

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP**

### **Neuentwicklung einer Schnittstelle für Bahnübergänge zur Reduzierung von Schließzeiten**

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in den vergangenen Jahren stetige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen zu beobachten. So ist allein bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Zahl der Passagiere im Fernverkehr im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Millionen bzw. um 1,9 Prozent gestiegen. Erstmals nutzten demnach in einem Jahr mehr als 150 Millionen Reisende die Fernzüge der DB AG (<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-erzielt-fahrgast-rekord-im-fernverkehr-a-30509468-b0b4-4fa5-9419-de7aea921671>). Und auch im SPNV hat sich die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen zehn Jahren um rund 26 Prozent erhöht (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/261310/umfrage/fahrgaeste-im-spnv-in-deutschland/>). Eine solche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene kann nach Auffassung der Fragesteller nur dann nachhaltig gelingen, wenn diese eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Denn eine Zunahme von Zügen bedeutet notwendigerweise auch eine Verlängerung der Schließzeiten an beschränkten Bahnübergängen für Fußgänger, Radfahrer, Motorrad- und Autofahrer. Dadurch entstehen häufig sehr lange Rückstaus vor Bahnübergängen. Dies stellt in vielen Kommunen ein Ärgernis dar. Insbesondere auf Strecken, die gleichzeitig von SPNV, SPFV und Güterverkehr genutzt werden, sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die anliegenden Kommunen häufig beträchtlich. Eine benutzerfreundliche Ausgestaltung der Schließzeiten an Bahnübergängen ist in diesen Fällen von besonderer Bedeutung.

Nach Auffassung der Fragesteller werden Möglichkeiten zur intelligenten Steuerung der Schließzeiten gegenwärtig jedoch nicht in einem hinreichenden Maße genutzt. Insbesondere die Chancen einer stärkeren Digitalisierung im Schienenverkehr sollten hier in Zukunft zu einer spürbaren Entlastung der Kommunen führen. Nach Angaben der Bundesregierung (siehe Bundestagsdrucksache 19/11370) arbeitet die DB Netz AG an der Neuentwicklung einer Schnittstelle

für Bahnübergänge. Diese SCI-LX Schnittstelle („Standard Communication Interface Level Crossing“) soll es ermöglichen, Bahnübergänge zeitoptimiert auf die jeweilige Zufahrt anzusteuern und damit Schließzeiten zu reduzieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Bahnübergänge gab es nach Kenntnis der Bundesregierung zum Stichtag 1. Juni 2020 in Deutschland (bitte nach Überführung, Unterführung und höhengleichem Bahnübergang aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich die Zahl der Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Mit welchen Techniken wird die Schließung der in Frage 1 genannten Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig gesteuert (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
4. Wie viele aller höhengleichen Bahnübergänge werden nach Kenntnis der Bundesregierung mit elektrischen Bahnschranken gesichert, und wie viele mit Tafeln, Andreaskreuzen, Lichtsignalen oder anderen schrankenlosen Vorrichtungen (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
5. Wie viele aller höhengleichen Bahnübergänge müssen nach Kenntnis der Bundesregierung manuell bzw. von Hand bedient oder gesichert werden (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
6. Wie viele technische Störungen der Schrankenanlagen gab es 2019 an höhengleichen Bahnübergängen?
7. Welcher finanzielle Aufwand entstand 2019 durch Wartung, Instandhaltung und Störungsbeseitigungen der Schrankenanlagen an höhengleichen Bahnübergängen?
8. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Serienreife der SCI-LX-Technologie und einer Einführung der Schnittstellen im Schienennetz des Bundes?
9. Seit wann und in welchen Pilotanlagen wird die SCI-LX-Technologie gegenwärtig erprobt?
10. Wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung der erste Test der SCI-LX-Technologie im Realbetrieb im Schienennetz stattfinden?
11. Welche Kosten würde eine bundesweite Ausrüstung von Bahnübergängen mit SCI-LX-Schnittstellen nach Kenntnis der Bundesregierung nach sich ziehen?
12. Welche technischen Hürden verzögern nach Auffassung der Bundesregierung eine zeitnahe Einführung intelligenter Schnittstellen zur Reduzierung von Schließzeiten an Bahnübergängen?

Berlin, den 2. Juli 2020

**Christian Lindner und Fraktion**