

Michael Breuer

Kämpfer gegen den Lärm

Railwatch könnte Güterwagen digital identifizieren. Doch das Bundesamt bevorzugt analoge Mahnschreiben. Ein Beispiel für verpatzte Digitalisierung.

Auf dem Foto lächelt Michael Breuer neben Ronald Pofalla, dem Infrastrukturchef der Deutschen Bahn, in die Kamera. Gemeinsam halten die Herren einen symbolischen Scheck über 10.000 Euro. Ausgestellt auf die Bonner Firma Railwatch, einer der Sieger aus dem ersten Start-up-Pitch des Bundesverkehrsministeriums. Das war im Frühjahr 2017. Doch der freundliche Händedruck brachte nichts. Mit dem Staatskonzern kam Breuer nicht ins Geschäft.

Dabei könnten Messsysteme von Railwatch die Technik der Stunde sein, um das politische Versprechen durchzusetzen, lärmende Güterzüge von den Schienen zu verbannen. Ab dem 13. Dezember sind ratternde und rumpelnde Güterwaggons auf dem deutschen Bahnnetz verboten. Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) bejubelte sein eigenes Gesetz schon vor Monaten: „Die Bahn wird ein guter und leiser Nachbar sein.“

Die Wahrheit ist aber: Vorerst werden laute Güterzüge weiter Anwohner um den Schlaf bringen. Der Minister setzte vor wenigen Tagen das Bußgeld von bis zu 500.000 Euro aus. Die Branche sei noch nicht so weit, ließ er verlautbaren. Irrtum, sagt Unternehmensgründer Breuer. 99 Prozent der deutschen Güterwaggons seien längst auf leise Bremsen umgebaut.

Deutsch Betreiber verärgert

Der 45-Jährige muss es wissen. Zwei Millionen Messungen hat sein Unternehmen in diesem Jahr an elf selbst errichteten Messstationen durchgeführt. Dabei wurden 200.000 verschiedene Güterwagen erfasst – ein Viertel des Gesamtgüterwagenbestands aus ganz Europa. „Ein toller Erfolg für deutsche Güterwagenhalter“, lobt Breuer. Die seien auf der Zielgeraden und hätten einen hohen Aufwand betrieben, um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene für die Bevölkerung annehmbar zu machen. „Probleme machen leider die ausländischen Güterwagenhalter. Ein Großteil ihrer Wagen, die in Deutschland fahren, sind noch nicht umgerüstet.“

Scheuers Bußgeld-Stopp dürfte also vor allem Rücksichtnahme auf ausländische Bahngesellschaften sein. Deutsche Unternehmen sind verärgert. „Das

Einfahren lauter ausländischer Wagen droht den mühsam errungenen Lärm-minderungserfolg zu untergraben“, wertet Malte Lawrenz, Vorsitzender des Branchenverbands VPI. „Ein lauter Güterwagen pro Zug reicht, um den Lärm-minderungseffekt zunichtezumachen.“

Das stellt Breuer auch mit seinen Messungen fest. „15 bis 20 Prozent der Züge fahren noch mindestens mit einem lauten Waggon. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind es bis zu 30 Prozent.“ Railwatch liefert ein Monitoringsystem für den Schienengüterverkehr, das mit Messstationen an Bahnstrecken Informationen über Waggons und Lokomotiven sammelt und aufbereitet. Sensoren erfassen während der Vorbeifahrt automatisch den technischen Zustand der Fahrzeuge.



Michael Breuer: Ideales Instrument zur Durchsetzung des Lärmschutzgesetzes.

Das sind nützliche Informationen etwa für die Betreiber von Güterzügen, die wissen wollen, ob einer ihrer Waggons in die Werkstatt muss. Das war 2015 auch das Geschäftsmodell, das Breuer bei Gründung seines Unternehmens verfolgte. Die gewonnenen Daten verkauft er an Verkehrsunternehmen, Güterwagenhalter und Industriebetriebe. Doch Railwatch eignet sich auch, um laute Güterwagen zu identifizieren, und es wäre damit ein ideales Instrument, das „Schienenlärmschutzgesetz“ durchzusetzen. Doch für Breuers Daten interessiert sich keine staatliche Stelle.

Stattdessen bahnt sich ein Papierkrieg an. Das Eisenbahnbundesamt (Eba) teilte auf Anfrage mit, die Einhaltung des Gesetzes „in Stichproben für mehrere Streckenabschnitte“ und „für ein ausgewähltes Datum anhand von Wagenlisten und Fahrplanunterlagen“ zu prüfen und so festzustellen, ob „lau-

te“ Güterwagen zum Einsatz gekommen seien. Die Bahnunternehmen würden dann vom Eba „zur Einhaltung der Vorgaben aufgefordert“.

Erwin Rüdell, CDU-Bundestagsabgeordneter und seit Jahren im Kampf um Ruhe im Bahnlärm geplagten Mittelrheintal, ist entsetzt. „Es ist ein Trauerspiel, dass die Digitalisierung hier nur so zögerlich Einzug hält“, sagte Rüdell dem Handelsblatt. „Wir brauchen jetzt eine unternehmensunabhängige, umfangreiche und zeitnahe Überwachung des Zustandes des rollenden Materials auf der Schiene.“ Auch Breuer ist verwundert, dass das Bundesamt keinen anderen Weg eingeschlagen hat, um das Gesetz zu überwachen. Zumal seine Kunden die Vorteile erkannt hätten, den Zustand ihrer Fahrzeuge unter dem rollenden Rad und permanent checken zu können. Das erleichtere die vorausschauende Instandhaltung.

19 staatliche Messstationen

Railwatch selbst stellt seine Messanlagen auf privatem Grund entlang wichtiger Bahnlinien auf. Noch vor Jahresende sollen an den Grenzen bei Bad Schandau und Emmerich weitere Stationen installiert werden. An den Grenzorten Aachen, Passau, Rosenheim und Kaldenkirchen stehen bereits Anlagen. 20 neue Messstationen sollen 2021 europaweit dazukommen.

Solche Anlagen kosten zwischen 100.000 und 200.000 Euro pro Einheit. Das Entgelt für Daten beträgt 3,99 Euro pro Monat und Waggon für Messungen der Bremsstypen, 4,99 Euro für das Identifizieren von Flachstellen an Rädern, was abgefahrenen Autoreifen entspricht und den eigentlichen Krach bei Eisenbahnwaggons verursacht.

Scheuers Verkehrsministerium hat vor zwei Jahren selbst 19 Messstationen an verkehrsreichen Bahnstrecken installiert. Damit würden mehr als zwei Drittel der Güterzüge kontrolliert, lobte sich das Ministerium selbst. Der Haken: Scheuers Anlagen messen nur ganz allgemein den Schalldruck und stellen allenfalls fest, dass ein Güterzug zu laut ist. Welcher Waggon aber der Krachmacher ist, bleibt ungeklärt. Mit dieser Technik kann daher auch niemand zur Verantwortung gezogen werden. Dieter Fockenbrock

Railwatch GmbH & Co. KG.

