

F O R U M

KEINE WERBUNG

NACHRICHTEN UND HINTERGRUNDINFORMATIONEN

Auswirkungen der "Neuen Mitte" Strukturwandel der Stadt

Es ist nicht gerade der von Carl Amery prophezeite Untergang der Stadt Passau, aber doch der grundlegendste Strukturwandel seit der Säkularisation. Die sogenannte "Neue Mitte" verändert das Wesen der Stadt Passau. Dabei geht es nicht nur um die ästhetische Frage des Stadtbildes, sondern um fast alle Bereiche des urbanen Lebens. Und dabei haben sich viele Befürchtungen der Kritiker bereits bestätigt:

Das Kapfinger-Hochhaus holt sich seine Bewohner eben nicht nur "von außen", sondern füllt sich auch mit Mietern aus der FuZo und dem Kernbereich der Stadt; die dort oft in historischen Häusern entstandenen Leerstände sind schwer zu füllen; der Mietmarkt in Passau ist preislich eingebrochen. Viele Läden der FuZo und der Bahnhofstraße werden ins ECE wechseln und weitere Veränderungen hinterlassen: Sicher zu sein scheint der Umzug von C&A; auch Douglas, Pimkie, Orsay und Dandy sollen sich angeblich auf die "Neue Mitte" konzentrieren. Das traditionsreiche Promenade-Kino hat bereits geschlossen. Und auch das neue Verkehrskonzept bleibt umstritten: inzwischen gibt es sogar an sonnigen Sonntagen Stau von der Innstadt bis zum Ludwigsplatz. Wie das funktionieren soll, wenn der Zielverkehr zu den 23 000 qm ECE noch dazukommt, bleibt das Geheimnis von Verkehrsplanern und Stadträten. In diesem Zusammenhang ist es hochinteressant, dass in den großen überregionalen Medien das Engagement von ECE zunehmend kritischer gesehen wird. So schrieb Gert Kähler in

der Süddeutschen Zeitung Nr. 230 unter anderem:

"Bauherr und Betreiber der sich wie nie zuvor in den Innenstädten vermehrenden Einkaufsmeilen ist die ECE Projektmanagement GmbH & Co KG. ECE steht für "Einkaufs-Center-Entwicklungsgesellschaft. Sie ist die größte Firma dieser Art in Europa. Alexander Otto, Sproß der Otto-Versand-Familie, ist der vorsitzende Geschäftsführer der ECE. In den

geht es gut. Nur die 1b-Lagen haben teilweise Probleme, für die man Konzepte entwickeln müßte. Aber das kostet Mühe, und die Hilfe der ECE in Form eines fertigen Stücks Innenstadt kostet den Stadtrat nicht einmal einen Anruf - sie kommt von allein. Eine typische Mittelstadt hat eine Einkaufsstraße mit Querstraßen links und rechts, dazu ein mittelgroßes Kaufhaus. Man bekommt alles, was man braucht, und die Nahversorgung wird durch Discounter abgedeckt. Ein neues Einkaufszentrum vergrößert die Verkaufsflächen der Innenstadt oft um ein Drittel - Grundflächen finden sich meist am unmittelbaren Rand der Zentren. Nun erhöht eine Zunahme der Verkaufsflächen noch nicht die Geldmenge über die Kunden verfügen. Gehen sie jetzt in die leicht angegraute Innenstadt, wo man mit den Unbilden der Witterung und einem nicht immer angenehmen Publikum konfrontiert wird? Oder in dieses neue Gebäude, in dem es immer gut geheizt ist und Frauenparkplätze ein Gefühl der Sicherheit verbreiten?



Das historische "Reschhaus" soll in die Stadtgalerie integriert werden.

Foto: zi

Innenstädten tobt eine Center-Bauwut, die vor allem von seinem Unternehmen bedient wird.

Die Argumentation zugunsten der ECE folgt einem Muster. Gegen die Malls auf den grünen Wiesen - also gegen die "drohende Verödung der Innenstädte" - werden ECE-Renditeversprechungen ins Spiel gebracht. Der Niedergang der Innenstädte ist allerdings nur eine Behauptung. Das Gegenteil ist richtig. Die Innenstädte auch der Klein- und Mittelstädte werden längst wieder verstärkt besucht. Den Geschäften in den "1a-Lagen"

Was aber geschieht mit dem alten Zentrum? Wenn die Kaufkraft zu dessen Lasten umverteilt wird, führt das viele Ladenbesitzer in den Ruin. Die Grundstückspreise verfallen dann genauso schnell wie die Innenstädte. Dennoch wächst die Lust der Bürger an den neuen Einkaufszentren.

Aber zugleich ist bei fast jedem neuen Vorhaben auch mit heftigem Bürgerprotest zu rechnen. In Braunschweig finden viele Bürger ein Schloss als Einkaufszentrum absurd. Und in Saarbrücken will man die Bergwerksdirektion erhalten. Heilbronn, Oldenburg,

"Denkmalpflege-Disaster"

