

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Systemwissen Bahn

Intro:

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

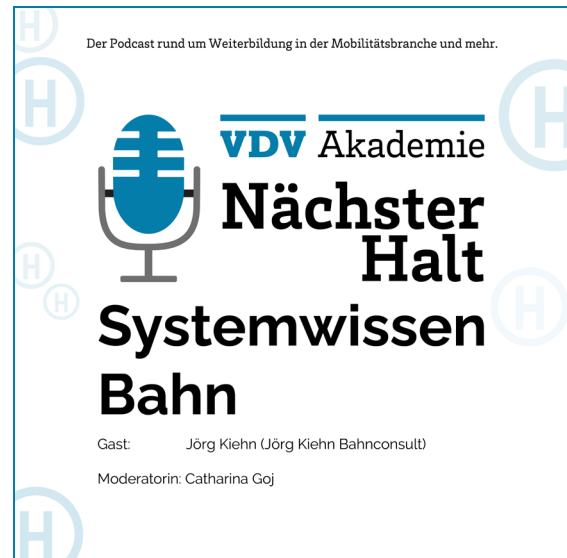
Nächster Halt: Systemwissen Bahn. Herzlich Willkommen zu einer neuen Podcastfolge der VDV-Akademie. Mein Name ist Catharina Goj. Mein heutiger Gast ist die Jörg Kiehn. Seit 2018 ist er selbstständig als Bahnconsultant tätig. Bevor er den Schritt in die Selbstständigkeit gegangen ist, hat er jahrelang unterschiedliche Tätigkeiten in verschiedenen Eisenbahnunternehmen und darüber hinaus inne. Daher bin ich sehr froh, ihn in unserem Podcast begrüßen zu dürfen und wir so einen Einblick in die verschiedenen Berufe bei der Eisenbahn bekommen. Hallo Herr Kiehn. Schön, dass Sie da sind.

Jörg Kiehn:

Hallo Frau Goj. Vielen Dank, dass ich hier sein darf.

Catharina Goj:

In meiner Einleitung habe ich gerade ganz kurz versucht, Ihre Tätigkeiten so kurz und knapp wie möglich zusammenzufassen. Wenn man sich aber ihren Lebenslauf anguckt, ist es gar nicht so einfach. Deswegen möchte ich Ihnen auch noch die Möglichkeit geben, uns kurz zu erzählen, welche Aus- und Weiterbildung und auch Qualifizierungen Sie in den letzten über 30 Jahren absolviert haben, damit unsere Zuhörerinnen und Zuhörer eine Idee von der Vielfalt Ihrer Tätigkeiten bekommen.



Jörg Kiehn:

Dann werd ich mal versuchen, das ganz kurz darzustellen. Sie haben es ja schon angesprochen, etwas über 30 Jahre Eisenbahner.

Das heißt im Betriebsdienst. Ich habe man wirklich eine Lehre gemacht und habe dann anschließend als Fahrdienstleiter und Weichenwärter gearbeitet, bevor ich ein Studium zu Verkehrsingenieur gemacht habe und dann noch ein kleines Aufbaustudium zum Wirtschaftsingenieur. Das heißt, ich habe zwei Ingenieurtitel und bin kein großer Techniker, weil das sind beides eigentlich so klassische, nicht technische Studien waren.

Ja, dann bin ich im Betriebsdienst der Eisenbahn geblieben. Das heißt erst war ich bei der DB im Fernverkehr. Danach habe ich ein kleines Eisenbahn-Unternehmen im SPNV, also im Schienenpersonennahverkehr mit aufgebaut. Das war die Eurobahn in Bielefeld und habe dort dann auch meine Qualifikation als Triebfahrzeugführer erworben.

Das heißt, mich hat es immer fasziniert die Tätigkeiten der Mitarbeiter auch selber ausüben zu können. Und das war schon als Fahrdienstleiter so, dass ich Vorgesetzte nur richtig ernst genommen habe, wenn sie auch selber die

fachlichen Qualifikationen mitbringen. Und darum bin ich dann auch Triebfahrzeugführer geworden. Ich bin auch dann bei der Eurobahn Eisenbahnbetriebsleiter geworden, der ja letztendlich für die Sicherheit eines Eisenbahnunternehmens vor allen Dingen verantwortlich ist.

