

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes beim Berliner S-Bahnbau

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung gewillt, das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) für den Neubau der Behmstraßenbrücke zwischen Prenzlauer Berg und Wedding gemäß der Vorlage der Senatsbauverwaltung an den Hauptausschuß des Abgeordnetenhauses von Berlin (Nr. 1372) zu akzeptieren, nach der die Kosten zwischen dem Bund als Baulastträger der Bahnanlagen (Veranlasser) und dem Land Berlin als Straßenbaulastträger im Verhältnis 96,33 % : 3,67 % (37,76 Mio. DM : 1,44 Mio. DM) aufgeteilt werden?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Zuge der Verbreiterung/Erneuerung der Beusselbrücke in Berlin-Tiergarten der S-Bahnhof Beusselstraße abgerissen werden mußte, weil er mit der alten Brücke in einem konstruktiven Zusammenhang stand?

Ist die Bundesregierung bereit, das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) beim Wiederaufbau des S-Bahnhofs Beusselstraße analog zur Behmstraßenbrücke im Bezirk Prenzlauer Berg zur Anwendung zu bringen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie verteilen sich die Kosten dieser Brücke auf die einzelnen Baulastträger?

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen des Autobahnbbaus am Sachsendamm in Berlin-Schöneberg der südliche Teil des S-Bahnhofs Papestraße abgerissen werden mußte und die originalgetreue Verlängerung am nördlichen Ende zur Konsequenz hat, daß die querenden Schienenbrücken sowohl der S-Bahn (S 4) als auch der Fernbahn (Innenring) erneuert bzw. verbreitert werden müssen?

Ist die Bundesregierung bereit, das EKrG bei der notwendigen originalgetreuen Erneuerung der S- und Fernbahnbrücken – analog zur Behmstraßenbrücke – zur Anwendung zu bringen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie verteilen sich die Kosten auf die einzelnen Baulastträger?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen der Verbreiterung der Leonorenstraße in Berlin-Lankwitz die Brücken sowohl für die Fernbahn (Anhalter Bahn) als auch für die S-Bahn (S 25) abgerissen wurden, und ist die Bundesregierung bestrebt, das Eisenbahnkreuzungsgesetz beim Wiederaufbau von S- und Fernbahn – analog zur Behmstraßenbrücke – zur Anwendung zu bringen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie verteilen sich die Kosten auf die einzelnen Baulastträger?

5. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen des geplanten BAB-Zubringers in Berlin-Treptow die Straße am Treptower Park verbreitert werden muß, was zur Konsequenz hat, daß die bestehende S-Bahnbrücke erneuert und verbreitert werden muß?

Auf welches Maß und für wie viele Autofahrspuren soll die Straße am Treptower Park verbreitert werden, und ist die Bundesregierung bestrebt, das Eisenbahnkreuzungsgesetz – analog zur Behmstraßenbrücke – zur Anwendung zu bringen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie verteilen sich die Kosten auf die einzelnen Baulastträger?

6. Wie viele Straßenbrücken müssen wegen der Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg bis Sellheimbrücke verbreitert werden?

In welcher Form wird das Eisenbahnkreuzungsgesetz dort angewendet, und in welchem Verhältnis fallen die einzelnen Kosten auf die einzelnen Baulastträger, und warum?

Bonn, den 27. Januar 1994

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe