

An den Oberbürgermeister der Stadt
Herrn Andreas Rother
Rathausplatz 2
94032 Passau

18. Oktober 2026

ANTRAG

Erhalt der Hängebrücke und Prüfung einer dauerhaften Parallelbrücke

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

für die angekündigte Beratung der Machbarkeitsstudie zur Zukunft der Luitpoldbrücke am 26. Oktober 2026 stellt die FDP-Fraktion folgenden Änderungs- und Ergänzungsantrag. Soweit einzelne Punkte vom angekündigten Beratungsgegenstand nicht umfasst sein sollten, beantragen wir hilfsweise ihre Behandlung in der nächstmöglichen fristgerechten Sitzung des Stadtrats.

Beschlussantrag

1. Hängebrücke erhalten und vom Kraftfahrzeugverkehr entlasten

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, die bestehende Luitpoldbrücke als prägendes Bauwerk des Passauer Stadtbildes dauerhaft zu erhalten. Künftig soll sie ausschließlich dem Fußgänger- und Fahrradverkehr dienen; der gesamte Kraftfahrzeugverkehr einschließlich des Busverkehrs soll über eine neue Parallelbrücke geführt werden. Die für diese Umstellung erforderlichen straßen- und verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind vorzubereiten.

Bis zur Bewertung dieser Alternative werden eine endgültige Festlegung auf den Abriss und die Vergabe entsprechender Abbruchleistungen zurückgestellt. Unaufschiebbare Maßnahmen zur Gefahrenabwehr bleiben unberührt.

2. Weitere Nutzung über mehrere Jahrzehnte untersuchen

Die Machbarkeitsuntersuchung ist um eine eigenständige Variante „Erhalt der Hängebrücke ausschließlich für Fuß- und Radverkehr mit dauerhafter Parallelbrücke für Autos und Busse“ zu ergänzen.

Für die alte Brücke sind Standsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und erreichbare Restnutzungsdauer unter dieser Nutzung zu untersuchen. Das schließt Seile, Verankerungen,

Verbindungen und Korrosionsbereiche sowie die erforderlichen Lastannahmen für Personenansammlungen ein. Darzustellen ist, welche Arbeiten unabhängig vom Kraftfahrzeugverkehr notwendig bleiben und welche Verstärkungen entfallen können. Ziel ist eine technisch abgesicherte weitere Nutzung über mehrere Jahrzehnte; Maßnahmen, Kosten und verbleibende Risiken sind konkret zu benennen.

3. Dauerhafte Parallelbrücke am Römerplatz prüfen

Zu untersuchen ist eine von Anfang an dauerhaft ausgelegte, für Autos und reguläre Linienbusse geeignete Brücke westlich neben der Hängebrücke. Der altstadtseitige Anschluss soll im Bereich der erhöhten Grünanlage am Römerplatz liegen. Wegen des Höhenunterschieds wird ein Anschluss auf dem Niveau des Römerplatzes zugrunde gelegt; eine unmittelbare Anbindung auf dem Niveau der Fritz-Schäffer-Promenade ist nicht Grundlage des Vorschlags.

Lage und Höhenführung, erforderliches Schifffahrtsprofil, Hochwasserabfluss und die Anbindungen an Römerplatz und Anger sind nachzuweisen. Einzubeziehen sind Grundstücksverfügbarkeit, Untergrund, Stützmauern, Seilkammern, Leitungen, Baumbestand und sonstige betroffene Anlagen. Fahrbahnbreite und Verkehrsführung sollen dem tatsächlichen Bedarf entsprechen und einen möglichst schlanken Baukörper ermöglichen. Denkmal-, Wasser- und Naturschutzbehörden sowie die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind frühzeitig zu beteiligen.

4. Architekturwettbewerb für ein stimmiges Gesamtbild durchführen

Nach positivem Ergebnis der technischen und rechtlichen Vorprüfung sowie gesonderter Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel ist ein interdisziplinärer Realisierungswettbewerb mit Architektur und Tragwerksplanung unter Einbeziehung der Freiraumplanung durchzuführen.

