

Sondernummer Rheinuferstrasse

Inhaltsverzeichnis

- Vorwort
- Ein ehrbares, lebendiges Handwerkerquartier
- Schaffhausens berühmtester Baum war eine Linde
- «Die Rheinuferstrasse ist eine Verkehrsmaschine»
- Rheinuferstrasse: Absenken und Deckel drauf
- Ideen und Projekte, aber kaum etwas umgesetzt
- Vom Doppel-T zum «Kolosseum»
- Freier Zugang zum Rhein: Mehr als ein Traum
- «Erster und zugleich wichtigster Abschnitt des City-Dreiecks»

Liebe Altstädtlerin
lieber Altstädtler,

Am 10. und 11. August feiert der Kanton Schaffhausen sein «Eidgenossen-Jubiläum». Und für diese beiden Tage wird am Rhein eine «Beizenmeile» entstehen; zwischen Beckenburg und Badanstalt soll also ein geselliges, fröhliches - und hoffentlich trockenes - Fest über die Bühne gehen.

Nein, keine Bühne. Es ist die Rheinuferstrasse. Diese wurde am 21. März des Jahres 1969 feierlich eröffnet; man sprach von Fortschritt, von der «Basis des noch kommenden Strassendreiecks», auch davon, dass es jetzt einen Fussgängerweg direkt am Rhein gebe - und doch konnte nichts über die eine Tatsache hinwegtäuschen: Die Altstadt Schaffhausen hatte mit diesem Tag keine direkte Verbindung mehr mit dem Rhein.



Das städtische Rheinufer vor dem Bau der neuen Strasse, eine Idylle

Es war und ist eine ausgezeichnete Idee, für den kommenden festlichen Anlass diese Strasse wenigstens während zweier Tage frei zu machen. Für Fussgänger, Flanierer, Beizenbesucher. Eine gute Idee darum, weil man und frau einmal im Massstab eins zu eins erleben kann, wie es wäre, wenn es diese Strassenbarriere nicht gäbe.

Sich einmal frei am Rhein bewegen zu können: Eine verlockende Perspektive. Eine, die auch über diese beiden Tage hinaus bestehen bleiben sollte. Es hat nach dem Bau der Autoverbindungen immer wieder Ansätze gegeben, diese an sich unbefriedigende Situation zu verbessern oder gar von Grund auf zu überdenken. Auch wenn es nicht so aussieht, als ob sich in naher Zukunft etwas an der jetzigen Situation ändern würde.



Jetzt hat es viel Platz für Velofahrer und Fussgänger, aber weniger für Romantik.

In dieser «Altstädter»-Sondernummer haben wir uns deshalb einzig und allein auf die Rheinuferstrasse konzentriert. Wie lebte es sich früher hier? Was hielt man seinerzeit von der neuen Strasse? Welche Visionen gab es, um diese Situation zu ändern? Gibt es heute solche im Stadtrat? Wir wollen in unserer Zeitung keine Polemik anreissen, sondern versuchen, eine Art Auslegeordnung zu präsentieren. Wir hoffen auf Interesse und, vielleicht, eine befruchtende Wirkung.

René Uhlmann

Ein ehrbares, lebendiges Handwerkerquartier



War früheren Generationen ein Begriff: Das Waschschiff, das damals dem Grossteil der Bevölkerung als praktische Waschküche diente.

Der Bau der Rheinuferstrasse hat das alte Stadtquartier am Rhein unwiederbringlich verändert. Die meisten können sich gar nicht mehr vorstellen, wie es hier ausgesehen hat. Alte Leute wissen es noch.

Ein ehrbares, lebendiges Handwerkerquartier sei das Altstadtgebiet untere Neustadt / Rheinstrasse einst gewesen, sagte die betagte Maria Dreher-Gnirs, die da als Handwerkersfrau gewohnt und gewirkt hat. Das war lange vor der Zeit des Kraftwerkumbaus und der Erstellung der unseligen Rheinuferstrasse, welche unsere Altstadt brutal von unserem Fluss trennt. Kaum mehr vorstellbar für Leute von heute, dass es einmal so ein Kleingewerbequartier mit Eigenleben direkt am Rhein gegeben hat.

Baden und Wäsche am Rhein

Die Rheinstrasse hatte damals auch rheinseits eine intakte Häuserzeile bis hinüber in die Mühlenstrasse. Gegenüber der Einmündung der Neustadt gab es beispielsweise das legendäre Restaurant «Rheinbad»; und daneben befand sich ein Badehaus, wo man gegen Entgelt sein wöchentliches Wannenbad nehmen konnte, wenn man denn wöchentlich mochte oder vermochte. Private Badezimmer waren eine Seltenheit und selbst über hauseigene Waschküchen verfügten nur ganz wenige Haushalte. Man (sprich Frau) besorgte regelmässig und mühsam die - damals «mi Seel» nicht pflegeleichte - Bett- und Leibwäsche im Waschschiff am Rhein, das man sich wie eine Miniversion der Rhybadi vorstellen muss. Selbst die Frau des Weinhändlers Specht an der oberen Neustadt, erinnert sich Maria Dreher, habe ihre Wäsche von der Magd an den Rhein fahren lassen; und einmal sei es dabei zu einem hörbar heftigen Streit gekommen, weil nämlich unterwegs eine Socke verloren gegangen sei.

Aus ihrer Erinnerung hat uns Bruna Roost-Avogaro einen Plan zu den früheren Quartiergegebenheiten an dieser Altstadtdecke gezeichnet. Ihre Eltern, aus der Gegend von Verona hergezogen, führten an der unteren Neustadt ein Wein- und Lebensmittelgeschäftchen (die Mutter) und eine «Schnellsohlerei» (der Vater). Gegenüber gab es da - unter anderen - die Molkerei Rüegg, den Elektriker Baldinger, die Spenglerei Lanz und die «Chabeso»-Fabrik (wo Limonade, genannt «Blöterliwasser», produziert wurde). An der Einbiegung Neustadt-Rheinstrasse betrieben die Laubers einen Herren- und Damensalon. Also der Herr Lauber, berichtet Bruna Roost-Avogaro, sei

ein feiner, immer gepflegt schwarz gekleideter Herr gewesen. Sein Sohn Kurt, ehemaliger Wirt und Spitzenkoch im Theaterrestaurant, bestätigt: ein Coiffeur habe damals standesgemäss den schwarzen Anzug getragen, obwohl er zu äusserst bescheidenen Tarifen gearbeitet hat. So konnten Männer sich bei Coiffeur Lauber für 50 Rappen rasieren, für Fr. 1.20 den Nacken ausputzen und für Fr. 1.60 die Haare schneiden lassen. In ihrem Damensalon hat Frau Lauber für einen Fünfliber Dauerwellen gemacht.

