



## Schweigen ist Gold

Die Architektur der Neuen Mitte  
Kritik: Ulrich Brinkmann

Der Komplex auf dem sogenannten Kapfinger-Areal nimmt sich fremd aus im Passauer Ortsbild, in seiner Größe und Maßstäblichkeit, in seiner Materialität und Farbe. Nun ist Fremdartigkeit an sich noch kein Kritikpunkt, zumal an einem Ort wie diesem. Die für die Neubebauung abgerissene Nibelungenhalle war 1934/35 als „Kultbau der bayerischen Ostmark“ errichtet worden, diente der CSU für ihren „politischen Aschermittwoch“ und zog wegen ihrer Geschichte regelmäßig auch Versammlungen der NPD und DVU in die Stadt. Aber stellt das an ihrer Stelle errichtete neue Ensemble in seiner Andersartigkeit auch eine Bereicherung für die Stadt dar?

In Passau liegt der Maßstab, an dem ein Neubau – insbesondere ein Neubau dieser Größenordnung und in dieser Lage – zu messen ist, höher als anderswo. Der Name „Neue Mitte“, die vertikale Dominante und die Abmessungen der einzelnen Baukörper lassen das Projekt weniger als eine Neuinterpretation der bürgerlichen Altstadtbebauung erscheinen denn als neuen Mit- und Gegenspieler der sakralen, politischen und militärischen Ensembles der Stadt: der alten und der neuen fürstbischöflichen Residenz auf dem Domberg, dem Ensemble von Zollamt und Rathaus am Donauufer, der Klöster und Festungsanlagen. Doch schon die vornehmlich kommerzielle Ausrichtung des Projekts torpediert diesen Anspruch. Gegen die alltägliche Mischung aus Geschäften und Gastronomie, Multiplexkino und Fitnessstudio, Büros, Kanzleien und Arztpraxen ist an sich nichts einzuwenden, sie ergibt aber keine neuen „Mitte“ – jedenfalls nichts, was als ein neues ideelles Zentrum für die Passauer zu fungieren würdig wäre. Nutzungen wie diese hätten sich grundsätzlich – und sehr viel weniger lautsprecherisch – auch in einer parzellierten Struktur mit kleinteiligerer Bauherrenschaft unterbringen lassen, wie sie das angrenzende Neumarktviertel exemplarisch bereithält. Dazu aber hätte es eines größeren Betreuungsaufwands seitens der Stadt bedurft und auch den Langmut, vielleicht für eine Übergangszeit etwas Unfertiges, Fragmentarisches auszuhalten. Einen Gewinn immerhin stellt das Café im obersten Geschoss des Turmbaukörpers dar: Der Blick von dort zum Domberg und ins Donautal ist schlicht ergreifend. Und ungewöhnlich ist die Fahrt mit dem Aufzug hinauf: Da die Kabine direkt hinter der Fassade fährt, ähnelt die Fahrt der in einem Panorama-Lift. Bis zum Herbst nächsten Jahres lässt sich während der Fahrt das Wachsen der „Stadtgalerie“ verfolgen. Dass sich kein Betreiber für das ursprünglich im Turm geplante Hotel gefunden hat, ist zu bedauern; die Stadt hätte sich ihren dort weilenden Gästen in ganzer Schönheit präsentiert.

Außer der Nutzung erweist sich auch die architektonische Ausbildung dem Vergleich nicht gewachsen. Zwar steht die Wucht des Turmbaukörpers durchaus in einer Linie mit den historischen Gebäuden der Stadt, die von ähnlich kubischer Geschlossenheit sind, die Wirkung des Gebäudes wird aber viel stärker von seiner Farbigkeit bestimmt. Der grüne, lebhaft gezeichnete und bruchrau belassene Stein der Verkleidung würde in der Berliner Friedrichstraße nicht weiter auffallen, in Passau aber, dessen Zentrum noch einheitlich von Putz

### Architekten Kapfinger-Areal

Klaus Kehrbaur, Augsburg (Entwurfs- und Genehmigungsplanung); Friedl & Partner, Passau (Ausführungsplanung)

### Mitarbeiter Kehrbaur

Ulrich Haas, Roman Riebler, Inge Grossmann, Tanja Ruf, Stephan Gilbert, Curt Himmel, Frank Kühne

