

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

S-Bahnen in Deutschland – Türsteuerung optimieren

In Deutschland bestehen bundesweit 16 S-Bahn-Netze. S-Bahnen haben sich als besondere Betriebsform der Eisenbahn entwickelt. Im Vergleich zu anderen Zügen des Nahverkehrs weisen S-Bahnen eine höhere Leistungsfähigkeit und kürzere Bahnstreckenabstände auf. Rechtsgrundlagen für Bau und Betrieb der S-Bahn ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Damit unterliegt die S-Bahn den Regelungen der Eisenbahn. Der Begriff S-Bahn ist eine Bezeichnung im Marktauftritt. In der Regel erbringt die Deutsche Bahn AG mit dem Tochterunternehmen DB Regio AG unter dem Markennamen S-Bahn die Beförderungsleistungen. In einzelnen Regionen, zum Beispiel in Berlin, bestehen eigene Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG.

S-Bahnen unterscheiden sich vom übrigen Eisenbahnverkehr durch einen Taktfahrplan mit dichter Zugfolge und Zügen, die für den schnellen Fahrgastwechsel konzipiert sind. Besonders in Spitzenzeiten und auf hoch ausgelasteten Strecken kommt es bei der Betriebsführung auf jede Sekunde an. Schon minimale Verzögerungen können sich erheblich auf die Pünktlichkeit im Gesamtnetz auswirken. Der Fahrgastwechsel und die Zeiten zur Öffnung und Schließung der Türen spielen hier eine wichtige Rolle.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei welchen S-Bahnen in Deutschland wird die Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 zur Anwendung gebracht?
2. Wie wird bei S-Bahnen in Deutschland das Sicherheitsmanagementsystem nach den europäischen Vorschriften umgesetzt?
3. Welche Aussagen zur Türsteuerung finden sich in den Sicherheitsmanagementsystemen der S-Bahnen in Deutschland?
4. Wann haben die S-Bahnen in Deutschland das für den Betrieb erforderliche Sicherheitsmanagementsystem dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung vorgelegt (bitte einzeln den Zeitpunkt für das jeweilige Netz benennen)?
5. Planen einzelne S-Bahnen eine Aktualisierung ihres Sicherheitsmanagementsystems?
6. Erlaubt es das aktuelle Regelwerk, die Türen gleichzeitig zum Ausfahren der Trittstufen zu öffnen?

Falls ja, gibt es technische Hürden bei der Baureihe 430, die dies verhindern?

7. Erlaubt es das aktuelle Regelwerk, die Türen gleichzeitig zum Einfahren der Trittstufen zu schließen?
Falls ja, gibt es technische Hürden bei der Baureihe 430, die dies verhindern?
8. Schließen Sicherheitsmanagementsysteme einzelner S-Bahnnetze eine Türöffnung bei Geschwindigkeiten von unter 3 km/h aus?
9. Erlauben Sicherheitsmanagementsysteme einzelner S-Bahnnetze eine Türöffnung bei Geschwindigkeiten von unter 3 km/h?
10. Wie wird das Sicherheitsmanagementsystem bei der S-Bahn Berlin zur Anwendung und Umsetzung gebracht?
11. Erlaubt das Sicherheitsmanagementsystem der S-Bahn Berlin eine Türöffnung von Geschwindigkeiten von kleiner 3 km/h?
Wenn ja, bei welchen Fahrzeugbaureihen?
12. Mit wie viel Sekunden werden Öffnungs- und Schließzeiten der Türen – ohne Berücksichtigung des Fahrgastwechsels – im Fahrplan der S-Bahn Berlin berücksichtigt?
13. Welche Maßnahmen sind geeignet, um den Fahrgastwechsel bei den S-Bahnen in Deutschland zu beschleunigen, und welche werden mit welcher Priorität verfolgt?
14. Wie würde sich eine konsequent getrennte Nutzung der Türen in Einstieg und Ausstieg auf derselben Seite eines S-Bahnzuges auf die Fahrgastwechselzeiten auswirken?
15. Erscheint das Modell auf der Stammstrecke der S-Bahn München – Ein- und Ausstieg auf unterschiedlichen Bahnsteigseiten – auch für andere S-Bahn-Netze geeignet?
16. Wie und bis wann ließe sich eine konsequent getrennte Nutzung der Türen in Ein- und Ausstieg im Bereich der S-Bahn Stuttgart umsetzen?
17. Welchen Zeitbedarf rechnet die S-Bahn Stuttgart für einen vollständigen Öffnungs- und Schließvorgang bei den Türen eines S-Bahnzuges der Baureihe 423?
18. Welchen Zeitbedarf rechnet die S-Bahn Stuttgart für einen vollständigen Öffnungs- und Schließvorgang bei den Türen eines S-Bahnzuges der Baureihe 426?
19. Welchen Zeitbedarf rechnet die S-Bahn-Stuttgart für einen vollständigen Öffnungs- und Schließvorgang bei den Türen eines Zuges der Baureihe 430?
20. Welchen Zeitbedarf rechnet die S-Bahn Stuttgart für einen vollständigen Öffnungs- und Schließvorgang bei den Türen eines Zuges der Baureihe 650?
21. Bestehen unterschiedliche Zeitbedarfe für den Öffnungs- und Schließvorgang bei den 60 Triebzügen der Baureihe 423 und den 97 Triebzügen der Baureihe 430?
Falls ja, bitte einzelne Triebzüge mit Datum der Indienststellung und dem jeweiligen Zeitbedarf in Sekunden nennen.
22. Mit wie viel Sekunden werden Öffnungs- und Schließzeiten der Türen – ohne Berücksichtigung des Fahrgastwechsels – im Fahrplan der S-Bahn Stuttgart berücksichtigt?
23. Wie wirkt sich das zusätzliche Ausfahren der Trittstufe bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm auf die Berechnung der Öffnungs- und Schließzeiten aus?