Im Rheinhof, gegenüber dem EKS-Gebäude, gab's nebst der Malerei Dreher noch die Schreinerei Iseli (die später in Neuhausen zu einem grösseren Betrieb wurde), die Schlosserei Scheurer und einen Konsum-Laden da, wo hernach das berühmte Original Sepp Wirth seinen Trödlerladen einrichtete. Weiter erinnern sich Ehemalige an die Sargfabrik Wintermantel und die Wagenmalerei Abegg (später Spleiss). Wagenmalerei? Ja, sagt Fridel Abegg, das seien erst so Chaisen gewesen, die ihr Vater angemalt habe, dann habe er als einer der ersten Wagenmaler Autos in Spritz-Technik lackiert. Gegenüber seinem Betrieb lag die Galvanisieranstalt Grimm und ennet der Frauengasse die Lederwarenfabrik Hablützel, die nach der Bombardierung an die Mühlenstrasse zog.

Zu erwähnen wären noch die Bäckerei Muggli, die Glaserei Schellhammer, das Comestibles-Geschäft Mazza. Möglicherweise ist diese bereits reichhaltige Aufzählung nicht einmal vollständig.

Wichtig auch das Quartierschulhaus Rheinstrasse und gleich daneben die «Spezi». Wer erinnert sich heute noch an diesen Übernamen für die Hilfsschule, die Bildungsstätte für Kinder, welche bereits an der Primarschule überfordert waren und je nach Möglichkeiten da speziell geschult werden mussten?

Es fehlte natürlich nicht an Quartierbeizen. Den «Schlüssel» gibt es heute noch als «Key». Und dann die «Beckenburg», Ecke Neustadt-Rheinstrasse, einst geführt von den Bergaminis und später zu Ruhm gebracht durch die fabelhafte Köchin Elvira Rossi-Bergamini. Ihre unnachahmlich zarte, immer frisch handgemachte Pasta hat sie häufig auch sehr späten Gästen noch extra zubereitet. «Bim Rossi isst me priima» hätten die Leute so gesagt, erwähnt schmunzelnd Louis Rossi, ihr Ehemann, und dabei könne er sich noch heute kein Spiegelei selber braten. War er nicht auf Geschäftsreise, hielt er gerne als vorzüglicher Erzähler am Stammtisch Hof, spendete da grosszügig gar manche Runde oder wickelte nicht selten kleine Geschäfte völlig unbürokratisch ab. Dank ihrer Kochkunst und dem einmaligen Ambiente konnte Elvira Rossi die «Beckenburg» noch lange als Anziehungspunkt erhalten, als das einst rege Quartier kein Eigenleben mehr hatte.

Das legendäre «Rheinbad»

Aber, wissen Elvira Rossi und so manch andere alte «Insider», das gastronomische Herz im Quartier sei ursprünglich das «Rheinbad» gewesen. Da hätten sich täglich die Handwerkermeister zum Znüni eingefunden und dabei gelegentlich gerne bereits eine kleine Portion Kalbsleberli genehmigt. Kritik habe Wirt Alder schlecht ertragen, bemerkte Elvira Rossi; so sei es verschiedentlich vorgekommen, dass er eine Pfanne samt Inhalt in den Rhein geschmissen habe, wenn ein Gast reklamierte. Dies mag möglich sein, allerdings nur, falls Wirt Alder ein sehr kräftiger Mann war. Denn immerhin trennte eine schmale Rheinpromenade sein Lokal vom Fluss. Si non e vero, e ben trovato...Mit Sicherheit zutreffend aber ist die Erinnerung vom Bruna Roost-Avogaro, nämlich, dass das Bänklein in jener Promenade am Wasser stets - namentlich aber an lauschigen Sommerabenden - ein äusserst beliebter Treffpunkt gewesen sei. Tempi passati...

Ev Haeny und Lotti Winzeler

Schaffhausens berühmtester Baum war eine Linde



Schaffhausen im 16. Jahrhundert: Gut sichtbar: die «Baumgarten»-Linde.

Keine Strasse, sondern eine besondere Sehenswürdigkeit dominierte das Schaffhausen des 16. Jahrhunderts zwischen Allerheiligen und Rhein: die «Linde im Baumgarten», bei Einheimischen und Fremden hochberühmt.

Der Baumgarten, das Areal südlich von Allerheiligen, diente seit Aufhebung des Klosters der Bogenschützengesellschaft als Schiessplatz. Hier wurde auch ein eigentliches Gesellschaftshaus erbaut. Die schönste Zierde des Baumgartens aber war eine prächtige, überaus grosse Linde.

Der «wit verrüembte» (weit herum berühmte) Lindenbaum war so aussergewöhnlich, dass der Schaffhauser Chronist Johann Jakob Rüeger ihr in seiner Chronik einen besonderen Passus widmete: «Dise linden ist ein zierlicher und von natur wunderbarer boum mit sinen nesten (Ästen) uf ein zimmeretes gerüst, welches mit einem boden belegt und uf XII steinigen sülen stat, dermassen zertun und zerlegt, dass die nest für ein wand gerechnet mögend werden. Uf diser linden, so in die sechs und drissig schuch wit und breit, mögend in die achzehen disch an einanderen und in di drizehen tisch von einanderen ston. Die nest gebend auch oberhalb ein büene nebend dem schönen runden tolden (Wipfel), so den boum zieret und dem gebüw, wie mans namsen möcht, tach und schirm gibt. Uf dieser linden stat ein springender brunnen gantz lustig und lieblich, mit dem die, so uf diser linden zerend, nicht nun den win küelen, sonder ouch in ander weg ir kurtzwil haben köndend». Mit anderen Worten: im Geäst dieses gewaltigen Baums war eine regelrechte Wirtschaft mit 18 Tischen eingerichtet - mit samt einem Brunnen, der seit 1565 plätscherte; der Baum muss also schon damals ein beträchtliches Alter gehabt haben. Doch das Glück währte nicht ewig.

«In der Nacht aber auf den 19. August 1738 entstund ein so furchtbarer Orkan, dass er nicht nur anderwärts viele Bäume entwurzelte, sondern auch unsere grosse Linde mit all ihrer herrlichkeit zu Boden stürzte», beschreibt Pfarrer Johann Jakob Schalch das letzte Stündchen der Linde. Glück im Unglück: «Sie fiel gerade auf die Seite, wo keine Häuser stunden, einzig zerschlug sie den kleinen Schützenstand, der für die Knaben da war».

Der Fall des Baums ging den Schaffhausern so zu Herzen, dass der Rat sogleich beschloss, an Ort und Stelle eine neue Linde zu pflanzen. Der neue Baum wuchs und gedieh, erreichte aber nicht annähernd die gleiche Grösse wie die Vorgängerin, und die Hoffnung auf eine Beiz im Geäst mussten die Schaffhauser zurückstellen. Sie wurde auch nie mehr erfüllt: 1818 erlitt die zweite Linde dasselbe Schicksal wie die erste: Sie wurde durch einen Sturm gefällt.

