

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/6701 —

Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes beim Berliner S-Bahnbau

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?

Der Bund tritt bei dieser Maßnahme nicht als Baulastträger auf.

Die Kreuzungsbeteiligten (Land Berlin und Deutsche Reichsbahn, Rbd Berlin – jetzt Deutsche Bahn Aktiengesellschaft) haben am 23. August 1993 nach den verbindlichen Vorschriften des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) – hier § 12 Nr. 2 – eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen und dabei eine Kostenteilung von

3,64 %	= Land Berlin	= 1 304 086,00 DM
96,36 %	= DB AG	= 34 522 473,22 DM

festgelegt.

Der Anteil des Landes Berlin resultiert aus einer von ihm geforderten Fußgängerunterführung und dadurch bedingten Verlängerung des Brückenüberbaues um 6,20 m.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. März 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Auf Veranlassung des Landes Berlin wurden im Jahre 1989 im Zuge einer Straßenbaumaßnahme (Verbreiterung der Beusselbrücke) die Stationsanlagen des S-Bf. Beusselstraße im Einvernehmen mit der DR teilweise abgerissen.

Bei dem jetzt von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft geplanten Wiederaufbau des S-Bahn-Nordringes sind die durch die Kreuzungsmaßnahme verursachten Kosten gemäß EKrG den Kreuzungsbeteiligten (Land Berlin und Deutsche Bahn Aktiengesellschaft) zuzuscheiden.

Eine Festlegung von Höhe und Verteilung der Kosten ist bisher noch nicht erfolgt.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß wegen des Autobahnbaus am Sachsenendamm 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?

Der umfassende Umbau der Bahnanlagen im südlichen Bereich des S-Bf. Papestraße im Zuge der Anhalter Bahn erfolgt gleichermaßen auf Veranlassung des Straßenbaulastträgers (Bund) sowie der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. Das EKrG wird angewendet.

Geplant ist der Lückenschluß der A 100 im Bereich des Sachsenendammes zwischen dem Autobahnkreuz Schöneberg und der Alboinstraße einerseits sowie eine Neutrassierung der Fern- und S-Bahn zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen von der S- und Regionalbahnradiale zur Ringbahn andererseits.

Über Art, Umfang und Durchführung der Kreuzungsmaßnahme einschließlich der Kostenteilung ist nach § 5 EKrG eine Vereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten zu schließen.

Die Vereinbarung liegt bisher nicht vor, so daß zu den Kosten derzeit keine Aussage getroffen werden kann.

Ein Zusammenhang der Kreuzungsmaßnahme am Sachsenendamm mit dem Wiederaufbau der S-Bahn (Linien S 45, S 46) und Fernbahn auf dem Südring besteht nicht.

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?

Der Abriß der Brücken war aufgrund ihres baulichen Zustandes notwendig. Der Wiederaufbau der Fernbahnbrücken erfolgt durch die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft. Die Planungen für die endgültige Trassierung der Fern- und Regionalbahnstrecke sind noch nicht abgeschlossen.

Falls das Land Berlin eine Veränderung der lichten Weite (Straßenverbreiterung) oder die Berücksichtigung einer für später geplanten Querung durch die U-Bahnlinie 9 verlangt, kommt § 12 Nr. 2 EKrG zur Anwendung. Die Kostenaufteilung vereinbaren dann die Kreuzungsbeteiligten (Land Berlin und Deutsche Bahn Aktiengesellschaft).

Der Wiederaufbau der S-Bahnbrücken ist im Rahmen seiner Zuständigkeit für die S-Bahn bis zum 31. Dezember 1993 vom Land Berlin begonnen worden und wurde bisher im Rahmen des GVFG-Landesprogrammes Berlin gefördert.

Zuständig ist insoweit der Senat von Berlin.

Gegenwärtig wird zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahnlinie S 25 als Interimslösung bis zum Abschluß der Fern- und Regionalbahnplanung eine Behelfsbrücke ohne Veränderung der lichten Weite vorgesehen.

Sofern bei der endgültigen Lösung der Straßenbaulastträger eine Veränderung der lichten Weite verlangt, wird das EKrG angewendet.

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?

Innerhalb des von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft geplanten Lückenschlusses der S-Bahn im Bereich Treptower Park–Neukölln (S 4) ist die Sanierung der Eisenbahnbrücken „Straße am Treptower Park“ erforderlich.

Die Zuständigkeit für die korrespondierende Straßenplanung liegt beim Senat von Berlin. Sofern der Senat für einen geplanten Straßenausbau eine Veränderung der Brückenparameter fordert, kommt das EKrG zur Anwendung.

Die Kreuzungsvereinbarung wird dann zwischen dem Land Berlin und der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft abgeschlossen. Da der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft technische Forderungen des Straßenbulasträgers bisher nicht vorliegen, kann zum Kostenteilungsschlüssel nichts gesagt werden.

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 Bulasträger, und warum?

Innerhalb des Vorhabens S-Bahn Wartenberg–Sellheimbrücke war ausschließlich die Fußgängerbrücke „Margarethenhöhe“ aufzuweiten. Dazu wurde die alte Brücke abgerissen und unmittelbar neben dem alten Standort neu errichtet. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine Kreuzungsvereinbarung nach dem EKrG zwischen den Kreuzungsbeteiligten Land Berlin und Deutsche Bahn Aktiengesellschaft abgeschlossen worden. Folgende Kostenteilung wurde festgelegt:

Land Berlin	– 20 %	(Verlangen nach Verbreiterung der Brücke sowie Rampenverlängerung)
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft	– 80 %	(Verlangen nach Aufweitung der Brücke).

Die Gesamtkosten der Fußgängerbrücke „Margarethenhöhe“ belaufen sich auf ca. 2 Mio. DM.

Die geplante Weiterführung der Bahn über den S-Bf. Sellheimbrücke hinaus in Richtung Karower Kreuz erfordert notwendigerweise die Aufweitung der „Sellheimbrücke“. Das EKrG findet Anwendung.