24. Wie wird das Ausfahren einer Trittstufe bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 76 cm im Fahrplan berücksichtigt?
25. Bestehen Unterschiede bei der Berechnung der Öffnungs- und Schließzeiten abhängig von der jeweiligen Strecke, Tageszeit und der genutzten Fahrzeuge (bitte nach Zuglängen, also Kurz-, Voll- und Langzug, nach Tageszeiten, nach eingesetzten Baureihen und nach Bahnsteighöhen differenziert auflisten)?
26. Bestehen bei den derzeit von der S-Bahn Stuttgart eingesetzten 60 Zügen der Baureihe 423 unterschiedliche Softwareversionen, die zu verschiedenen Öffnungs- und Schließzeiten führen?
27. Bestehen bei den derzeit von der S-Bahn Stuttgart eingesetzten 97 Zügen der Baureihe 430 unterschiedliche Softwareversionen, die zu verschiedenen Öffnungs- und Schließzeiten führen?
28. Bestehen Pläne, die Öffnungs- und Schließvorgänge bei der Türsteuerung der Baureihen 423 und 430 durch ein Softwareupdate zu beschleunigen?
29. Bestehen über ein Softwareupdate hinaus Pläne für weitere Maßnahmen, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen?
30. Welche Informationen liegen bei der S-Bahn Stuttgart zu Öffnungs- und Schließzeiten der Türen bei der inzwischen ausgemusterten Baureihe 420 vor (bitte nach Fahrzeugen der Vorserie, der Hauptserie und der zuletzt noch in Betrieb befindlichen Triebzüge der siebten Bauserie einzeln auflisten)?
31. Wie hat sich die seit der siebten Bauserie der Baureihe 420 eingesetzte Taschenschiebetür auf die Öffnungs- und Schließzeiten der Türen ausgewirkt?
32. Bestehen für Fahrzeuge, die auf Schienen im öffentlichen Straßenraum verkehren, ähnliche Vorgaben wie für die S-Bahn oder sind diese zu erwarten?
33. Wird bei der S-Bahn Stuttgart bei einer Geschwindigkeit von kleiner 3 km/h bereits der Öffnungsvorgang der Türen einleitet?
34. Wird bei der S-Bahn Stuttgart darüber hinaus erwogen, bei den Baureihen 423 und 430 Anpassungen bei der Türsteuerung hardwareseitig vorzunehmen?
35. Aus welchem Grund wurden die Züge der Baureihe 430 für die S-Bahn Stuttgart mit Trittstufen bestellt, die Züge derselben Baureihe für die S-Bahn Rhein-Main nicht?
36. Welche Vorteile bieten die aktuell verbauten Trittstufen der Baureihe 430 gegenüber einem Zug derselben Baureihe ohne Trittstufen?
37. Ist es geplant, das Ausfahren der Trittstufen vor Stationen, an denen diese Vorteile nicht zum Tragen kommen oder deren planmäßige Haltezeiten auch ohne das Ausfahren der Trittstufen schwer einzuhalten sind, automatisch abzuschalten?

Falls nein, warum nicht?

Berlin, den 9. April 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