Eine dritte Linde wurde damals nicht mehr gepflanzt. Eigentlich ist es dazu noch nicht zu spät - es muss ja keine Beiz darauswerden.

Nach Reinhard Frauenfelder

«Die Rheinuferstrasse ist eine Verkehrsmaschine»

Auch der Stadtrat findet die Situation an der Rheinuferstrasse sei unbefriedigend. Es sei zwar, so Baureferent Kurt Schönberger, nicht vorstellbar, dass an dieser heiklen Stelle der Verkehr verschwinde, doch immerhin könnte mindestens partiell ein direkter Zugang - oder mehrere - von der Altstadt zum Rheinufer ins Auge gefasst werden.



Baureferent Kurt Schönberger: «Es muss etwas geschehen».

Herr Schönberger, mit dem grossen SH500 Fest an der Rheinuferstrasse wird diese während zwei Tagen für den gesamten Verkehr gesperrt. Soll dies ein Zeichen sein, dass man sich im Stadtrat Überlegungen anstellt, die mindestens auf eine Verkehrsentlastung an dieser Stelle zielen?

Schönberger: Nun, der eigentliche Auslöser dafür war die Euphorie, die im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Rheinplattform für das Fest ausgelöst wurde. Doch wie man weiss, ist das Projekt dann leider doch gescheitert. Schon diese Plattform wollte ja darauf hinweisen, dass hier, wo der Rhein an die Stadt grenzt, ein praktisch ungenutzter Raum liegt, den man sinnvollerweise auf die eine oder andere Art wieder beleben könnte. Wie könnte man sich die Rheinuferstrasse, der Raum zwischen Feuerthaler Brücke und Kraftwerk, in der Zukunft vorstellen? Für solche Überlegungen soll der Anlass am 10. und 11. August ein Startsignal geben.

Gibt es denn bereits konkrete Vorstellungen darüber, was hier am Rhein geschehen sollte oder könnte?

Schönberger: Anlässlich seiner Klausurtagung in Gottlieben hat der Stadtrat einen Massnahmenplan erarbeitet. Darin ist explizit als Ziel aufgeführt, die Rheinuferstrasse aufzuwerten. Wie das allerdings konkret geschehen soll, weiss noch niemand. Ende dieses Jahres sollen die Vorarbeiten für einen internationalen Projektwettbewerb abgeschlossen sein. Stadtbaumeister Ueli Witzig arbeitet zur Zeit daran, die Wettbewerbsbedingungen festzulegen. Konkret steht lediglich fest - und das im Zusammenhang mit dem «Richtplan Parkierung» - dass im Hof der Kammgarn keine provisorischen Bauten für Parkplätze entstehen dürfen, bis konkrete Projektbeschlüsse über das ganze Rheinuferareal bestehen. Es wird hier also keine «Schnellschüsse» geben. Schon deshalb nicht, weil für uns der Rheinabschnitt Lindli-Güterhof erste Priorität hat. Hier liegen bereits recht konkrete Projektskizzen vor; und in der Situation Fischerhäuserberg, das darf ich sagen, stehen wir kurz vor einem Durchbruch.

Die Rheinuferstrasse wurde vor 32 Jahren feierlich eröffnet. Wie sehen Sie heute die Bedeutung dieser Strasse?

Schönberger: Die Rheinuferstrasse ist eine Verkehrsmaschine. Es gibt viele Leute, auch in der Verwaltung, die schlicht von einer Fehlplanung reden. Man würde das heute mit Bestimmtheit nicht mehr so machen. Andererseits ist diese Strasse eine der wichtigsten Achsen, die den Verkehr Norden/Westen trennt, was natürlich eine sehr bedeutende Funktion ist. Es ist ganz eindeutig so: Wir sind nicht zufrieden mit der Situation, wie sie sich jetzt präsentiert. Darum haben wir auch den erwähnten Projektwettbewerb geplant. Konkret hat man schon laut darüber nachgedacht, bei der Feuerthaler Brücke und beim Elektrizitätswerk einen Kreisel zu bauen. Allerdings scheint uns der Brückenkopf nicht sehr geeignet, da zu wenig Platz vorhanden ist. Wie das beim EW aussehen könnte, das wurde noch nicht geprüft.

Erschwerend kommt dazu, dass die Rheinuferstrasse eine Kantonsstrasse ist; bei Bauentscheidungen hat demnach der Kanton Priorität. Kreisel würden zwar das Grundproblem nicht lösen, könnten aber für einen flüssigeren Verkehr sorgen, für weniger stehende Fahrzeuge mit laufendem Motor.

Gibt es denn schon eine Vorstellung über den zeitlichen Ablauf für eine allfällige Um- oder Neugestaltung der Verkehrsachse am Rhein?

Schönberger: Wie gesagt: Ende dieses Jahres sollen die Vorgaben und Bedingungen für einen Projektwettbewerb vorliegen. Bis Mitte nächsten Jahres erfolgt dann die Ausschreibung. Wir müssen aber davon ausgehen, dass die eigentliche Realisierungsphase nicht vor dem Jahr 2005 denkbar ist. Denn, darüber muss man sich im Klaren sein: wenn es wirklich zu einschneidenden Veränderungen kommen sollte, dann wird das alles andere als billig. Es wird, mit anderen Worten, sicher eine Volksabstimmung geben.

Aber konkrete Vorstellungen über Veränderungen gibt es noch nicht?

Schönberger: Im Stadtrat sind wir uns einig, dass etwas geschehen muss, aber wie gesagt, die Planungsphase wird erst eingeleitet. Priorität hat die Anbindung der Altstadt an das Rheinufer, also ein offener Zugang. Das ist wohl ein Hauptanliegen für die Schaffhauserinnen und Schaffhauser. Es ist ja auch kein Zufall, dass eines der Projekte für die Gestaltung des Herrenackers mit diesem Gedanken spielte und beispielsweise alle Hausfassaden blau - die Farbe des Wassers - gestaltet werden sollten. Die Zäsur, die durch die Rheinuferstrasse heute gegenüber dem Rhein besteht, muss aufgehoben werden, das hat für uns erste Priorität. In welcher Form das geschehen soll, ob durchgehend oder nur teilweise, das wissen wir noch nicht, dafür gibt es eben den Projektwettbewerb.

Interview: René Uhlmann

Rheinuferstrasse: Absenken und Deckel drauf

Die Aufschüttung des Rheinufers zwischen Schiffländi und Kraftwerk trennt die Stadt vom Rhein: Oben fliesst der Verkehr, darunter das Schmutzwasser und der Gerberbach. Im Folgenden geht der Altstädtler der Frage nach, ob dieser Zustand für alle Zeiten so bleiben müsse.