Eigentlich ist es ein Treppenwitz der Geschichte, dass gerade die konservative CSU, die auf traditionelle Werte und bayerische Kultur verbal viel hält, das bayerische Denkmalschutzgesetz meucheln will. Diesem Gesetz verdankt Bayern seine bauliche Identität, die es immer noch besonders liebenswert und attraktiv macht: Das erhaltene biedermeierliche Bürgerhaus, das die Ortsmitte prägt; der Stadel aus dem 19. Jahrhundert, vor dem der Wanderer bewundernd Rast macht; die hölzernen Kastenfenster statt der toten Plastikfenster, die einer Hausfassade erst Charakter verleihen... Diese Liste ließe sich fast unendlich fortsetzen - und soll jetzt brutal enden. Der Einfluss der Denkmalpflege wird kastriert. Entscheiden über Abrisse der historischen Substanz kann nun allein der Stadtrat. Der aber ist oft zusammengesetzt aus profitorientierten, von Denkmalpflege weitgehend unbelegten Politikern, die den Wert eines Denkmals nicht erkennen oder erkennen wollen. Was jetzt schon möglich ist, zeigt der Abriss des historischen Bürgerhauses in Kellberg. Ohne eine mächtige Denkmalschutzbehörde beginnt der Ausverkauf unserer Heimat. Dass gerade die CSU dies plant, ist der eigentliche Skandal.

Friedrich Brunner

Fortsetzung Seite 1

Hamel - unumstritten waren die Zentren nirgendwo, und in den Kommunalwahlen in Niedersachsen haben einige Stadtväter sogar ihre Quittung bekommen. ...

Die versprochenen Arbeitsplätze, oft 400-Euro-Jobs, muss man gegen die in der alten Innenstadt verloren gehenden Arbeitsplätze aufrechnen. Neue Arbeitsplätze gibt es kaum, denn die Geschäfte in den neuen Zentren bilden im Vergleich zum traditionellen Einzelhandel im Verhältnis eins zu acht aus.

Die Diplom-Ökonomin Monika Walther kommt nach der Untersuchung von 70 kreisfreien Städten zu dem Ergebnis: Das "einzige Beispiel für eine eindeutig positive Umsatzentwicklung, die auf die Ansiedlung eines innerstädtischen Shopping-Centers zurückgeführt werden kann, ist die Stadt Wolfsburg". Dennoch handeln die Betreiber weiter munter mit Illusionen. ...

Keine Illusion ist aber, dass ECE und Alexander Otto eine Stiftung mit dem Namen "Lebendige Stadt" ins Leben gerufen haben. Sie will "die Zukunft unserer Städte" mitgestalten: "Unsere Städte bieten Raum für Leben, Arbeit, Kultur, Handel und Wohnen. Diese Vielfalt ist zu erhalten". Recht hat der Mann. Aber trotzdem überzieht ECE die Städte mit den innen stets gleich anmutenden Einkaufszentren und zerstört genau das, was noch erhalten werden soll: die lebendige Stadt.

Die gemeinnützige Stiftung, dieses Feigenblatt für Einkaufszentren mit stadtzerstörerischer Wirkung, organisiert ein vielfältiges Netzwerk, in dem Politik, Stiftung und ECE verflochten sind. So ist der saarländische Minister für Wirtschaft, Hanspeter Georgi, Vorsitzender des Stiftungsrates der "Lebendigen Stadt". Zwei Geschäftsführer der ECE, Andreas Mattner und Robert Heinemann, sind Mitglieder der Ham-

burger Bürgerschaft und im Vorstand der Stiftung. Wolfgang Tiefensee, Bundesbauminister, ist stellvertretender Vorsitzender im Kuratorium, sein Staatssekretär Engelbert Lütke-Dahl-drup sitzt im Stiftungsrat. Aber auch Günther Beckstein, Matthias Platzeck, Krista Sager und der Hamburger Wirtschaftssenator Gunnar Uldall gehören ihm an.

Im Stiftungsrat sitzt auch der Geschäftsführer des Marktforschungsinstitutes GfK Prisma, das einen großen Teil der "Verträglichkeitsgutachten" erstellt, die für die Genehmigungsfähigkeit von Einkaufszentren erforderlich sind. Auch die Planerseite ist stark vertreten - von der Münchner Stadtbaurätin und Präsidentin der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Christiane Thalgot, über ihr Hamburger Äquivalent, Jörn Walter, bis zur renommierten Professorin Felizitas Romeiß-Stracke und Architekten wie Volkwin Marg oder Christoph Ingenhoven. Die Stiftung betreibt ein machtvolles Netzwerk, das von der ECE genutzt werden kann. Das nicht zu sehen, wäre naiv.

Nun kann den Kunden ja gleichgültig sein, ob alteingesessene Einzelhändler in die Knie gehen oder Immobilienpreise der Innenstädte fallen: Er profitiert in beiden Fällen. Aber was geschieht, ist so etwas wie eine schleichende Entmachtung der Bürger - mit Einverständnis, wohlgermerkt. Der "Freiraum Stadt" wird zum Zweckraum degradiert. Öffentlicher Raum wird privatisiert und kontrolliert. Aufhalten darf man sich darin nur, solange man zahlungskräftig ist und Ruhe gibt. Früher machte Stadtluft frei. Diese Freiheit verspielen nun die Städte selbst."

Also vielleicht doch ein kleiner "Untergang"?

Friedrich Brunner

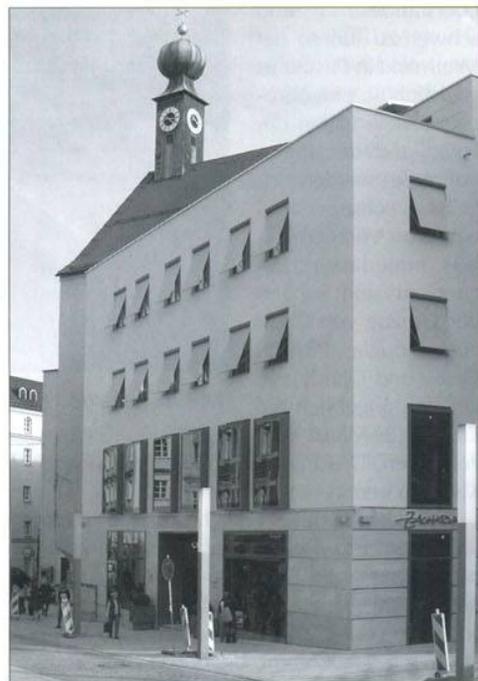
Der neue Ludwigsplatz

So, wie es jetzt aussieht, kann man vom Ludwigsplatz fast schon wieder von einem richtigen Platz sprechen: kein Verkehrsknoten mehr, sondern viel Raum für die Fußgänger, wenn auch immer noch von einer Hauptverbindung durchschnitten. Und bis jetzt sehe ich leider nur einen riesigen "Plattensee", auf dem verloren zwei Telefonhäuschen und ziemlich unmotiviert die Sockel für die zwei alten Steinlöwen vom ehemaligen Ludwigstor stehen. Ob die vier noch zu pflanzenden Bäume die Eintönigkeit aufheben werden? Nicht einmal ein Brunnen ist geplant. Und wo bleiben die ehemals von unserer Stadtgärtnerei so liebevoll gepfleg-

ten Blumenrabatten? Na ja, ein paar Pflanztröge werden es schließlich auch tun.

Demgegenüber aber betonen zwei bauliche Veränderungen die neue Platzsituation: Das "Modehaus Zacharias" und die VR-Bank. Ersteres läßt infolge der Schließung der früheren Passage eine Verengung zur Ludwigstraße verspüren und schafft eine städtebauliche Eingangssituation in die Fußgängerzone. Auch die wenigen, sehr dezent eleganten architektonischen Eingriffe in Baukörper und Fassade verbessern den Bau ohne seine Herkunft von dem berühmten 50er-Jahre-Architekten Hans Döllgast zu verleugnen.

Bei der VR-Bank gelang es, die Würde des mächtigen Baukörpers durch zurückhaltende Farbgebung auch im Sockelbereich zu erhalten. Die Verlegung des Eingangsportals samt des Treppenaufgangs auf die Platzseite ist zu begrüßen. Allerdings frage ich mich, warum man dafür nicht die Mitte des Baues, so wie es früher war, gewählt hat. Dies hätte dem Gebäude noch mehr Ge-



wicht verliehen als die etwas protzige, glänzend-polierte Steinverkleidung der Sockelzone. Und wirklich gelungen sind die elegant-schlanken Leuchtstelen. Peter Zieske

IMPRESSUM:

FORUM Passau e.V.
Innbrückgasse 7 · 94032 Passau
Tel./Fax 08 51 / 3 66 86
Denkmalpflege und Stadtentwicklung: F. Brunner
Umland u. Dorferneuerung: G. Bosanyi
Architektur und Fotos: P. Zieske
Bahn und Verkehr: W. Splitter
www.forum-passau.de

de, die viele Jahre hinter Kohlbruck und Neuer Mitte hatte zurückstehen müssen, wurde, als sich für die Stadtwerke eine Förderung anbot, nun flink realisiert. Alles, was mit Anlanden, Liefern, Parken, Fahren, öffentlicher Hygiene und verkehrsrechtlichen Belangen zu tun hat, wurde sicher ohne Mangel geleistet. Nur: Man hätte sich hier, wo die Zukunft einer Denkmal- und Tourismusstadt gestaltet wird, mehr Vision, mehr Geist, mehr ganzheitliches Denken vom Bauherrn erwartet.

Mehrfach war zuvor in Schriften und Vorträgen erinnert worden, dass die Abfolge von Donauuferplätzen, die an der Ortsspitze beginnt, über die Lände am Ort und den sorgfältig erneuerten Römerplatz sich fortsetzt und bisher am Rathausplatz ihr Ende findet, eine weitere Fortsetzung an der Donaulände braucht. Diese neu geschaffenen Plätze hätten den bisher ungezügelter Vortrieb des Straßenverkehrs bremsen und der Reihe von Schiffsanlagen Rhythmus geben können. Vor allem hätten sie zum Verweilen und sich Orientieren und zum Weitergehen in Altstadt, Neumarkt und Neue Mitte eingeladen.

Es wurde keine leistungsfähige und ästhetisch hochwertige Anbindung an Dom- und Residenzplatz geschaffen - und schon gar nicht an die Fußgängerzone. Das ist nicht nur ein städtebauliches Versäumnis, es ist auch wirtschaftlich unvernünftig. Entlang der Häuserzeile ist zwar ein breiter Gehweg geschaffen, der jedoch immer wieder zu Gunsten von Parkflächen eingeschnürt

wird. Ein schönes Detail des Architekten ist hier ein mehrfach verkröpftes Band großformatiger Gehwegplatten, das sich von

den Souveniergaragen am Fuß der Schloßerstiege bis zu den Peschl-Garagen an den Fassaden und Mauern entlang zieht. Dort,

für die Gäste der Stadt sein sollten. Geplant war einmal ein gastefreundlicher Busterminal, dafür weniger Stellplätze. Diese wurden auf zwölf vermehrt, vom Terminal blieb ein Pavillon mit Toiletten und Infowänden. Diesem kleinen Gebäude hat der Architekt bescheidene Eleganz verliehen: ein luftiger liegender Quader, in den zwei kleinere kompakte Quader gleicher Proportion eingestellt sind. Die in drei Abschnitte gegliederte Baumallee, die vom Fuß der Schanzl-Ostrampe bis zum Pavillon reicht, ist der Teilraum, der allein den Fußgängern vorbehalten ist.



