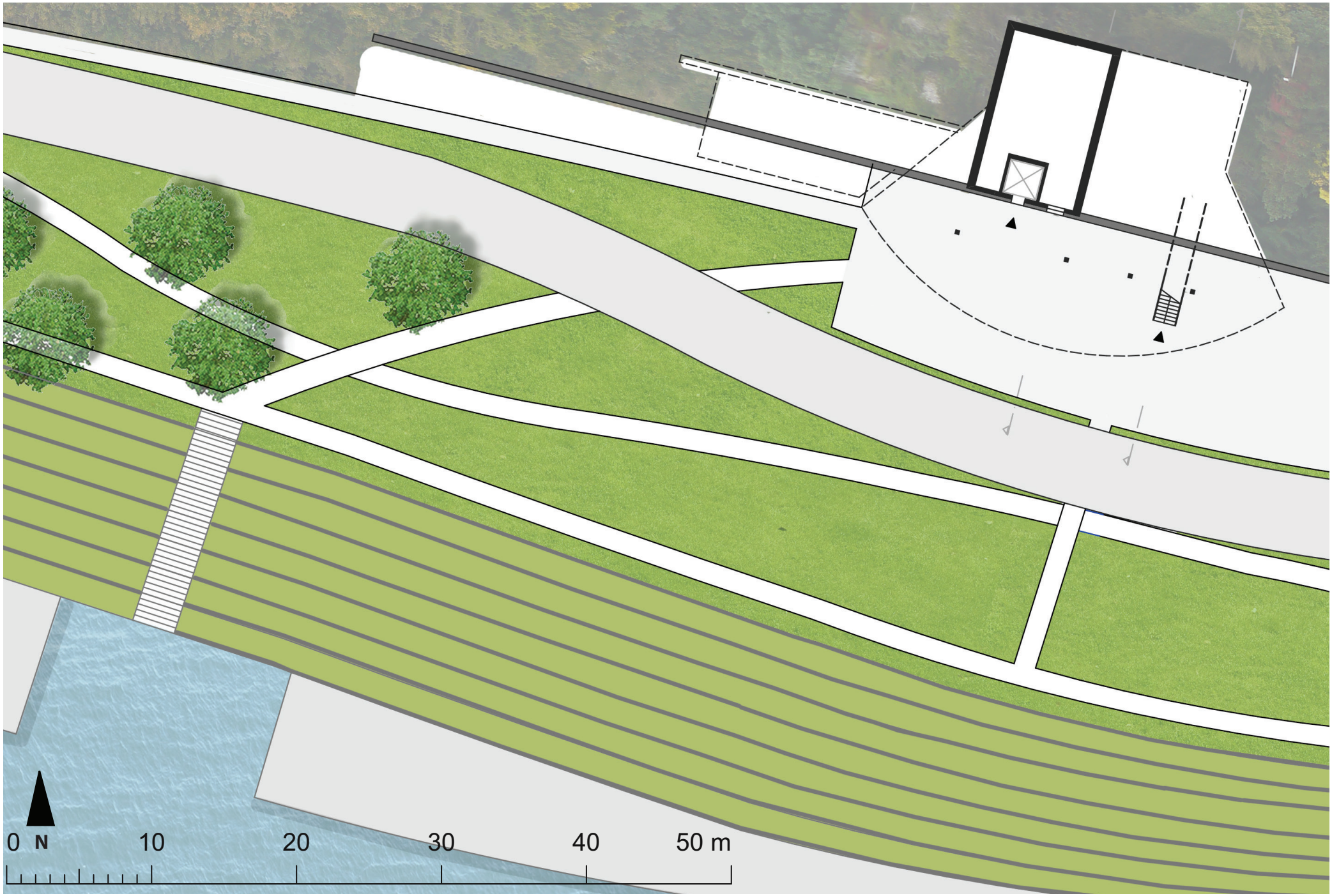
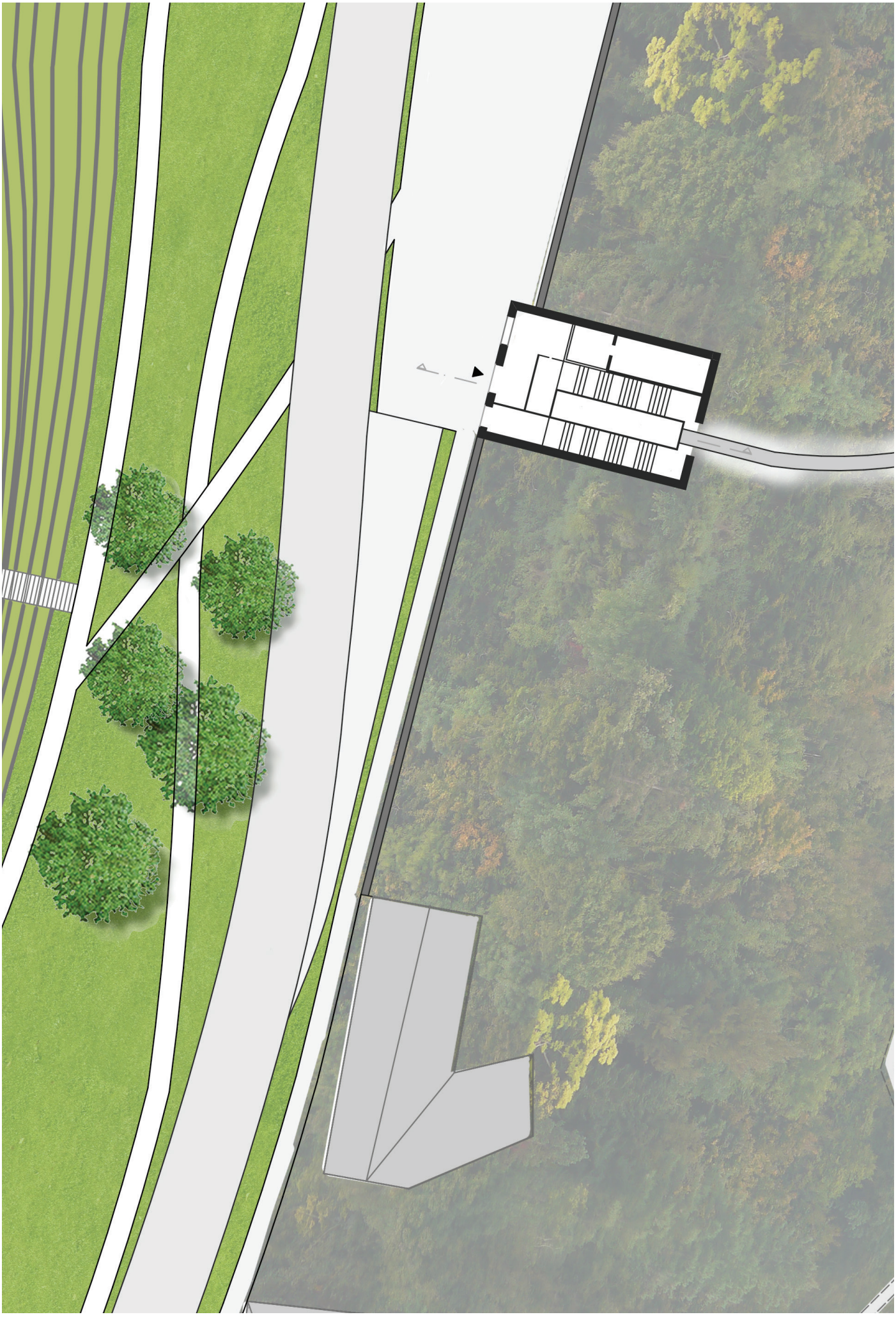