Von Max Baumann



Bernhard von Felten erläutert die Funktion der Leitungen im Energiekanal.

Nein, Ratten begegnen uns nicht, während wir vom Kanaleinstieg bei der Schiffländi durch die Abwasser von der Rheinhalde, Buchthalen und Feuerthalen bis zu dem von der Bachstrasse daher fliessenden Schmutzwasserarm vordringen. Fritz Maron, Chef Kanalisation des städtischen Tiefbauamtes, geht katakombengewohnt mit der Handlampe voraus. Es stinkt, die Wände sind glitschig, meine Gummistiefel zu kurz, und weil das Blitzlicht meiner Kamera anfangs versagt, müssen wir den Weg hin und zurück zweimal gehen. Fritz Maron hat Geduld, obwohl die hohe Luftfeuchtigkeit auch ihm den Schweiss aus allen Poren treibt. Danke.

Der Bachstrasse-Sammelkanal bringt die Schmutzwasserfracht aus der nördlichen Altstadt, vom Emmersberg, den Gruben, dem Ebnat, aus Herblingen, Stetten und Büntenhardt. Parallel dazu ändert hier auch der vor 60 Jahren eingedohlte Gerberbach seine Richtung, um erst zwischen Kraftwerk und Flurlingerbrücke in den Rhein zu münden. Die Sohlen beider Kanäle befinden sich rund sechs Meter unter der Verkehrsfläche.



Der Sammelkanal Bachstrasse (links) entlässt sein Schmutzwasser in den Rheinuferkanal.

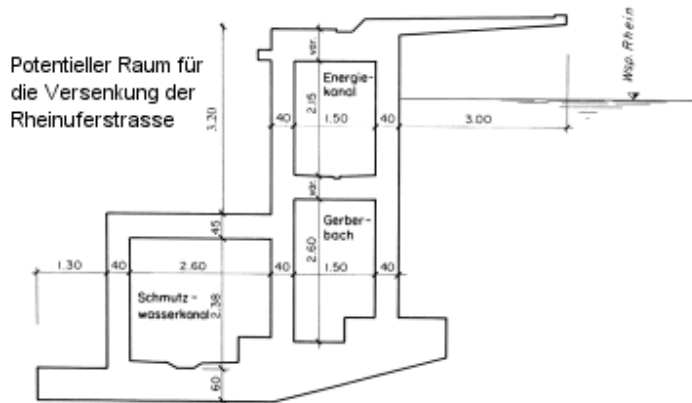
Im Energiekanal

Über dem Gerberbach verläuft ein dritter Kanal, der bequem zu begehende Energiekanal. Er enthält die Trinkwasserleitung für das Mühlenquartier, die Kühlwasserleitung von der Pumpstation Mosergarten zur Kühlung der Generatoren und Transformatoren im Kraftwerk, Mittelspannungsleitungen, Signal- und Steuerkabel für die A4 Tunnels, Steuerkabel für die städtischen Verkehrssignale, Kabel für die

Steuerkabel für die A4 Tunnels, Steuerkabel für die städtischen Verkehrssignale, Kabel für die

Strassenbeleuchtung und Kommunikationsleitungen der Sasag. Neben dem Energiekanal und über dem Schmutzwasserkanal aber gibt es «freien» Raum. Es handelt sich um die Aufschüttung des Ufers zur Gewinnung der Strassenfläche.

Bernhard von Felten, Geschäftsbereichsleiter des Kraftwerks, weist darauf hin, dass die Schaffhauser Bevölkerung auch vor der Aufschüttung keinen Zugang zum Rhein hatte, weil damals die Fabrikanlagen der IWC und der Kammgarn wie auch die anschliessenden Gewerbebetriebe bis ans Wasser reichten. In der Tat zeigen Luftaufnahmen aus jener Zeit, dass ein direkter Kontakt zum Rhein nur in der Rhybadi (damals eine über zwei Brücken erreichbare Insel), im Hof des Rheinschulhauses und auf den beiden im Fluss verankerten Wäscheschiffen möglich war. Die neue Rheinuferstrasse mit ihrer über den Fluss hinaus ragenden Plattform für Fussgänger und Radfahrer sei vorerst wohl eher als Öffnung denn als Barrikade empfunden worden, vermutet von Felten.



Querschnitt durch die Kanäle im Bereich der Gerberbacheinmündung. Die Strasse liegt rund drei Meter über dem Schmutzwasserkanal.

Der Drang zum Wasser

Seit den 80er Jahren aber suchen Planer und Architekten nach Möglichkeiten, das städtische Leben näher an den Rhein heran zu führen. Die ersten Ideenskizzen entstanden aus eigenem Antrieb und ohne Honorar, später lud die Stadt zu den Architekturwettbewerben

Strickmaschinenareal (1984) und Kammgarnareal (1989) ein. Mit kühnen Überstichen wurde versucht, die Rheinuferstrasse in bestimmten Bereichen mit Wohn- und Gewerbebauten, mit Passagen und Plattformen zu überspringen. Das Architekturbüro Tissi und Götz schlug sogar vor, die Strasse im Bereich der Kammgarngebäulichkeiten zu heben und über die Fussgängerebene hinweg zu führen.

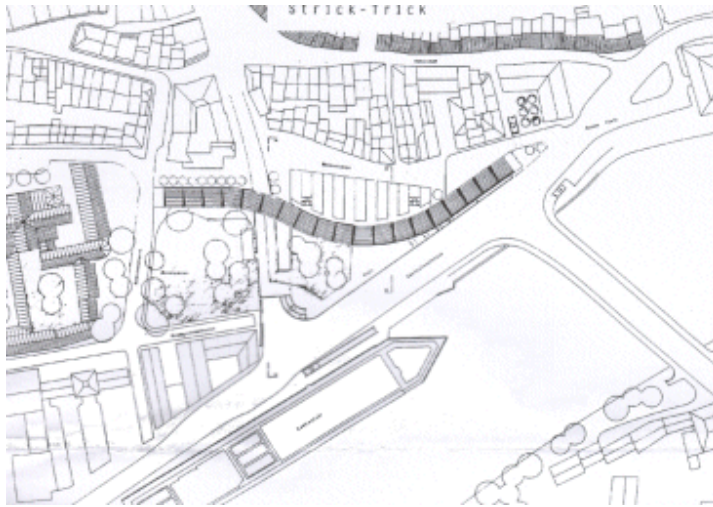
«Man könnte die Strasse absenken», sagt Bernhard von Felten plötzlich, «bis auf den Deckel des Abwasserkanals». Gemäss meines Plans vom Tiefbauamt befindet sich die Kanaloberkante mindestens 3 Meter 20 unter der Fahrbahn. Endlich was Neues. Und die Busse und Laster? Man könne das Tunneldach ja etwas höher setzen, sagt von Felten. Er betont aber, das Ganze sei nur eine Idee, weder geprüft noch berechnet.

