

Konzept

Stadt-Tunnel

Ilzstadt - Anger - Hacklberg

Stadtentwicklung

Bis zu 70.000 m² neue
Flächen in der Innenstadt.

Hochwasserschutz

Hochwasserschutz für Ilz-
stadt, Anger und Hacklberg.

Verkehr & Umwelt

Entlastung für Anwohner, Ver-
kehrsteilnehmer und Umwelt.

IMPRESSUM

Stadt-Tunnel

Ilzstadt - Anger - Hacklberg

Die Angerer & Ilzstadt-Initiative GbR

Max Moosbauer
Angerstraße 1
94034 Passau

E-Mail:

stadt-tunnel@passauer-buergerinitiativen.de

Internet:

www.passauer-buergerinitiativen.de

1. Auflage / Mai 2016

Grafiken und Fotos: Franz Häuslmeier, Philipp Schröder

Text: Max Moosbauer, Philipp Schröder

Konzeption und Layout: Philipp Schröder

Inhalt

04	Geleitwort
06	Bestandsaufnahme
08	Verkehrszahlen
10	Die Vision vom Stadt-Tunnel
12	6 Gründe für den Stadt-Tunnel
14	Stadtentwicklung
16	Gesamtansicht
18	Anbindung der Stadtteile
24	Tourismus
25	Verkehrsentwicklung
26	Umweltschutz
27	Gesundheit
28	Hochwasserschutz
30	Ein Blick zurück
31	Was wir uns wünschen

„Und wenn der Anger einfach eingehaust und tiefergelegt wird?“

Werner Wagner, Gründungsmitglied der Angerer, gab den entscheidenden Impuls zur Entwicklung der Idee des Stadt-Tunnels.

Geleitwort

Max Moosbauer,
Sprecher „Die Angerer“



Es waren vor fast zwei Jahren nur ein paar Sätze unseres Freundes Werner Wagner. „Und wenn der Anger einfach eingehaust und tiefergelegt wird? Dann hätten wir das Problem mit dem Verkehrslärm auf einen Schlag gelöst.“

Zugegeben, wir Angerer haben es damals ein bisschen belächelt. Die Angerstraße tiefer legen, wie soll das denn gehen? Was das kostet, Phantastereien. Aber Gottseidank, er hat nicht locker gelassen und je mehr wir uns damit beschäftigt haben, umso sinnvoller wurde diese Idee. Und ausgereifter.

Zu Beginn hatten wir nur die Anger- und Parkstraße dabei im Blick. Und uns ausschließlich auf den Verkehrslärm konzen-

triert. Als wir schließlich das Potential der Stadtentwicklung am Anger erkannten, da wurde uns klar, dies könnte eine Vision für die Zukunft werden.

Wir haben uns keine voreiligen Denkverbote auferlegt. Wir haben phantasiert und wieder verworfen. Dann brachten unsere Freunde von der Ilzstadt-Initiative ganz neue Ideen in die Diskussion, deren Probleme ähnlich wie die am Anger sind. Nun sind wir gemeinsam so weit, ein durchdachtes Konzept vorlegen zu können. Wir haben uns nicht bräsig zurückgelehnt und über Gott, die Welt und die Politiker im Besonderen gemeckert. Nein, wir haben uns hingesezt und eine Vision entwickelt.

Eine Vision mit Zukunft – für Passau! —

Mängelliste

- Trotz der höhergelegten Fahrbahn ist der Anger nicht hochwassergeschützt. Die Freyunger Straße überflutet bereits bei kleineren **Hochwässern**. Auch über die Kanalisation läuft Wasser in die Häuser.
- Der **Verkehrslärm** der Angerstraße beträgt bis zu 100 dB(A). Das ist fast so laut wie ein Presslufthammer. – Ein Gespräch mit dem Nachbar wird dann zur Qual.
- Der gesundheitsschädliche **Feinstaub** findet den direkten Weg in die Wohnungen und legt sich überall ab. Die Fassaden sind innerhalb weniger Monate verreckt.
- Trotz dringend benötigtem **Wohnraum** dürfen die Erdgeschosse nicht als Wohnraum zur Verfügung gestellt werden.

Leben an Anger und Freyunger Straße: Eine Bestandsaufnahme

Auf der vierspurigen, autobahnähnlichen Bundesstraße B12 am Anger donnert Tag und Nacht der Verkehr, fast 40.000 Fahrzeuge werden täglich auf einer der verkehrsreichsten Straßen Bayerns gezählt. Nachts rumpelt dort der Schwerlastverkehr über 60 Kanaldeckel. Das Staatliche Bauamt sagt, die Menge an Fahrzeugen dort ist mit dem Autobahnabschnitt Passau-Mitte absolut vergleichbar. In der Ilzstadt sieht es nicht viel anders aus. An der Freyunger Straße werden 25.000 Fahrzeuge gezählt, an der Obernzeller Straße sind es 19.000. (Vgl. gevas-Untersuchung / Seiten 8-9)

Der Lärm quält die Anwohner dort tagsüber und reißt sie nachts aus dem Schlaf. Nahezu unvermindert dröhnt der Verkehrslärm zur gegenüberliegenden Donauuferseite. Das Ausmaß der Schadstoffbelastung kann



Falsch einfahrende Fahrzeuge von der Freyunger in die Obernzeller Straße sind täglich zu beobachten.



Freyunger Straße: Schwerlastverkehr bis in den ersten Stock.

nur vermutet werden, weil die Messstationen von den hochbelasteten Straßenzügen kilometerweit entfernt aufgestellt sind.

Genauso dramatisch ist die Häufung der Unfälle am Anger. Die Polizei spricht von einem Schwerpunkt in Passau. Hinzu kommt, dass sich der Radverkehr vollkommen auf die Gehwege verlagert hat, denn die meisten Radfahrer haben schlichtweg Angst auf der Straße zu fahren. Das bedeutet aber auf den schmalen Bürgersteigen eine erhebliche Gefährdung, vor allem älterer Fußgänger.

