



SCHAFFHAUSER NACHRICHTEN ■ MITTWOCH, 29. JUNI 2005

KANTONSSPITAL

Gerüchte auf dem Geissberg

Die Spitalleitung demotiviert ein Gerücht, das sich offenbar seit Wochen hält.

Folgende Meldung erreichte uns gestern per E-Mail: «In jüngerer Zeit sind verschiedentlich Gerüchte aufgekommen, wonach Prof. Dr. Mario Litschgi, Chefarzt Geburtshilfe und Gynäkologie am Kantonsspital, in den Ruhestand treten wolle. Dies hat zur Verunsicherung vieler Patientinnen geführt. Die Spitalleitung des Kantonsspitals hält fest, dass Prof. Litschgi keinerlei vorzeitige Ruhestandsabsichten hat und seine Patientinnen auch weiterhin betreuen wird.» Eine direkt beim betroffenen Chefarzt erfolgte Anfrage ergab, dass dieser tatsächlich seit Wochen täglich mit dem Gerücht einer vorzeitigen Pensionierung konfrontiert wird. Dabei ist der Professor erst 62 Jahre alt und beteuerte auch uns gegenüber glaubwürdig: «Ich bleibe bis zur Pensionierung!» Offen ist, was Mario Litschgi mit 65 machen wird, denn zurzeit hat er nicht die Absicht, den Beruf ganz an den Nagel zu hängen. Woher übrigens das Gerücht kommt, wusste auf dem Geissberg niemand so recht. Die Medien immerhin seien «für einmal» unschuldig. Der Chefarzt selbst glaubt, im Spital gebe es eine «undichte» Stelle – man habe auf dem Geissberg über Optionen im Zusammenhang mit seinem Ruhestand tatsächlich einmal diskutiert. Überdies kam es auf seiner Abteilung zu einigen – keineswegs ungewöhnlichen – Mutationen, was das üble Gerücht vielleicht noch zusätzlich am Laufen hielt. (-zer.)

KANTONSSPITAL

Dietegen Pestalozzi neuer Chef Urologie

Der Regierungsrat hat an seiner gestrigen Sitzung Dr. Dietegen Pestalozzi auf den 1. September zum Chefarzt der Abteilung Urologie des Kantonsspitals befördert. Das teilt die Staatskanzlei mit. Pestalozzi ist zurzeit als Leitender Arzt dieser Abteilung tätig. Er tritt die Nachfolge von Dr. Jean-Luc Fehr an. Weiter hat die Regierung Dr. Sergio Stocker auf den 1. Januar 2006 als Leitenden Arzt für Pädiatrie und Neonatologie am Kantonsspital angestellt. (r.)

SONDERKLASSEN

Vereinbarung wird aufgelöst

Der Regierungsrat hat die Vereinbarung der Kantone Thurgau und Schaffhausen über den Sonderklassen-Schulbesuch von Kindern aus dem Kanton Thurgau in Stein am Rhein im Einvernehmen mit dem Nachbarkanton per 31. Juli 2007 aufgelöst. Nachdem Stein am Rhein in der Primarschule die integrative Schulform eingeführt hat, rechtfertigt sich die separate Führung von Sonderklassen für andere Gemeinden nicht mehr. (r.)

POLIZEIMELDUNGEN

100 km/h zu schnell unterwegs

Ein Zivilfahrzeug der Schaffhauser Polizei fuhr am Sonntagabend auf der J 15 von Thayngen Richtung Schaffhausen. Beim Rastplatz «Moos» wurde das Polizeifahrzeug via Parkplatz von einem deutschen Motorradler überholt. In der Folge erreichte das Motorrad bis Schaffhausen Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h. In Herblingen konnte das Fahrzeug angehalten werden. Sein Führerausweis wurde für das Gebiet der Schweiz auf der Stelle aberkannt. (SHPol)

Brücke für Fussgänger und Velofahrer

Mit der Hängebrücke sollen Breite und Geissberg verbunden werden. Bisher stösst das Projekt auf offene Ohren.

VON ROBIN BLANCK

Ohne schweisstreibende Bergauffahrt von der Breite auf den Geissberg und umgekehrt: Das soll mit der geplanten Velobrücke möglich werden. «Die Idee an sich ist ja alt», sagte Hanspeter Hochreutener, Co-Präsident IG-Velo, gestern bei der Vorstellung des Projekts. Schon früher sei in der IG-Velo über eine direkte Verbindung der beiden Quartiere nachgedacht worden. Was anfänglich als utopisch beurteilt wurde, begann in einer Arbeitsgruppe langsam reale Formen anzunehmen. Als dann das «Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen, Phase I» eine Zunahme des motorisierten Verkehrs auf Stadtgebiet bis 2020 um 25 Prozent prophezeite, wurde die Sache ernster an die Hand genommen. «Im Gesamtverkehrskonzept wurde auch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Langsamverkehr zu Fuss oder auf dem Velo angedacht, konkrete Massnahmen fehlen aber. Das Projekt der IG-Velo ist ein möglicher Ansatz zu dieser Verkehrsverlagerung», so Hochreutener.

Positive Aspekte überwiegen

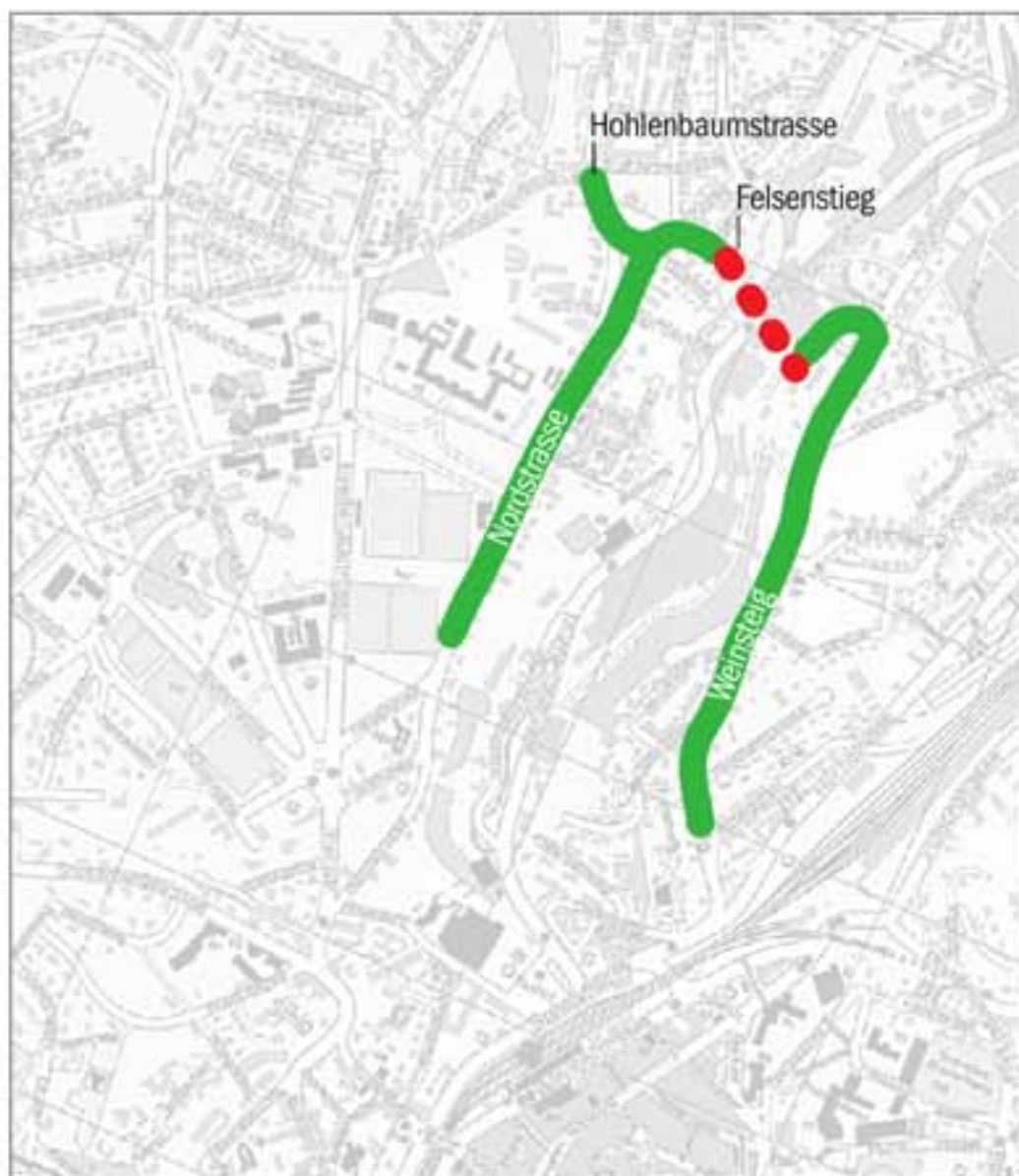
Die Verbindung der beiden Quartiere hat gemäss der Arbeitsgruppe fast nur positive Seiten: Mit dem Wegfall des Abstiegs ins Mühlental können mehr Leute dazu gebracht werden, das Velo statt des Autos zu benutzen. Und eine kurze Verbindung der Quartiere bietet sich darüber hinaus an, da dort Publikums-magneten angesiedelt sind. Auf der Breite sind dies die Sportplätze, die KSS, das Psychiatriezentrum, die Klinik Belair sowie die beiden Schulhäuser. Auf dem Geissberg erzeugen das Spital, das Pflegeheim und grössere Arbeitgeber wie etwa die Cilag Verkehr, der leichter und umweltschonender über die Brücke abgewickelt werden könnte. Mehr Lebensqualität in den Quartieren, erhöhte Sicherheit für