Eine Idee. Tatsächlich. Mindestens so gut, wie die Beizenmeile zum 500jährigen Jubiläum. 700 Meter Rheinquai direkt vor der Altstadt. Frei zur Erbauung und Überbauung. Was für Perspektiven!



Rheinufer um 1920. Zwei Brücken verbinden die Rhybadi mit dem Land, der Gerberbach fliesst im unteren Teil noch offen.

Ideen und Projekte, aber kaum etwas umgesetzt



Das Projekt «Strick Trick» von Ernst Gisel gewann 1984 einen Wettbewerb zur Neugestaltung des Brückenkopfes.

Die Altstadtperipherie am Rheinufer, der Mosergarten und das Strickmaschinenareal: für diese wichtigen Stadtentwicklungsräume gab und gibt es Projekte - mehr nicht.

Die Zone zwischen Altstadt und Rhein war bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts durch das Kloster zu Allerheiligen und den Baumgarten

besetzt. Erst dank der Wasserkraftnutzung mit Hilfe von Transmissionsanlagen (Moserdamm) siedelten sich Industriebetriebe an. Die gesamte Randzone entlang des Rheins füllte sich zunehmend mit grösseren und kleineren Industriebetrieben.

Im Gegensatz zur linearen Haupterschliessungsachse der mittelalterlichen Stadt waren diese Bauten nun peripher angelegt. Der Siegeszug der elektrischen Energie und des Automobils führten in den 60er Jahren zur Erstellung einer neuen Hauptverkehrsachse entlang des Rheins mit einer neuen Rheinbrücke nach Feuerthalen. Dieser Eingriff verunmöglicht bis heute einen direkten Zugang von der Stadt zum Rhein. Der schmerzhafteste Strukturwandel in der Textil- und Maschinenindustrie entzog, mit Ausnahme der bis heute expandierenden IWC, den Industriegebäuden am Rhein ihre ursprüngliche Nutzung.

Mosergarten und Strickmaschinenareal

In den 70er Jahren wurden verschiedene Anläufe zur Neugestaltung des Mosergartens unternommen. Beispielsweise war ein unterirdisches Parkhaus vorgesehen oder die Erweiterung des Stadtparks bis zum Kloster Allerheiligen mit Aufhebung der Goldsteinstrasse. Eine Passerelle sollte die Fussgänger vom zusätzlich erhöhten Terrain des aufgewerteten Mosergartens über die Bachstrasse zum neuen Parkplatz Strickmaschinenareal führen. Dem Volk aber gingen die vorgeschlagenen Absichten damals zu weit.

1984 wurde ein neuer Lösungsansatz gesucht mit der Veranstaltung eines Wettbewerbs auf Einladung. Der vorgegebene Planungssperimeter erstreckte sich vom Brückenkopf bis zur Stadtbibliothek. Eine neue Verkehrsführung, mit dem heute geläufigen Namen «Doppel-T» und die Absenkung der Bachstrasse, waren eine wesentliche Grundlage für die Vorschläge der neun Architektenteams. Gemäss Wettbewerbsprogramm sollte dem erweiterten Projektierungsgebiet Strickmaschinenareal eine neue Bedeutung als Brückenkopf im Gesamtkontext Altstadt Süd und Unterstadt gegeben werden. Gesucht wurden städtebaulich vertretbare Volumen, eine geeignete Nutzungszuweisung sowie eine Gestaltung der Freiräume unter Einbezug des Mosergartens.

Als Sieger ging das Projekt «Strick Trick» des Architekturbüros Ernst Gisel hervor. Es bestand im wesentlichen aus einem langen, geschwungenen, fünfstöckigen Gebäudekörper, der den ganzen Bereich, vom Freien Platz bis zur Moosente, städtebaulich fassen sollte. Bei der Moserstrasse entstand dadurch ein geschlossener, städtischer Freiraum parallel zur Unterstadt. Den Übergang zur Rheinuferstrasse bildete ein angebautes, niedrigeres Volumen, das die Funktion des Parkhauses

aufnehmen sollte. Sein Dach erstreckte sich bis zum Musikpavillon des Mosergartens und bildete damit gleichzeitig die Überdeckung der Bachstrasse. Obwohl die Wettbewerbsjury dem Projekt mit der Grossform, im Volksmund auch «Tatzelwurm» genannt, gute Etappierbarkeit attestierte, kam es nie zur Ausführung.

Der Mosergarten erfuhr später eine Aufwertung mit der früher schon geplanten Erweiterung bis zur Stadtbibliothek. Die Umsetzung des Verkehrsregimes Doppel-T kanalisiert den Verkehr auf die Achsen Bachstrasse und Rheinuferstrasse. Mit der Verkehrsberuhigung der Moserstrasse wird das Strickmaschinenareal aus seinem Inseldasein befreit. Durch die 1998 vollendete Überbauung auf dem Strickmaschinenareal, wurden die Strassenräume Moserstrasse, Bachstrasse und Rheinuferstrasse neu gefasst. Leider gelang es aber nicht, städtebauliche Qualitäten zu schaffen, die eine echte Aufwertung für die Unterstadt darstellen.

Kammgarnareal

Auf der Suche nach Lösungen für die Altstadtperipherie am Rheinufer, wurde 1988/89 ein zweiter grosser Ideenwettbewerb durchgeführt. Das Planungsgebiet umfasste das von der Stadt 1982 erworbene Areal der ehemaligen Kammgarnspinnerei. Der Frage nach der Weiterverwertung der Fabrikbauten unter Einbezug der konkreten Bedürfnisse der Kultureinrichtungen stellten sich 44 Architekturteams.

Als Sieger ging das Projekt «Transmission», der Schaffhauser Architekten Markus Friedli und Gerhard Wittwer hervor. Es zeichnete sich gemäss der Jury unter der Wahrung der Hallen für neue Kunst durch eine ganzheitliche, fein empfundene Massstäblichkeit aus. Der Trakt an der Baumgartenstrasse sollte abgebrochen werden. Ein neues, sich in die Kammstruktur der angrenzenden Industriebauten einfügendes Gebäudevolumen wurde gegenüber dem Baumgartentrakt situiert. Rheinseitig, bei der Anschlussspanne zur Rheinuferstrasse, dient ein «schiffsartiger» Baukörper als Überdeckung einer Einfahrtsrampe. Das Gebäudeensemble bildet einen grosszügigen, zum Rhein hin gerichteten Hofraum. Die Wettbewerbsjury empfahl schliesslich, dass keines der eingereichten Projekte für die weitere Planung ohne wesentliche Korrekturen empfohlen werden kann. Erst eine zweite Runde, mit den prämierten Projekten, sollte die nötigen Planungsgrundlagen liefern. Dazu kam es aber nie, da der Erhaltung der bestehenden Bauten neue Bedeutung zugemessen wurde. Mit den bestehenden und künftigen Nutzern wurde ein Betriebskonzept entwickelt, das 1994 vom Volk angenommen wurde und sich bis heute bestens bewährt hat. Die städtebaulichen Defizite bestehen weiterhin.