Das zog sich dann so ein paar Jahre durch, bevor ich danach Berlin gewechselt bin, zur ODEG auch wieder im SPNV tätig gewesen bin. Und dann gehöre ich zu den wenigen Betriebsleitern, die unter anderem einige Jahre lang Pressesprecher des Unternehmens waren, um tatsächlich auch letztendlich der interessierten Öffentlichkeit Eisenbahnbetriebliche Sachverhalte möglichst verständlich herüberzubringen.

Die ODEG hat sich sehr gut entwickelt. Darum war ich da auch dann 14 Jahre lang und habe gesagt bis zur Rente sind doch noch ein paar Tage und ich wollte noch mal was anderes machen. Und Sie haben es schon schön erwähnt. Seit 2018 bin ich beruflich selbstständig als Eisenbahnbetriebsleiter weiterhin, als Sachverständiger für Eisenbahnbetrieb und aber auch als Lehrender. Ich unterstütze verschiedene Bildungsunternehmen bei der Vermittlung von Wissen. Ich selber bilde relativ viel im Notfallmanagement aus und ich mache Fortbildung für Prüfer von Lokführern.

Weil die Prüfer, die werden nur manchmal etwas vergessen bei dem Thema Fortbildung. Ja, es ist also ein sehr abwechslungsreiches Leben auch beim Thema Weiterentwicklung von Sicherheitsmanagement-System für andere Unternehmen, also sehr bunter Strauß, den ich mir ausgesucht habe, in den letzten, mittlerweile fast vier Jahren.

Catharina Goj:

So schnell vergeht die Zeit. Wir wollen uns, wie gesagt, heute auf das System Eisenbahn ein bisschen fokussieren und damit das System Eisenbahn reibungslos läuft, gibt es viele Komponente, die ineinandergreifen und die auf den Punkt funktionieren müssen.

Um das System jetzt nun besser zu verstehen, möchte ich Sie heute bei einer Fahrt durch den Arbeitsalltag eines Zuges oder auch eines Eisenbahners begleiten.

Und wir starten in den Arbeitsalltag. Es ist Schichtbeginn. Also der Arbeitstag beginnt ja nicht immer um 8 Uhr und der Triebfahrzeugführer oder die Triebfahrzeugführerin kommt zum Dienstbeginn zu ihrer Lok. Was gibt es vor der Abfahrt zu beachten?

Jörg Kiehn:

Das haben Sie schön gesagt, dass der Arbeitstag nicht erst um 8 beginnt. Wenn ich Schichten als Lokführer gefahren bin, habe ich mir immer möglichst effektive ausgesucht. Die fingen dann leider teilweise morgens um 3 an. Und ich bin wirklich kein Frühaufsteher. Also man kommt hin zu seinem Triebfahrzeug.

Wir unterstellen einfach mal so, wie sie es gerade gesagt haben, morgens. Das Triebfahrzeug war über Nacht abgestellt. Also geht es jetzt darum, dass Triebfahrzeug auch aus dem Schlaf zu erwecken und entsprechend aufzurüsten und beim Aufrüsten und gibt es ein paar Tätigkeiten, die gemacht werden müssen: Vorbereitungsdienst. Unter anderem müssen die Sicherheitseinrichtungen geprüft werden. Dazu zählen natürlich auf der einen Seite die Bremse, dann unserer Zugbeeinflussungssystem z. B. die punktförmige Zugbeeinflussung, PZB und auch die Sicherheitsfahrschaltung, die sogenannte Sifa oder auch

Totmannschalter und die Vorbereitungsarbeiten, wenn die dann abgeschlossen sind. Dazu gehören natürlich auch z. B. Funktion der Lautsprecher, Funktion der Türen, im Nahverkehr und im Fernverkehr, also im Reiseverkehr, besonders wichtig.

Und wenn die ganzen Vorbereitungsarbeiten abgeschlossen sind, dann meldet sich der Lokführer beim zugehörigen Weichenwärter oder Fahrdienstleiter und sagt ihnen, dass das Fahrzeug fahrbereit ist und dass wir gerne zum Bahnsteig fahren möchten, um für unsere Zugleistung bereitzustehen und die Fahrgäste einsteigen zu lassen.