die Velofahrer, mehr Einzugsgebiet für das lokale Gewerbe und die Sportanlagen, zudem könnte das Viadukt als Trasse für Werkleitungen genutzt werden, erste Kontakte zu den entsprechenden Stellen wurden bereits aufgenommen. Nicht zuletzt könnte mit der Brücke eine überregionale, fast ebene Verbindung von Neuhausen über die Breite und den Geissberg ins Schweizerland und nach Herblingen geschaffen werden. Doch auch negative Aspekte haben die Initianten herausgehoben. Es sind dies der Eingriff in die Landschaft und natürlich die Kostenfrage.

Kostenpunkt: 2,2 Millionen

Mit geschätzten 2,2 Millionen Franken würde das Bauwerk zu Buche schlagen. Auch dort sind die Abklärungen schon vorangeschritten: Für die Finanzierung könnte gemäss Hanspeter Hochreutener auch Geld aus der Bundeskasse fließen. «Das «Leitbild Langsamverkehr» des Bundes sieht vor, dass innovative Projekte in diesem Bereich unterstützt werden können. «Duraduct» entspricht den Kriterien dieses Leitbildes vollumfänglich», so Hochreutener. Allerdings ist das Leitbild erst in der Vernehmlassung und muss noch vor die eidgenössischen Räte. Die Behandlung ist im Herbst vorgesehen, ein weiteres Jahr dürfte bis zur endgültigen Verordnung vergehen. «Wenn wir in etwa zwei Jahren mit den Vorarbeiten so weit wären, könnten wir vielleicht von der Anschubfinanzierung des Leitbildes in Höhe von 40 Millionen profitieren und einen massgeblichen Beitrag an die Baukosten erhalten», so Hochreutener. Weiter ist die Initiantengruppe auf der Suche nach Kostenträgern, primär die



Die Arbeitsgruppe: Hanspeter Hochreutener, Co-Präsident IG-Velo, Emil Wiesli vom Quartierverein Breite, Brückeningenieur Paul Wüst und Architekt Peter Götz. Nicht anwesend war Christoph Schmutz (IG-Velo).