Überwinden der Rheinuferstrasse

Bei der Analyse der beiden Wettbewerbe muss festgestellt werden, dass verschiedentlich Projektanden den Versuch unternommen hatten, von der Altstadt her zum Rheinufer vorzustossen und die Rheinstrasse zu überwinden. Dabei gelang es aber keinem, einen wirklichen Zugang zum Rheinufer herzustellen. Dies ist insoweit nicht verwunderlich, muss doch zweimal die Höhe des Lichtraumprofils der Rheinuferstrasse von beinahe zwei Geschossen von den Fussgängern überwunden werden. Strassenunterführungen im Bereich Kammgarnareal sind wegen dem integrierten Schmutzwasserstadtkanal auch nicht möglich.

Die Absenkung der Rheinuferstrasse brächte enorme Kosten, die dem Nutzen in keiner Weise entsprechen. Die Lösung wird also in der Aufwertung der Uferzone und des Ortes liegen, an welchem die Altstadt bereits an den Rhein vorstösst. Dies geschieht am Freien Platz, dessen Potenzial bisher in schändlicher Weise nicht genutzt wird.

Neue Visionen

Die städtebauliche Situation zwischen der Altstadt und dem Rhein konnte, trotz verschiedener Anstrengungen in den 80er Jahren und Durchführung der erwähnten Wettbewerbe, bis heute keine neue Identität entwickeln. Die bisherigen, fragmentartigen, pragmatischen Lösungsansätze trugen teilweise sogar zur Verunklärung der städtebaulichen Situationen bei. Damit Schaffhausen aber zu «der Stadt am Rhein» werden kann, braucht es neue Visionen. Offensichtlich besteht seitens des Stadtrates endlich die Absicht, genau diese schon bald zu wecken. Im kommenden Budget 2002 soll, für die Durchführung eines internationalen Wettbewerbs, ein angemessener Betrag aufgenommen werde ([siehe auch Interview mit Stadtrat Kurt Schönberger](#)) Damit würde er einen wertvollen Beitrag für echtes Wohnortmarketing einleiten, zu dem man ihm gratulieren könnte.

Thomas Neukomm

VomDoppel-T zum «Kolosseum»

Nach dem Abbruch der alten Rheinbrücke führten verkehrstechnische Gründe zur Verschiebung des Brückenkopfes rheinabwärts, um einen Anschluss an die neue Rheinuferstrasse über ein Einbahndreieck zu realisieren. Die Unterstadt wurde nun durch die Moserstrasse wohl umfahren, gleichzeitig aber vom Rhein abgeschnitten und zusätzlich durch den unaufhaltsam wachsenden Verkehr auf der Bachstrasse von der übrigen Altstadt isoliert. Zwischen Unterstadt und Rheinuferstrasse entstand eine vom Verkehr eingekreiste Insel mit der Strickmaschinenfabrik, ein städtebauliches Problemgebiet.



Die Rheinuferstrasse heute

Im November 83 veranstaltete die Stadt einen Ideenwettbewerb auf Einladung unter neun Architekten. Die eingegangenen Vorschläge lassen sich in zwei Gruppen einteilen: einerseits der Mode der Achtzigerjahre entsprechende «städtebauliche Grossformen», in der gewachsenen Kleinmassstäblichkeit Schaffhausens allerdings zumindest problematisch, andererseits Versuche, den vorhandenen Massstab aufzunehmen, weiterzuführen und wieder eine Anbindung zum Rheinufer zu finden. Die Jury interessierte sich offensichtlich weder besonders für eine verbesserte Beziehung zum Rhein, noch für kleinstädtische Massstäblichkeit und prämierte zum Teil Projekte, welche die Stadt mit riesigen Bauten von der Rheinlandschaft abschnitten. Das erstplatzierte Projekt von Ernst Gisel mit einem fünfgeschossigen, 200 Meter langen Bau war als Grossform aus

wirtschaftlichen Gründen von vorneherein nicht realisierbar, zum Glück, muss man heute sagen, denn die lebendige Stadtsilhouette wäre (vom Feuerthaler Ufer aus gesehen) hinter dieser Baute fast völlig verdeckt worden.



Die Rheinuferstrasse heute

Eine «Spätfolge» dieses Wettbewerbsentscheidendes ist die übergrösse Baumasse auf dem Strickmaschinenareal, welche vom Publikum den treffenden Namen «Kolosseum» erhalten hat. Eine attraktive Fussgängerverbindung zu einer wünschbaren Rheinpromenade bleibt leider in diesem Gebiet verbaut. Die Rheinuferstrasse kann nur nach ärgerlicher Wartezeit am Zebrastreifen überquert werden. Immerhin besteht die Möglichkeit, dass ein Spaziergang dem Rhein entlang mit gestalterischen Massnahmen attraktiviert werden kann: vorbei an begrünten Fabrikfassaden, am durch Stufen erschlossenen Ufer mit Kontakt zum Wasser. Das Trottoir wird zur Promenade und, partiell geschützt durch Schallschutzelemente, sogar zu einem Ort zum Verweilen.

Leonhard Ott

Freier Zugang zum Rhein: Mehr als ein Traum

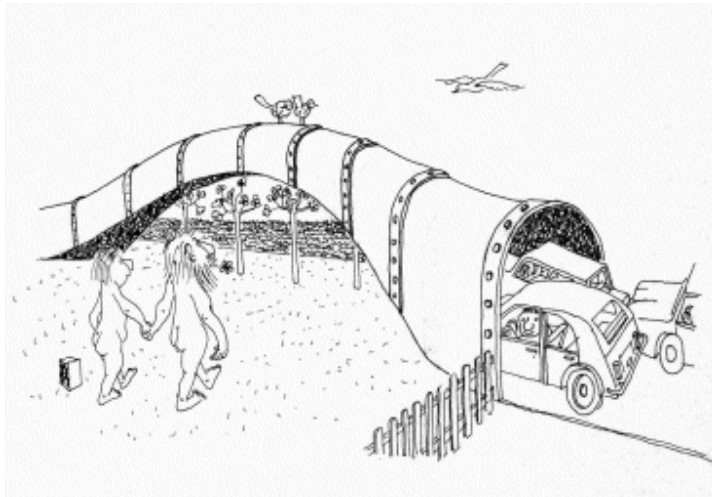


So stellte sich das Architekturbüro Tissi und Götz die Überführung der Rheinuferstrasse vor (rechts in der Skizze). Über die Strasse käme eine Baute zu stehen.