Verbindliches Wettbewerbsziel ist eine architektonisch minimalistische, schlanke und zurückhaltende Parallelbrücke, die die erhaltene Luitpoldbrücke optisch ergänzt und mit ihr ein stimmiges Gesamtbild bildet. Die prägende Wirkung der Hängebrücke und die Blickbeziehungen zu Altstadt, Donau und Vesten sind zu wahren. Wirtschaftlichkeit, gute Prüfbarkeit und geringe Unterhaltungskosten sind gleichrangige Entwurfsanforderungen. Die Eingriffe in die Grünanlage sind zu minimieren und die verbleibenden Freiflächen gestalterisch einzubinden.

5. Alle Varianten nach denselben Maßstäben vergleichen

Dem Stadtrat ist ein nachvollziehbarer Vergleich von Sanierung für den bisherigen beziehungsweise erweiterten Straßenverkehr, Ersatzneubau am bisherigen Standort und der hier beantragten Kombination vorzulegen.

Auf einheitlicher Preisbasis und für denselben Betrachtungszeitraum sind Investitionen, Abbruch, Provisorien, Leitungsverlegungen, Straßenanschlüsse, Planung, Risiken und Folgekosten einschließlich der Unterhaltung beider Brücken zu erfassen. Förderfähigkeit, zuwendungsfähige Kosten und städtischer Eigenanteil sind für jede Variante getrennt

auszuweisen; ungesicherte Zuschüsse sind als Annahmen kenntlich zu machen. Ebenso sind der verbleibende Nutzwert bereits sanierter Bauteile und mögliche Bindungen aus früheren Förderungen darzustellen.

Die Förderfähigkeit des parallelen Neubaus bei Erhalt der Hängebrücke ist mit der zuständigen Bewilligungsstelle vorab schriftlich zu klären. Förderprogramme, erreichbare Förderquote, zuwendungsfähige Kosten und Auswirkungen der Aufteilung des Verkehrs auf zwei Bauwerke sind gesondert darzustellen.

6. Unterlagen vorlegen und Finanzierung sichern

Die vollständige Machbarkeitsstudie einschließlich Variantenplänen, Lastannahmen, Kostenermittlung und Stellungnahmen ist dem Stadtrat vor einer Richtungsentscheidung zur Verfügung zu stellen. Innerhalb von drei Monaten nach Beschlussfassung ist über die Vorprüfung zu berichten und ein Zeit- und Kostenplan für die weitere Untersuchung vorzulegen. Die nachstehenden Fragen sind schriftlich zu beantworten.

Vorprüfung und Vorlagen erfolgen zunächst im Rahmen vorhandener personeller und sachlicher Mittel. Als Deckung für zusätzliche Planungsleistungen und den Wettbewerb werden vorrangig noch nicht gebundene Mittel der weiteren Brückenplanung vorgeschlagen. Zusätzliche externe Leistungen dürfen erst nach gesonderter Beschlussfassung über Kosten und gesicherte Finanzierung beauftragt werden.

Begründung

Nach Angaben der Stadt wurden 2017/2018 insgesamt 4,3 Millionen Euro in die Instandsetzung der Hängebrücke investiert, insbesondere in Korrosionsschutz und Fahrbahn. Eine erst vor acht Jahren mit diesem Aufwand sanierte Brücke abzureißen, wäre wirtschaftlich absurd, wenn sie nach gezielten Erhaltungsmaßnahmen noch über Jahrzehnte als Fuß- und Radbrücke genutzt werden kann. Die FDP-Fraktion hält einen Abriss deshalb für nicht vertretbar, solange diese Möglichkeit nicht belastbar untersucht ist.

Die Stadt nennt derzeit rund 31,5 Millionen Euro für die untersuchte Sanierung und 36,2 Millionen Euro für den Ersatzneubau. In beiden Schätzungen sind rund fünf Millionen Euro für eine vorübergehende Fuß- und Radbrücke enthalten, über die während der Bauzeit auch Versorgungsleitungen geführt werden sollen. Aus der veröffentlichten Zusammenfassung geht nicht hervor, ob der dauerhafte Erhalt für Fuß- und Radverkehr in Verbindung mit einer eigenständigen Straßenbrücke untersucht wurde. Genau diese zusätzliche Variante gehört auf den Tisch.