Abb. 176 Ausschnitt Talstation und Café



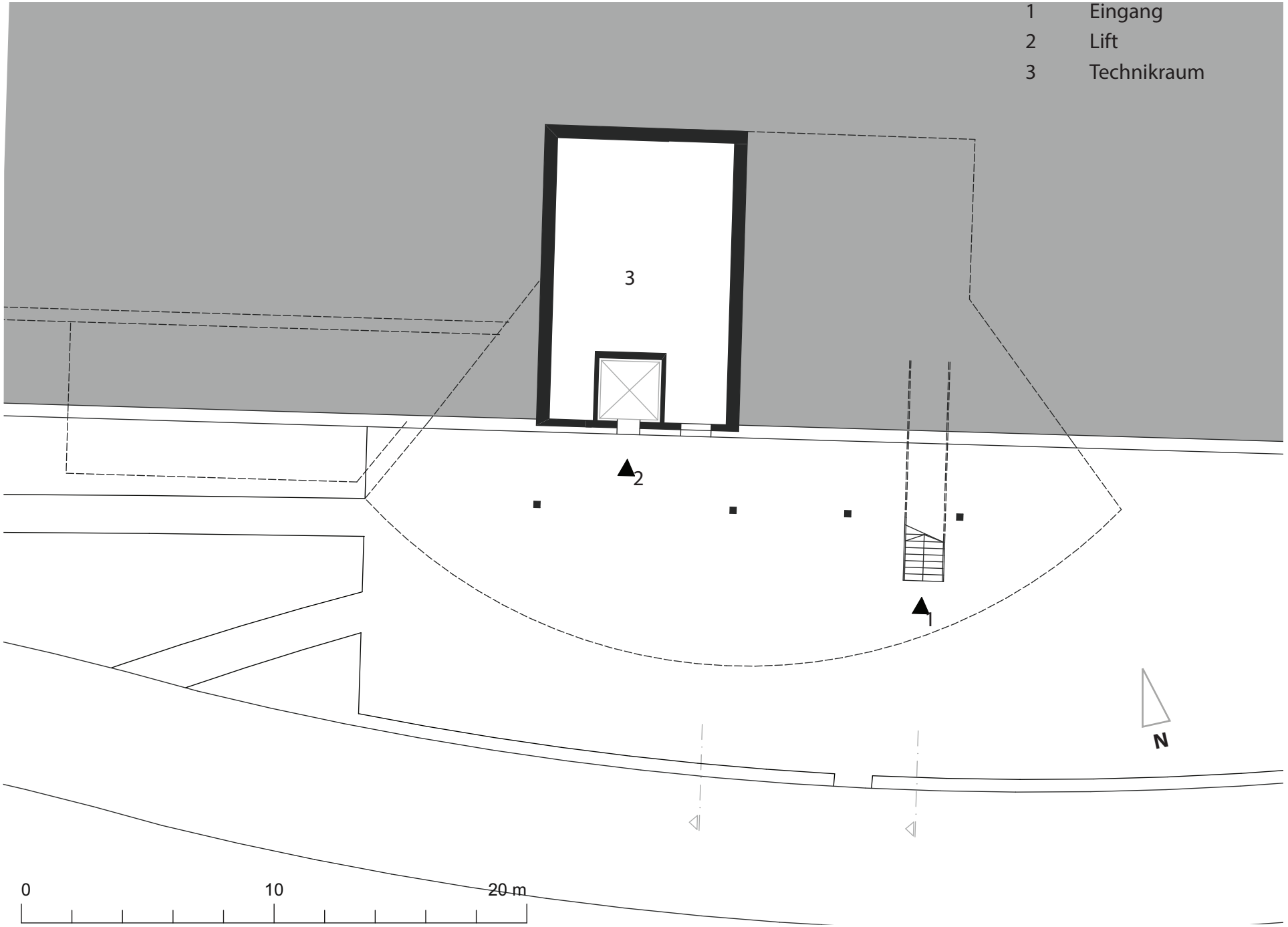


Abb. 177 Grundriss Café Erdgeschoss

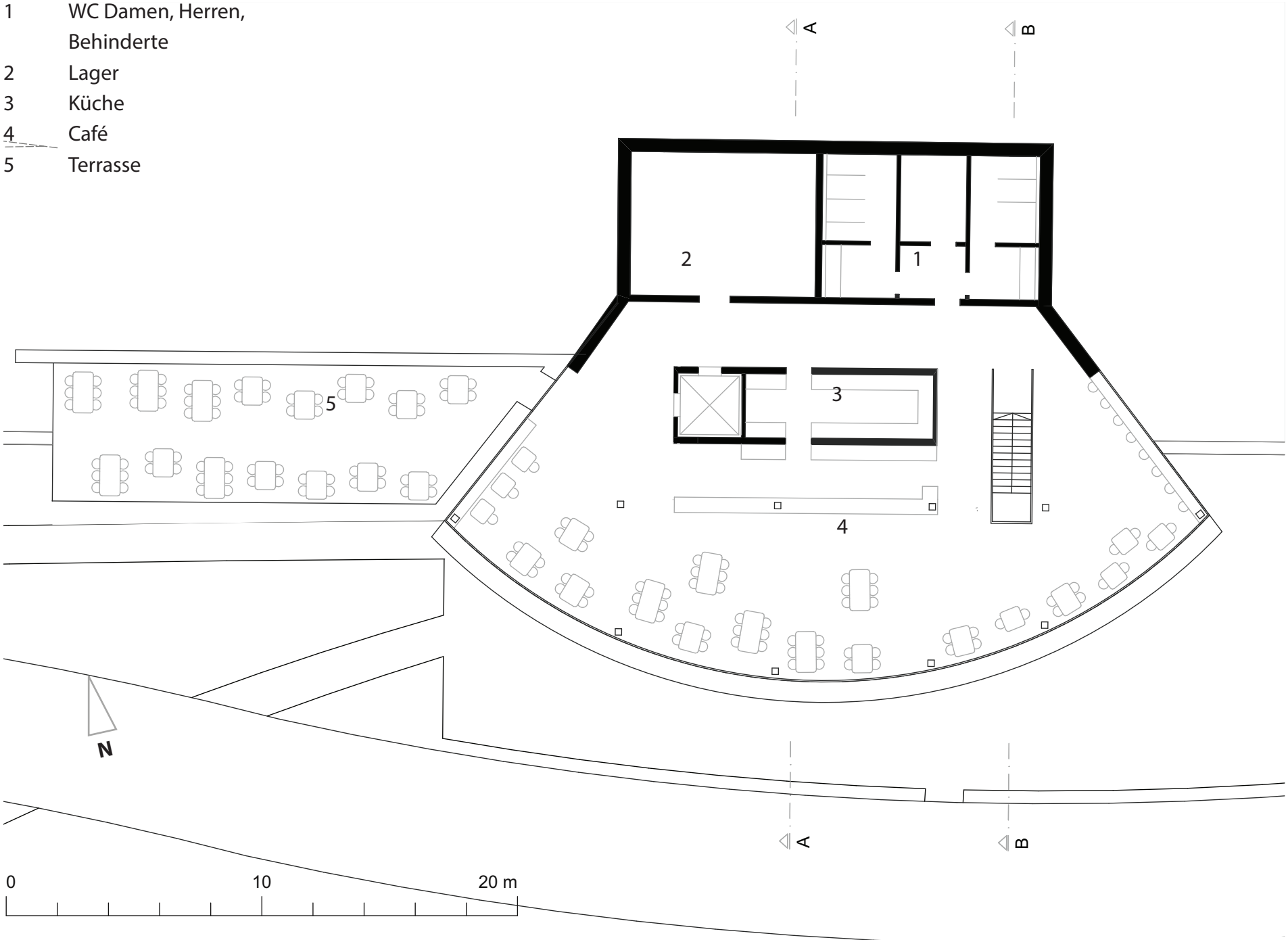


Abb. 178 Grundriss Café Obergeschoss

Abb. 179 Schnitt Angercafé

Abb. 180 Schnitt Angercafé. Über eine Treppe gelangen die Besucher in das Café und genießen von dort eine tolle Aussicht über die Altstadt.