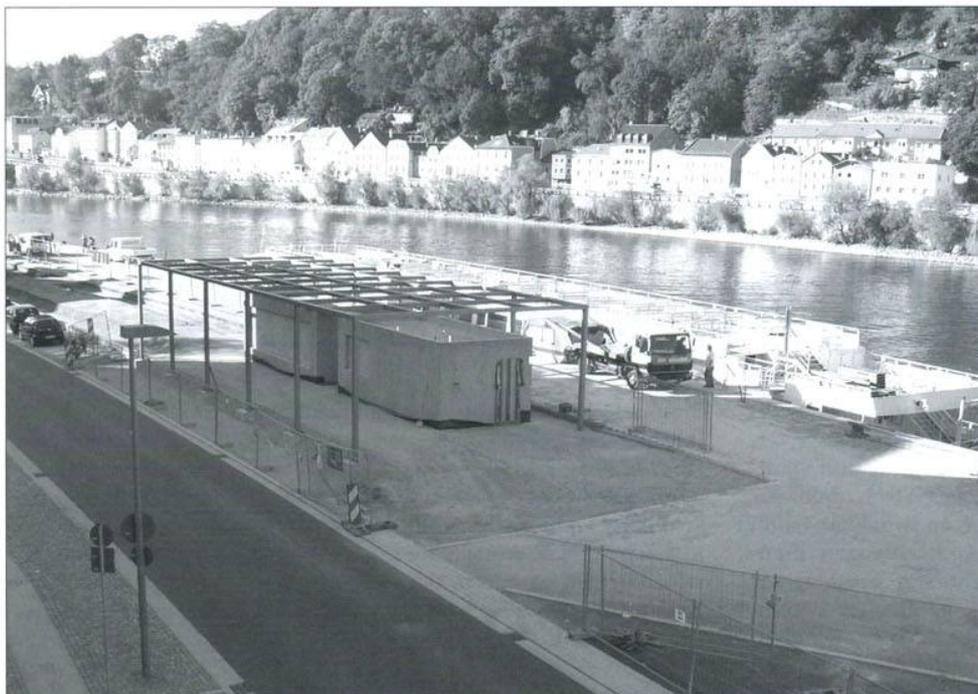
Veränderung vom Hafengelände der schwarzen Flotte...

Foto: Schneider, Archiv Atelier Kaps

wo die Kastnergasse mündet und an der Treppe, die zum Hof des St. Johannis-Spitals hinaufsteigt und weiter zum Rindermarkt führt, sind solche Verkröpfungen platziert. Das erinnert daran, was hier ver-

ist die Neugestaltung der Donaulände eine so bedeutsame Maßnahme? Die an der Donau gelegene Nordseite der Stadt war nie die sunny side, hier war der Platz von Um-

Warum überhaupt ist die Neugestaltung der Donaulände eine so bedeutsame Maßnahme? Die an der Donau gelegene Nordseite der Stadt war nie die sunny side, hier war der Platz von Umschlag, Gewerbe, Handwerk und auch militärischer Befestigung. Erst im neunzehnten Jahrhundert wurde begonnen, dieser Seite ein Stadtbild zu geben. Die Chance, bei der aktuellen Sanierung der Unteren Donaulände den Prozess der Stadtentwicklung und Stadtbildgestaltung voranzubringen, ging leider ungenutzt vorbei. Architekt und Bauherr haben schöne Teillösungen gefunden, ein Ganzes wurde nicht geschaffen, Stadtplanung und damit Zukunftsgestaltung bräuchte längeren Atem, mehr Mut - gelegentlich auch auf



...zum Tourismushafen der Weissen Flotte

Foto: Zieske

säumt ist: die Anbindung der Jahrhunderte alten Wege der Passauer Bürger vom Domberg zur Lände, die zukünftig auch Wege

Kosten momentaner Ökonomie.

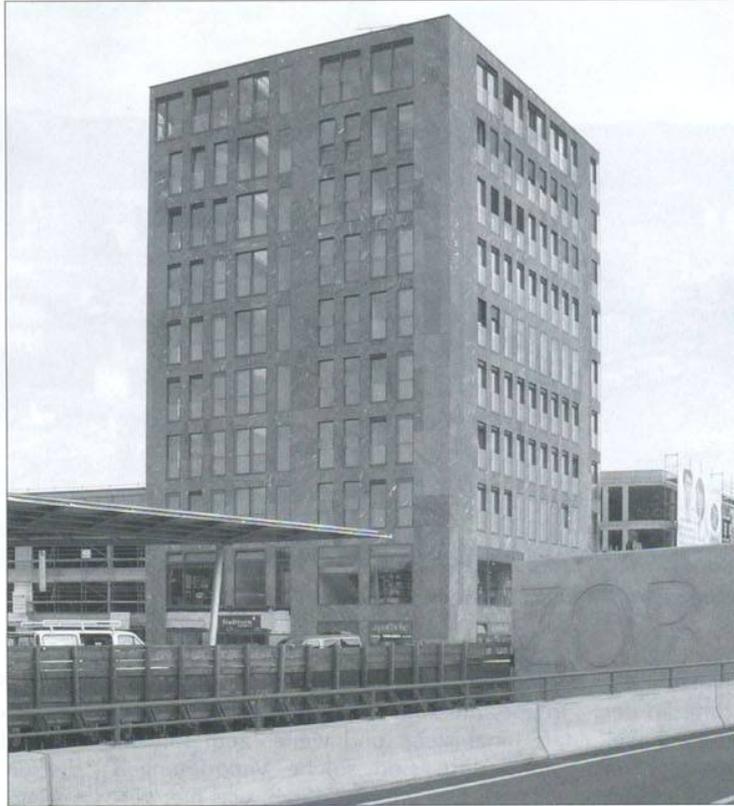
Diskussion um "Kapfinger-Kubus" Gediegene Architektur oder "Brandruine"?