Die bekannten Schäden verlangen eine ernsthafte technische Prüfung. Die Haupttragseile wurden 2017/2018 nicht erneuert; insbesondere ihr innerer Zustand lässt sich nur eingeschränkt beurteilen. Eine Sperrung für Autos allein beweist daher keine jahrzehntelange Nutzbarkeit. Ebenso wenig beantwortet eine auf höhere Verkehrslasten ausgerichtete Sanierungsbetrachtung bereits die Frage, was der Erhalt unter ausschließlichem Fuß- und Radverkehr kostet.

Die Hängebrücke gehört mit ihrer unverwechselbaren Gestalt zum Passauer Stadtbild. Sie ist ein geschütztes und für das Ensemble relevantes Bauwerk. Ihr Erhalt und eine wieder leistungsfähige Busverbindung sind gemeinsam zu untersuchen. Eine gestalterisch zurückhaltende Parallelbrücke könnte beides ermöglichen. Für ihre gestalterische Einbindung ist anschließend ein qualifizierter Architektur- und Ingenieurwettbewerb durchzuführen.

Ergänzende Fragen

1. Welche Schlussfolgerungen ergaben sich aus den damaligen Seilprüfungen, wann wurden neue Schäden erkannt und welche konkreten Befunde machen heute welche Maßnahmen zwingend erforderlich?
2. Wurde die Kombination aus Erhalt ausschließlich für Fuß- und Radverkehr und dauerhafter Parallelbrücke untersucht? Falls ja: mit welchen Lastannahmen, Kosten und Ergebnissen; falls nein: aus welchen Gründen?
3. Welche Arbeiten der mit 31,5 Millionen Euro bewerteten Sanierungsvariante dienen der Wiederezulassung höherer Fahrzeuglasten, und welcher Aufwand bleibt bei ausschließlichem Fuß- und Radverkehr bestehen?
4. Welche Lage und Höhenführung sind für das Provisorium vorgesehen? Welche technischen, schiffahrtsbezogenen, denkmalrechtlichen oder sonstigen Hindernisse bestehen für eine dauerhafte busfähige Parallelbrücke mit Anschluss am Römerplatz?
5. Welche Teile der Provisoriumskosten könnten bei vorgezogener Errichtung einer dauerhaften Brücke entfallen?
6. Kommt die für den Ersatzneubau in Aussicht gestellte Förderung auch für eine dauerhafte Parallelbrücke für Autos und Busse in Betracht, wenn die Hängebrücke für Fuß- und Radverkehr erhalten bleibt? Welche Förderprogramme und Förderquoten wären anwendbar? Die Stadt nennt für den untersuchten Ersatzneubau eine mögliche Förderung von 50 bis 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.
7. Kann die Parallelbrücke förderrechtlich als Ersatz der bisherigen Kfz- und Busverbindung anerkannt werden? Würde der Erhalt der alten Brücke die Förderfähigkeit oder Förderhöhe beeinflussen? Etwaige Einschränkungen sind anhand der konkreten Förderbestimmungen zu erläutern.
8. Welche Kosten des parallelen Neubaus wären zuwendungsfähig, insbesondere für Planung, Wettbewerb, Brückenbau, Straßenanschlüsse, Leitungsverlegungen und notwendige Übergangsmaßnahmen? Wie wären diese von den Kosten der erhaltenen Hängebrücke abzugrenzen, und welcher städtische Eigenanteil ergäbe sich im Vergleich zum Ersatzneubau?

9. Welche schriftlichen Auskünfte der zuständigen Bewilligungsstelle liegen hierzu bereits vor? Welche Fragen sind noch offen, und bis wann kann eine schriftliche Fördervorabklärung für die Parallelbrücke vorgelegt werden?

Für die Stadtratsfraktion FDP:

Prof. Dr. Holm Putzke, Fraktionsvorsitzender

Prof. Georg Steiner, stv. Fraktionsvorsitzender

Sebastian Frankenberger, stv. Fraktionsvorsitzender