

STUTT GART/MANNHEIM

# Die schöne Theorie vom Leben am Fluss



Die „maritime Visitenkarte“ von Mannheim und Ludwigshafen soll das Projekt Riwverside mit seinen gastronomischen Angeboten und einer Personenfähre werden. Doch die Hürden bis zur Realisierung sind groß. Bild: Sunrise Riwverside

Rhein und Neckar spielen für die Wirtschaft des Landes eine große Rolle, ebenso für den Naturschutz. Wieser propagierte Stadt am Fluss leben werden könnte, dafür gibt es in Stuttgart und Mannheim probate Vorschläge. Doch Bedenken-träger und Behördenmühen machen die Realisierung schwer.

Als kürzlich Volker Gerstenmaier, persönlich haftender Gesellschafter beim Bankhaus Ellwanger & Geiger, bei der Vorstellung des aktuellen Marktberichts Privatimmobilien die Zukunftsvision von Hausbooten auf dem Stuttgarter Neckarabschnitt ins Gespräch brachte, löste er in der Lokalpresse eine Flut von Berichten aus. Ähnlich ergab es dem Projekt Riwverside in Mannheim. Pro und Kontra für die Idee, an den Rheinterrassen eine schwimmende Gastronomieplattform samt einer Personenfähre zur Ludwigshafener Seite zu verwirklichen, hält die öffentliche Diskussion auf Trab. Beide Anliegen haben Substanz und taugen nicht nur für ein Sommerlochthema.

Die Flüsse Rhein und Neckar wurden in Liedern oft besungen und in der Literatur ob ihrer Schönheit verehrt. Über die Flusslandschaft der Zukunft jenseits industrieller Nutzungen, Hochwasserschutzmaßnahmen und Renaturierungen gibt es keinen schlüssigen Masterplan. Obwohl der Neckar quer durch Stuttgart und Mannheim fließt, wird er entweder nur als „Freiraumkonzept“ oder als Wirtschaftsfaktor gesehen, während man in Berlin, Hamburg, Amsterdam, Paris oder London längst sehen kann, wie unkonventionelles Leben auf dem Fluss die Stadtgesellschaft bereichert und dazu zum touristischen Magnet wird. Die beiden größten

Städte des Landes, Stuttgart und Mannheim, veröffentlichten bisher nur schöne Leitpläne, von Wohnen auf dem Wasser ist darin nicht die Rede, von gastronomischer Nutzung wenig. Zwei Beispiele belegen, wie schwerfällig und langsam die Verwaltungsmühlen mahlen und wie groß der Einfluss der Bedenken-träger ist.

## Riwverside – Projekt für „hiwwe“ und „driwwe“

Seit 2005 arbeitet der Mannheimer Investor Thomas Esser an seinem Projekt Riwverside. An der Mannheimer Rheinpromenade will er für 4 Mio. Euro in spektakulärem Schiffsdesign eine 1.500 m<sup>2</sup> große schwimmende Plattform mit zwei Decks errichten. Die Entwürfe dafür stammen vom Architekturbüro Blocher Blocher Partners. „Am parkähnlichen Rheinufer wird die exponierte Lage der Stadt am Wasser wieder sichtbar für die Menschen“, wirbt die Riwverside-Webseite. Essers Konzept sieht ein Restaurant, eine Bar, eine Lounge mit Kamin und Sonnendecks vor. Von der Plattform aus soll eine Fußgängerfähre zwischen „hiwwe und driwwe“ – wie man ortstypisch von Mannheim und Ludwigshafen spricht – verkehren und der Rhein damit das Trennende zwischen den beiden Städten verlieren.

Eigentlich sollte das Riwverside im Sommer 2008 öffnen. Noch liegt das Projekt quasi auf dem Trockendock. Die Abstimmung zwischen den Behörden war äußerst kompliziert, sagt Esser. Allein mit dem Bund als Eigentümer des Rheins habe er anderthalb Jahre verhandelt, dazu gab es viele Ansprechpartner bei den beiden betroffenen Bundesländern sowie mit den Ämtern der Städte Ludwigshafen und Mannheim. Dort scheiterte das Projekt 2008 auf der Sachbe-

arbeiterebene, weil es baurechtlich durch den Standort im Außenbereich nicht einzuordnen war. Erst die Einsetzung einer Expertenkommission führte 2009 zu einem positiven Bauvorbescheid. Diesen Juli wurde sich Esser wieder an die Öffentlichkeit und teilte mit, der Bauantrag sei gestellt und sage und schreibe 14 dicke Aktenordner mit Unterlagen bei den zuständigen Ämtern abgeliefert worden. Esser hat nun das „sportliche“ Ziel, noch im Sommer 2013 das Riwverside zu eröffnen. Fürsprecher gab und gibt es genug, angefangen von den Oberbürgermeistern der Schwesterstädte und Verantwortlichen der Metropolregion über Baudezernenten und Tourismusverantwortliche bis zu prominenten Unternehmern und einem Großteil der Lindenhöfer Bürger. Doch ebenso groß ist die Bugwelle des Widerstands, für die eine kleine Gruppe sorgt.

