

Grussadresse des Schaffhauser Stadtpräsidenten

Es gilt das gesprochene Wort

Liebe Gäste, liebe Nachbarn aus dem Weinland, liebe Schaffhauserinnen und Schaffhauser

Vor 150 Jahren ist der erste Dampfzug von Winterthur her über Andelfingen, Dachsen, Laufen, die Rheinfallbrücke und Neuhausen nach Schaffhausen geschnauft. Und es hatte damals wie heute in der grössten, vollständig nördlich vom Rhein gelegenen Kantonshauptstadt der Schweiz zahlreiche prominente Gäste an der Einweihungsfeier.

Mein Vorgänger im Jahr 1857, Stadtpräsident Hans Ziegler, hatte unter den Gästen aber keinen Bundesrat, den er begrüssen konnte. Das habe ich ihm heute voraus, und ich begrüsse sehr herzlich Bundesrat Dr. Christoph Blocher in Begleitung seiner Frau Silvia. Dass er nach Schaffhausen kommt, ist kein Zufall. Erstens bindet ihn die Verwandtschaft an unseren Kanton, zweitens ist er in Laufen neben den Gleisen der Rheinfallbahn aufgewachsen und drittens ist es die persönliche Verbundenheit mit dem Land um Rheinfall und Randen. Mit Ständerat Hannes Germann und Nationalrat Hans-Jürg Fehr begrüsse ich eine starke "Fraktion" der Schaffhauser in Bern: Sie agieren "bahnpolitisch" gemeinsam, was die ganze Bevölkerung freut.

Ebenso herzlich begrüsse ich den CEO der SBB, Herrn Andreas Meyer bei uns. Er ist quasi der Nachfolger von Johann Friedrich Peyer-Imhof, dem ersten Präsidenten der Rheinfallbahn. Ganz in diese Tradition reiht sich auch unser Gast Ernst Boos von der Turbo. Und wie vor 150 Jahren sind mit Hans-Peter Lenherr, Heinz Albicker, Peter Kämpfer und Urs Hunziker die Vertreter des Schaffhauser Regierungs- und Stadtrates mit dabei, zusammen mit Statthalter Kurt Stäheli aus Andelfingen und den Gästen und Vertretern der Deutschen Bahn, die ich ebenfalls sehr herzlich begrüsse. Schön und gut sind Sie alle da!

Schön und gut aber auch, dass wir uns heute daran erinnern, wie 1857 Schaffhausen den Anschluss an den Zürcher – und damit den Schweizer – Wirtschaftsraum bekam. Das war der Grundstein für die industrielle Entwicklung.

Stadt und Kanton Schaffhausen investierten damals je eine Million Franken ins Projekt. Rechnet man das in unsere Zeit um, dann entspricht das Engagement etwa 25 Millionen Franken! Sie sehen, wie entschlossen und mutig damals in die Zukunft investiert worden ist. Die Bahnverbindung wurde innert zwei Jahren inklusive Brückenschlag bei Laufen gebaut. Heute brauchen wir solange für eine mittelmässige Strassensanierung.

Der Blick zurück zeigt aber auch, wie dringlich diese Bahnverbindung für Schaffhausen war. Der Kanton war "eingeklemmt" zwischen dem Badischen

Zollverein und dem Rhein, der damals noch eine Art Wirtschaftsbarriere zwischen dem Schaffhauser Staatsgebiet und der übrigen Schweiz darstellte. Das war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts so schlimm, dass die Rede davon war, es sei einer, der vor lauter Armut auf der Strasse heule, fast immer ein Schaffhauser.

Die Lage hat sich mittlerweile ein wenig verbessert. Wir sind noch heute auf gute Verkehrsverbindungen im Wirtschaftsraum Zürich-Schaffhausen angewiesen. So können wir das Pro-Kopf-Sozialprodukt in Schaffhausen so weit anheben, dass wir nicht bei rund 50% des Zürcher Niveaus bleiben. Insofern würde ich mich zum Beispiel über einen Wohnsitzwechsel von Christoph Blocher freuen. Gerade für die bessere Entwicklung und den Ausgleich des volkswirtschaftlichen Gefälles in der Region spielen die Bahnverbindungen wie vor 150 Jahren eine Schlüsselrolle. Bei der inflationären Zahl von Strassen in unserem Raum finden Sie eine solche Aussage vielleicht übertrieben. Mit Blick auf unsere Energie-Zukunft und die globalen Abhängigkeiten bei der Versorgung mit fossiler Energie ist mir das sehr ernst. Wenn wir unsere Volkswirtschaft mit ihrer hohen Mobilität nicht hohen Kosten- und Verfügbarkeitsrisiken aussetzen wollen, ist jeder Franken, der in attraktive Bahnverkehrssysteme eingesetzt wird, gut investiert. Er hilft mit, dass die Räder bei uns nicht stillstehen, wenn der Revolutionswächter am persischen Golf mit dem linken Fuss aufsteht. Und dieser Franken hilft auch mit, den täglichen Strassenverkehrs-Wahnsinn in Grenzen zu halten. Es ist so, dass rund $\frac{3}{4}$ aller Fahrten in der Region "hausgemacht" sind. Attraktive Regiobahnen sind darum nach wie vor eine Investition in Prosperität und Wohlstand und müssen aus meiner Sicht auch Vorrang vor weiteren teuren Strassenbauphantasien haben. Wer täglich in die Wirtschaftsmetropole Zürich pendelt, hat das schon lange begriffen. Die Auslastung der Schnellzüge zu den Pendlerzeiten ist der klare Beweis dafür. Darum fordert der Stadtrat auch mit Nachdruck den Halbstundentakt auf Schnellzügen nach Zürich. Ich bin überzeugt, dass die Entwicklung der Ölpreise uns bald zum Umdenken zwingen. Und dass man mit Erdöl weit Gescheiteres machen kann, als es zu verbrennen, das wissen die Spezialisten in Ems sehr genau. Also handeln wir rechtzeitig und richtig. Handeln wir mit mehr Sinn für die Bahn. Dass sich heute so viele "Bahn-sinnige" zum Jubiläum der Rheinfalbahn eingefunden haben, macht Mut und Freude.

Herzlich willkommen!