Da hilft kein Schönreden: Die Außenwirkung der "Neuen Mitte" ist für Passau verheerend. Da, wo der Einflussbereich der regionalen Entscheidungsträger endet, sieht man die Entwicklung negativ.

Die Süddeutsche Zeitung spricht vom "Fiasko" - und Beiträge des Bayerischen Rundfunks und Fernsehens betonen den städtebaulichen Missgriff. Die Investoren sehen das anders: Passau sei eben ein schwieriges Pflaster für moderne Architektur, was nicht barock sei, werde abgelehnt. Mit diesem Argument wollen sie die kritischen Passauer in die provinzielle Ecke drängen. Dabei ist es ganz einfach: Das neue IT-Gebäude der Universität: avantgardistisch und hervorragend. Das neue Straßenbaumamt: gewöhnungsbedürftig aber akzeptabel. Das Landratsamt: sensibel eingespannt in das Vis-a-Vis zum Dom. Der "Kapfinger-Kubus" nimmt aber keinen Bezug auf seine Umgebung, erdrückt z.B. das historische Nikolakloster. Mit der Qualität der oben genannten Beispiele ist er nicht zu vergleichen.

Natürlich hätte alles noch schlimmer kommen können: Der dem Einfluss des Gestaltungsbeirates zu verdankende trapezförmige Grundriss ist bei näherer Betrachtung sogar spürbar. Auch nimmt die Fassadengliederung mit den

schlanken Fensteröffnungen und mit der Über-Eck-Verglasung an den zwei südlichen Kanten dem Bauwerk etwas von sei-



ner Massivität. Der im obersten Geschoss an der Südostecke etwas herausgehobene Glaserker wirkt als auflockerndes Element.

Diese positiven Details sind aber nur aus der Nähe wirklich wirksam; von weitem bleibt der Eindruck eines eher plumpen

Hochhauses. Und an der Farbe der grünlich gesprenkelten Fassadenverkleidung scheiden sich die Geister. Für die einen wirkt sie wie ein häßlicher Tarnanstrich ("Nato-Hauptquartier"), andere sind froh, dass damit die Masse bei bestimmten Lichtverhältnissen abgemildert wird. Dann verschmilzt der Kubus fast mit dem Hintergrund.

Ein wirkliches Plus ist der Blick von oben auf die historische Altstadt und die Höhenzüge des Bayerischen Waldes. Dabei profitiert das Kapfinger-Hochhaus von dem, was es durch seine Existenz stark beeinträchtigt: Von dem Stadtbild des historisch sensibel gewachsenen Passau. Und die Sicht auf den großzügigen Parkhaus-Riegel der Zentralgarage bleibt einem leider auch nicht erspart.

Dass viele Besucher den "Turm" noch weit kritischer als das FORUM sehen, zeigt folgendes Zitat eines Waldkirchener: "Wie eine Brandruine aus Beirut".

Fiedrich Brunner, Peter Zieske

Ambivalente untere Donaulände Gestaltung einer Brache

Was an der Unteren Donaulände Neues geschaffen wurde, ist allemal besser, als das, was dort Jahrzehnte Alltag und Stadtbild prägte. Ein braches Streichfeld vor dem Schanzl, von dessen Brückenbastion pausenlos Salven von Kraftwagen Richtung Altstadt abgeschossen werden, hat sich zu einem neuen, gepflegten Waren- und Personenumschlagplatz gewandelt. Der Umbau ist - unter Verwendung viel einheimischen Granits - durchaus gelungen, denn mit den Stadtwerken Passau wurde ein erfahrener Gewerbebetrieb von der Stadt als Bauherr betraut. Zu- und Abfluss von Fahrzeugen, auch die Durchfahrt all derer, die dem Anger ausweichen wollen, geht meist reibungslos. Für Liefer-LKW und Busse ist reichlich

Stau- und Verkehrsraum vor den Schifflageplätzen freigehalten, den Anliegern ist großzügig Parkfläche geschaffen. Dass damit ein blühender Strauß von Verkehrsschildern einhergeht und dass für die Menschen nur Restflächen verblieben, wird nur den wundern, der sich Anderes, Zukunftsweisenderes von der Maßnahme erwartet hatte.