Die Einwände der Projektgegner betreffen die zukünftige Parkplatzsituation, den Zulieferverkehr, die städtischen Folgekosten für die Infrastruktur, das gefahrlose Betreiben der Anlegestelle der ansässigen Ruder- und Kanuvereine und die Sicherheitsanforderungen für die geplante Pendelfähre, die Europas meist befahrene Schiffsfahrtsstraße kreuzen wird.

## Urtier zwischen Schnapsidee und steuerfreiem Zugewinn

Noch gibt es nicht auf alles eine Antwort, weil erst der Fachbereich Baurecht und Umweltschutz im Mannheimer Rathaus die Aktenberge abarbeiten muss. Ein Informationsabend für die Bezirksbeiräte in Lindenhof soll folgen. Doch es zeichnet sich ab, dass die Schnapsidee (so die Kritiker) zu einem steuerfreien Zugewinn für Mannheim wird. Während Ludwigshafen sein Rhein-

ufer Süd aufgewertet hat, staunen Touristen, dass es in der Zwei-Flüsse-Stadt Mannheim weder an Neckar noch Rhein ein Leben am Fluss gibt. In der Lokalpresse mokiert man sich darüber, dass die „heruntergekommenen Uferstreifen bisher nur als Hundebadewanne genutzt“ werden.

## Bauherren-Alternative: Neckarufer mit Hausbooten

Da in Stuttgart die Nachfrage nach Wohnungen weitaus höher ist als das Angebot, hat man bei Ellwanger & Geiger kreativ über neue Wohnformen nachgedacht und kam auf das Thema Hausboote. Anspornende Vorbilder zählt Volker Gerstenmaier auf: Hamburg hat jüngst einen Wettbewerb ausgelobt und seitdem schwimmen preisgekrönte Hausboote auf der Alster. In Stockholm und bald auch in Berlin sind „Floating Homes“ eine hochwertige Designalternative zum Häuschen in der Stadt. Und Emden plant gerade eine moderne Hausboot-Siedlung.

Grundsätzlich zeigt man sich im Stuttgarter Rathaus offen für die Idee. Wie ein herkömmliches Haus unterliegt auch ein schwimmendes Zuhause baurechtlichen Genehmigungsverfahren. Doch da es auf dem Wasser keinen Bebauungsplan gibt, sind der Fantasie wenig Grenzen gesetzt, sofern sicherheitstechnische Anforderungen erfüllt werden. Walter Braun, Leiter des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamts, geht von 2.000 Euro bis 3.000 Euro jährlicher Pacht für Liegeplätze am Ufer aus, dazu kämen ca. 50.000 Euro Erschließungskosten, beispielsweise für Abwasser, Strom und Zugangswege. Obwohl auch der Neckar Bundeswasserstraße ist, reicht die Flussbreite an verschiedenen Stellen auch noch fürs Wohnen. Zum Beispiel am Max-Eyth-See, oberhalb der A-Brücke oder oberhalb der Schleuse Untertürkheim. Zusammen sieht Braun Platz für 20 bis 30 Bootshäuser.

Braun warnt auch vor zu romantischen Vorstellungen: Ein Boot bewegt sich, daher braucht der Hausrat spezielle Regale, und Ratten sowie Krabbelgetier gibt es reichlich am Wasser. Für realistisch hält Braun daher den Bau einer eigenen Hafenanlage für Wasserhäuser, bei der – ähnlich wie bei einer Eigentumswohnanlage – eine Baugesellschaft oder ein Bauträger Regie führt.

## Dank Sondergenehmigung eine Premiere

Bisher gibt es jährlich maximal vier Anfragen beim Wasser- und Schifffahrtsamt für ein Hausboot, aber auch noch keine regulären Liegeplätze in Stuttgart. Das könnte sich durch die Maklerinitiative ändern. Aber auch durch das erste konkrete Projekt. Sabine Tauchert, eine selbstständige Kulissenbauerin, hat einen 187 t schweren, 44 m langen und 6 m breiten Frachtkahn zu einem Hausboot umgebaut, auf dem sie demnächst am Bauhafen Bad Cannstatt lebt und arbeitet. Im Souterrain hat sie ihr Atelier eingerichtet, im ersten Stock befindet sich das moderne Wohnloft mit viel Glas. Das Wohnen auf dem Stuttgarter Neckar wird die Wohnungsmisere nicht ändern, aber den Standort attraktiver machen. (dl)