Am Anger beispielsweise leben kaum noch Familien, denn mehr als die Hälfte der gut 300 Bewohner sind

Personen zwischen 19 und 29 Jahren. Die ersten Häuser am Anger sind dem Verfall preisgegeben.

Es gibt keinen einzigen Ort mehr, wo sich die Menschen am Anger treffen könnten – von den ehemals sechs gutbürgerlichen Wirtshäusern ist kein einziges mehr übrig.

Diese Situation ist nahezu deckungsgleich für die Freyunger Straße. Auch die Ilzstadt leidet unter dem Verkehrsaufkommen. Traditionsreiche Gasthäuser sind längst geschlossen, der Straßenzug verödet. ■■■

Neben der Fahrbahn



Gehwege der Angerstraße.

- Teile der Fahrbahn sind höher als die Erdgeschosse der Häuser.
- Die Gehwege sind hier teilweise nur 1 Meter breit.
- Auch Radfahrer sind auf den Gehwegen unterwegs.
- Die Gehwege sind nicht barrierefrei.
- Der Spritzschutz am Geländer ist marode und teilweise nicht mehr vorhanden.

Eine Übersicht über die verschiedenen Verkehrszahlen

Damit man weiß, worüber man spricht

In vielen Diskussionen rund um den Verkehr in Passau werden immer wieder unterschiedlich hohe Verkehrszahlen genannt.

Wir wollen nun etwas Licht ins Dunkel bringen und zeigen die unterschiedlichen Verkehrszahlen für Angerstraße, Freyunger und Obernzeller Straße sowie für die B85 am Donauufer von Hacklberg.

Außerdem stellen wir auf der nächsten Seite die Geschwindigkeitsverteilung dar, die auf Grundlage von Messungen des VCD Verkehrsclub Deutschland basieren.

Angerstraße	Straßenverkehrszählungen Bayern*		
Jahr	2000	2005	2010
DTV Kfz Gesamt	37.775	33.506	29.542
DTV werktags Gesamt	40.845	35.761	31.002
DTV werktags Personenverkehr	38.331	32.969	28.184
DTV werktags Güterverkehr	2.514	2.792	2.818
DTV werktags Schwerverkehr	2.568	2.059	1.993

Hacklberg	Straßenverkehrszählungen Bayern*		
Jahr	2000	2005	2010
DTV Kfz Gesamt	19.700	19.521	21.565
DTV werktags Gesamt	20.890	21.219	22.427
DTV werktags Personenverkehr	18.981	19.738	19.922
DTV werktags Güterverkehr	1.909	1.481	2.505
DTV werktags Schwerverkehr	1.580	1.405	1.773

GEVAS**	
	2009
Kfz/24h	39.200
Pkw/24h	37.600
Lkw/24h	1.600

GEVAS**	
	2009
Kfz/24h	29.900
Pkw/24h	28.100
Lkw/24h	1.000

Freyunger Straße	Straßenverkehrszählungen Bayern*		
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	1.630	1.746
DTV werktags Schwerverkehr	1.205	1.401	1.484

GEVAS**	
	2009
Kfz/24h	25.700
Pkw/24h	25.100
Lkw/24h	600

Obernzeller Straße	Straßenverkehrszählungen Bayern*		
Jahr	2000	2005	2010
DTV Kfz Gesamt	15.696	16.300	14.422
DTV werktags Gesamt	16.887	17.727	16.090
DTV werktags Personenverkehr	15.601	16.220	14.464
DTV werktags Güterverkehr	1.088	1.507	1.616
DTV werktags Schwerverkehr	886	1.265	1.214

GEVAS**	
	2009
Kfz/24h	18.600
Pkw/24h	17.600
Lkw/24h	1.900

Geschwindigkeitsmessungen

Angerstraße		
Richtung: Schanzbrücke		
Zeitraum: 168 Stunden - 2014		
Geschwindigkeit	Anzahl Kfz	Anteil
bis 50 km/h	21.731	21,1%
51-60 km/h	63.056	61,1%
61-70 km/h	18.229	15,7%
ab 71 km/h	2.137	2,1%

Freyunger Straße		
Richtung: Iizbrücke		
Zeitraum: 168 Stunden - 2015		
Geschwindigkeit	Anzahl Kfz	Anteil
bis 50 km/h	48.403	74,4%
51-60 km/h	14.835	22,8%
61-70 km/h	1.510	2,3%
ab 71 km/h	275	0,4%

Obernzeller Straße		
Richtung: Obernzell		
Zeitraum: 92 Stunden - 2015		
Geschwindigkeit	Anzahl Kfz	Anteil
bis 50 km/h	10.019	30,2%
51-60 km/h	17.705	53,3%
61-70 km/h	4.843	14,9%
ab 71 km/h	556	1,7%



Der tägliche Stau im Nadelöhr von Passau.

Bei genauerer Betrachtung der Tabellen ist zu erkennen, dass sich die ermittelten Verkehrszahlen teilweise in sehr hohem Maße unterscheiden. Fest steht allerdings auch, dass, egal welche Verkehrszahlen man heranzieht, die absoluten Zahlen die enorme und oft wachsende Belastung für die betroffenen Stadtteile illustrieren.



INFO:

DTV: Durchschnittliche Verkehrsstärke pro Tag (Anzahl Kfz / Tag)
 DTV werktags: Durchschnittliche Verkehrsstärke an Werktagen
 Personenverkehr: Gewöhnliche Pkw, Motorräder, Omnibusse
 Güterverkehr: Kleinere Lieferwagen und Lkw ab 3,5 to.
 Schwerverkehr: Lkw ab 3,5 to. und Omnibusse

FUßNOTEN:

* = Straßenverkehrszählungen Bayern:
 Offizielle Zahlen der staatlichen Verkehrsbehörden -
 Veröffentlicht im Internet unter: www.baysis.bayern.de
 ** = GEVAS:
 Offizielle Zahlen der Ingenieurgesellschaft gevas humberg +
 partner - Veröffentlicht im Verkehrsentwicklungsplan Passau

(Die aktuellen Zahlen für 2015 der staatlichen Verkehrszählungen waren zum Druckzeitpunkt noch nicht abrufbar.)