Abb. 181 Blick von der Donaulände zu Anger

Abb. 182 Ausblick auf die Altstadt

Der Anger in Passau
Wünsche nach neuer Lebensqualität und Angst vor Veränderung

Es vergeht kaum eine Woche, in der nicht in Artikeln der Passauer Neuen Presse eines der in meiner Masterarbeit tangierten Probleme oder mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität angesprochen werden. Stellvertretend für viele möchte ich jene der letzten Septemberwoche herausgreifen: „Keine Entspannung um Entspannungszone" heißt es in der PNP vom 30.September 2017 als Replik auf den Artikel vom Vortage „Von wegen versandet – CSU kündigt neuen Antrag zum Stadtstrand an. In der gleichen Ausgabe macht eine Innstädterin ihrem Ärger Luft: „Das gibt es nirgendwo! Ein ganzer Stadtteil hat nicht eine einzige Brücke hinüber in die Stadt. Da hat sich seit den Römern nichts getan." Anlass für die Empörung waren zwei typische Unfälle nach einer Engstelle kurz nach der Marienbrücke, der einzigen Brücke über den Inn, bei denen sich ein Reisebus und ein Wohnwagengespann, am nächsten Tag ein Lastwagen aus Tirol und ein Kleinlaster verhedderten. Zwei banale Unfälle, deren Folgen aber beträchtlich waren: ein Rückstau bis auf die Schanzl-Brücke und auf die Angerstraße.

Ich bin mir sicher, dass wir noch viele Ereignisse dieser Art und kritische Einlassungen in der Presse erleben und Vorschläge für Verbesserungen abgewiegelt werden – bis zur nächsten Empörungswelle. Denn Passau ist durch die Nähe zur österreichischen Grenze, durch die Lage an den drei Flüssen Donau, Inn und Ilz, durch die Hochwasser und durch die Verkehrsströme aus dem nördlichen und östlichen Landkreis sowie durch die geschichtsbedingte Altstadtsituation keine Stadt, die es dem Stadtplaner besonders leicht macht. Auf der einen Seite stehen Wünsche der Anwohner zur Verbesserung der Lebensqualität in vielen Bereichen der Stadt, vorgebracht von Bürgerinitiativen, auch von einer Partei. Auf der anderen Seite stehen Ängste vor Veränderung und Belastungen in den Bauphasen – ein Grund für viele Bürger, trotz erheblicher Einschränkungen durch den täglichen Verkehr sich lieber mit der gegebenen Situation abzufinden. Die Politik sieht hingegen keine Veranlassung, die Initiative zu ergreifen und mutige Entscheidungen zu treffen.

In diesem Spannungsfeld ist meine Masterarbeit angesiedelt, mit der ich Möglichkeiten zur Verbesserung der Lebensqualität auf der Angerstraße und damit verbunden auch in der Ilzstadt aufzeigen wollte. Dabei ist mir bewusst, dass Stadtplanung in Passau die besondere Lage der Dreiflüssestadt als Grenzstadt, deren Eingebundensein in den Landkreis und die geschichtlichen Gegebenheiten berücksichtigen muss, wenn es gerade im zentralen Bereich der Stadt, vor allem auf dem Anger, zu Veränderungen und damit verbunden zu einer Verbesserung der Lebensqualität kommen sollte. Meine Arbeit könnte dazu einen Beitrag leisten.

Großer Dank gilt Herrn Stemplinger, der mir in einem Spaziergang durch die Stadt meine Fragen zum Anger beantwortete.

Danke auch an Herrn Schröder von den „Passauer Bürgerinitiativen“, der mir bei Fragen zur Bürgerinitiative und zum Anger weiterhalf.

Natürlich gebührt auch großer Dank meinen Betreuer der TU Graz, Professor Holger Neuwirth.

Zum Schluss richtet sich mein Dank noch an meine Eltern, die mir mit Rat und Tat zur Seite standen.

Literaturverzeichnis

Buchquellen

Boshof, Egon: Passau, Quellen zur Stadtgeschichte, Regensburg, 2004

Brunnendorfer, Hans: Ilzstadt Passau, Hochwasserfreilegung und Erneuerung; eine Maßnahme des Landes Bayern und der Stadt Passau zur Hochwasserfreilegung, als Studien- und Modellvorhaben des Bundes und des Landes, übergeleitet in das Programm nach dem Städtebauförderungsgesetz ; Erfahrungs- u. Abschlußbericht, März 1984, Passau, 1984

Burger, Daniel: Festungen in Bayern, Regensburg, 2008

Danninger, Franz:Passauer Ansichten,Ein Stadt im Wandel- Bilder von gestern und heute im Vergleich, Passau, 2014

Kellermann, Heinz : Die Freyunger Straße in Passau- Ihre Häuser und ihre Bewohner, Passau, 2015

Kellermann, Heinz: 100 Jahre Hängebrücke (Luitpoldbrücke), Passau, 2011

Kellermann, Heinz: Das Stadtbild von Passau, Verantwortliche und beabsichtigte sowie durchgeführte Veränderungen in 175 Jahren (1803 bis 1978), Passau, 2010

Kellermann, Heinz: Die Durchbrüche durch den Oberhauser Berg in Passau (Schwerpunkt: 2. Hälfte 18.Jahrhundert und ein Überblick über das Urfar vom Ort zur Ilzstadt), Passau 2016

Kellermann, Heinz: Die Geschichte der Ilzstadt, Passau, 2002

Kellermann, Heinz: Die Passauer Fußgängerzone, Passau,2015

Kellermann, Heinz: Verkehrszuleitung, Verkehrsableitungen, Parkplatz Donaulände, Parkhäuser und Fußgängerzonen seit der Erfindung der Schanzlbrücke vor 75 Jahren (1940), Passau 2014

Kellermann, Heinz: Abgerissen, aber nicht vergessen, Hochwasserfreilegung der ‚drunteren' Ilzstadt vin 1960 bis 1976, Passau 2014

Krompaß, Franz: Passau in der Zwischenzeit, gestern & heute gegenübergestellt, Freyung, 2015