40 Jahren nach der Auflösung des Hafenhofes und dem Abbruch der Agentie- und Speditionsgebäude wurde an der Unteren Donaulände eine Gestaltung der Brache angepackt. Die Stadt hatte dazu schon vor vielen Jahren städteplanerische Grundlagen erarbeiten lassen, welche eine deutliche Verkehrsberuhigung, einen

überdachten Busterminal und eine technische Aufstiegshilfe zum Domberg vorsahen. Aber nun wurde nicht nach der besten Lösung gerungen. Es wurde kein erfahrener Städteplaner beigezogen, Wissen und Erfahrung Passauer Bürger und wohl auch einiger Sachverständiger erfahrener städtischer Mitarbeiter blieben ungenutzt. Immerhin hat man im Jahr 2000 einen Architektenwettbewerb durchgeführt: Sieg und Auftrag gingen an das Passauer Architekturbüro Walter Schwetz. Das war eine vernünftige Entscheidung, denn Schwetz hatte bereits die schwimmenden Schiffsanlagen gestaltet, mit feinen, klaren Gebäudequadern obenauf, Hausbooten nachempfunden.

Die Neugestaltung der Unteren Donaulände

Bahnstrecke oder Radweg

Bahn frei für die Bahn

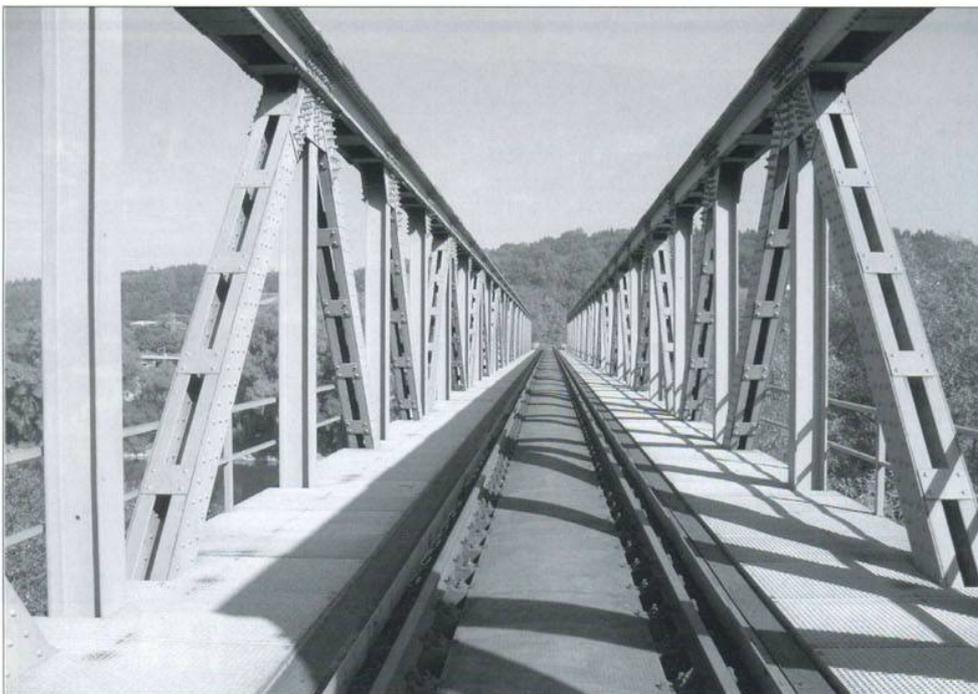
Die Regionalbahn scheint niemand zu interessieren. In Freyung z.B. scheitert ein Bürgerentscheid am Quorum; eine knappe Mehrheit dieser Minderheit ist für einen Radweg. Dabei kann die Alternative nicht Radwege oder Erhalt der Bahn heißen.

Das Aufrechnen des Für und Wider der Erhaltung einer Bahnstrecke und der Errichtung von Radwegen sollte nämlich der Vergangenheit angehören. Vielerorts in Europa (in Norwegen, Südtirol, Schweiz, Baden-Württemberg, Sachsen, im Salzburger Land und dem Chiemgau) wurde die Bedeutung von sich im Dornröschenschlaf befindlichen, ja selbst abgebauten (!) Bahnstrecken erkannt. Z.B. verzeichnen in Baden-Württemberg die Schönbuch- und Altbahn enorme Fahrgastzahlenzuwächse. Und wohlgermerkt: Hier fand keine Verdrängung einer Fortbewegungsart zu Lasten der anderen statt, sondern es wurde begleitend dazu eine Verbesserung von Rad- und Wanderwegen eingeleitet. Die Infrastruktur für Einheimische wie für Touristen gewann dadurch an Vielseitigkeit: eine deutliche Belebung der Regionen!

Bahnnebenstrecken sind natürlich immer auf Subventionen für den laufenden Betrieb angewiesen. Selbst die gegenüber der Hauzenberger Bahnstrecke deutlich längere Ilztalbahn nach Freyung aber würde für die an-

liegenden Gemeinden jeweils nur jährliche Kosten im unteren fünfstelligen Eurobereich verursachen. Bei der Hauzenberger-Bahn ließen sich zudem Schiffstourismus mit Granit-Museumsbesuch, aber auch Radzubringerdienste kombinieren. Dies funktioniert in

machen, - die angeblich "zweimal im Jahr mit Dampflok durch die Gegend zuckeln wollen" - bleiben vorhandene Entwicklungsmöglichkeiten versperrt. Auch als begeisterter Radler, der den wunderschönen Radweg Hengersberg - Kalteck gut kennt, sieht der



Die Stelzhofbrücke: Für einen Radweg viel zu schade

Foto: Zieske

vielen Regionen bestens. Anfangsinvestitionen sind für jede Nutzung erforderlich; beide werden jedoch seitens der EU gefördert. Horrende Unterschiedsbeträge, wie von Befürwortern und Gegnern der jeweiligen Nutzung vorgebracht, sind einfach unzutreffend.