Die Vision vom Stadt-Tunnel und seine Möglichkeiten

Unsere Vision des Stadt-Tunnels bringt Entlastung für die Anwohner, neue Flächen zur Stadtentwicklung und einen umsetzbaren Hochwasserschutz für die Stadtteile. Er schützt die Umwelt und könnte die umstrittenen Planungen zur Nord-Tangente überflüssig machen. Zugleich soll der Verkehr staufrei und schneller fließen.

Wie das geht, zeigen wir auf den folgenden Seiten.



6 Gründe für den Stadt-Tunnel

VERKEHRS- ENTLASTUNG

Der Verkehr fließt untertunnelt und dadurch ungehindert von der Ilzstadt über den Anger hinaus nach Hacklberg – das bedeutet auch für die Altstadt: kein Lärm, kein Dreck! Mit Einfädelspuren rollt der Verkehr in und aus der Stadt ampelfrei. Staus werden dadurch vermieden.

STADT- ENTWICKLUNG

Oberirdisch können zwischen 50.000 und 70.000 Quadratmeter innerstädtische Fläche für visionäre Stadtentwicklung frei werden: Hunderte Wohnungen für junge Familien, ökologische Architektur, die diesen Jahrhunderte alten Stadtteilen gerecht wird, ein Modell für zukunftsgewandte Gestaltung. An den Flaniermeilen: Kinderspielflächen, kleine Parkanlagen, Cafés und Biergärten.

HOCHWASSER- SCHUTZ

Die Tunnelmauern (Spundwände) sollen hochwasserdicht gebaut werden; mit Aufsetzelementen für den Extremfall – das heißt endlich wirklicher Schutz für Ilzstadt, Anger und Hacklberg.

UMWELT- SCHUTZ

Durch den Umbau der bestehenden Straßen in Passau (z.B. Angerstraße) ist nur wenig neuer Flächenverbrauch nötig. Außerdem können die bestehenden Verkehrsverbindungen an Passau so bleiben wie sie sind und sinnvoll genutzt werden. Die umstrittene Nord-Tangente könnte überflüssig werden.

TOURISMUS

Die neu gewonnenen Oberflächen an den Flußufern am Anger und in der Ilzstadt bieten sich für eine touristische Nutzung ideal an, denn: Direkt an den denkmalgeschützten Ensembles in Freyunger Straße und Anger entstehen ruhige Plätze sowie Gastronomie, Hotels oder Museumseinrichtungen. Alles mit herrlichem Blick auf die Altstadt. Ein neuer touristischer Magnet - die Innpromenade bekäme Konkurrenz.

GESUNDHEIT

Die Anwohner an den hochbelasteten Straßen erhalten ihre Gesundheit und Lebensqualität zurück, denn der Lärm verschwindet unter der Erde, der Dreck und Feinstaub wird noch im Tunnel abgeleitet.

UNGE AHNT EMÖG LICHK EITEN

*Lassen Sie uns ein wenig
in die Zukunft schauen*

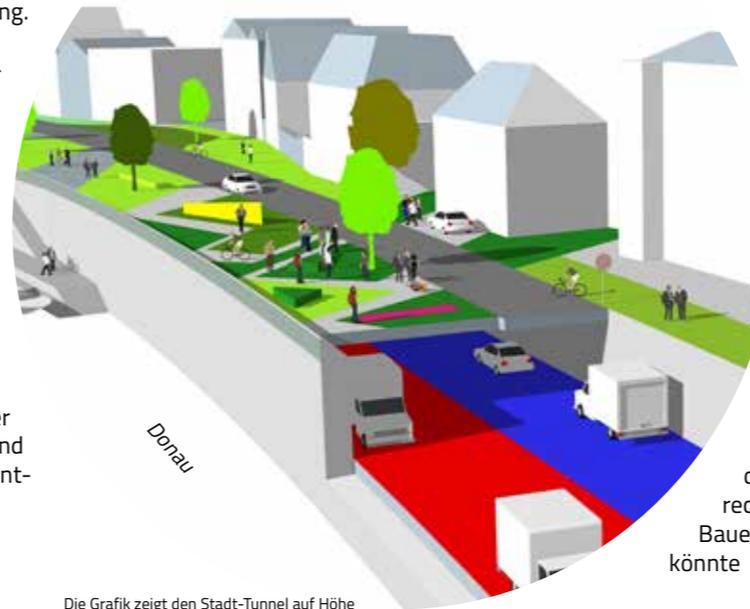
Kein Zweifel, die größte Herausforderung für jede Stadtentwicklung ist der fehlende öffentliche Raum dafür.

Zwar werden immer wieder dafür aus dem „Tafelsilber“ Grundstücke - beispielsweise für Wohnungsbau - ausgewiesen, aber zwangsläufig eher unattraktiv am Stadtrand mit immer größeren Entfernungen zum Stadtzentrum. Dies trifft im besonderen Maße auf die Stadt Passau zu.

Unser Konzept vom Stadt-Tunnel eröffnet hier ungeahnte Möglichkeiten: Da der Verkehr durch den

Stadt-Tunnel eine Etage tiefer gelegt werden würde, stünden oberirdisch zwischen Ilzstadt und Hacklberg bis zu 70.000 Quadratmeter zur städtebaulichen Gestaltung zur Verfügung.

Im Mittelpunkt dabei: der dringend benötigte Wohnungsbau für Familien. Natürlich hat die rasante Entwicklung der Universität auch enormen Einfluss auf die Wohnraumsituation in der Innen- und Altstadt genommen. Größere Wohnungen werden bevorzugt in Appartements umgewandelt oder an Wohngemeinschaften vermietet, um höhere Mieterträge zu erzielen. Das führt zu einer Verknappung familiengerechter und bezahlbarer Wohnungen im Zentrum.



Die Grafik zeigt den Stadt-Tunnel auf Höhe der Angerstraße. Unten läuft der Verkehr, darüber gibt es ein Naherholungsgebiet direkt an der Donau.

Mit dem Stadt-Tunnel könnte die Stadt Passau unmittelbar Einfluss auf den Wohnungsbau nehmen, denn die dadurch neu entstehenden Baugrundstücke liegen dann im Besitz der öffentlichen Hand. Eine Architektur, die sowohl die gewachsenen Strukturen der historischen Stadt im Blick behält, als auch den Herausforderungen klimagerechten, ökologischen Bauens gerecht wird, könnte hier städtebauliche

Maßstäbe setzen. Mit Blick in die Zukunft gehören dazu auch neue Denkweisen in der Mobilitätsplanung. Elektro-Autos, Car-Sharing und E-Bike-Stationen, sowie sinnvoll getakteter öffentlicher Nahverkehr könnten den Individualverkehr der Anwohner angenehm gestalten.

Mit attraktiven Nahversorgern, Einzelhandelsgeschäften und sozialen Treffpunkten wären dort endlich wieder die ganz normalen Bedürfnisse des täglichen Lebens gesichert.

Darin enthalten sind beispielsweise ausreichend Kindergärten und großzügige Spielplätze, Straßencafés und Biergärten mit herrlichem Blick auf die Stadt. Zwischen den neuen Flaniermeilen und Aufenthaltsflächen, schlängelt sich die Anliegerstraße für die Bewohner.

Anlegestationen für Wassertaxis lenken die Touristenströme von der Altstadt auch auf die neue Anger-Promenade, wo sie unter anderem in unterschiedlichen themenbezogenen Info-Pavillons alles über die Stadt erfahren und anschließend in den attraktiven Stadtpark oder über den Gampertsteig zur Veste Oberhaus gelangen können.

Und nicht zu unterschätzen: aufblühender Einzelhandel, Gastronomie und öffentliche Einrichtungen schaffen dort hunderte neue Arbeitsplätze. Potential für die Wirtschaft und Steuereinnahmen für die Stadt. ■

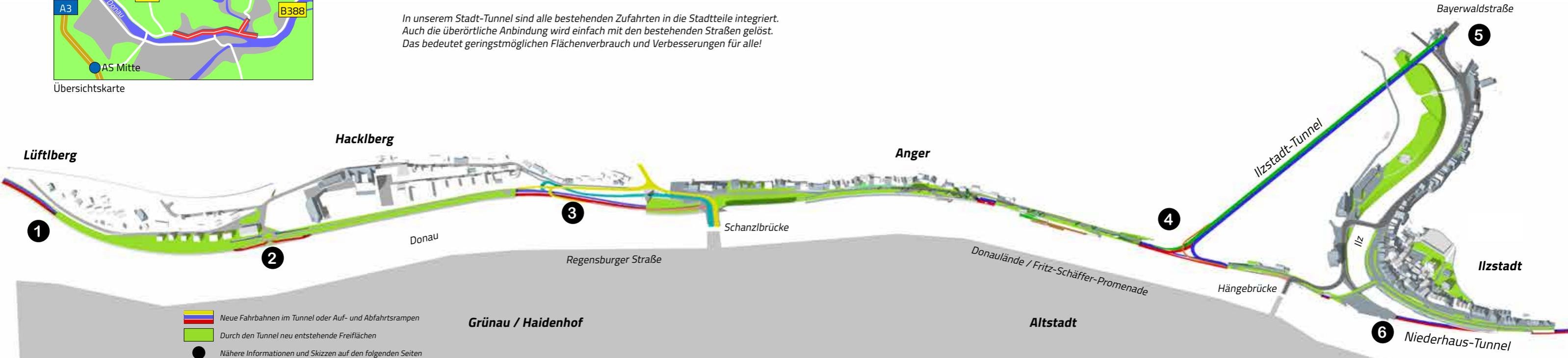




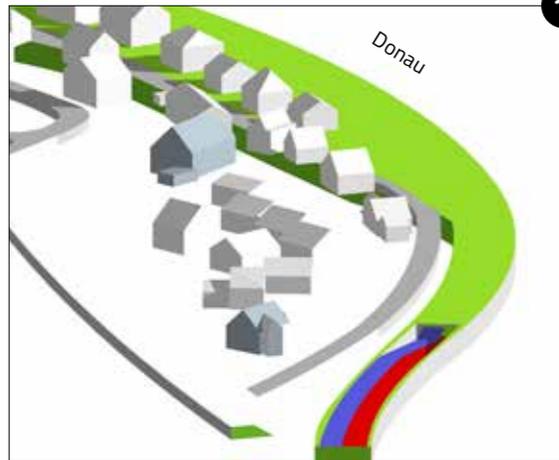
Übersichtskarte

Eintauchen. Auftauchen. Ankommen.

In unserem Stadt-Tunnel sind alle bestehenden Zufahrten in die Stadtteile integriert. Auch die überörtliche Anbindung wird einfach mit den bestehenden Straßen gelöst. Das bedeutet geringstmöglichen Flächenverbrauch und Verbesserungen für alle!



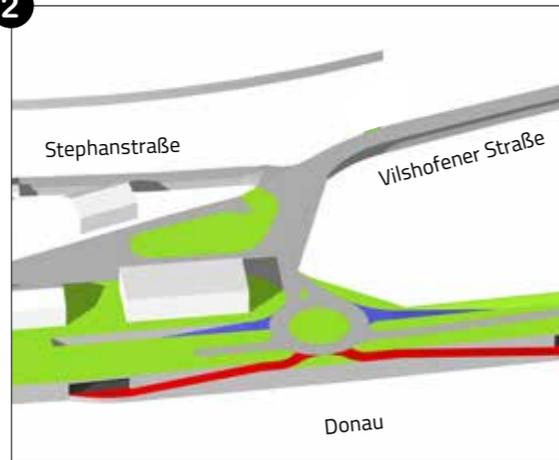
Die Anbindung an Hacklberg



Ein- und Ausfahrt des Stadt-Tunnels bei Lüftlberg:

Die Anbindungen an die B85 und der Franz-Josef-Strauß-Brücke können wie vorhanden genutzt werden.