### Mitarbeiter Friedl & Partner

Christoph Dedeck, Thomas Schmitt

### Tragwerksplanung

Ingenieurbüro Wolf, Passau

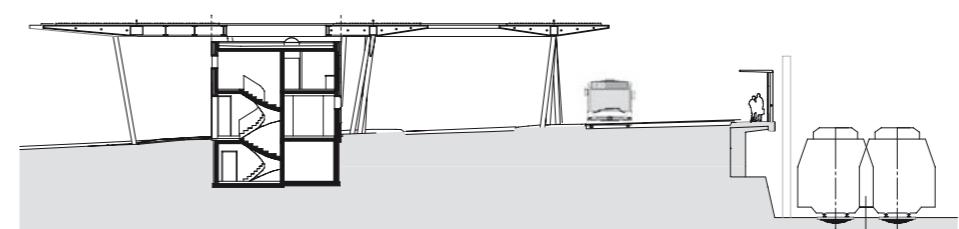
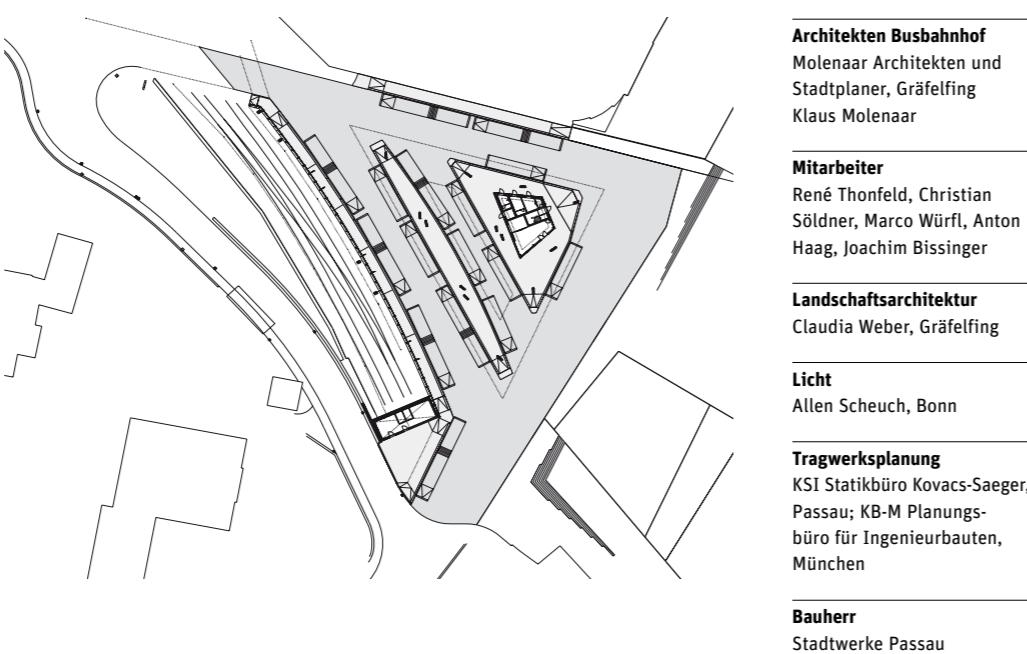
### Bauherren

Kapfinger Vermögensverwaltung, Passau (Turm und Bürotrakt); und Manfred Vesper, Passau (Kino)

**Die Banalität der Nutzung wird gestalterisch nicht kaschiert. Foto links: der Eingang auf der Seite des geplanten Europäischen Hauses, unten der Blick Richtung Busbahnhof und ECE-Baustelle.**

Fotos: Udo Meinel, Berlin





und hellem Naturstein geprägt ist, ist die Auswahl eine Entscheidung, die die Eigenart der Stadt schwächt – und umso unverständlich, wenn man sich an die Baustellenschilder erinnert, die den Entwurfsstand zum Zeitpunkt der Baugenehmigung zeigten (s. Seite 25). Unentschieden wirkt das Fugenbild der Verkleidung. An den geschlossenen Gebäudecken wechseln sich lisenen- und fensterbreite Plattenformate ab, ohne dass sich diese Skelettbauanmutung in irgendeiner Weise – sei es in der Ausbildung eines Reliefs, sei es in einer differenzierten Behandlung der Oberflächen – in einem gestalterisch artikulierten Unterschied von tragenden und ausgefachten Partien fortgesetzt findet. Ganz und gar indiskutabel schließlich sind die Thermohautfassaden des Baukörpers, in dessen Untergeschossen sich das Multiplexkino befindet: Rückseitenanmutung allseits wie in einem beliebigen Gewerbegebiet. Warum hat sich der Passauer OB so etwas in seine Stadt stellen lassen, fragt sich der Betrachter unwillkürlich, zumal der Planungsstand zur Baugenehmigung in zahlreichen Sitzungen mit Vertretern der bayerischen Denkmalpflege, der Stadt und des Investors ausgehandelt worden war. Welchen Wert haben in Passau einmal getroffene Vereinbarungen, wenn eine mühselig abgestimmte Planung während der Ausführung derart tiefgreifend – und nicht eben zum Vorteil – geändert werden kann? Das Signal, das dieses Projekt an künftige Investoren und Planer sendet, könnten die Passauer jedenfalls noch bitter bereuen.

