

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 146/2003

Sitzung vom 9. Juli 2003

**971. Anfrage (Ausbau des Bahnhofs Marthalen im Rahmen
der S-Bahn, 2. Teilergänzung)**

Kantonsrätin Käthi Furrer, Dachsen, hat am 19. Mai 2003 folgende Anfrage eingereicht:

Das mit einer grossen Volksmehrheit von 73% (Gemeinde Marthalen 70%) genehmigte Ausbauprogramm der S-Bahn, 2. Teilergänzung, nähert sich dem Abschluss. Von 19 auszubauenden Bahnhöfen im Kanton Zürich wurden deren 18 mit stufenlosen Zugängen und hohen Perrons ausgerüstet. Lediglich auf der Kreuzungsstation Marthalen müssen die Reisenden weiterhin die Gleise überqueren, um über Stufen auf knapp 1,5 m schmale Hilfsperrons zu gelangen. Ankommende und abfahrende Reisende kommen sich in beunruhigender Masse in die Quere. Die prekären Platzverhältnisse in den Hauptverkehrszeiten wurden durch eine an sich erfreuliche Verkehrszunahme ausgelöst, zu der auch drei in Marthalen endende Postautolinien beitragen.

Gemäss Abstimmungsweisung vom 26. November 1989 hätte im wichtigsten Weinländer Bahn- und Busknotenpunkt Marthalen der Güter- vom Personenverkehr zwingend entflochten werden müssen. Vorgesehen war ein rund 400 m näher beim Dorf gelegener Halteort mit Aussenperrons und schienenfreien Zugängen. Abgesehen von der Saisonhaltestelle Schloss Laufen am Rheinfall ist Marthalen der einzige Bahnhof zwischen Schaffhausen und Winterthur, der nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen wird.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Trifft es zu, dass auf Grund einer zehn Jahre zurückliegenden Endkostenprognose der Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Marthalen gestrichen wurde?
2. Wie wird voraussichtlich der Kredit der 2. Teilergänzung S-Bahn (ohne Teuerung) abschliessen?
3. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass auch der Bahnhof Marthalen für rund 12 Millionen Franken im Rahmen der 2. Teilergänzung und nach dem Willen der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger behindertengerecht ausgebaut werden soll?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Käthi Furrer, Dachsen, wird wie folgt beantwortet:

Die Vorlage 2979 betreffend 2. Teilergänzungen zur S-Bahn von 1989 sah Ausbauten für verschiedene Bahnhöfe sowie für Angebotsverbesserungen im Knonaueramt, Unterland, Wehntal, Furttal, Oberland und am rechten Zürichseeufer vor. Im Raum Marthalen sollte ein Ausbau auf Doppelspur und die Verlegung des Bahnhofes Marthalen verwirklicht werden. Mit dem Ausbau auf Doppelspur sollten für die Züge der Linie Winterthur–Schaffhausen (S33) stündlich Anschlüsse an die S12 in Winterthur Richtung Zürich hergestellt werden. Mit der Verlegung des Personenbahnhofs um etwa 500 m nach Süden sollte eine Trennung des intensiven Güterverkehrs vom Personenverkehr erreicht werden. Der Güterbahnhof wäre am alten Ort geblieben. Für die im Bereich Marthalen kreuzenden Züge waren zudem eine gute Verknüpfung mit den regionalen Buslinien anzustreben und ein neuer Busbahnhof sowie eine Park-and-Ride-Anlage zu erstellen. Die Vorlage sah vor, dass die Ausbauten im Raum Marthalen bis 1995 zu verwirklichen seien.

