



## Brückenbauerin

**DURADUCT** Das städtische Baureferat hat einige grosse Kisten zu stemmen. Klartext mit Stadträtin Katrin Bernath.

### Interview: Nora Leutert

AZ Katrin Bernath, im Baureferat steht eine geballte Ladung an Projekten an. Können Sie noch ruhig schlafen nachts?

**Katrin Bernath** Ja (*lacht*). Das Amt als Stadträtin umfasst sehr viele Aufgaben und Grossprojekte bedeuten nicht unbedingt, dass es mehr zu tun gibt als sonst. Viele Projekte kommen jetzt einfach in den politischen Prozess und sind dadurch in der Öffentlichkeit präsenter.

In der Öffentlichkeit hat man den Eindruck, dass es an verschiedenen Fronten Ärger gibt: Gegen das Duraduct wird Stimmung gemacht, gegen die Planung der vorderen Breite auch, und bei der Entwicklung des Rheinufers und der Sanierung der Bahnhofstrasse schwatzt auch jeder rein.

Es sind grosse Aufgaben, und da gehört es auch dazu, dass es verschiedene Meinungen gibt. Gerade in der Stadt, wo viele Interessen zusammenkommen. Was mir zu schaffen macht, ist,

wenn die Kritik nicht sachbezogen ist, sondern auf die persönliche Ebene zielt.

Sie stehen im Grossen Stadtrat oft auf sehr persönliche Weise unter Beschuss von bürgerlicher Seite, die in Ihnen die linksgrüne Mehrheit inkarniert sieht. Wie gehen Sie damit um?

Wenn man in die Politik geht, muss man sich dem aussetzen. Es ist sicher nicht das schönste an meiner Aufgabe, aber ich sehe es als Teil meiner Rolle als Baureferentin. Oft ist ja durchschaubar, was die Hintergründe sind. Es ist einfach schade, wenn falsche Behauptungen in den Raum gestellt werden.

Worüber haben Sie sich zuletzt geärgert?

Beim Magazin Birch, dem dringend nötigen Ersatzbau für Grün Schaffhausen, haben wir

lange in der Kommission diskutiert, bis wir zu einem Kompromiss kamen, hinter dem auch die Vertreter der SVP und der FDP stehen können. Auf Forderung der Bürgerlichen in der Kommission wurden Einsparungen und Abstriche gemacht. Dieses Projekt ist aufgrund des Zustands der Liegenschaften so wichtig und dringend, dass wir dies in Kauf genommen haben. Und wenn es danach von bürgerlicher Seite trotzdem heisst, ich sei stur und uneinsichtig, dann ärgert mich das, ja.

**Die alten Werkgebäude sind so marode, dass gar nicht mehr richtig darin gearbeitet werden kann. Und nun hat man beschlossen, beim neuen einfach mal fast eine Million einzusparen.**

Was wir eingespart haben, ist eine zusätzliche Einfahrt und die Befestigung verschiedener Flächen. Das wird im Betrieb sicher Einschränkungen geben, auf Seiten von Grün Schaffhausen hat man dies aber für möglich erachtet. Wichtig ist, dass wir beim Raumprogramm keine Abstriche machten.

**Das ist doch ein Frust, wenn immer Wesentliches weggespart wird. Die Aufwertung der Rheinuferstrasse, das Stadthausgeviert, die Sanierung des Herrenackers: Das sind alles Beispiele, wo man das, was im Rahmen liegt, saniert, aber nichts besonders Innovatives hervorbringt.**

Das empfinde ich jetzt nicht so. Es muss nicht immer sein, dass etwas Innovatives viel Geld kosten muss. Wir haben auch eine Verpflichtung, die Mittel am Bedarf auszurichten. Und über die Rheinuferstrasse diskutieren wir jetzt nicht, weil der politische Prozess vor meiner Zeit war und das Projekt bereits 2016 vom Grossen Stadtrat und der Stimmbevölkerung so gutgeheissen wurde. Denn das ist schon so: Bauprojekte und die politischen Prozesse dauern immer enorm lange.

**Und nun wird einiges davon sichtbar.**

Ich habe auch den Eindruck, dass es in den letzten Jahren aus verschiedenen Gründen einen gewissen Stau gab. Zum Beispiel beim Tiefbau: Die Tiefbauämter von Stadt und Kanton wurden 2018 zusammengeführt, und in den Jahren davor wurden Mitarbeitende in der Stadt nicht ersetzt. Es war gar nicht mehr so viel Personal da, und in meinem ersten Amtsjahr ab 2017 standen viele Arbeiten für die Neuorganisation im Vordergrund.

**Der Prozess um das Duraduct wurde verzögert, weil der Stadtrat und der Grosse Stadtrat die Planungskredite nicht dem fakultativen Referendum unterstellen wollten. Würden Sie das im Nachhinein anders machen?**

Im Nachhinein muss man sicher sagen: Ja, man hätte die Zeit sparen können. Wir sind aber gleich vorgegangen wie bei vorhergehenden Projekten, etwa wie bei der Sanierung der Bahnhofstrasse. Damals hat sich niemand daran gestört, dass die Planungskredite nicht dem fakultativen Referendum unterstellt waren, aber beim Duraduct war es plötzlich anders. Das zeigt, dass das Duraduct ein umstritteneres Projekt ist und man alle Wege sucht, um es zu verhindern. Aus meiner Sicht ist die Kritik an unserem Vorgehen ein Vorwand.

**Der Abstimmungskampf hat bereits begonnen, es wird Stimmung mit drohenden Enteignungen gemacht, die zum Bau der Brücke nötig wären. Müssten Sie da nicht mal bestimmter auftreten und klar machen, dass Enteignungen bei einem solchen Grossprojekt normal sind?**

Das spannende ist ja, dass die Gegner mit Enteignungen argumentieren. Unser Ziel ist nicht, dass wir jemanden enteignen, sondern einvernehmliche Lösungen finden. Wir können aber

«Aus meiner Sicht ist die Kritik an unserem Vorgehen beim Duraduct ein Vorwand.»

Katrin Bernath

erst verhandeln, wenn ein konkretes Projekt vorliegt und wir wissen, wie viel Land benötigt wird und wie die Anliegen der Anstösserinnen und Anstösser im Projekt bestmöglich berücksichtigt werden können. Solche Landgeschäfte sind bei Tiefbauprojekten üblich.

**Beim Tunnelbau für den Autoverkehr beispielsweise.**

Ja, oder selbst schon wenn es um ein Bushäuschen geht. Für den Tiefbau ist Landerwerb ein Standardgeschäft. Die Vermischung des politischen öffentlichen Prozesses und dieser Verhandlungen ist sehr schwierig. Denn normalerweise müssen wir nicht im Fokus der Öffentlichkeit verhandeln. Und zu Ihrer Frage, ob ich in dieser Sache bestimmter auftreten müsste gegen aussen: Das kann ich ja nur im Parlament oder bei Medienanfragen, da der Stadtrat keine Abstimmungskampagnen macht.

**Man hat in der Öffentlichkeit nicht den Eindruck, Sie würden vor Begeisterung für das Duraduct triefen.**

Als Stadträtin bin ich, nachdem wir die Vor-

lage gebracht haben, nicht mehr vorne dabei, ich habe gar nicht die Möglichkeit dazu. Das heisst, jetzt hier hätte ich sie (*lacht*).