Moritz, Hans Karl: Passau, Feste Oberhaus, München, 1959

Ortmeier, Martin: Passau im Lichtbild, Perlen aus dem Archiv, Passau, 2017

Passauer Neue Presse Gmbh (Hrsg.): Passau im Wandel, Wie sich die Stadt im Lauf der Jahrzehnte veränderte, Passau, 2017

Schäffer-Huber, Gisa: Passau 1850 bis 1930, Erfurt, 2010

Weithmann, Michael W.: Passau, kleine Stadtgeschichte, Regensburg, 2004

Literaturverzeichnis

Internetquellen

Bürgerinitiative Nordtangente: http://www.bi-nordtangente.de/ trassenfuehrung/index.html, 24.08.2017

Bürgerinitiativen Passau: http://www.passauer-buergerinitiativen.de, 20.07.2017

Christian, Karl: 90-Mio-Wohnprojekt Peschl-Areal auf besten Weg, Passauer Neue Presse, 15.03.2016

Die Stadt Passau: www.passau.de, 20.08.2017

Die Veste Oberhaus: http://www.oberhausmuseum.de/VesteOberhaus.aspx, 20.08.2017

Doppelmayr: https://www.doppelmayr.com/systeme/standseilbahnen/broschure/in-der-broschuere-blaettern-15/, 20.07.2017

Dopplmayr: Seilbahnen im urbanen Raum: http://www.apt-newschannel.com/fileadmin/files/downloads/C_DS0158-14_US_Broschuere_DE_Web-Einzelseiten.pdf, 08.09.2017

Eberle Christoph: Darum soll der Georgsbergtunnel besser als die Nordtangente sein, in: Passauer Neue Presse, 03.04.2016, http://www.pnp.de/lokales/stadt_und_landkreis_passau/passau_stadt/2019952_Darum-soll-der-Georgsbergtunnel-besser-als-die-Nordtangente-sein.html

Einwohnerzahlen: https://www.landkreis-passau. de/landkreis-verwaltung-politik/einwohnerzahlen/ , 10.07.2017

Entwicklungskonzept: http://www.passauer-buergerinitiativen.de/was-wir-machen/stadtbild-stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept-passau/, 04.03.2017

Hafen Passau: www.bayernhafen-passau.de, 02.09.2017

Hochwasser (Passau): https://regiowiki.pnp.de/ wiki/Hochwasser_(Passau), 20.07.2017

Hochwasser 2013: https://regiowi- ki.pnp.de/index.php/Hochwasser_2013_(Passau), 07.02.2017

Hochwassernachrichtendienst Bayern: http://www.hnd.bayern.de/pegel/donau_bis_passau/passau-18009000, 31.08.2017

Innstadt-Quartier (Passau): https://regiowiki.

Passau Neue Presse(Hg): Spatenstich für Großprojekt in Kohlbruck, in: Passauer Neue Presse, 04.04.2016

Passau, https://de.wikipedia.org/wiki/Pas- sau#Passau_in_der_Neuzeit, 01.07.2017

Passau, Zahlen, Fakten, Daten, Ausgabe 2014/2015: https://www.passau.de/Dox.aspx?docid=6224cd05-be48-4c27-a9e8-0d20494eadf9, https://www.google.com/

Passau: https://de.wikipedia.org/wiki/Passau#- Die_Urspr.C3.BCnge, 15.05.2017

Passau: https://regiowiki.pnp.de/wiki/Passau, 15.05.2017

Passauer Neue Presse (Hg.): BN will zur Not gerichtlich gegen Nordtangente vorgehen, in: Passauer Neue Presse, 12.05.2016

Passauer Neue Presse (Hg.): Glückseliges Gipfeltreffen der Millionen-Investoren, in Passauer Neue Presse, 19.07.2016, http://www.pnp.de/lokales/stadt_und_landkreis_passau/passau_stadt/2152529_Glueckseliges-Gipfeltreffen-der-Millionen-Investoren.html, 07.07.2017

Pegel Online: http://www.wasserstaende.de/gast/stammdaten?pegelnr=10091008

Peschlquartiere: http://www.hatz- popp.de/fileadmin/Media/pressebereich/PNP-Gipfelt- reffen-der-Millionen-Investoren.pdf, 07.07.2017

Schmid, Katharina: Passau möchte Schutz vor dem Hochwasser- aber zu welchem Preis?, in Süddeutsche Zeitung, 30.03.2017 Preis: http://www.sueddeutsche.de/bayern/hochwasserschutz-passau-moechte-schutz-vor-hochwasser-aber-zu-welchem-preis-1.3443192

Staatliche Bibliothek Passau: www.staatliche-bibliothek-passau.de, 20.07.2017

Staatliches Bauamt Passau: https://www.stbapa.bayern.de, 20.07.2017

Stadt Passau: Zahlen, Daten, Fakten, Juli 2014, https:// www.passau.de/Dox.aspx?docid=6224cd05-be48-4c27-a9e8-0d20494eadf9, 15.05.2017

Stadt Tunnel pdf: http://www.passauer-buergerinitiativen.de/was-wir-machen/verkehrsentlastung/stadt-tunnel-anger/ , 20.07.2017

Stadt Tunnel: http://www.passauer-buergerinitiativen.de, 20,07,2017

Stadtwerke Passau: https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/, 02.09.2017

Wasserwirtschaftsam Deggendorf: http://www. wwa-deggendorf.bayern.de/15.05.2017

Abbildungsverzeichnis

Abbildung		Seite	Quelle
Abb. 2	Blick über die Maxbrücke auf die Vorstadt „Anger“	10	Schäffer-Huber, Gisa: Passau 1850 bis 1930, Erfurt, 2010,29
Abb. 4	Passau um 1913	15	http://www.passauer-buergerinitiativen.de/?attachment_id=452, 24.08.2017
Abb. 5	Luftaufnahme von Passau	17	http://www.passauer-land.de/wp-content/uploads/2013/11/01-Luftaufnahme.jpg, 04.08.2017
Abb. 7		19	https://moodle.uni-passau.de/pluginfile.php/11184/mod_label/intro/DSC00547.jpg, 23.08.2017
Abb. 8		19	https://www.google.com/search?q=Innpromenade_Passau.jpg&client=safari&r-ls=en&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOoqHG79vWAhVOKVAK-HX-6A6IQ_AUICigB&biw=1280&bih=780#imgrc=-9K6eS5CUII-aM:, 23.08.2017
Abb. 9		19	https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7f/Der_Passauer_Dom_vom_%-22Fünferlsteg%22_aus_gesehen.JPG, 24.08.2017
Abb. 10		19	http://www.passau.de/controls/GalleryView/file.aspx?inline=true&resizeimages=true&-data=CZMV/7h5U6sOlNwTDhBfZ9ddGHUdQVzlihljhS2Gyruyyvpji1hng6FT+bNjMk-HL6IMBRUXrYxl=, 23.08.2017
Abb. 11		19	https://www.google.com/search?q=Germany-Passau-Rindermarkt-Stra%C3%9Fe+2.jpg&client=safari&rls=en&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiUg4TG7tv-WAhWOKVAKHS8KA9EQ_AUICigB&biw=1280&bih=780#imgrc=kzg2vHSXIP3w7M:, 24.08.2017
Abb. 12		19	https://ludwig-ruckdeschel.de/wp-content/gallery/passauer_dom/IMG37444.jpg, 20.09.2017
Abb. 14	Blick auf die Altstadt um 1912/1913	23	http://www.passauer-buergerinitiativen.de/wp-content/uploads/2014/11/geschich-te_038-Passau-Panorama-Luftbild-1912-32.jpg, 27.04.2017
Abb. 15	Die Kastelle von Passau, 1.-5. Jahrhundert n.Chr.	25	https://de.wikipedia.org/wiki/Kastell_Batavis#/media/File:Kastelle_von_Passau_1.-5._Jhdt..jpg, 27.04.2017
Abb. 16	Das Kastell Boiotro	25	Weithmann, Michael W.: Passau, kleine Stadtgeschichte, 15
Abb. 17	Passau im 15. Jahrhundert	26	http://www.staatliche-bibliothek-passau.de/staadi/nid/phs/215.html, 22.04.2017
Abb. 18	Passau im 17. Jahrhundert	27	http://www.staatliche-bibliothek-passau.de/staadi/nid/phs/061.html, 22.04.2017

Abb. 19	Stich aus dem 17.Jhd. Die Veste Niederhaus schützte sich im Gegensatz zur Ilzstadt schon früh vor Hochwasser.	27	Brunnendorfer, Hans: Ilzstadt Passau, Hochwasserfreilegung und Erneuerung, 44
Abb. 20	Die Stadtgalerie	29	http://www.deutsche-euroshop.de/media/public/db/media/1/2011/01/161/stadt_galerie_passau_02.jpg, 23.08.2017
Abb. 21	Neue Mitte Passau	29	https://media2.heinze.de/media/12534990/images/12534991px538x335.jpg, 23.08.2017
Abb. 26	Hochwasser 2013	39	https://regiowiki.pnp.de/images/2/21/Hochwasser-Luftbild-Binder.jpg, 27.04.2017
Abb. 27	Verkehrsschild unter Wasser	41	http://bilder2.n-tv.de/img/incoming/crop10750841/5853801296-cImg_16_9-, 04.08.2017
Abb. 28	Der Schaiblingsturm	41	http://3.bp.blogspot.com/-NcHeQTewbfA/Uat2t5nnBQI/AAAAAAAABYk/Fa6qz2l70GY/s1600/Passau_Hochwasser_Schaiblingsturm_commons_wikipedia_org.jpg vom 04.08.2017
Abb. 29	Obere Donaulände, Hochwasser 2013	41	https://i.ytimg.com/vi/jOyYqo3WvCI/maxresdefault.jpg, 04.08.2017
Abb. 30	Die Obernzellerstraße um 1886	42	Kellermann, Heinz: Abgerissen, aber nicht vergessen, Hochwasserfreilegung der‚drunteren' Ilzstadt vin 1960 bis 1976, Passau 2014, 68
Abb. 31	Die Obernzellerstraße um 1960	42	Kellermann, Heinz: Abgerissen, aber nicht vergessen, Hochwasserfreilegung der‚drunteren' Ilzstadt vin 1960 bis 1976, Passau 2014, 47
Abb. 32 Hochwass	Hochwasser 2013 an der Innpromenade	45	http://www.ruhrnachrichten.de/storage/pic/mdhl/artikelbilder/nachrichten/awdo/3894792_1_hochwasser_passau_neu.jpg?version=1387207701, 04.08.2017
Abb. 33	Hochwasser 2013 an der Donaupromenade	45	https://i.ytimg.com/vi/htZG16mc22g/maxresdefault.jpg, 03.08.2017
Abb. 34	Überschwemmungsflächen HQ 100	46/47	Vgl. http://geoportal.bayern.de/bayernatlas-klassik
Abb. 35	Überschwemmungsflächen HQ 100, Altstadt	48	Ebda.
Abb. 36	Überschwemmte Flächen beim Hochwasser 2013	49	http://www.passau.de/Dox.aspx?docid=c9c94546-3a49-4b8f-8ae4-d6a0d6368f26, http://www.passau.de/Rathaus-Politik/ThemaHochwasser/Ueberschwemmungsgebiete.aspx, 24.08.2017
Abb. 37	Die vier Varianten für den Hochwasserschutz am Inn	51	http://www.sueddeutsche.de/bayern/hochwasserschutz-passau-moechte-schutz-vor-hochwasser-aber-zu-welchem-preis-1.3443192, 08.08.2017
Abb. 38	Visualisierung der Variante 2	51	Ebda.
Abb. 39	Visualisierung des Hochwasserschutzes	51	Ebda.