Die Ausführung der 2. Teilergänzungen wurde wegen finanzieller Engpässe verzögert. Mit dem Fortschreiten der Projektierungsarbeiten wurde zudem festgestellt, dass der vorgesehene Kostenrahmen nicht eingehalten werden konnte. Um den vorgegebenen Kostenrahmen nicht zu sprengen, wurden geplante Ausbauten im Raum Effretikon nur teilweise umgesetzt und auf den Bau der Haltestelle Katzenbach wurde verzichtet. 1995 beschloss der Regierungsrat zudem, die Ausbauten im Raum Marthalen zu redimensionieren. Ziel war es, Kosten von 6 Mio. Franken einzusparen. Als vordringlich und notwendig wurde die Gewährleistung des Anschlusses der S33 an die S12 in Winterthur und damit der Ausbau auf Doppelspur auf einer Länge von 1,7 km beurteilt. Diese Angebotsverbesserung konnte im Jahr 1997 in Betrieb genommen werden. Auf die Verlegung des Bahnhofes Marthalen wurde verzichtet. Im Gegenzug wurden die Einstiegsverhältnisse beim bestehenden Bahnhof verbessert, indem die Perronkanten auf 220 m verlängert und durchgehend auf 35 cm über Schienenhöhe angehoben wurden.

Die Gesamtkosten der 2. Teilergänzungen setzen sich folgendermassen zusammen:

Vorausmassnahmen für die Doppelspur Zollikon–Küsnacht	23,7 Mio. Franken
2. Teilergänzungen gemäss Volksabstimmung (Vorlage 2979)	420,0 Mio. Franken
Abzüglich Haltestelle Katzenbach (nicht ausgeführt zu Gunsten der Glattalbahn)	14,0 Mio. Franken
Gesamtbetrag	<u>429,7 Mio. Franken</u>

Mit der Inbetriebnahme des neu gestalteten Bahnhofes Affoltern a. A. sind die Bauarbeiten für die 2. Teilergänzungen in diesem Jahr abgeschlossen worden. Noch liegen jedoch nicht alle Endabrechnungen vor. Eine Endkostenprognose zeigt folgendes Bild:

	Vorlage 2979 (1989) 2. Teilergänzungen [Mio. Fr.]	Endkosten 2003 teuerungsbereinigt [Mio. Fr.]	Minderkosten [Mio. Fr.]
Gesamtkosten der 2. TE	429,700	408,900	20,800
Davon Projekt Marthalen	20,832	12,036	8,796
davon Anteile des Kantons Zürich:			
Gesamtkosten der 2. TE	241,213	224,825	16,387
Davon Projekt Marthalen	16,666	9,629	7,037

Trotz des Kostenrahmens der Vorlage 2979 und den tatsächlichen Minderkosten kann eine Verlegung des Bahnhofs Marthalen, wie sie ursprünglich vorgesehen war, zurzeit nicht verwirklicht werden. Nach dem Entscheid zur Redimensionierung im Jahre 1995 wurden die für die Verlegung vorgesehenen Mittel in den Finanzplanungen des Kantons und der SBB AG nicht mehr eingestellt. Sie fehlen deshalb heute sowohl im Kanton wie auch bei der SBB AG. Demgegenüber bleibt der Handlungsbedarf für die Station Marthalen wegen der tiefen Perronkanten und des nicht schienenfreien Perronzugangs bestehen, umso mehr, als die an derselben Bahnlinie liegenden Bahnhöfe Hettlingen, Henggart, Andelfingen und Dachsen ausgebaut und mit Perronkanten von 55 cm Höhe sowie behindertengerechten Zugängen ausgestattet werden (Vorlage 3840). Ausserdem gehört die Station Marthalen infolge der heutigen Fahrgastfrequenzen und der Umsteigefunktion auf die Postautokurse zu jenen Haltestellen, die auf Grund des Behindertengleichstellungsgesetzes zur Sicherung eines Grobnetzes bis 2014 behindertengerecht auszugestalten sind. Der Kanton Zürich wird das Grobnetz bis Mitte 2004 für das ganze Verbundgebiet definieren und die Massnahmen entsprechend den verfügbaren Mitteln schrittweise treffen. Es kann daher da-

von ausgegangen werden, dass der Bahnhof Marthalen spätestens 2014 behindertengerecht ausgestaltet sein wird, wobei im Vorfeld auch geprüft wird, ob die heute bestehenden Anlagen auf kostengünstige Weise angepasst werden oder ob eine Verlegung des Bahnhofes sinnvoll wäre.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi