

## Grusswort CEO SBB „150 Jahre Rheinfallbahn“

Es gilt das gesprochene Wort.

Sperrfrist: 14. April 2007, 12.30 Uhr

- Sehr geehrter Herr Bundesrat Blocher
- Sehr geehrte Herren Stände- und Nationalräte
- Sehr geehrte Herren Regierungsräte
- Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident Freivogel
- Sehr geehrter Herr Stadtpräsident Wenger
- Liebe Festbesucherinnen und Festbesucher
  
- Als Partnerin für den Bahnverkehr des Zürcher Verkehrsverbundes und des Kantons Schaffhausen überbringe ich Ihnen die besten SBB-Wünsche für das 150-jährige Jubiläum der „Rheinfallbahn“.
  
- Die SBB ist heute glücklich darüber, dass der Bundesrat, National- und Ständerat sowie die Kantone Schaffhausen und Zürich der 30km langen „Rheinfallbahn“ im Jahr 1853 innert nur 3 Monaten die nötige Konzession erteilt haben. Aber dies nur mit der Auflage, „dass die Beförderung der Personen auf der Strecke Winterthur-Schaffhausen und umgekehrt wenigstens zweimal täglich erfolgen solle und die Wagen auch noch mit Sitzen und Fenstern zu versehen sind“. Wäre dies nicht geschehen, würden wir heute die landschaftlichen Reize des Zürcher Weinlands und die spektakuläre Fahrt über den Rheinfall - der bekanntesten Sehenswürdigkeit der Schweiz – ohne Ausblick verpassen.
  
- Heute sind die Bewilligungsverfahren komplizierter geworden. Dazu eine kleine Anekdote: 1997 warteten die Baumaschinen für die knapp 2km lange Doppelspur südlich von Marthalen 19 Monate auf „grünes Licht“. Grund: Ein Bienenhaus versperrte den Weg und zwang die Planer, innert 3 Monaten zwei Fahrpläne zu erstellen.
  
- Auch die Finanzierung der damals 4.4 Mio. Franken teuren Bahnlinie war von grosser Weitsicht und Innovation geprägt. Am Bau waren neben Kanton und Stadt Schaffhausen auch die Weinländer Anliegergemeinden, Privatpersonen und sogar das Kloster Rheinau beteiligt. Heute würde man neudeutsch von Public Private Partnership sprechen. Dies ist ein Finanzierungsmodell, das heute auch im Bereich der Finanzierung von Schieneninfra-struktur in Europa wieder zunehmend an Bedeutung gewinnt.
  
- Die „Rheinfallbahn“ wurde laufend weiterentwickelt. 1943 wurde sie elektrifiziert. 1982 führte die SBB den Taktfahrplan ein. Seit 1990 gehört sie zur S-Bahn Zürich, dem Kernstück des Regionalverkehrs der SBB. Insbesondere die Verlängerung der S16 bis nach Schaffhausen und Thayngen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 bildete ein weiterer Meilenstein in der öV-Anbindung des nördlichsten Kantons der Schweiz. Sie ermöglicht eine stündliche, schnelle und umsteigefreie Verbindung von Schaffhausen via Winterthur zum internationalen Flughafen Zürich. Auch mit etwas Stolz stellt die SBB heute fest: Die „Rheinfallbahn“ ist heute eine moderne S-Bahn geworden.

- Aber damit bleibt die SBB nicht stehen. Auch in Zukunft werden wir die Infrastruktur, das Rollmaterial und das Angebot in Richtung Schaffhausen weiter ausbauen. Ich erwähne an dieser Stelle gerne zwei Beispiele: Erstens ist auf der Strecke der „Rheinfallbahn“ ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 auf der S16 der Einsatz von Doppelstockwagen geplant. Zweitens stellen wir per Ende 2012 die 130 Mio. Franken CHF teuren Infrastrukturmassnahmen zugunsten der Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeits-Netz zwischen Bülach und Schaffhausen fertig. Dies ermöglicht der SBB den 30'-Takt im Fernverkehr Zürich-Schaffhausen sowie die Schaffung des Knotens Schaffhausen.
- Als Chef der SBB freue ich mich, heute mit Ihnen 150 Jahre „Rheinfallbahn“ zu feiern. Unsere Zusammenarbeit soll geprägt sein von Transparenz und Weitsicht (darum die Fenster). Und wenn die Fahrt nach Schaffhausen oder darüber hinaus mal etwas länger dauert, werden wir Ihnen auch in Zukunft bequeme, gut gepolsterte Sitze anbieten, damit Sie die reizvolle Fahrt geniessen können. Und etwas Weiteres kann ich Ihnen heute ebenfalls versichern: Zur Umsetzung unserer gemeinsamen Vorhaben werden wir seitens SBB auf jeden Fall fleissig wie die Bienen sein, um auf grössere und kleinere Hindernisse wie Bienenhäuser flexibel zu reagieren!
- Herzlichen Dank für die Einladung!