Abb. 41	Der Anger um 1900	55	http://www.passauer-buergerinitiativen.de/wp-content/uploads/2014/11/geschichte_045-um1900-Anger.jpg, 08.08.2017
Abb. 42	Der ehemalige Drahtsteg, 1910 durch eine Hängebrücke ersetzt	56	http://www.passauer-buergerinitiativen.de/wp-content/uploads/2014/11/geschichte_011-Altstadt-Drahtsteg-01.jpg, 08.08.2017
Abb. 43	Die Angerstraße 1912 (ehemalige Holzgartenstraße)	57	Schäffer-Huber, Gisa: Passau 1850 bis 1930, Erfurt, 2010, 60
Abb. 44	Die Angerstraße beim Bau der Hängebrücke	57	Ortmeier, Martin: Passau im Lichtbild, Perlen aus dem Archiv, Passau, 2017
Abb. 45	Felsendurchbruch	58	http://www.staatliche-bibliothek-passau.de/staadi/nid/phs/screens/s072.jpg, 23.04.2017
Abb. 46	Donauseitiges Portal des Durchbruchs	58	Schäffer-Huber, Gisa: Passau 1850 bis 1930, Erfurt, 2010,35
Abb. 47	Der untere Durchbruch 1899 bei Hochwasser	58	https://regiowiki.pnp.de/images/4/4a/Hochwasser-1899_Ilzdurchbruch.jpg, 04.08.2017
Abb. 48	Die Ilzbrücke von 1842. Der Überbau besteht aus Holz	61	Kellermann, Heinz: Abgerissen, aber nicht vergessen, Hochwasserfreilegung der ‚drunteren' Ilzstadt vin 1960 bis 1976, Passau 2014, 21
Abb. 49	Die Ilzbrücke 1903. Die eisernen Brückenfelder wurden von der Maxbrücke verwendet.	61	Ebda., 21
Abb. 50	1945 errichteten die US Truppen eine Behelfsbrücke	61	Ebda., 23
Abb. 51	Die neue Ilzbrücke nach 1945	61	Ebda., 24
Abb. 52	Schanzlbrücke Entwurf	62	Kellermann, Heinz: Verkehrszuleitung, Verkehrsableitungen, Parkplatz Donaulände, Parkhäuser und Fußgängerzonen seit der Erfindung der Schanzlbrücke vor 75 Jahren (1940), Passau 2014, Buchrücken
Abb. 53	Bau der Schanzlbrücke	63	http://file1.npage.de/008439/92/bilder/unbenannt2.jpg, 03.08.2017
Abb. 54	Abbruch der Maxbrücke 1972	64	http://www.passauer-buergerinitiativen.de/wp-content/uploads/2014/11/geschichte_003-3-Abbruch-Maxbrücke-Juli-1972.jpg, 24.08.2017
Abb. 55	Die Schanzlbrücke heute	64	https://i1.wp.com/www.fotograf-passau.com/wp-content/uploads/2017/06/Schanzlbrücke_bei_Nacht_LZB.jpg?fit=1800%2C1200&ssl=1, 24.08.2017
Abb. 56	Lageplan Georgsbergtunnel	67	Eberle Christoph: Darum soll der Georgsbergtunnel besser als die Nordtangente sein, Passauer Neue Presse, 03.04.2016
Abb. 57	Verlauf des Georgsbergtunnels	68	https://www.stbapa.bayern.de/imperia/md/content/stbv/stbapa/projekte/b388-g051-by_2014-07-01_lageplan.pdf vom 24.08.2017
Abb. 58	Höhenplan	69	https://www.stbapa.bayern.de/imperia/md/content/stbv/stbapa/projekte/b388-g051-by_2014-07-01_höhenplan.pdf, 24.08.2017