**Genau. Was bedeutet Ihnen diese Brücke?**

Das Duraduct ist ein wichtiges Projekt für die Stadt Schaffhausen! Die Diskussion dauert nun schon so lange und wurde emotional so aufgeladen. Es ist ein Symbol der Förderung des Velo- und wohlgerne auch des Fussverkehrs geworden. Wir haben soeben im Stadtrat das Gesamtverkehrskonzept verabschiedet, und es ist spannend: In der Analyse schneiden der ÖV und der motorisierte Verkehr sehr gut ab. Ebenso der Fussverkehr, wobei eine Herausforderung darin besteht, dass es in Schaffhausen topografisch grosse Höhenunterschiede gibt. Das grösste Manko aber sind wirklich die Lücken im Veloverkehr. Zudem wird es bei wachsendem Verkehr vermehrt zu Staus kommen. Von daher ist das Duraduct die perfekte Antwort auf die Herausforderungen der Zukunft: Mit dem Lift können die Steigungen zu Fuss einfach überwunden werden, die Veloverbindungen werden sicherer und das Wachstum beim Fuss- und Veloverkehr entlastet die Strassen.

**Schweben Ihnen ähnlich innovative Lösungen wie das Duraduct vor, um den Verkehr in der Stadt Schaffhausen in Zukunft zu regeln? Was mir vorschwebt ist eine Mobilität, die sicher ist und entspannt. Momentan besteht ein kleiner Kampf zwischen Auto-, Velo- und Fussverkehr, alle regen sich über die andern auf. Man kann aber nicht überall separate Spuren machen, der Verkehrsraum muss geteilt werden. Da braucht es sicher weitere Schritte: Wir müssen auch über Temporegulierungen sprechen, wie es viele Städte momentan machen. Das ist rein finanziell natürlich attraktiv, weil man dadurch die Infrastruktur nicht erweitern muss, sondern stattdessen dafür schaut, dass alle mehr Rücksicht nehmen. Es gibt auch Städte, welche den Veloverkehr vermehrt in die dritte Dimension verlagern, wie es beim Duraduct geplant ist. In diese Richtung muss man auch denken. Aber ich sehe es gesamthaft nicht als Lösung, immer noch mehr zu bauen, da der Platz in der Stadt beschränkt ist.**

**Das klingt vor allem nach viel Papier, was Sie hier schildern.**

Nein, das ist es nicht. Wenn man etwas baut, geht es immer auf Kosten von etwas Bestehendem. Mir geht es darum, wirkungsorientiert etwas zu erreichen, nicht nur durch Grossprojekte. So kommt man auch schneller vorwärts und kann die Sicherheit in kleinen Schritten erhöhen.

Schaffhausen wird also nicht zur revolutionären grünen Velostadt.

Was heisst Velostadt? Es soll künftig in Schaffhausen mehr Veloverkehr geben, ja. Das Ziel einer Verdoppelung zwischen 2020 und 2030 ist auch im Gesamtverkehrskonzept festgehalten. Aber ich fände es falsch zu sagen, dass wir nur auf den Veloverkehr fokussieren. Denn rein topografisch, durch die vielen Höhenunterschiede, ist Schaffhausen wohl nie die Velostadt Nummer 1. Schaffhausen hat auch ein riesiges Potenzial, zu Fuss unterwegs zu sein.

**Wir sitzen auf dem Walther-Bringolf-Platz. Wann wird der autofrei?**

Es wurde ja ein Postulat für ein fussgängerfreundliches Verkehrs- und Nutzungskonzept im Grosse Stadtrat überwiesen. Die Arbeiten sind schon relativ weit und der Stadtrat wird dann darüber beraten. In den nächsten Jahren wird es hier mit den Baustellen sowieso Veränderungen geben auf dem Platz. Von daher... mehr kann ich nicht sagen (*lacht*).

**Was ist Ihre ideale Vision des Schaffhauser Verkehrs?**

Meine Vision der sicheren und entspannten Mobilität ist einerseits von der Ökologie und der Lärmreduktion getrieben. Andererseits hat sie einen sozialen Aspekt. Natürlich muss man manchmal schnell von A nach B: Aber in der Stadt unterwegs zu sein, soll auch die Begegnung beinhalten. Und man begegnet sich eher, wenn man zu Fuss oder mit Velo unterwegs ist. Das klingt vielleicht etwas schwammig. Aber mit dem Gesamtverkehrskonzept haben wir die Ziele festgesteckt, und jetzt werden bei jedem einzelnen Projekt Entscheide gefällt und Massnahmen umgesetzt.

