

## **Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

**Halbjahrespressekonferenz**

**18. Oktober 2016**

**Steigenberger Hotel am Kanzleramt Berlin**

**Axel Schuppe**

**Geschäftsführer des Verbandes  
der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)**

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
auch ich begrüße Sie herzlich.

## **Bahnübergangssysteme**

**>> Folie: „Bahnübergangsanlagen in Deutschland – die aktuelle Situation“, siehe separate Unterlagen**

Herr Schenk hatte in seiner Rede die Chancen der Digitalisierung im Schienenverkehr angesprochen. Ein Bereich, der von einer Digitalisierung besonders profitieren würde, sind Bahnübergangssysteme. Gerne möchte ich Ihnen den hier existierenden Bedarf und die technischen Innovationsmöglichkeiten kurz vorstellen.

Bahnübergänge und Schrankenanlagen sind Bestandteil der Leit- und Sicherungstechnik. Sie werden in der Regel von Stellwerken gesteuert. Auf deren grundlegenden Erneuerungsbedarf hatten wir in den zurückliegenden Jahren bereits immer wieder hingewiesen. Ähnlich ist die Situation bei der Bahnübergangstechnik.

Es gibt hier inzwischen vier technische Generationen in Deutschland, die im täglichen Bahnbetrieb zum Einsatz kommen. Die älteste Bahnübergangstechnik stammt, wie bei den Stellwerken auch, noch aus Kaisers Zeiten, also aus der Ära um 1900.

Wie Sie in unserer Darstellung gut erkennen können, haben über 3.000 Bahnübergangsanlagen in Deutschland heute ein Alter von über 50 Jahren. Es liegt auf der Hand, dass diese Technik störanfällig und arbeitsaufwändig in Betrieb und Wartung ist.

Um Ihnen einen Eindruck aus der Praxis zu geben: Was macht eine Schrankenanlage, wenn sie gestört ist? – Sie bleibt einfach geschlossen oder muss aufwändig von Hand betrieben werden. Nicht selten kommt es auch dazu, dass eine Servicekraft im Auto entlang der Bahnstrecke fährt, um die Schranken zu bedienen. Wartezeiten

oder Umwege für die Menschen sind die Folge. In Zeiten, in denen wir von der Digitalisierung des Schienenverkehrs sprechen, sollten solche Schildbürgereien allerdings längst der Vergangenheit angehören.

Heute werden jährlich rund 100 Bahnübergänge in Deutschland modernisiert. Bei den über 3.000 vorhandenen Bahnübergängen mit einem Alter von über 50 Jahren würde der Prozess der Modernisierung rund 30 Jahre dauern. Ein Tempo, das kaum jemand für akzeptabel halten kann, dem an einem leistungsfähigen und funktionierenden System Bahn gelegen ist. Schnelle Abhilfe ist deshalb nötig.

**>> Folie: „Digitalisierungsoffensive für Bahnübergänge ist ein Gebot der Stunde“, siehe separate Unterlagen**

Eine umfassende Modernisierung der Bahnübergänge in Deutschland ließe sich jedoch relativ einfach und in überschaubarer Zeit erreichen. Nötig dafür wäre ein Sonderprogramm in Höhe von jährlich 30 Millionen Euro für digitale Bahnübergangstechnik. Dadurch könnten in fünf Jahren 1.500 der ältesten Bahnübergänge in Deutschland modernisiert werden. Finanziert werden könnte ein solches Vorhaben zum Beispiel durch das Zukunftsinvestitionsprogramm des Bundes, kurz ZIP.

Der große zusätzliche Vorteil eines solchen Projekts: Mit der Modernisierung der Bahnübergänge könnte sofort begonnen werden, ohne langfristige Planung. Das wäre ein Erfolg für das System Bahn. Und ein Erfolg für die Mobilität der Bürger durch ein modernes und besseres Zusammenspiel der Verkehrsträger.

Ich danke Ihnen.