2

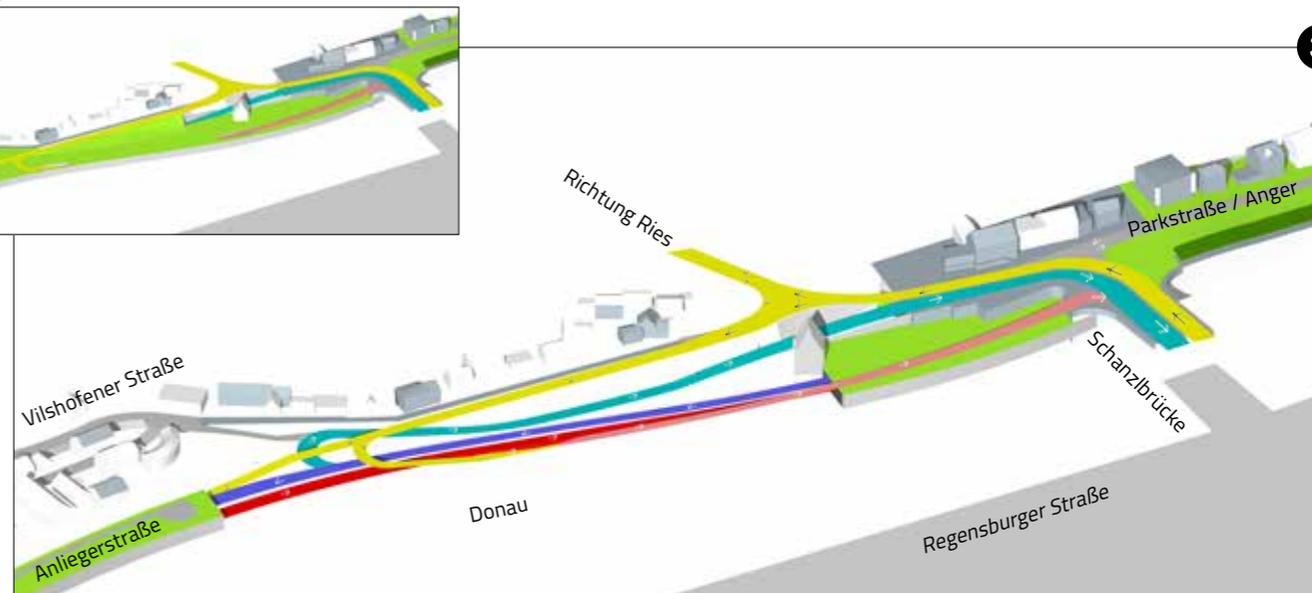
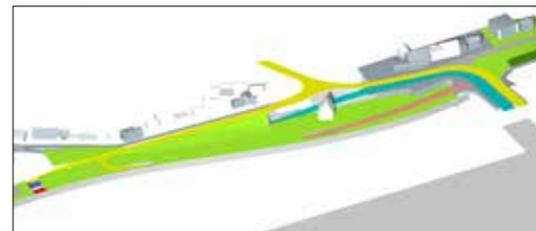


Anbindung Hacklberg:

Stephanstraße und Vilshofener Straße sind an der selben Örtlichkeit mit Hilfe von Auf- und Abfahrtsrampen und einem Kreisverkehr erreichbar. Die Rampen selbst sind uferseitig mit Spundwänden versehen.

Die Anbindung der Schanzlbrücke

Tunnel geschlossen

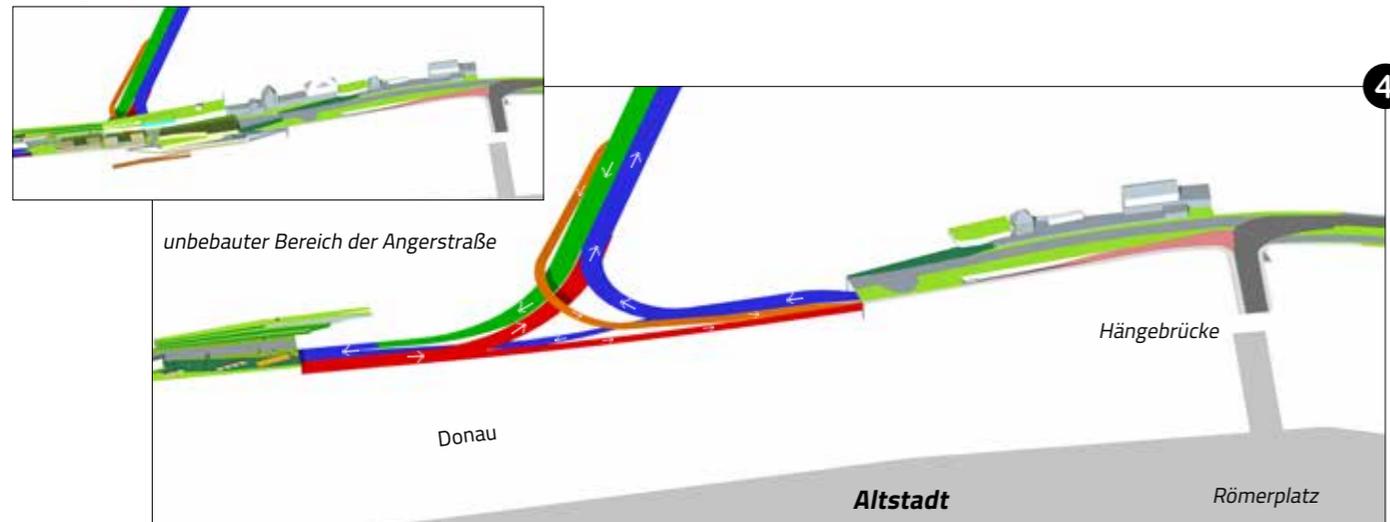


Anbindung Schanzlbrücke / Altstadt / Ries / Anger / Hacklberg:

Mit Einfädelspuren statt Ampeln und Auf- und Abfahrtsrampen. Der Großteil verschwindet im Tunnel. Wie auch jetzt sind alle Richtungen erreichbar. Der Anger erhält nur eine Anliegerstraße. Anwohner der Vilshofener Straße sind weiterhin mit einer Anliegerstraße angebunden.

