

## **Fahrzeugtaufe THURBO-Gelenktriebwagen am 27. März 2004**

**Referat von Regierungsrat Dr. Hans-Peter Lenherr,  
Vorsteher Baudepartement, Kanton Schaffhausen**

***Es gilt das gesprochene Wort.***

Sehr geehrte Damen und Herren

Es ist mir eine grosse Freude und Ehre, Sie heute im Namen des Kantons Schaffhausen und auf Einladung von THURBO zur angekündigten Zugtaufe begrüßen zu dürfen. Ich heisse Sie alle herzlich willkommen, speziell auch die Gäste aus dem Kanton Zürich, den benachbarten deutschen Gebietskörperschaften, die Vertreter der Transportunternehmungen und der Grenzbehörden, die Gemeinde- und Medienvertreter, alle Mitwirkende und natürlich auch Sie, liebe Schaffhauserinnen und Schaffhauser.

### **Die Bülacherlinie im Wechselbad**

Die Umstellung der S-Bahnlinie 22 - oder kurz S22 - zwischen Bülach und Schaffhausen auf die neuen Gelenktriebwagen von THURBO ist ein weiterer Schritt zu Attraktivierung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots in den Wirtschaftsraum Zürich, aber auch im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Schaffhausen, dem "Jestetter Zipfel" und dem unteren Kantonsteil mit Buchberg und Rüdlingen. Es freut mich besonders, dass wir nach Wochen intensiver Gespräche zum Fahrplan im nächsten Jahr und einer Zeit mit Rückschlägen beim Infrastrukturausbau heute wieder einmal frohe Botschaften zur Bülacherlinie verkünden können. Das Spiel der Clairongarde Schaffhausen steht für den Aufbruch zu einer neuen Ära im Bahnverkehr zwischen Bülach und Schaffhausen, nicht nur beim Betrieb, sondern auch bei der Infrastruktur.

### **Gewesene Zeiten...**

Noch vor kurzem wurde die S22 in der Schaffhauser Presse als Museumsbahn bezeichnet. Damit ist es nun vorbei. "Gewesene Zeiten, inszeniert" heisst die Gruppe, die den heutigen Taufakt mitgestaltet. Mit ihnen werfen wir einen Blick zurück, wie es war, als die alten Züge

(RBe-Pendel), die heute abgelöst werden, in Betrieb genommen wurden. Noch weiter zurück liegt das Datum, auf dem der ganze Eisenbahnverkehr zwischen Bülach und Schaffhausen beruht.

### **Ein Staatsvertrag ohne Lärm, aber mit Weitblick**

Ich habe vom "Jestetter Zipfel" gesprochen und meine dies nicht despektierlich. So heisst bei uns in der Umgangssprache das deutsche Grenz- und ehemalige Zollausschlussgebiet um Jestetten, das die S22 ebenfalls bedient. Bau und Betrieb dieser Linie beruhen - auch heute noch - auf dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden zur Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen bei Schaffhausen und bei Stühlingen, der am 21. Mai 1875 abgeschlossen wurde. Es wurde damals vereinbart, dass die schweizerischen und badischen Eisenbahnen durch den Bau einer Linie von Bülach über Eglisau, Lottstetten, Jestetten und Neuhausen am Rheinfall nach Schaffhausen miteinander verknüpft werden. Obwohl dieser Vertrag aus dem vorletzten Jahrhundert stammt, enthält er erstaunlich fortschrittliche Bestimmungen, die im grenzüberschreitenden Verkehr - wie die letzten Tage gezeigt haben - leider keine Selbstverständlichkeit sind.

### **Das Gleichbehandlungsgebot oder der Grundsatz der Nichtdiskriminierung**

Weder bei der Beförderung noch bei der Abfertigung von Personen sollen Unterschiede gemacht werden und die aus dem Gebiete des einen Staates in dasjenige des andern übergehenden Transporte sollen in keiner Weise ungünstiger behandelt werden als diejenigen, welche die Landesgrenze nicht überschreiten. Vor bald 130 Jahren wurde dieses Gleichbehandlungsgebot in den Staatsvertrag aufgenommen. Das war weitsichtig und fortschrittlich, denn der Grundsatz der Nichtdiskriminierung geniesst im europäischen Recht einen hohen Stellenwert.