**Das klingt nach Pflasterlipolitik. Warum schlagen Sie nicht etwas grössere Töne an?**

Wenn wir das Gesamtverkehrskonzept schrittweise umsetzen können, gibt es ziemliche Veränderungen. Aber klar: Sobald es um ein Projekt wie das Duraduct geht oder um einen Veloweg, gibt es immer diese Zielkonflikte. Darum bin ich vielleicht schon etwas zurückhaltend. Weil mir einfach bewusst ist, dass diese Projekte so viele Jahre brauchen. Überall, wo es darum geht, Infrastruktur zu bauen, dauert es lange.

**Sie hören von der Linken teilweise, Sie würden zu wenig mutig handeln. Und jetzt hat sogar die FDP noch eine Volksinitiative zur Entwicklung des Rheinufer eingereicht: Nun scheinen sogar die zu finden, Sie müssten schneller und tatkräftiger voranschreiten.**

Da musste ich ja schmunzeln, dass die FDP

das Gefühl hatte, sie hätte mit ihrer Initiative alles in Bewegung gesetzt. Wir hatten in der Stadtplanung bereits einen Vorschlag erarbeitet und im Stadtrat das Vorgehen festgelegt. Aber es ist ja schön, wenn die FDP das für sich beanspruchen möchte. Das heisst ja auch, dass sie dann die Pläne am Rheinufer hoffentlich unterstützen. Wie manche Politiker und Politikerinnen teilweise in Anspruch nehmen, dieses und jenes initiiert oder vorangebracht zu haben, damit kann ich nicht viel anfangen. Projekte sollen der Schaffhauser Bevölkerung dienen und nicht der Politik selbst.

**Etwas mehr Populismus würde Ihnen und Ihren Projekten vielleicht nicht schaden. Da bin ich mir nicht sicher.**

**Sie werden oft mit verschiedensten Labels zugekleistert: Mal werden Sie als die volksfremde Expertin, mal als die sture Verwalterin oder die ideologische Veloreferentin dargestellt. Was macht das mit Ihnen? Nehmen diese Zuschreibungen einen Einfluss darauf, wie Sie politisieren?**

Für mich persönlich war von Anfang an klar: Wenn ich Politik mache, will ich mich als Person nicht dadurch verändern, sonst ist es nicht das Richtige für mich. Aber das politische Kli-

ma – nicht auf mich bezogen, sondern auch sonst – das beschäftigt mich schon. Wie man im Parlament miteinander umgeht und sich für die Medien und die Öffentlichkeit inszeniert, während man ja in den Kommissionen eigentlich gut miteinander auskommt: Das macht mir Mühe. Ich habe teilweise das Gefühl, dass die Ernsthaftigkeit und der Respekt vor den Aufgaben und den betroffenen Institutionen verloren gehen. Manchmal scheint, dass ein Projekt im Parlament nur dann Unterstützung findet, wenn es von der richtigen Person kommt. Das finde ich ein Armutszeugnis. Es besteht viel Misstrauen.

**Denken Sie, das ist in Schaffhausen besonders stark ausgeprägt?**

Ich habe schon das Gefühl, dass in Schaffhausen starke Tendenzen bestehen, etwas zuerst einmal zu kritisieren, anstatt anzuerkennen, dass es eine Entwicklung braucht. Deshalb wäre das Duraduct auch ein gutes Zeichen – und zwar weit über Schaffhausen hinaus –, dass wir es schaffen, Projekte vorwärts zu bringen.

**Also eine Brücke auch zwischen den politischen Lagern. Genau (*lacht*).**



Fotos: Peter Pfister