



Die «gelbe Revolution»: Mit dem «Hegi-Marsch» zeigten die Strassenkritiker im Mai, dass ihr Anhang gross ist. Nun können sie einen ersten Erfolg verbuchen. Archivbild: Heinz Diener

Neue Strasse: Sehr viele reden mit

Wo führt die Erschliessungsstrasse Neuhegi durch und in welcher Form wird sie gebaut? Eigentlich hatte die Stadt das alles schon entschieden, doch jetzt ist, zumindest theoretisch, vieles wieder offen. Neu sitzen etwa 30 «Betroffenenvertreter» mit dem Stadtrat am Tisch.

CHRISTIAN GURTNER

Es sind schöne Worte, die in der Medienmitteilung der Stadt stehen. Man wolle «gemeinsam mit den betroffenen Kreisen mögliche Lösungen» für die Erschliessungsstrasse Neuhegi suchen. Es werde allen «die Gelegenheit geboten, ihre Kenntnisse und Interessen in die Lösungssuche» einzubringen.

Nur: Der Stadtrat hatte über die Linienführung eigentlich bereits entschieden. Die neue Strasse soll von Wiesendangen dem Erholungsgebiet Hegmatten entlang und am Schloss Hegi vorbei zur Sulzerallee führen (siehe Karte). So soll das zweite Zentrum der künftigen «bipolaren Stadt» an die A1 angeschlossen werden. Dass man nun auf diesen Entscheid zurückkommt, hängt mit dem starken Druck der Anwohner zusammen. Die neu gegründete IG Erschliessung Hegi nutzte im Mai einen Anlass der Stadt für ihren grossen «Hegi-Marsch». Über 250 Personen nahmen daran teil.

«Schlicht zu viele Mängel»

Bei der IG feiert man das Zurückkehren der Stadt denn auch als einen «Zwischenerfolg». Dieser sei aber nicht nur wegen des Drucks zustande gekommen, meint Präsident Bert Hofmänner, sondern auch darum, weil das Projekt schlicht zu viele Mängel habe. In einer Woche entscheidet die IG darüber, wen sie an die Workshops schicken will, die die Stadt ab dem Herbst durchführt.

Insgesamt werden an den Workshops etwa 30 Vertreter von «Betroffenen» teilnehmen. Die Stadt hat neben der IG und den Orts- und Quartiervereinen (9–10 Vertreter) auch Repräsentanten von Gewerbe, Industrie und Grundeigentümern (5) eingeladen. Am Tisch sitzen werden auch Vertreter der Gemeinde Wiesendangen (2) sowie kantonaler (2–3) und städtischer Amtsstellen (2). Vertreter der Verkehrsverbände (bis 5) sind willkommen, ferner solche

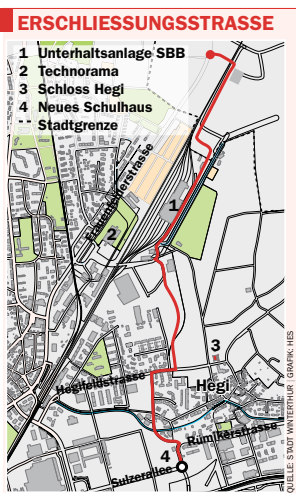
des Segelflugplatzes Hegmatten, des Sportplatzes und der Reitsporthalle (3). Das seien sehr viele Leute, gibt der zuständige Projektleiter, Albert Gubler, zu. Ideal wären um die 15 Personen gewesen, doch man wolle, dass «niemand unter die Räder kommt». Gubler hofft, dass die Workshops dennoch vorankommen. Er erhalte viele «konstruktive Signale» von den Parteien.

Man wolle sich konstruktiv einbringen, bekräftigt IG-Präsident Hofmänner. Ihm schwebt vor, dass zu Beginn Kriterien festgelegt werden, die eine gute Strasse erfüllen muss – «zum Beispiel dass möglichst wenige Anwohner beeinträchtigt werden und dass es sicher ist für die Schulkinder». Später

diskutierte Varianten könnten dann an diesen Kriterien gemessen werden, was die Vertretung von Partikularinteressen erschwere. «Sonst sagt einfach jeder: Bitte nicht bei mir durch mit der Strasse, sondern beim Nachbarn.»

Ergebnisse im nächsten Jahr

Die Resultate des «ergebnisoffenen Prozesses» werden Anfang des nächsten Jahres erwartet. Die ersten zwei Workshops sollen im September und im November stattfinden, nach dem Jahreswechsel soll die Zahl der Varianten dann auf zwei bis vier reduziert werden. Schliesslich will der Stadtrat seine Wahl treffen und dem Gemeinderat die nötigen Anträge unterbreiten.



Kein Bundesgeld für Tunnel

Die Strasse nach Neuhegi soll wenn möglich mit Bundesgeld teilfinanziert werden: Der Kanton hat das Projekt im Rahmen des sogenannten «Agglomerationsprogramms» nach Bern eingeschickt. 45 Millionen Franken sind für den Bau beantragt. Auffallend ist, dass im letzten Herbst auf einer Vorversion der Projektliste dasselbe Strassenprojekt noch mit 120 Millionen aufgeführt war. «Als im Sommer 2011 die vorläufige Liste erstellt wurde, lag uns die Planungsstudie noch nicht vor, und wir mussten uns daher auf alte Studien abstützen», begründet Raffael Noesberger, Gesamtleiter Verkehr des Amts für Städtebau, die grosse Differenz. Bei der Bereinigung der Liste habe man dann auf konkretere Zahlen zurück-

greifen können. «Wir gehen nicht davon aus, dass der Bund eine teure Lösung, zum Beispiel mit einem Tunnel, mitfinanzieren würde. Eine allfällige Differenz müsste wohl der Kanton oder die Stadt bezahlen», sagt Noesberger. Beim günstigeren Projekt hat man hingegen gute Hoffnungen: «Strassenprojekte haben es zwar schwer beim Bund», sagt Noesberger. «Im Zusammenhang mit den Projekten für die ÖV-Hochleistungskorridore und diversen Langsamverkehrsmassnahmen liegt aber ein Gesamtkonzept für die Erschliessung von Neuhegi-Grüze vor, das bessere Chancen hat.» Für die Erschliessungsstrasse Neuhegi hat der Kanton bereits 2007 Geld in Bern verlangt, damals allerdings vergeblich. (bā)