### **Direkte Verbindungen**

Weiter wird ausgeführt, dass der Betrieb so eingerichtet werden soll, dass für den Verkehr zwischen Bülach und Schaffhausen ein Wechsel der Wagen für Personen und ein Umladen der Güter in der Regel nicht stattfindet. Man kann sich also fragen, ob die S5, die in Rafz kurz vor der Landes- und Kantonsgrenze endet, dem Geist dieses Abkommens entspricht. Es wird immer wieder behauptet, dass der Kanton Schaffhausen nicht bereit gewesen sei, die Verlängerung der S5 zu finanzieren. Wir haben von den Bahnen Offerten eingeholt. Eine Verlängerung scheitert bis heute vor allem am fehlenden Doppelspurausbau. So lautet zumindest die Antwort der Infrastrukturbetreiberin.

### **Täglich mehr als drei Verbindungen**

In einem wesentlichen Punkt haben wir aber den Geist des Staatsvertrages weit übertroffen. Die Beförderung der Personen soll in der Richtung nach Schaffhausen sowohl als jener nach Bülach täglich mindestens dreimal erfolgen, wird darin postuliert. Heute verkehrt die S22 täglich im Stundentakt, zwischen 6 und 23 Uhr, mit 17 Verbindungen nach Schaffhausen und 16 Verbindungen zurück. Finanziert wird das Angebot vom Bund sowie den Kantonen Zürich und Schaffhausen. Die Kantone wiederum verrechnen einen Teil dieser Kosten den Gemeinden weiter. Von deutscher Seite wurden bis zum heutigen Zeitpunkt keine Beiträge eingefordert. Im Gegenzug finanziert dafür Deutschland bzw. das Land Baden-Württemberg den Stundentakt auf der DB-Linie im Kanton Schaffhausen. Auf diese Weise sind die beiden Linien nicht nur bahnbetrieblich, sondern auch finanziell miteinander verknüpft. Für die Bülacherlinie ist in erster Linie die Schweiz verantwortlich. Für die grossherzogliche badische Linie der DB durch den Kanton Schaffhausen zählen wir auf die Unterstützung von deutscher Seite. So vereinfacht dargestellt, sind die Verhältnisse heute.

### **Vom Zusammenwachsen benachbarter Eisenbahnnetze**

Die beiden Linien von Schaffhausen nach Bülach und nach Waldshut weisen über die Finanzierung hinaus viele Gemeinsamkeiten auf. Vor und nach der Landesgrenze sind sie jeweils eingleisig. Ein Gleis, meine Damen und Herren, das ist einiges, aber nicht viel, wenn man die Entwicklung verfolgt, die seit der Unterzeichnung der Staatsverträge eingesetzt hat. Sie alle haben zwei Arme und stehen mit zwei Beinen auf dem Boden. Für das Zusammenwachsen der beiden Eisenbahnlinien nach Bülach und nach Waldshut muss ein neues Kapitel geschrieben werden. Die beiden Linien dürfen nicht weiterhin als nationale Auslaufstrecken behandelt werden. Der grenzüberschreitende Verkehr hat zugenommen und wird weiter zunehmen. Die Verkehrsnetze müssen folglich noch stärker zusammenwachsen. Auf beiden Linien ist ein zweites Gleis nötig, wenn wir den öffentlichen Verkehr verbessern wollen.

### **Verlängerung nach Singen**

Es liegt auch auf der Hand, dass man dort, wo sich die beiden Strecken und Linien vereinigen - in Schaffhausen -, darüber Gedanken machen muss, welche von beiden Linien oder zumindest welche Züge man wohin verlängert. Die S22 steht heute 46 Minuten unproduktiv im Bahnhof Schaffhausen herum, bis sie wieder nach Bülach zurückfährt. Wir sind daran, mit unseren deutschen Partnern, der Nahverkehrsgesellschaft von Baden-Württemberg, der DB und THURBO neue Konzepte zu entwickeln. Erste Vorentscheide sind gefallen: die S22 kommt auch nach Singen und wird ab dem 12. Dezember 2004 auf ihrem Weg von Bülach nach Singen die Landes- und EU-Aussengrenze ein drittes Mal queren. Noch sind die Fahrpläne in Bearbeitung und die Häufigkeit wird von den Offerten der Bahnen und den finanziellen Möglich-

