

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn,  
Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Sicherheit der S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423**

Die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 sind bei der S-Bahn München, bei der S-Bahn Rhein-Main, bei der S-Bahn Stuttgart und bei der S-Bahn Rhein-Ruhr im Einsatz. Bei Großveranstaltungen fahren Triebzüge der Baureihe 423 zusätzlich auch bei der S-Bahn Hannover, wo sonst nur Triebzüge der DB AG-Baureihe 424 und DB AG-Baureihe 425 (DB AG = Deutsche Bahn AG) mit der niedrigeren Fußbodenhöhe von 798 mm eingesetzt werden. Während der Fußball-WM 2006 befuhren Züge der Baureihe 423 den neuen Berliner Nord-Süd-Fernbahntunnel, der nicht für die herkömmlichen Berliner Gleichstrom-S-Bahnen ausgebaut ist. Die Züge stammten von den S-Bahn-Betrieben in Frankfurt und München. Im Herbst 2006 wurden einige Frankfurter-, Stuttgarter- und Düsseldorfer- 423-Fahrzeuge nach München ausgeliehen. Zu Großereignissen, insbesondere zu Fußballspielen, werden auch häufig und kurzzeitig Münchner- 423-Fahrzeuge für die S-Bahn Nürnberg ausgeliehen.

Im Juli, August und September 2009 verkehrten für einige Wochen Fahrzeuge der Baureihe 423 infolge der Betriebseinschränkungen der S-Bahn Berlin zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Südkreuz über Hauptbahnhof und Potsdamer Platz. Nach weiteren Problemen bei der S-Bahn Berlin kamen im ersten Quartal 2010 teilweise werksneue Einheiten im Entlastungsverkehr zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Berlin Ostbahnhof und im Frühling 2010 zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Hennigsdorf wegen einer baubedingten Sperrung der S-Bahn-Strecke auf Ferngleisen zum Einsatz.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Erfüllen die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 sämtliche infrastrukturseitigen Brandschutzanforderungen in unterirdischen Verkehrsanlagen (Tunnel)?
2. Könnten die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 auch im Leipziger Citytunnel eingesetzt werden?
3. Gibt es andere elektrische Triebzüge, die nicht im Leipziger Citytunnel eingesetzt werden dürfen?  
Wenn ja, welche?
4. Gilt die wegen nicht ausreichender Bremswirkung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herabgesetzte zulässigen Höchstgeschwindigkeit in allen Einsatznetzen?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

5. Können die Modifizierungen der Besandungsanlagen, wie sie an in München eingesetzten Fahrzeugen vorgenommen wurden, sowie Modifizierungen der Streueinrichtungen am zweiten und vierten Drehgestell zum Wegfall der Geschwindigkeitsbeschränkungen in allen Netzen führen?
6. In welchen Netzen gibt es Sicherheitseinschränkungen bezüglich der automatischen Lichtschranken?
7. Wann ist mit einem Abschluss aller Nachrüstmaßnahmen zu rechnen?
8. Gibt es Schadensereignisse, die zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen notwendig gemacht haben bzw. machen, und wenn ja, welche?
9. Welche Unterschiede bestehen brandschutztechnisch zwischen den modernen S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihen ET 423, ET 422 und ET 430 der DB AG?
10. Gab es bei den Nachfolgebaureihen des ET 423, dem ET 422 und dem künftigem ET 430 brandschutztechnische Verbesserungen aufgrund verschärfter Bestimmungen?  
Wenn ja, welche, und aufgrund welcher konkreter Bestimmungen?
11. Gibt es im Leipziger Citytunnel die Anforderung an den Zugbetrieb, dass ein Zug erst dann in den Streckentunnel einfahren (d. h. an einer Tunnelstation abfahren) darf, wenn der vorausfahrende Zug die vorausliegende Tunnelstation bereits vollständig geräumt hat?  
Wenn ja, aufgrund welcher gesetzlichen Bestimmung?
12. Unter welchen Bedingungen hält die Bundesregierung eine solche Anforderung im Eisenbahnbereich (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) bzw. im U-Bahn-, Stadtbahn- oder Straßenbahnbereich (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) generell für sinnvoll, und mit welcher Begründung?

Berlin, den 11. Juli 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**