Seit Jahren engagiert sich Architekt Peter Götz für eine Verbesserung der städtischen Situation am Rhein. Er hat, auch zusammen mit seinem mittlerweile verstorbenen Partner Fritz Tissi, diverse entsprechende Projekte ausgearbeitet. Diese sind allerdings von offizieller

Seite nie weiterbearbeitet worden, obwohl sie in mehreren Wettbewerben und Studien Möglichkeiten zur Anbindung der Stadt an den Rhein aufgezeigt haben. Mit einer Höherlegung der Rheinuferstrasse im Bereich des Kammgarnareals, so die wohl wichtigste Vision von Tissi und Götz, könnte man eine attraktive Überbauung und einen freien Zugang zum Rhein miteinander verbinden.

Schon 1981, also rund zehn Jahre nach dem Bau der Rheinuferstrasse, veröffentlichten die Architekten Hans Peter Oechslis, Peter Götz und Fritz Tissi eine «Studie zu zwei Stadtentwicklungsräumen». Die Studie «bringt Gedanken zu den Gebieten der Kammgarnspinnerei und der Strickmaschinenfabrik zum Ausdruck und versucht, Zusammenhänge und Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen». Explizit wollte das achtseitige Papier keine Lösungen anbieten sondern «Anregungen machen zur Bildung von Vorstellungen über Wachstumszonen der Altstadt». Schon damals standen Kammgarn- und Strickmaschinenareal im Vordergrund, die Peter Götz noch heute als die zwei wichtigsten Entwicklungsräume mit möglicher Anbindung an den Rhein in der Altstadt betrachtet. Wobei vor allem für die Kammgarn die 1969 fertiggestellte Rheinuferstrasse ein fast unüberwindliches Hindernis für eine sinnvolle Planung bedeutete. Denn die Überlegungen gipfelten in der Vision, die zum Rhein hin bestehenden Schranken sinnvoll zu durchbrechen.



Eine Vision des Architekten im Falle der Realisation des Projektes «RHYalto».

Verständlich, aber falsch

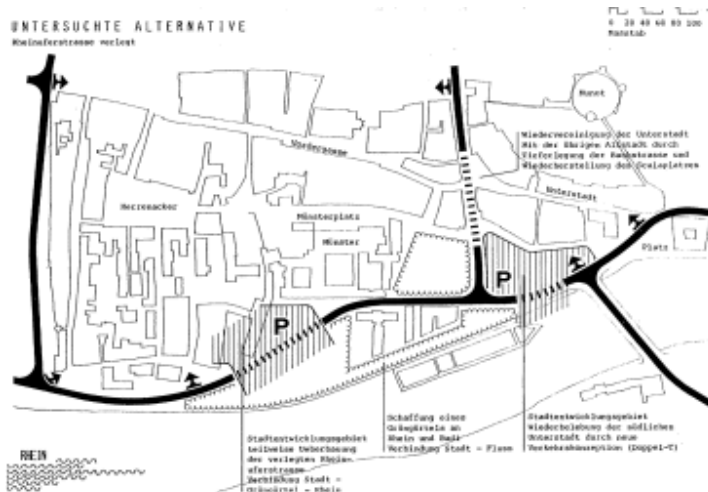
Für Peter Götz ist klar: «Für mich war der Entscheid, die Rheinuferstrasse zu bauen, von Anfang an falsch». Natürlich sei dies, verkehrstechnisch gesehen, die am einfachsten zu realisierende Lösung gewesen. Aber dann habe man gemerkt, dass damit das grösste Kapital der Stadt, nämlich der freie Zugang zum Rhein, einfach weggegeben, genauer: abgeschnitten wurde. Es war zum Vorneherein klar, dass sich das Geschehene nicht mehr rückgängig machen liess. Aber, so Götz, «es gab und gibt noch immer Möglichkeiten, die nach wie vor sehr unbefriedigende Situation zu verbessern. Ich habe da vor allem an zwei Bereiche gedacht: Das Kammgarn- und das Strickmaschinenareal. Im letzteren Fall sind jetzt, mit dem Neubau zwischen Moser- und Bachstrasse, die Würfel wohl gefallen». 1984 hatte sich sein Büro am öffentlich ausgeschriebenen «Ideenwettbewerb Strickmaschinenareal» beteiligt und damit den 3. Preis gewonnen. Ihre Vorstellung: ein langgestreckter, gradliniger Baukörper in Ost-West-Richtung, der vom Mosergarten bis an den Rhein und, bei der Schifflande, sogar mit einem markanten Abschluss darüber hinaus geführt hätte. Der östliche Teil wäre von der Strasse unterfahren worden.

Anheben statt absenken

Priorität hatte für die beiden Architekten aber von Anfang an das Kammgarnareal. Damit kommt er auf ihr Projekt «Rhyalto» zu sprechen, das sie schon vor Jahren, ebenfalls an einem Wettbewerb, präsentiert hat. Zahlreiche Planer haben sich nämlich die Köpfe darüber zerbrochen, wie man die ungeliebte Rheinuferstrasse tiefer legen könnte, um damit die Möglichkeit eines mehr oder weniger ungehinderten Zugangs zum Rhein zu schaffen, der über der abgesenkten Strasse liegen würde. Dem Büro Tissi und Götz aber schwebte genau das Gegenteil vor: Die Rheinuferstrasse so anzuheben, dass darunter ein Zugang zum Rhein, unbehindert vom Verkehr, entstehen würde. Und über der höhergelegten Strasse würde sich der Bau eines Komplexes anbieten, der nicht nur für eine wirtschaftliche Nutzung, sondern auch und vor allem zum Wohnen interessant und attraktiv wäre: «Man stelle sich vor: Eine Wohnlage mit unbehinderter Sicht auf den Rhein und das auf der anderen Seite liegende, unverbaute Ufer, zudem praktisch ohne Lärmimmissionen, da die darunter hindurchgeführte Strasse leicht abzuschotten wäre.»

Der Einwand, dass der Aufwand für eine solche Baute zu hoch wäre, lässt Götz nicht gelten: Denkbar ist nämlich auch, dass nicht nur gerade die Strasse, sondern auch mindestens ein Teil des geräumigen Kammgarnhofes überdacht werden könnte. Dank diesem «Deckel» könnte einmal überdeckter Parkraum freiwerden, beziehungsweise erhalten bleiben. Dann aber könnte man auf dieser Fläche, die etwa ein Stockwerk höher wäre als das heutige Niveau der Strasse, eine Art «Erlebnisebene» oder einen Freiraum schaffen. Diese Ebene müsste ja nicht gleich den ganzen Hof abdecken. Bei der Kammgarn-beiz etwa könnte man sich einen stufenweisen Anstieg denken, ähnlich einer Arena, was sogar noch zu einer Aufwertung des Lokals führen könnte.

Der «Deckel» etwa, zusammen natürlich mit der neuen, aufgestockten Strasse, könnte weitgehend von der öffentlichen Hand finanziert werden - bekanntlich ist ja auch die Stadt daran interessiert, die Situation zu verbessern und dementsprechend, wenn auch erst längerfristig, Geld in die Hand zu nehmen (vergleiche auch unser Interview mit Stadtrat Kurt Schönberger in dieser Nummer). Für eine Baute auf diesem «Sockel», würde sich bestimmt eine Trägerschaft finden lassen, allein schon wegen der lukrativen Lage am Rhein. Das Areal könnte, beispielsweise, im Baurecht vergeben werden.



«Studie zu zwei Stadtentwicklungsräumen» - die schraffierten Gebiete markieren einen möglichen freien Zugang zum Rhein.

Historischer Rheinzugang

Der Zugang zum Wasser, an dem ihm soviel liegt, ist nicht nur rein praktisch begründet. «Die Stadt Schaffhausen ist mit dem Rhein gross geworden, sie brauchte die Wasserkraft für den wirtschaftlichen Fortschritt, es bestand eine lebendige Wechselwirkung». Natürlich sei es illusorisch, den alten Zustand wieder herstellen zu wollen, doch er habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass konkrete Schritte in diese Richtung unternommen werden. Es gibt viele Möglichkeiten, diesen Zugang wenigstens partiell wieder herzustellen. «Es muss dringend etwas passieren», ist seine feste Überzeugung. Jetzt, an der kommenden SH500-Feier, wird die Rheinuferstrasse, zum ersten Mal seit ihrem 32jährigen Bestehen, für zwei Tage befreit sein vom «Sachzwang Verkehr». Das könnte ein mehr als nur symbolischer Anstoss sein für sinnvolle Veränderungen in dieser für die Stadt so wichtigen Abschnitt. Ein erster Schritt in diese Richtung wäre die Freilegung der Rhybadi vom Ufer, damit sie ihre ursprüngliche Form als Flussbadeanstalt wieder erhält.

René Uhlmann

«Erster und zugleich wichtigster Abschnitt des City-Dreiecks»

Am 21. März 1969 wurde die Rheinuferstrasse offiziell dem Verkehr übergeben. Am selben Tag erschien in den «Schaffhauser Nachrichten» eine Beilage über das Bauwerk, zwei Tage später ein Bericht über die Eröffnung.



Vor gut 32 Jahren wurde die neu erstellte Rheinuferstrasse feierlich eingeweiht und dem Verkehr - aber auch den Fussgängern und Velofahrern - übergeben

«Wir hoffen, dass dieses Strassenbauwerk eine wesentliche Entlastung wie auch eine reibungslosere Abwicklung des Tangentialverkehrs und damit eine Entlastung der stark beanspruchten Bahnhofstrasse bringen wird. Die Rheinuferstrasse ist die Basis des konzipierten Strassendreiecks. Sie ist der Anfang der innerstädtischen Verkehrsorganisation». Dies schrieb der damalige Stadtrat Albert Zeindler in seinem Artikel «Es ist soweit», Und weiter: «Hat man, wie die Vorlage vom 3. August 1961 zeigt, mit einer Bauzeit von 4 Jahren für den Brückenkopf, Rheinuferstrasse und Mühlentor gerechnet, stellen wir heute fest, dass diese Annahme um rund drei Jahre überschritten wurde».

Nichts Neues, ebenso wie die folgende Feststellung: «Wenn nun die Rheinuferstrasse ihrer Bestimmung übergeben werden kann, sind wir in Schaffhausen noch keineswegs mit grossen und grösseren Strassen- und Kanalisationsbauten über dem Berg. Mit der Neuüberbauung des <Moosente>-Arealen stellen sich uns neue Aufgaben. Die Fulachstrasse harret im Zusammenhang mit dem Ausbau des Güterbahnhofs des Ausbaus usw.» Die Fussgänger jedenfalls können zufrieden sein, meinte Stadtrat Zeindler: «Dem Spaziergänger steht heute eine Wegstrecke von annähernd 6 km Länge dem Rhein entlang in unmittelbarer Nähe des Wassers zur Verfügung. Ruhebänklein, Auskragungen des Trottoirs und eine gediegene Bepflanzung sind mehr als nur Ersatz für die untergegangenen Anlagen».

Der damalige «Stadtingenieur-Adjunkt» Erich Stössel blickt auf die Entstehungsgeschichte zurück: Schon 1935 habe das Preisgericht eines entsprechenden Wettbewerbs festgestellt, dass «eine Strasse entlang des Rheins unbedingt notwendig sei». Die Rheinuferstrasse sei «der erste und zugleich wichtigste Abschnitt des City-Dreiecks. Sie schliesst eine der beiden am Anfang vorhandenen Lücken im City-Dreieck von der Mühlenstrasse zur Bachstrasse. Die zweite Lücke vom Viehmarkt zur Schönau lässt sich erst mit dem Bau der Nationalstrasse 4 beseitigen. Die Sanierung des innerstädtischen Strassennetzes ist also keineswegs abgeschlossen, sie hat eben erst begonnen. Als nächster Abschnitt ist die Aufweitung der Mühlenstrasse im Rahmen der Beseitigung der Gleise und der Instandstellung als Folge des Kanalbaus vorgesehen. Im Anschluss daran wird der Ausbau des Knotenpunktes Schwabentor und der Bachstrasse an die Hand genommen werden müssen. Voraussichtlich als letzter Teil wird der Bau des Fäsenstaubtunnels erfolgen».

In der Berichterstattung vom 22. März über die feierliche Eröffnung stand zu lesen: «Mit der Eröffnung der Rheinuferstrasse, führte Dr. Schwank aus, sind Arbeiten zum Abschluss gekommen, die durch den Bau des Kraftwerkes und der Kläranlage Röti ausgelöst wurden und das Antlitz unserer Stadt grundlegend verändert haben. Das Werk Heinrich Mosers, der die Felsbarriere im Rhein zum Moserdamm ausbaute, war die Grundlage des ersten Industriequartiers und des heutigen Wohlstands der Stadt Schaffhausen. Die gleichen Felsen tragen heute die Rheinuferstrasse und die Rheinpromenade. Jedermann freue sich an der gelungenen Anlage, die dem Stadtrat viel Kritik eingebracht habe. Zusammen mit dem Bau des Schmutzwasserkanals für die Kläranlage Röti war es aber möglich, einen durchgehenden Fussweg von Büsingen bis zum Rheinfluss anzulegen. Der Rhein wurde dadurch an verschiedenen Stellen schmaler, aber auch schöner und die Hochwassergefahr für die Stadt behoben». Mit der neuen Anlage, so wird schliesslich Grossstadtratspräsident Peter Schmid zitiert, «sehe auch der Steuerzahler, dass seine Gelder richtig angelegt würden».

René Uhlmann