Bessere Zugänglichkeit: Über die Nordstrasse (Breite) und die Weinsteig (Geissberg) ist die Variante beim Felsenstieg besser zu erreichen.

Stadt wird anvisiert, aber auch der Kanton soll angefragt werden. Verschiedene Varianten wurden von der Arbeitsgruppe diskutiert, so ein Brückenschlag im vorderen Mühlental, vom Aussichtspunkt Tannerberg auf der Geissbergseite hinüber zum kleinen Park hinter der Steigkirche auf der Breite. Panoramabrücke wurde diese Variante getauft. «Die Aussicht über die Stadt wäre wunderbar und eine zusätz-

liche Attraktion für den Tourismus. Aber die Erreichbarkeit wäre bei dieser Variante nicht so gut», erklärte Architekt Peter Götz. Ganz vom Tisch ist die Variante nicht, aber der Schwerpunkt der Planung liegt nun auf der hinteren Variante auf Höhe Felsenstieg. Dort würden keine privaten Grundstücke tangiert, das würde die Kosten reduzieren. Verantwortlich für die technische Seite des Projekts ist mit Brückeningenieur



Felsenstieg auf der Breite: Von hier aus könnte dereinst die Hängebrücke hinüber zum Geissberg führen.

NACHGEFRAGT

Positive Signale aus dem Baureferat

Die SN sprachen mit Baureferent Peter Käppler über das Projekt «Duraduct».

Schaffhauser Nachrichten: Wie steht die Stadt zum Projekt?



Peter Käppler: Noch ist der Stadtrat nicht über das Projekt informiert worden, eine Position des Gremiums steht deshalb noch aus.

Könnte die Stadt sich beteiligen?

Käppler: Ich werde beantragen, dass die Projektierung, die 45 000 Franken kostet, ins nächste Budget aufgenommen wird.

Passt die Brücke ins Verkehrskonzept der Stadt?

Käppler: Sie ist zwar nicht im Gesamtverkehrskonzept enthalten. Aber es handelt sich um ein interessantes Vorhaben, das mit dem Ziel der Stadt, den Langsamverkehr zu fördern, übereinstimmt.

Paul Wüst eine ausgewiesene Fachkraft auf dem Gebiet. In der Region hat er bereits die neue A-4-Hängebrücke, die Obertorbrücke und die Hemishofer Brücke entworfen, ausserdem hat er in der Schweiz und Europa verschiedene Projekte realisiert. «Bei einer Fuss-/Radweg-Brücke wie im vorliegenden Fall treten kleine Nutzlasten auf, und man kann deshalb mit der Statik spielen», sagt Wüst, der für den ersten Entwurf verantwortlich ist. «Der Bau liesse sich einfach realisieren, natürlich müsste man mit allen Anstössern rechtzeitig das Gespräch suchen», so Wüst, der auch Kontakt zu den beiden technischen Hochschulen in Zürich und Lausanne aufgenommen hat: «Wenn wir den Bau in ein Forschungsprojekt einbetten könnten, würde das zusätzliche Innovationen und Gelder bringen», erklärt Wüst.

Bereits an der «Zukunftswerkstatt Breite» vom Wochenende wurde das Projekt weiteren Teilen der Anwohnerschaft vorgestellt, dies nachdem die Vorstände der beiden Quartiervereine informiert worden waren und positiv auf das Vorhaben reagiert hatten. Weitere Bedürfnisabklärungen in den Quartieren stehen nun an. Mit der Stadt hat man auch Kontakt aufgenommen. Die Zeichen für das «Duraduct» sind bisher viel versprechend (siehe Kasten).