

# Eine Brücke, an der sich die Geister scheiden

Die Fussgänger- und Velobrücke, die die Quartiere Geissberg und Breite verbinden soll, sorgte in den letzten Jahren für viele heftige Diskussionen. Am 26. September kommt der Planungskredit zum Duraduct vors Volk. Eine Auslegeordnung.

Elena Stojkova

SCHAFFHAUSEN. Fast 90 Jahre alt ist die Idee einer Brücke übers Mühltal, die die Quartiere Geissberg und Breite miteinander verbinden soll. Die Idee von Ingenieur Adolf Eggenschwyler interessierte 70 Jahre lang allerdings zu wenig. Das änderte sich: 2004 wurde die Idee von der IG Velo (heute Verein Pro Velo) neu lanciert. 17 Jahre und viele kontroverse Diskussionen später kommt der Planungskredit für die Fussgänger- und Velobrücke mit Lift nun am 26. September vors Volk.

In diesen 17 Jahren ist viel passiert. Mehrfach blieb das Projekt liegen oder verzögerte sich. 2008 wurde das Duraduct mit Liftverbindung ins Mühltal ins kantonale Agglomerationsprogramm aufgenommen, das Bundesamt für Strassen kündigte eine Kostenbeteiligung von 40 Prozent an. 2010 sammelte Pro Velo über 2600 Unterschriften für eine rasche Umsetzung des Duraducts. Sechs Jahre später erkundigte sich der damalige Grossstadtrat Christoph Schlatter (SP) nach dem Stand des Projekts und fragte, ob der Stadtrat überhaupt eine Realisierung anstrebe. Mit der Überbauung Stahlgiesserei kam das Thema Duraduct dann richtig ins Rollen.

In einer Machbarkeitsstudie prüfte die Stadt mehrere Varianten zur Brückenführung. Entschieden hat sie sich für diejenige, die die Anforderungen hinsichtlich des Gefälles erfüllt hat, wie in der Planungskreditvorlage zu lesen ist. Befinden soll sich die Velobrücke auf der Höhe des nördlichen Endes der umgebauten Stahlgiesserei. Durch den Lift wird der neue Stadtteil direkt an die beiden Quartiere, die das Duraduct zusammenführen soll, angebunden.

## 280 Meter lang, drei Meter breit

Ziel des Duraducts ist, den Langsamverkehr zu attraktivieren: Höhendifferenzen für Fussgänger und Velofahrer zu verringern und Wegstrecken im westlichen und im nördlichen Stadtgebiet zu verkürzen, wie es in der Vorlage des Stadtrats zum Planungskredit heisst. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Verkehrssicherheit sollen durch die Brücke erhöht werden. «Von der damit verbundenen Entlastung des Strassenverkehrssystems profitieren alle Verkehrsträger», heisst es weiter. Direktere Arbeits- und Schulwege würden möglich, Sportstätten auf der Breite und im Schweizersbild sowie die Spitäler und das Psychiatriezentrum würden für viele besser erreichbar, die Flexibilität der Schulumplanung würde erhöht. Ausserdem würden für Velofahrerinnen und Velofahrer Alternativen zu gefährlichen Strecken wie der Steigstrasse geboten, Umwege über den Bahnhof würden für Anwohnerinnen



Ein Blick vom Breitestieg aus: Das Duraduct würde sich etwa auf der Höhe des nördlichen Endes der umgebauten Stahlgiesserei befinden und zum Geissberg im Bereich Weinsteig führen.

BILD ROBERTA FELE

und Anwohner der Brücke wegfallen. 280 Meter beträgt die Gesamtlänge des Duraducts, drei Meter breit soll die Brücke werden. Drei Pfeiler sollen sie stützen. Die knapp 44 Meter hohe Hauptstütze befindet sich im Mühltal. Diese wird auch als Liftturm benutzt. Die anderen Stützen liegen im Westen bei der Gartenstrasse und im Osten im Bereich Weinsteig.

## Nach heftigen Diskussionen

9,5 Millionen Franken soll das Projekt kosten. Die Kostengenauigkeit liegt bei plus/minus 30 Prozent. Maximal 1,7 Millionen Franken trägt der Bund bei, 7,8 Millionen verbleiben demnach je zur Hälfte bei der Stadt und beim Kanton. Der Planungskredit, über den nächsten Monat abgestimmt wird, beträgt 680 000 Franken.

