

# Pannens-Check bei voller Fahrt

Mit Kameras und künstlicher Intelligenz spürt das Bad Godesberger Start-up Railwatch Schäden an Güterwaggons auf

VON DELPHINE SACHSENRÖDER

**BONN.** Die Geschichte der Firma Railwatch beginnt damit, dass Michael Breuer sich ärgert. Als Manager im Güterverkehr stellt er fest, dass die Bahnwaggons ihre turnusmäßigen Wartungen meistens zum falschen Zeitpunkt durchlaufen: Entweder ist noch alles in Ordnung oder der Schaden trat schon vorher auf der Strecke ein und verzögert damit den Betrieb. „Ich habe ein Problem gesehen, für das wir eine Lösung brauchten“, sagt der Wirtschaftsingenieur heute.

Um diese Lösung hat er sich selbst gekümmert, gemeinsam mit seinem Geschäftspartner Gerald Binz. Vor fünf Jahren gründeten sie das Bad Godesberger Unternehmen Railwatch. Die Geschäftsidee: Kameras am Rand von Bahnstrecken fotografieren vorbeifahrende Güterwaggons. Die Daten werden in der Cloud mit einer vom Unternehmen entwickelten Software so ausgewertet, dass vorhandene oder drohende Schäden erkennbar sind. Anhand der Aufnahmen meldet das auf künstliche Intelligenz (KI) basierende Programm, ob zum Beispiel die Bremsen verschlissen sind und ausgetauscht werden müssen. Zehn Minuten, nachdem der Zug die Kamera passiert hat, kann der Eigentümer der Waggons auf diese Information über das Internet zugreifen.

Neun Messstationen hat Railwatch derzeit an wichtigen Güterverkehrsstrecken bundesweit aufgestellt, eine davon in Bornheim-Sechtem. Bis zum Jahresen-



Fotofalle für Güterwaggons: In Bornheim-Sechtem steht eine Messstation der Firma Railwatch.

Fotos: Railwatch

de sollen es schon 20 Messpunkte sein. Zu den Kunden des Unternehmens zählen Waggonvermieter wie die Hamburger Aktiengesellschaft VTG, die nach eigenen Angaben 95000 Eisenbahngüterwagen vermietet. Aber auch Volkswagen kontrolliert in seinem Wolfsburger Werk über die Software aus Bad Godesberg vor dem Verladen, ob die Transportwaggons für die Neuwagen frei von Schäden sind. Kunden können ein Abo abschließen und sich dann rund um die Uhr am Bildschirm über die „Flottengesundheit“ informieren, wie Experten den Zustand der Fahrzeuge bezeichnen.

Die Technik dahinter steckt in erster Linie in der Cloud, wo die Software von Railwatch arbeitet. Aber auch die Hardware stammt aus eigener Herstellung: In Alfter bauen drei Mitarbeiter des Unternehmens die unscheinbaren grauen Kästen zusammen, die bis zu zehn Meter von der Schiene entfernt stehen können und trotzdem gestochen scharfe Bilder aufnehmen und zur Auswertung

weiterleiten. Dabei entstehen riesige Datenmengen. „Eine Zugdurchfahrt bedeutet für uns rund elf Terabyte“, sagt Breuer. Zum Vergleich: Das entspricht der Leistung von etwa 88 Smartphones.

Um diese Datenmengen zu bändigen, arbeiten in Bad Godesberg vorwiegend IT-Spezialisten für Railwatch. Insgesamt beschäftigt das Start-up derzeit 25 Mitarbeiter. Etwa 100 mögliche Schäden muss das Programm anhand der Fotografien erkennen. Drei Jahre hat es gedauert, bis Breuer die erste Station 2018 in einem Containerterminal in Bremerhafen aufstellen konnte. „Die Software und Hardware mussten wir komplett selber aufbauen“, sagt er, „dafür sind wir weltweit die einzigen, die den Service anbieten.“

Und die Ziele des Unternehmens sind ambitioniert. Noch liegt der Umsatz zwischen einer halben und einer Million Euro, aber schon im kommenden Jahr sollen es ein bis zwei Millionen, danach drei bis fünf Millionen Euro werden. Für An-

fang 2021 rechnet Breuer auch damit, dass sein Unternehmen erstmals schwarze Zahlen schreibt. Auf Investoren sind die Gründer weiter angewiesen. Der Ausbau des Netzes von Messstationen sei teuer, sagt der Gründer, und Geldgeber in der Coronakrise eher zurückhaltend. Die für das kurzfristige Wachstum benötigten Mittel seien jedoch gesichert. Und was danach kommt, sei noch offen – vielleicht der Gang an die Börse.

Die politischen Rahmenbedingungen sprechen derzeit für Railwatch. Unter anderem wegen des Klimawandels will der Staat die Verlagerung von Güterverkehr vom Lkw auf die Schiene massiv fördern. „Indem wir Schäden an den Wagen frühzeitig erkennen, beugen wir Pannen vor und verbessern damit die effiziente Ausnutzung des Schienennetzes“, sagt Breuer. Auch für lärmgeplagte Schienen-Anwohner sieht der Unternehmer einen Nutzen in seiner Technik. Das laute Schlaggeräusch von Güterwaggons

stamme oft von sogenannten Flachstellen an Rädern. Schnell identifiziert, könnten sie auch zügig repariert werden.

## GÜTERVERKEHR

### Strategiewechsel bei Bund und Bahn

72 Prozent der Verkehrsleistung im bundesweiten Güterverkehr erbringen Lastwagen. Für mehr Klimaschutz soll diese Quote nach Plänen der Bundesregierung sinken. Die neue Strategie ist verbunden mit hohen Investitionen in neue Technik. Derzeit müssen Güterwaggons noch per Hand aneinander gekoppelt und kontrolliert werden. Das ist teuer, zeitaufwendig und nicht ungefährlich. Da Güterwaggons im Gegensatz zu Personenwagen über keinen eigenständigen Stromanschluss verfügen, können sie Fehler auch nicht melden. dpa/sd



Michael Breuer hat Railwatch mit einem Geschäftspartner gegründet.