keiten der Besteller abhängen. Unser Ziel ist es aber, den Stundentakt der S22 zwischen Bülach und Schaffhausen auch integral nach Singen weiterzuführen. Dafür braucht es aber nicht nur ein, sondern mindestens zwei Partner: nicht nur den Kanton Schaffhausen, sondern auch das Land Baden-Württemberg. Es freut mich daher besonders, dass zahlreiche Gäste und Freunde aus der deutschen Nachbarschaft den Weg heute nach Schaffhausen gefunden haben.

### **Doppelspurausbau gehört in die erste Phase**

Der heutige Anlass gibt mir auch die Gelegenheit, kurz auf die jüngsten Ereignisse auf der Strecke zwischen Bülach und Schaffhausen eingehen zu können. Vor 75 Jahren - als letzte Linie im *ersten* Elektrifizierungsprogramm der SBB - wurde der elektrische Zugbetrieb auf der Linie Zürich-Oerlikon-Bülach-Schaffhausen eröffnet (15. Dezember 1928). Die Betonung liegt auf dem *ersten* Elektrifizierungsprogramm der SBB. Es gab weitere Programme. Im vierten Programm war auch die Elektrifizierung der Linie nach Winterthur enthalten. Es gab also damals gute Gründe, die Bülacherlinie ins erste Bauprogramm aufzunehmen. Für uns ist schon lange klar, dass auch der Doppelspurausbau ins erste Programm für den Anschluss der Ostschweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz - den HGV-Anschluss - gehört. Der Bundesrat hat dies - leider etwas spät - erkannt, nun aber alles - vor allem wegen der NEAT - blockiert. Das darf nicht sein, denn der HGV-Anschluss ist eines der vier Eisenbahngrossprojekte, das vom Volk - wie der Lärmschutz - beschlossen wurde. Die Umsetzung muss nun rasch erfolgen.

### **Halbstundentakt nach Zürich wurde versprochen**

Schaffhausen wartet seit bald 20 Jahren auf den Halbstundentakt nach Zürich, der mit Bahn 2000 versprochen wurde, und Fahrzeitverkürzungen nach Stuttgart sind auch für Zürich von grossem Interesse. Solange Schaffhausen im Fernverkehr nur im Stundentakt bedient wird, sind in Zürich alle Anschlüsse auf die anderen Fernverkehrslinien herzustellen. Das ist für mich selbstverständlich. Offenbar gibt es aber Angebotsplaner, die den Anschluss nach Bern tatsächlich brechen wollten. Meine Damen und Herren, wer solche Dinge plant, klemmt die Nabelschnur des Kantons Schaffhausen im öffentlichen Verkehr nach Zürich ab. Das kann und darf nicht sein. Deshalb bin ich erleichtert, dass diese Pläne vom Tisch sind und wir heute ein freudiges Ereignis gemeinsam feiern dürfen: Die Taufe eines Gelenktriebwagens der THURBO auf den Namen des Kantons Schaffhausen und die Umstellung der S22 auf neues und modernes Rollmaterial.

### **Nächster Schritt S33?!**

Auf der Linie nach Stein am Rhein nahm diese Entwicklung ihren Anfang, die DB hat auf der Linie Erzingen-Schaffhausen-Singen mit neuem Rollmaterial nachgezogen und nun kommt die S22 an die Reihe. Es fehlt nur noch die S33 von Schaffhausen nach Winterthur. Wir hoffen auch dort, dass die neuen - vielleicht etwas anderen - THURBO's bald kommen, die einer wesentlich grösseren Nachfrage auf der S33 gerecht werden müssen. Wir sind zuversichtlich und setzen auch dort auf THURBO.

### **Dank**

Ich danke allen Beteiligten, die zum heutigen Freudentag beigetragen haben, und speziell der Regionalbahn THURBO für die gute Zusammenarbeit und das Geschenk. Dem Schaffhauser Zug wünsche ich schon jetzt viel Zugkraft und eine stets sichere, unfallfreie und - wenn immer möglich - pünktliche Fahrt.