Dieser Abstimmung gehen heftige Diskussionen voraus: An der Sitzung des Gros-

# 9,5

Millionen Franken soll das Duraduct kosten. Rund 1,7 Millionen Franken trägt der Bund. Je 3,9 Millionen Franken sollen die Stadt und der Kanton übernehmen.

sen Stadtrats im Mai 2020 zur Planungskreditvorlage wurde Kritik laut. Vor allem die bürgerliche Ratsseite sah es als Problem an, dass das Land, auf dem die Brückenköpfe erstellt werden sollen, privaten Grundeigentümern und nicht der Stadt gehören. Sie befürchteten Enteignungen. Vor wenigen Monaten haben die SN mit einigen Besitzerinnen und Besitzern, auf deren Land die Pfeiler zu stehen kämen, gesprochen. Sie befürchten, dass das Duraduct ihre Liegenschaften entwertet und ihre Gärten zerstört. Teile ihrer Grundstücke verkaufen, das wollen sie nicht. Die Stadt sagt, es sei ihr ein grosses Anliegen, einvernehmliche Lösungen zu finden. Befürworter sagen, es sei zu früh, um über Enteignungen zu reden, ohne konkrete Pläne. Über das Thema könne man nicht früh genug reden, sagen Gegner: Mit dem Planungskredit würden Steuergelder verschwendet, weil allfällige Enteignungen vor Bundesgericht kaum eine Chance hätten und die Brücke dann nicht gebaut werden könnte.

## Bis vor das Obergericht

Ebenfalls kritisiert wurde an der Sitzung des Grossen Stadtrats die Höhe des Planungskredits. Eine teure Planung, die vielleicht nie umgesetzt würde, gab ihnen zu denken. Die SVP schlug damals vor, den Planungskredit freiwillig dem Volk zur Abstimmung vorzulegen, der Antrag wurde abgelehnt. Hermann Schlatter (SVP) sagte damals, dass der Planungskredit von 680 000 Franken gemeinsam mit den 200 000 Franken, die im Budget 2018 für die Ausarbeitung eines Vorprojekts bereits bewilligt worden waren, die Finanzkompetenzen des Grossen Stadtrats überschreite. Diese Grenze liegt gemäss Verfassung für einmalige Ausgaben bei 700 000 Franken. Zählt man die beiden Planungskredite zusammen, resultiert eine Summe von 880 000 Franken. Die Kredite würden derart eng zusammenhängen, dass sie nicht getrennt voneinander betrachtet werden können, argumentierte die SVP. Zumindest dem fakultativen Referendum müsse der Kredit deshalb unterstellt werden. Auch dieser Antrag wurde abgelehnt. Schlussendlich fand der Planungskredit auf der linken Ratsseite und in der Mitte

eine Mehrheit, die entsprechende Vorlage wurde mit 19 zu 15 Stimmen bewilligt.

Nur einige Tage später reichten die beiden SVP-Grossstadträte Hermann Schlatter und Michael Mundt eine Beschwerde beim Regierungsrat ein. Dieser lehnte die Beschwerde im Juni 2020 ab. Die Kredite würden unterschiedlichen Zwecken dienen und könnten ohne Weiteres voneinander abgegrenzt werden, hiess es vonseiten der Regierung. Schlatter und Mundt aber waren überzeugt, im Recht zu sein – und zogen die Beschwerde ans Obergericht weiter. Dieses hiess die Beschwerde der beiden im März dieses Jahres gut. Die beiden Kredite, hiess es vonseiten des Gerichts, müssten als Einheit betrachtet und dem fakultativen Referendum unterstellt werden. «Eine spätere Volksabstimmung über die Investitionskreditvorlage ist kein adäquater Ersatz für die Möglichkeit, bereits das fakultative Finanzreferendum gegen die Planungskosten zu ergreifen», hiess es im Urteilsschreiben des Obergerichts. Die Stadt verzichtete darauf, den Entscheid an das Schweizerische Bundesgericht weiterzuziehen. Sie wollte das Projekt nicht weiter durch Rechtsmittelverfahren blockieren, wie sie im April dieses Jahres mitteilte.

Mit Unterstützung der FDP und EDU sammelte die SVP bis im Juni schliesslich mehr als 1500 Unterschriften. 600 sind für ein Referendum nötig.

## Von Feinden und Freunden

Auch auf bürgerlicher Seite sind viele Exponenten nicht per se gegen eine Verbindung der Quartiere Geissberg und Breite, aber sie kritisieren die Kosten und die Vorgehensweise im Projekt. Für ein Ja zum Planungskredit sprechen sich Pro Velo, die betroffenen Quartiervereine und viele Vertreter linker Parteien aus. Die IG Duraduct hat Fotos von Befürwortern auf ihrer Webseite gesammelt.

In der Vorlage des Stadtrats ist ebenfalls eine Volksabstimmung zum Duraduct vorgesehen. Ende 2022, so war es geplant, sollte das Volk über den Baukredit abstimmen. Durch die Beschwerde der SVP haben sich die Planungsarbeiten verschoben. Nun muss an der Urne möglicherweise zweimal über das Duraduct entschieden werden.



Mehrere Varianten wurden für die Brückenführung in einer Machbarkeitsstudie geprüft, nur diese erfüllte die Anforderungen zum Gefälle: Die Pfeiler sollen in den Bereichen Gartenstrasse und Weinsteig zu stehen kommen. SCREENSHOT SWISSTOPO/GRAFIK SN