Leider hat man sich auch auf politischer Seite mittlerweile sehr einseitig gegen die Nutzung der Bahn ausgesprochen. Solange jedoch Mandatsträger bis hinauf zu Staatsministern sich über engagierte Bürger lustig

Verfasser im Ausspielen der einen gegen die andere Nutzung einen Irrweg, da durch eine Stilllegung einfach zu viel endgültig verloren geht. Die Mittelgebirgsstrecke nach Freyung ist zudem eher für sehr ambitionierte Pedalisten interessant; es gibt ja nicht nur Hochleistungsportler! Man erinnere sich an ein Beispiel von Kurzsichtigkeit in der Vergangenheit: Vor über 40 Jahren wurde die Salzkammergut-Lokalbahn nach Bad Ischl stillgelegt, was heute durchweg bedauert wird. Nun bemühen sich

engagierte Bürger und Privatbahngesellschaften, dabei übrigens auch von der Politik unterstützt, um den Wiederaufbau von zunächst nur kurzen Teilstrecken. Ein ganztägiger Neuaufbau wird wegen der mittlerweile erfolgten Überbauungen natürlich schwierig werden; man lässt sich aber nicht entmutigen und verfolgt das Fernziel mit Ausdauer.

Die Tourismusregion Passau sollte von dieser Entwicklung lernen.

Willi Splitter

Die Konzerthauslüge

Man erinnere sich: Alt-OB Schmöllner machte den engagierten Passauern Dultumzug und NiHa-Abriss deshalb schmackhaft, weil er ein architektonisch herausragendes Konzerthaus auf dem Exerzierplatz versprach. Um dies zu finanzieren, wollte man ein kleines (!) Kaufhaus akzeptieren. Was aus diesen Versprechen geworden ist, davon gibt die jetzige Situation beredtes Zeugnis: Nicht einmal das versprochene Kulturkaufhaus konnte der Investor realisieren; es gibt nur Kommerz. Und das Konzerthaus? Kommt nicht, weil nun die für die Gesamtplanung und das Verkehrskonzept mit ver-

antwortliche SPD Wahlkampf betreibt. Dabei gäbe es nun ein realistisches Konzept für eine auf 800 Plätze abgespeckte Konzerthauslösung einschließlich Tonstudio. Viele Vereine - auch das FORUM - unterstützen grundsätzlich diese Lösung. Denn vor allem braucht die architektonisch und städtebaulich unbefriedigende, bisherige Ausführung der "Neuen Mitte" unbedingt eine Aufwertung durch herausragende Architektur. Das Konzerthaus ist die letzte Chance, dass sie doch noch eine positive Signalwirkung nach außen bekommt. Ob der Grazer Architekt Klaus Kada diese hohen Erwartungen erfül-

len kann, muss sich allerdings noch zeigen. Auch hier verspielt man ohne einen Architektenwettbewerb die Chance, wirklich die allerbeste Lösung zu bekommen.

Und in einem Punkt hat die SPD Recht. Es muss sichergestellt sein, dass das Konzerthaus nicht zum Wurmfortsatz der Event-GmbH degradiert wird. Auch dürfen bestehende kulturelle Highlights, wie das Stadttheater in ihrem Bestand dadurch nicht einmal leicht angetastet werden. Städtebaulich bleibt aber das Fazit, dass ohne das Konzerthaus die "Neue Mitte" ein Torso bleibt.

Friedrich Brunner

Personen und Konflikte • Personen und Konflikte • Personen

Gestaltungsbeirat in Passau zu sein ist zur Zeit kein wirklich befriedigender Job. So sehr sich die Herren **Prof. Ferdinand**

Stracke, Prof. Herbert Meyer-Sternberg und Architekt **Peter Riepl** auch

bemühen, wirklich erfolgreich sind sie nicht. Aus der von ihnen initiierten, silbernen Metallhülle der Zentralgarage wurde ein windiges Hasengitter, die von ihnen geforderte helle Steinverkleidung des Kapfinger-Hochhauses mutierte in Richtung nato-grünverschmiert. Bei der Aufstockung des PA-WO-Gebäudes in Auerbach setzte man sich angeblich über ihren Rat hinweg und bei zentralen Bauvorhaben, wie der Renovierung des Zacharias-Hauses in der FuZo oder der Nikolaschule wurden sie gar nicht gefragt. Es scheint, als benütze man den Gestaltungsbeirat als Feigenblatt für städtebauliche Fehler wie den Kapfinger-Bau; echte Vorteile zieht die Architektur der Stadt aus ihm zur Zeit nicht. Vielleicht liegt das daran, dass das kämpferischste Mitglied nicht mehr dabei ist. **Prof. Laurids Ortner**, Schöpfer des Wiener Museumsquartiers, hätte sich wohl nicht so entmündigen lassen.