## ZOB

Der zweite Bestandteil der Neuen Mitte ist seit Januar in Betrieb. Der Zentrale Omnibusbahnhof besetzt die dreieckige Restfläche zwischen Kapfinger-Areal, Stadtgalerie und Bahntrasse. Rund 10.000 Fahrgästen kommt der neue, 3,7 Millionen

Euro teure Netzknoten zugute. Anders als beim Kapfinger-Areal nimmt sich die Geschichte dieses Projekts unkompliziert aus: Die Architekten wurden im Jahr 2003 in einem Verhandlungsverfahren ermittelt und anschließend mit sämtlichen Leistungsphasen beauftragt.

Auch formal könnte der Kontrast des Busbahnhofs zu dem über ihn aufragenden Turmbau der Neuen Mitte größer kaum sein: Statt wuchtiger Körperhaftigkeit und eher düsterer Anmutung scheint der Busbahnhof allein aus Licht, Linien und Flächen zu bestehen; eine ganz graphische Architektur also, die wie eine Mischung aus Stilelementen der Verkehrs- und Pavillonarchitektur der fünfziger Jahre und einem domestizierten Dekonstruktivismus der frühen Neunziger wirkt. Die dreieckige Grundfläche wird von einer Busspur, die parallel zur Bahn verläuft, in eine dreieckige Hauptinsel und eine langgestreckte Mittelinsel geteilt; diese bieten zusammen Platz für zehn haltende Busse und werden von einem großen, segelartigen Dach überspannt. Außerdem wurden und werden noch Bushaltepunkte an dem gläsernen Wandschirm entlang der Bahnlinie sowie an der Kante der Stadtgalerie eingerichtet.

Erstaunlich, wie es den Architekten und Ingenieuren gelungen ist, das Volumen der 1000 Quadratmeter großen Konstruktion zu minimieren: An der dicksten Stelle misst der Gesamtaufbau einschließlich Begrünung 93 Zentimeter, die Kanten sind gar nur rund 15 Zentimeter dick. Die matt glänzende Untersicht aus Aluminium-Paneelen korrespondiert mit der gläsernen Verkleidung des Servicegebäudes auf der Hauptinsel. Hier wurden ein Verkaufsraum, ein Aufenthaltsraum für die Busfahrer, öffentliche Sanitär- und betriebliche Nebenräume untergebracht. Erfreut kann der Besucher feststellen, dass Werbeflächen weitgehend fehlen, was den Bus-

**Die Dachkonstruktion des Busbahnhofs wird von Aluminium-Paneelen ummantelt; in der Aufsicht – wichtig für die Wahrnehmung des Busbahnhofs aus dem Turmbaukörper – zeigt sich das Dach begründet.**

Grundriss im Maßstab 1:1500, Schnitt im Maßstab 1:500; Fotos: Architekten



**Die Fassadenabwicklung entlang der Dr.-Hans-Kapfinger-Straße ist die „Stadtseite“ des Einkaufszentrums und wird eher vertikal und plastisch gegliedert. Die Seite zum Busbahnhof und zur Bahn hingegen soll horizontaler und flächiger erscheinen.**

**Das Schaubild zeigt den Blick aus der Ludwigstraße mit dem eingebauten Baudenkmal Bahnhofstraße 1.**

Detailschnitt rechts im Maßstab 1:200; Abbildungen: ECE, Hamburg

bahnhof tatsächlich als einen städtischen Ort wirksam werden lässt. Unpraktisch ist hingegen die große Aussparung zwischen den beiden Warteinseln: Bei Regen und nur etwas Wind verliert das Dach dadurch einen wesentlichen Daseinsgrund, indem die Wartenden nass werden. Und etwas behelfsmäßig und formal einer vergangenen Mode folgend erscheint die Schrägstellung der Stützen.