Die Anbindung der Altstadt und Ilzstadt (Ilzstadt-Tunnel / B12)

Tunnel geschlossen



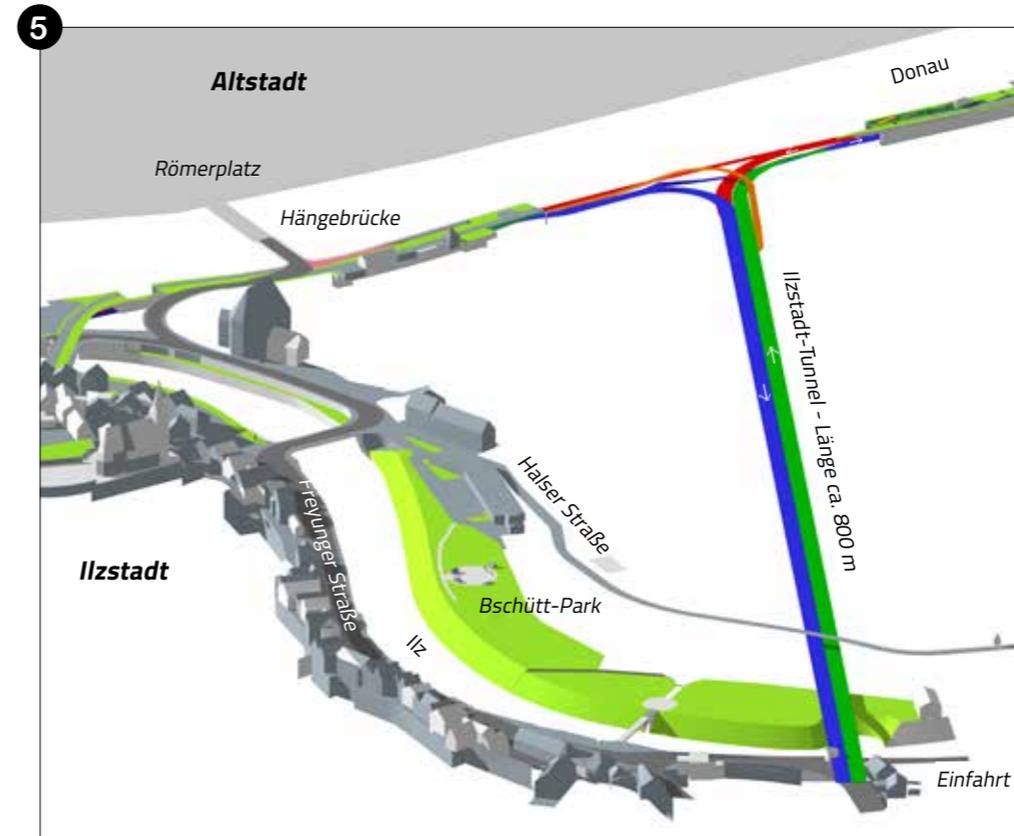
Anbindung des Ilzstadt-Tunnels:

Ampel- und kreuzungsfrei vom Stadt-Tunnel in den Ilzstadt-Tunnel. Auch hier sind alle Richtungen möglich. Die Anbindung an die Altstadt und Ilzstadt ist mit einer Auffahrtsrampe (rosa) möglich.

An dem aktuell unbebauten Bereich müssen keine Häuser abgebrochen werden.

Im Gegenteil: Hier entsteht neue bebaubare Fläche.

Die Anbindung der B12 / Salzweg



Anbindung mit dem Ilzstadt-Tunnel:

Nach der Reischlkurve (Bayerwaldstraße / B12) beginnt die Ein- und Ausfahrt des Ilzstadt-Tunnels durch den Georgsberg.

Auch hier ist es möglich, ohne Abbruch von Häusern den Tunnel zu bauen. Außerdem können die bestehenden, ausgebauten Straßen ohne Probleme genutzt werden.

Die Freyunger Straße wird zur Anliegerstraße zurückgebaut. Dabei kann ein effektiver Hochwasserschutz errichtet werden.

Die Anbindung der Obernzeller Straße (B388)

6

Richtung Obernzell / Grubweg / Lindau



Variante 1: Mit Niederhaus-Tunnel

Weiterführung des Stadt-Tunnels unter dem Niederhaus und unter der Ilz, bis zum Ende der Bebauung an der Obernzeller Straße in Richtung Obernzell / Lindau.

Mit dieser Variante wäre die Ilzstadt gänzlich vom Durchgangsverkehr befreit. Alle bestehenden Zufahrtstraßen bleiben erhalten und die freigewordenen Flächen könnten der Stadtentwicklung zugeführt werden.

Variante 2: Ohne Niederhaus-Tunnel

Die Obernzeller Straße bleibt bestehen, wie sie ist. Sie wird allerdings komplett über eine Ilzbrücke (südlich) geführt und verläuft nun lediglich durch einen der vorhandenen Georgsbergtunnel (siehe ●).

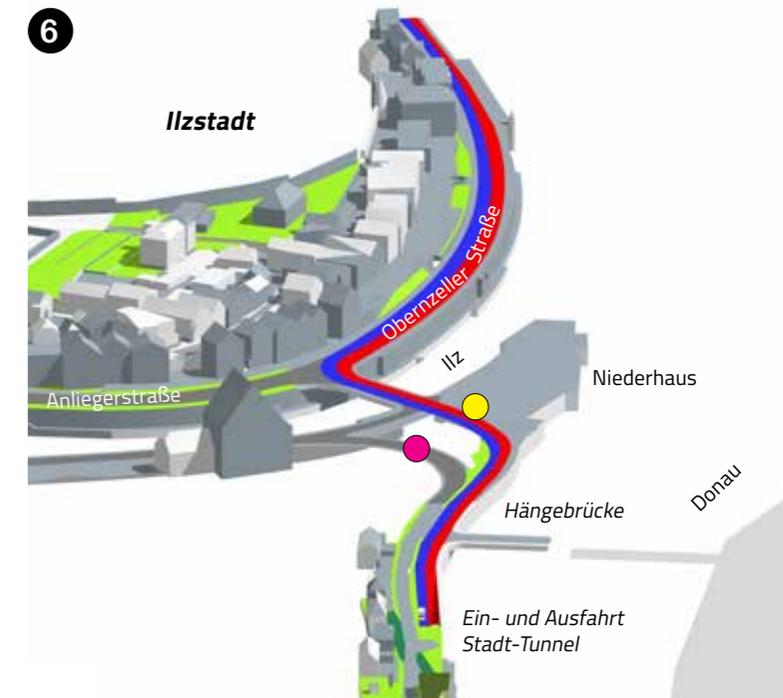
Der Stadt-Tunnel endet demnach auf Höhe der Hängebrücke und verläuft oberirdisch durch den vorhandenen, südlichen Georgsbergtunnel.

Die zweite, nördliche Ilzbrücke und der zweite vorhandene Georgsbergtunnel (siehe ●) sind für die Anliegerstraße und Radfahrer sowie Fußgänger reserviert.

Diese Variante birgt jedoch die Notwendigkeit von Ampeln, sofern die Hängebrücke weiterhin angebunden werden soll. Der Schwerlastverkehr sollte bei dieser Variante über eine auszubauende Nordumfahrung über Hutthurm/Ruderting geführt werden.

6

Richtung Obernzell / Grubweg / Lindau



Platz für neue Gäste gegenüber der Altstadt

Wenn die Innpromenade Konkurrenz vom Anger bekommt

Die historischen Häuserzeilen an Anger und Freyunger Straße gehören zum denkmalgeschützten Altstadt-Ensemble. Viele Häuser sind sogar, weil besonders erhaltenswert, Einzeldenkmäler. Ein kultureller Schatz, den es für die nächsten Generationen zu erhalten gilt.

Solche Kleinode können vor allem dann überleben, wenn sie gerne bewohnt und sinnvoll touristisch belebt werden. Voraussetzung dafür sind jedoch

eine angenehme Erreichbarkeit dieser Quartiere und verkehrsberuhigte Räume, in denen sich die Menschen wohlfühlen können. (Stichwort: Aufenthaltsqualität)

Darüberhinaus befinden sich im Einzugsbereich von Anger und Hacklberg beispielsweise die Brauerei Hacklberg mit Fürstenbau sowie das prachtvolle Schloss Freudenhain. Insgesamt schlummert hier noch großes touristisches Potential, das bisher kaum genutzt wurde.

Mit dem Stadt-Tunnel würde dies gelingen, da der geballte Verkehr in den Tunnel verschwindet.

Hier ein kleiner Denkanstoß:

Auf den neu gewonnenen Oberflächen entstehen ruhige Plätze und Uferpromenaden. Einzelhandel, Gastronomie und Hotels ziehen in neue und alte Gebäude der historischen Straßenzüge ein. Am Donauufer entstehen Strandcafés, Wassertaxis verbinden die Stadtteile und verkürzen die Wege für die Besucher. Nicht zu vergessen: die nunmehr angenehm zu erreichenden Wanderstrecken in den sonnigen Südhängen des Georgsbergs (Oberhausberg).

Das alles erlebt man ganz in Ruhe, mit herrlichem Ausblick auf die Altstadt und ohne das laute Hintergrundrauschen einer Stadtautobahn. —

Dort wo früher eine Stadtautobahn touristische Nutzungen ausschloss, können jetzt ganz entspannt neue Ortsqualitäten erkundet werden.



Verkehrsentwicklung an Anger und Ilzstadt

Was die viel diskutierten Varianten einer Nordumfahrung Passaus bedeuten

Wie sich die verkehrliche Situation in Passau entwickeln wird, hat die Ingenieurgesellschaft gevas humberg + partner für den Verkehrsentwicklungsplan 2010 der Stadt Passau genau analysiert und bewertet. Darin wurden insbesondere die Auswirkungen der verschiedenen Trassenführungen einer Nordumfahrung Passaus untersucht.

Dies bedeutet u.a. für Anger und Freyunger Straße nur eine maximale Minderung des Verkehrs um 17 % sowie für Obernzeller Straße eine maximale Minderung um 15 %. (Vgl. hierzu die Verkehrszahlen auf den Seiten 8-9)

Die meisten Fahrer haben demnach ihr Fahrziel in der Passauer Innenstadt. Etwa als Arbeitspendler, für Anlieferungen oder zum Einkaufen, Behördengänge, Universität, Krankenhaus, Ärzte, usw. Eine Entlastung für die Anwohner der betroffenen Stadtteile wird demnach nur geringfügig stattfinden. Das bedeutet, dass die Wohnqualität bei allen untersuchten Nordumfahrungen auf einem ähnlich schlechten Niveau bleiben wird.

Auch der Nutzen für die Landkreis-Gemeinden zur schnelleren Anbindung an die Autobahn A3 verbessert sich durch die angedachten Nordumfahrungen nicht. Gevas schreibt hierzu abschließend:



„Zusammenfassend bleibt fest zu halten, dass sämtliche Trassenkorridore nur sehr begrenzte Entlastungswirkungen im Stadtgebiet zeigen. Auch für den östlichen Landkreis Passau sind sie nicht nachhaltig wirksam. Dies gilt insbesondere auch für den Lkw-Verkehr. Somit ist eine Umsetzung **aller** untersuchten Trassenkorridore hinsichtlich dem verkehrlichen Nutzen gegenüber den Eingriffen in Natur und Landschaft sowie den voraussichtlichen Kosten nicht zu empfehlen.“

Ausführliche Informationen zum Verkehrsentwicklungsplan können auf der Internetseite der Stadt Passau abgerufen werden. —

QUELLE:

gevas humberg + partner, Verkehrsentwicklungsplan Stadt Passau: Schlussbericht, 2012

Mit unserem Konzept schützen wir das wertvolle Ilztal vor der unnötigen Zerstörung durch eine Nordumfahrung

Wenn es um den Erhalt unserer Umwelt geht, gibt es für unsere Idee ein unschlagbares Argument: Für den Stadt-Tunnel gäbe es so gut wie keine Eingriffe in die umliegende Landschaft.

Es müsste keine bisher unberührte Natur zerstört werden, denn es würden ausschließlich bereits bestehende Trassenführungen dafür verwendet werden und die bestehenden Straßen (z.B. Angerstraße) müssten nur umgebaut werden.

Lediglich der Tunneleingang in der Ilzstadt und die Tunnel selbst sind Neubaumaßnahmen. —

Zum Thema Lärm und Dreck



WIE SICH DER LÄRM AUF DIE GESUNDHEIT AUSWIRKT:

- 55 dB(A) werden vermehrt als Lärmbelästigung empfunden: > z.B.: Radio und TV in Zimmerlautstärke, leise Unterhaltung
- 65 – 75 dB(A) bewirken im Körper Stress mit den möglichen Folgen Bluthochdruck, Herz-Kreislaufkrankungen bis zum Herzinfarkt, Magengeschwüre, u.a.: > z.B.: Staubsauger und Haartrockner
- 85 – 95 dB(A) Dauerschalleinwirkungen gefährden das menschliche Gehör bis hin zur Lärmschwerhörigkeit: > z.B.: Schleifgeräte und Motorsägen
- 110 – 120 dB(A): akutes Schalltrauma: > z.B.: Lautes Rockkonzert, Presslufthammer

Der Stadt-Tunnel könnte zwei Riesenprobleme in seinem Einzugsbereich schlagartig beseitigen: Die akute Gesundheitsgefährdung von fast tausend Menschen durch Verkehrslärm und die enorme Schadstoffbelastung mit Feinstaub und Stickstoffoxiden.

Untertunnelung – das bedeutet auch keine Gesundheitsgefahren mehr durch Schadstoff- und Feinstaubbelastungen. Auch die ebenfalls erheblich in Mitleidenschaft gezogenen Menschen in der Altstadt und Innenstadt würden künftig davon verschont werden. Denn die Abgase des Tunnelverkehrs könnten mit modernen Filteranlagen abgeleitet werden. —



Schadstoffbelastung:

Erst mit etwa 200 Meter Entfernung von Hauptverkehrsstraßen nehmen die Gesundheitsrisiken wieder ab.



Eigene Messungen am Anger:

Pkw: 80-90 dB(A)
Lkw: 90-100 dB(A)

Die Hochwasserkatastrophe von 2013 hatte zwei ganz entscheidende Auswirkungen auf Anger, Ilzstadt und Hacklberg: Hunderte Häuser wurden überflutet und Passaus verkehrsreichste Straßen waren über Tage unpassierbar. Dies bedeutete einerseits Schäden in zweistelliger Millionenhöhe und andererseits war Passau in empfindlichem Maße von seinem Umland abgeschnitten.

Mit hochwasserdichten Mauern und aufsteckbaren Schutzelementen könnte der Stadt-Tunnel so gestaltet werden, dass die betroffenen Straßen tatsächlich hochwassergeschützt sind. Im Katastrophenfall könnte der Notfall-Verkehr auf den neu bebauten Flächen abgewickelt werden. Außerdem stünden zentrumsnah riesige Flächen für die Einsatzkräfte zur Verfügung. —

Damit es gar nicht mehr so weit kommt...



Das Foto zeigt die Freyunger Straße am 3. Juni 2013



Das Foto zeigt die historische Freyunger Straße vor dem Ausbau, auf Höhe Gasthaus „Zur Felsn“. Links war der zugehörige Biergarten.



Zum Vergleich: heutige Ansicht der Freyunger Straße.

Ein Blick zurück...

Der Anger, die Ilzstadt und das Donauufer von Hacklberg wurden durch den massiven Ausbau der Bundesstraßen und den Bau der Schanzlbrücke in den 1960er Jahren grundlegend verändert. Mindestens ein Dutzend historischer Häuser waren es allein am Angerufer und etwa 40 Häuser in der alten Ilzstadt, die der sogenannten Hochwasserfreilegung zum Opfer fielen.

Zwei über Jahrhunderte gewachsene Stadtteile und das dazugehörige Leben mit Handwerksbetrieben, Wirtshäusern und kleinen Läden wurden zerstört; mit dem teils 4-spurigen Straßenbau vor den verbliebenen Hausfassaden dann auch die Lebendigkeit der Ortsteile.



Die Angerstraße vor dem Bau der Bundesstraße und der Schanzlbrücke.

Heute fehlt diese Häuserzeile komplett.

Was wir uns wünschen:

Nach dem Aus für die Nord-Tangente über das Ilz- und Gaißatal ist nun die Diskussion um das zukunftsweisende Projekt voll entbrannt.

Wir wissen, dass der Stadt-Tunnel nicht isoliert von der künftigen Gesamtkonzeption gesehen werden kann. Aber er sollte in diese Überlegungen mit einbezogen und ernsthaft diskutiert werden. Denn die Zukunft stellt an uns heute andere Herausforderungen als nur die Bewältigung des Verkehrs.

Es gibt innovative Tunnelprojekte, die in anderen Städten bereits verwirklicht sind – die Rheinfurttunnel in Düsseldorf und Köln beispielsweise. Sie erleichtern das Leben der Menschen dort in vielerlei Hinsicht enorm! Genauso in München, wo der Mittlere Ring vielfach untertunnelt ist und darüber Parkflächen entstanden sind. Betrachtet man die Verkehrsbelastungen dort, sind diese mit unseren Verkehrszahlen absolut vergleichbar.

Lassen Sie unsere Vision Wirklichkeit werden!



Die Hochwasserfreilegung an der Obernzeller Straße in den 1960er Jahren bedeutete den Abbruch von dutzenden Häusern, Umsiedelung der Anwohner, Hochwasserschutz und den Ausbau der Bundesstraßen.

Hier zu sehen: links ein noch abzubrechendes Haus, rechts die neu errichteten Mehrfamilienhäuser mit zwei Geschossen für Garagen, um die Nutzung während des Baus und nach der Fertigstellung der Bundesstraße zu ermöglichen.



Foto: Freyunger Straße