

5 Fragen an Dr. Gottfried Greschner

Gründer und Vorstandsvorsitzender von INIT



Quelle: Fabry

✉ Mailen Sie mir Ihre Meinung
mfricke@initse.com

„Durch Digitalisierung lassen sich Milliarden Kosten einsparen“

Die 1980er-Jahre waren eine Zeit der Digitalpioniere – auch im deutschen Nahverkehr. Wir sprachen mit dem INIT-Gründer und Vorstandsvorsitzenden Dr. Gottfried Greschner über die Anfänge des Technologiekonzerns und Potenziale der Digitalisierung.



1 Herr Dr. Greschner, die Erfolgsgeschichte der INIT begann mit einem Forschungsprojekt zum „Bedarfs-gesteuerten Busverkehr“. Wie kam die Schiene dazu?

Viele Verkehrsbetriebe wollten nicht nur ihre Busse mit Steuerungssystemen ausstatten, sondern zumindest auch ihre Straßenbahnen, manche auch die U-Bahnen. Auf diese Weise kamen wir relativ schnell zur Schiene. Wir haben damit angefangen, die U-Bahnen in München mit einem Informationssystem auszurüsten. Sicherungs- und Informationssysteme sind bis heute eine spannende Geschichte und ich denke, da liegt auch für die Zukunft sehr viel Potenzial.

2 Ließ sich die Schiene als weiterer Verkehrsmodus nahtlos in Ihr Lösungsportfolio einbinden?

Der Bahnbetrieb bringt selbstverständlich andere Bedingungen mit als der Busverkehr. Nehmen wir zum Beispiel Leitsysteme wie etwa das unseres Kunden in Karlsruhe – hier spielt das Thema Flügelung eine große Rolle. Das heißt, ein Zug teilt sich auf und eine Zughälfte fährt am

Bahnhof Karlsruhe in eine andere Richtung als die andere. An dieser Stelle muss ich ein schienengebundenes System natürlich komplett anders betrachten als einen Bus.

3 Wo sehen Sie aktuell technologisches Entwicklungspotenzial?

Zum Beispiel bei der Blocksicherung. Hier besteht ein großes Optimierungspotenzial, das sich durch intelligente Bordrechner und neue Übertragungswege wie Funk, Infrarot oder Mikrowellen erschließen lässt. Ein alternativer Lösungsansatz zu gängigen Blocksicherungsverfahren wäre, dass sich die Züge wechselseitig sichern, indem sie auf elektronische Sicht exakt bestimmen, wo sie sich befinden. Mit einer derartigen elektronischen Zugsicherung könnte man Zugabstände deutlich dynamischer sichern, als es derzeit der Fall ist.

4 Welche Vorteile hätte das?

Zum einen lassen sich so natürlich zuverlässig Unfälle vermeiden. Außerdem könnten derartige Systeme dafür sorgen, dass die Abstände zwischen Zügen

optimal sind und den Streckendurchsatz erhöhen. Irgendwann wird sich die Technologie einer zugseitigen elektronischen Zugsicherung durchsetzen, weil sich mit ihr größere Kapazitäten erschließen lassen. Damit sparen Betriebe zugleich natürlich Geld. Durch Digitalisierung lassen sich Milliarden Kosten einsparen. Herausforderung ist allerdings, dass für die neuen leistungsfähigeren Zugsicherungssysteme der Sicherheitsnachweis erbracht wird.

5 Wie wird aus einem universitären Forschungsprojekt in nur 40 Jahren ein börsennotierter Konzern?

Es gehört viel Kraft und Energie dazu, aber vor allem Überzeugung. Damals, 1980, waren wir mit unseren Forschungsprojekten technologisch meilenweit vorne. Aus diesem Glauben heraus habe ich eine Diplomarbeit vergeben, die ein Datenmodell für Fahrpläne zum Thema hatte. Das war zukunftsweisend. Auf Basis dieses Datenmodells konnten wir weitere Entwicklungen vorantreiben. Unser technologischer Vorsprung hat dazu geführt, dass wir auch international Beachtung gefunden haben. ●