Am besten wirkt der neue Busbahnhof an einem warmen, späten Frühlingsabend: Dann löst sich die filigrane Architektur ganz in Lichtlinien und -flächen auf und bescheint die Rauchwolken der munter vor sich hin paffenden Halbwüchsigen, die darauf warten, vom letzten Bus heim in ihre Jugendzimmer transportiert zu werden.

#### Stadtgalerie

Die Projekte der ECE zu kritisieren ist aus mancherlei Gründen gerechtfertigt, so auch in Passau (s. Beitrag Seite 18 ff.).

Doch anders als bei den meisten anderen innerstädtischen Einkaufszentren ist in diesem Fall das Bemühen zu erkennen, auf die Maßstäblichkeit der „Wirtschaft“ zumindest mit der äußeren Erscheinung einzugehen – auch wenn dies strategisch nichts anderes heißt, als den Wolf im Schafspelz zu geben.

Doch zunächst zur Vorgeschichte des 130-Millionen-Euro-Projekts. Mit dem frei werdenden Lokschuppenareal im Rücken der Bahnhofstraße sah die Stadt Passau die Gelegenheit gekommen, den Entwicklungsdruck „auf der grünen Wiese“ ins Zentrum umzuleiten und so den mit mehreren großen Einzelhandelsprojekten aufgerüsteten Konkurrenten Regensburg und Linz Shopping-Touristen abspannig zu machen. Gleich vier Investoren bewarben sich daraufhin mit einem Vorschlag, wie ein größeres Einkaufszentrum an die-

**Architekten Stadtgalerie**  
ECE, Hamburg  
Jost Hering, Gisela Simon

**Mitarbeiter**  
Brit Abd Rabbo, Martin Adelhelm, Johan C. Bergenthal, Stefan Bräscick, Marlies Lantzsch, Reinhold Niehoff, Erika Sauerwein, Andreas Teigeler, Heiko Wilcke

**Architekten Fassade**  
Auer + Weber, München

**Mitarbeiter Wettbewerb**  
Moritz Auer, Philipp Auer, Sebastian Reusch, Stefan Niese, Martin Janik

**Projektteam**  
Peter Hofmann, Sebastian Reusch (Projektleiter), Maiko Hahn, Anna-Maria Meister



ser Stelle in den Stadtkörper zu integrieren sei. Die Hamburger ECE erhielt den Zuschlag, weil sie das Center nicht nur entwickeln wollte, sondern es auch betreibt, und weil ihr nicht nur eine Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Busbahnhof vorschwebte, sondern auch die Anbindung an die Fußgängerzone. Dass am Ludwigsplatz ein Baudenkmal – das Haus Bahnhofstraße 1 – und ein erst vor wenigen Jahren saniertes Bankhaus im Weg standen und dem Einkaufszentrum weichen sollten, war für die Stadt von untergeordneter Bedeutung, ebenso die Aussicht, dass sich der östliche, von der Mall in die Zange genommene Abschnitt der Bahnhofstraße mit dieser Wegeführung unweigerlich zu einer „Problemlage“ entwickeln wird, frequentiert nur noch von jenen, die rasch zum Bahnhof wollen, gemieden aber von zahlungskräftiger Laufkundschaft. Immerhin steht inzwischen fest, dass das Baudenkmal an der Platzecke als Sitz des Center Managements in die Shopping-Mall einbezogen wird.

Die ECE war auch bereit, einen beschränkten Wettbewerb für die Fassade ihrer Shopping-Mall durchzuführen. Diesen hat das Büro Auer + Weber mit einem für ein Einkaufszentrum ungewöhnlich ambitionierten Entwurf gewonnen. Die Münchner Architekten beziehen sich auf den typischen Passauer Altstadtblock: kleinteilig und vertikal gegliedert durch eine simulierte Parzellierung mit vorgesetzten Schildwänden, deren Ebenen zueinander mitunter leicht versetzt sind, und durch eine verspringende Trauflinie ohne Dachüberstand. Um das für eine ECE-Mall inzwischen gängige Parken auf dem Dach nicht allzu störend in der von so vielen Hochpunkten aus zu überblickenden Dachlandschaft der Stadt wirksam werden zu lassen, werden die vorgesetzten Schildwände quasi umgeklappt und überdachen so zumindest einen Teil des Parkdecks.