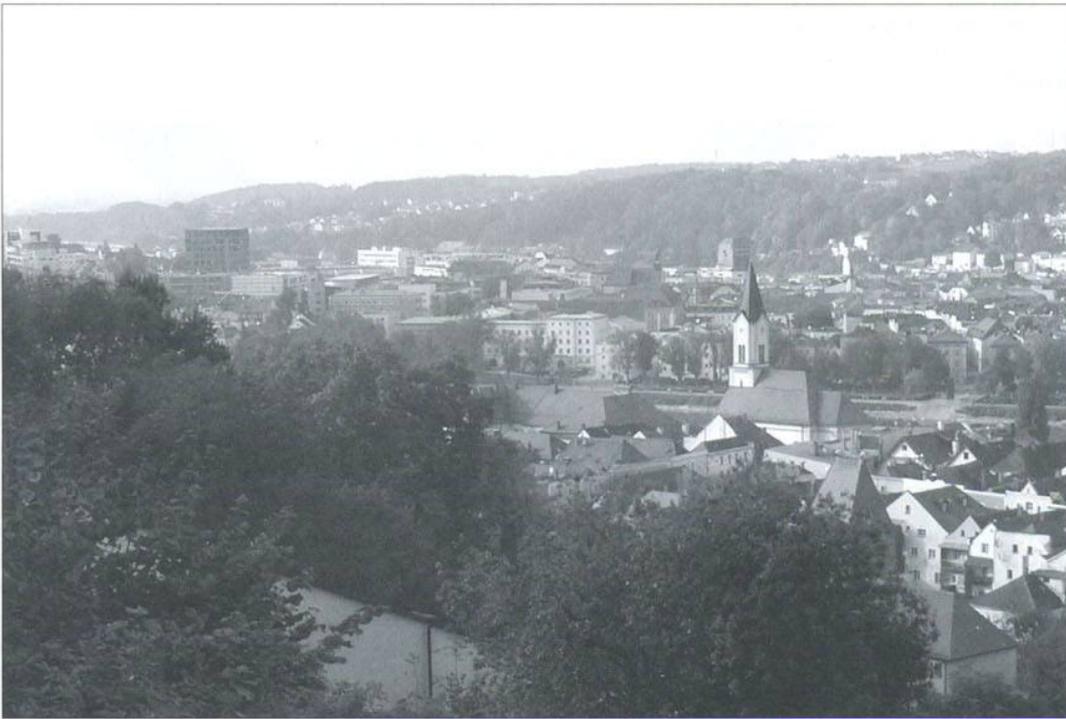
Das es das oben erwähnte Hasendraht-Parkhaus von **Kehrbaum-Architekten** in

die Beispielliste der "Architektouren" geschafft hat, zeigt, dass es wohl nicht immer auf Qualität, sondern oft auch auf Beziehun-

geißelt darin die Fassung des Domes. Abgesehen davon, dass der Protest um Jahre zu spät kommt, könnte Herr Höttl durchaus et-

was zur Aufwertung des Stadtbildes beitragen:

Durch den Abriss des gegen den Willen des Landesamtes in die Passauer Dachlandschaft geklatschten "Stifter-Saales". Nicht nur nach Meinung des FORUMs ist der für das Stadtbild weit störender als ein hell leuchtender Dom.



Liebe Leser, entscheiden Sie selbst: Stört der Turm die Stadtsilhouette oder nicht?

Foto: Zieske

Dr. Andreas Scheuer, CSU, Tanktourismus-Kritiker mit spektakulären Pro-

testaktionen, ist plötzlich ziemlich sprachlos, wenn es um dieses Thema geht. Es ist eben leichter in der Opposition große Töne zu spucken, als in der Regierungsverantwortung dann Taten folgen zu lassen. Inzwischen leidet die historische Innstadt massiv unter der Verkehrslawine. Das FORUM wundert, dass bis heute keine Feinstaubbelastungen bekannt geworden sind. Der unendlich wertvolle Bestand von unzähligen Baudenkmalern wird leider dem Vorteil des billigen Sprits geopfert. Vielleicht sollte jeder Autofahrer einmal überlegen, was er durch sein Tankverhalten an Flair, Geschichte und Lebensqualität zerstört.

Da wird sich das Landesamt für Denkmalpflege aber gefreut haben. Jetzt, nachdem große Teile des Doms schon hell gefasst sind, bekam es einen Brief von **Georg Höttl**. Der Busunternehmer und Hotelier

ankommt. Dieser "überdimensionierte Einkaufswagen" (Martin Ortmeier) wertet die anderen in der Broschüre vorgestellten Beispiele ab. Umso überraschender, dass in der Diskussion um den nicht nur von vielen Passauern abgelehnten Kapfinger-Turm der Name Kehrbaum nie fiel. Zur Erinnerung: der Grundentwurf stammt aus der Hand des Kaufbeurer Architekten **Klaus Kehrbaum**.

Das es das oben erwähnte Hasendraht-Parkhaus von **Kehrbaum-Architekten** in

Ausfüllen und wegschicken an: FORUM Passau e. V., Innbrückgasse 7, 94032 Passau, SPK Passau Kto.-Nr. 240 200 477, BLZ 740 500 00

Ich bin an der Erhaltung und Entwicklung der Stadt Passau interessiert und möchte Mitglied des FORUM PASSAU werden.

Name _____ Vorname _____ Straße _____ PLZ/Ort _____
(bitte in Druckbuchstaben)

Ort/Datum _____ Unterschrift _____

Der Jahres-Mindestbeitrag beträgt € 15.- und berechtigt zum Bezug der FORUM-Nachrichten. Die Mitgliedschaft kann jederzeit, spätestens doch zum 31.12. eines Jahres für das Folgejahr gekündigt werden.

Um Verwaltungskosten zu sparen, bin ich bereit, den Jahresbeitrag in Höhe von € _____ von meinem Konto abbuchen zu lassen.

Konto-Nr. _____ Bankleitzahl _____