Abb. 59	Visualisierung Nordtangente	71	http://bn-passau.de/vorher-nachher-die-nordtangente-b388n-oder-b388-neu-um-passau/#, 04.08.2017
Abb. 60	Ilztal vorher	72	Ebda.
Abb. 61	Ilztal nachher	72	Ebda.
Abb. 62	Visualisierung der Brücke	72	Ebda.
Abb. 63	Verlauf der Nordtangente	73	http://bn-passau.de/wp-content/uploads/2016/04/Google-Earth-Nordtangente-Gaißatal.png, 04.08.2017
Abb. 64	Lageplan	73	http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B388-G050-BY_DTVw_Delta_Kfz.png, 04.08.2017
Abb. 68	Die Flusskreuzfahrtschiffe mit dem Rathaus und dem Dom im Hintergrund	85	https://ac4fa7708134a70c34d3-66da2307b23609a8f8a6d8a13d2f16e2.ssl.cf1.rackcdn.com/2087/1/large.jpg, 04.08.2017
Abb. 69	Fahrrinne in der Donau	86	Wasser- und Schifffahrsverwaltung des Bundes: Streckenatlas der Donau von km 2414 (Kelheim) bis km 2202 (Jochenstein), 113
Abb. 70	Donauwasserstand	88	http://www.wasserstaende.de/gast/stammdaten?pegelnr=10091008, 31.08.2017
Abb. 71	Wasserstände der Donau	88	http://www.hnd.bayern.de/pegel/donau_bis_passau/passau-18009000, 31.08.2017
Abb. 72	Wasserstände der Ilz	88	Ebda.
Abb. 73	Wasserstände des Inns	89	Ebda.
Abb. 74	Durchfahrtshöhen Donaubrücken	89	Wasser- und Schifffahrsverwaltung des Bundes: Streckenatlas der Donau von km 2414 (Kelheim) bis km 2202 (Jochenstein), 113
Abb. 76	Wappen der Stadt Passau	93	http://www.urlaubmitgewinn.de/wp-content/uploads/2013/08/Passau-logo.jpg, 20.09.2017
Abb. 77	Zufriedenheit der Bürger	95	Daten vgl. SEK 2012 Teil 1
Abb. 78	Schwächen der Stadt	96	Ebda.
Abb. 79	Stärken der Stadt	96	Ebda.
Abb. 80	Anzahl der Beschäftigten	97	SEK 2012 Teil 1 , 29
Abb. 81	Einpendleranteil	97	Ebda.
Abb. 82	Auspendleranteil	98	Ebda., 30
Abb. 83	Bauzustand der Gebäude in Passau	99	Ebda., 79
Abb. 84	Entwicklung der Stadt	100	Ebda., 13
Abb. 85	Bauzustände Altstadt	101	Ebda., 79

Abb. 86	Sanierungsgebiete	101	Ebda., 76
Abb. 87	Busplan	102	Ebda., 91
Abb. 88	Verkehrsnetz	103	Ebda., 86
Abb. 89	Nutzung der Verkehrsmittel	103	Daten vgl. SEK 2012Teil 1
Abb. 90	Bau des Inn.Viertels, im Hintergrund das Kloster Maria Hilf	107	http://architektur-passau.de, 24.08.2017
Abb. 92	Inn.Viertel von Maria Hilf aus	109	600_8EC855E67789417D9C8D38B091686A8E.jpg, 24.08.2017
Abb. 93	Inn.Viertel mit dem Kloster im Hintergrund	109	http://www.mediendenk.de/images/big_pic.php/bild_klein_0000010007.jpg?ID=0000010007, 27.04.2017
Abb. 94	Visualisierung der Peschl Quartiere	110	http://gerchgroup.com/projekte/peschl-quartiere/, 24.08.2017
Abb. 162	Das Prinzip Standseilbahn	167	http://www.mountain-talk.com/wp-content/uploads/2017/04/Standseilbahn-System-zeichnung-C-Johanna-Putzer_Standseilbahn-C-DOPPELMAYR.jpg, 20.09.2017
Abb. 163	Auffahrt zur Burg	168	http://w5.siemens.com/web/at/de/corporate/portal/Presse/Presseinformationen/Presse2011/PublishingImages/110415_155.jpg, 20.09.2017
Abb. 164	Einfahrt in die Burg	169	https://i.ytimg.com/vi/PXKKy_Kzklc/maxresdefault.jpg, 20.09.2017
Abb. 165	Bahn mit der Festung im Hintergrund	169	https://www.salzburg-ag.at/fileadmin/user_upload/gallery/festungsbahn2_2.jpg, 20.09.2017
Abb. 166	Talstation	169	http://www.trampicturebook.de/tram/europ_sw/oesterreich/salzburg/pics_festungsbahn/2010-04-09-0325-X800.jpg, 20.09.2017
Abb. 167	Die historische Festungsbahn	169	http://cdn1.salzburg24.at/2012/07/bahn1-e1343644937439-650x435.jpg, 20.09.2017
Abb. 168	1894 fuhr die Schlossbergbahn zum ersten Mal auf den Schlossberg	170	http://blog.holding-graz.at/120-jahre-schlossbergbahn/, 20.09.2017
Abb.169	Bau der Grazer Schlossbergbahn 1893	171	https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/7/79/Graz%2C-Schloßberg%2C-Bahnbau-%281893%29.jpg/240px-Graz%2C-Schloßberg%2C-Bahnbau-%281893%29.jpg, 20.09.2017
Abb. 170	Die alte Schlossbergbahn von 1894	171	https://www.deutsche-schutzgebiete.de/webpages/Graz_Schlossbergbahn_.jpg, 20.09.2017
Abb. 171	Die Ausweichstelle	171	http://blog.holding-graz.at/wp-content/uploads/2014/11/120Jahre_Schloßbergbahn_Graz_holdinggrazblog_1.jpg, 20.09.2017
Abb. 172	Die neue, von der FH Joanneum designten Kabinen	171	https://www.steiermark.com/website/var/tmp/image-thumbnails/30000/33619/thumb__lightbox/schlossberg-bahn-c-graz-tourismus---harry-schiffer.jpeg, 20.09.2017

Alle weiteren Fotos wurden von mit selbst fotografiert. Alle weiteren Plandarstellungen von mir erstellt.