Catharina Goj:

Dann geht's los! Und ein wichtiges Thema ist natürlich auch die Infrastruktur: Wo fahr her? Ich muss als Triebfahrzeugführer/ als Triebfahrzeugführer die Infrastruktur kennen und ich muss sie verstehen. Muss ich denn alle Schienenwege vorab auswendig kennen? Oder gibt es da auch so eine Art Navigationssystem wie auf der Straße?

Jörg Kiehn:

Da haben Sie schon das erste Mal so richtig schön noch auf das Thema System Verbund - System Verständnis Eisenbahn hingewiesen.

Es ist zwar auf der einen Seite schön, wenn ich als Lokführer mein Triebfahrzeug gut kenne und auch vorbereitet habe, aber vielleicht nicht verstehe, warum der Fahrdienstleiter mir jetzt nicht sofort die Fahrt ermöglichen kann, weil da wiederum auch so ein paar Dinge noch abhängig sind. Wenn er zum Beispiel gerade eine andere Zugfahrt einfahren lässt, dann kann ich vielleicht gar nicht rangieren, weil es da aus Sicherheitsgedanken

heraus Abhängigkeiten gibt.

Und daher ist es auch wichtig zu wissen was hat denn der Fahrdienstleiter zum Beispiel für Restriktionen? Warum kann er nicht jeden Wunsch eines Lokführers sofort erfüllen? Oder warum gehen manche Dinge gar nicht.

Zu Ihrer Frage mit dem Navigationssystem, beziehungsweise der Kenntnis: Der Lokführer muss dort zum Beispiel, wo er planmäßig rangiert, tatsächlich Ortskenntnis haben. Das ist wie ein Taxifahrer in einer Großstadt. Sie müssen wesentliche Dinge kennen. Sie müssen nicht jedes Detail kennen, aber sie müssen wesentliche Dinge kennen. Und das heißt beim Rangieren müssen Sie auch wissen, wo geht's denn lang, im wahrsten Sinne des Wortes. Das gilt nachher für die Zugfahrt ganz genauso. Da sprechen wir dann von der Streckenkenntnis. Beim Rangieren brauche ich die Ortskenntnis, und beim Fahren des Zuges brauche ich die Streckenkenntnis.

Und ja, es gibt doch so eine Art kleines Navigationssystem, sage ich jetzt mal ganz unfachmännisch bzw. laienhaft, indem z. B. in großen Bahnhöfen oder auch bei Streckenverzweigungen dem Lokführer vorher schon angezeigt wird, in welche Richtung geht das denn?

Das heißt, am Signal gibt es dann so Kennbuchstaben. Die sagen mir dann, wenn da z. B. der Buchstabe „A“ aufleuchtet. Es geht in die Richtung oder wenn der Buchstabe „X“ aufleuchtet oder „W“, es geht in eine andere Richtung. Das muss ich aber dann natürlich wissen, was bedeuten denn in diesem Fall A oder X oder W.

Catharina Goj:

Sozusagen die Straßenschilder oder die Schienenschilder kennen, die Signale.

Jörg Kiehn:

Genau.

Catharina Goj:

Dann befinden wir uns auf der Strecke. Sie sehen schon, wir machen einen kleinen Schnelldurchlauf, hier durch den Arbeitsalltag.

Da kommen dann auch viele Komponenten zusammen. Die Weichenstellung muss richtig sein. Die Signale müssen rechtzeitig gegeben werden und auch sonst muss alles rechtzeitig umgestellt werden.

Vieles ist automatisiert, aber auch einiges noch abhängig von Kolleginnen und Kollegen, dass die rechtzeitig reagieren. Wie klappt das alles rechtzeitig, dass es nicht zu Verspätungen kommt?

Jörg Kiehn:

Das ist ein gutes Stichwort. Solange alles pünktlich läuft, ist tatsächlich das System Eisenbahn prädestiniert für eine hohe Automatisierung. Wichtig ist gerade dann, wenn irgendetwas nicht mehr so läuft, wie es geplant war, dass dann die Kommunikation zwischen den Beteiligten, also z. B. zwischen Lokführer und Fahrdienstleiter, auch stattfindet. Und auch natürlich zwischen dem Lokführer und beispielsweise der eigenen Leitstelle, damit wiederum Fahrgastinformationen in die IT-Systeme eingespielt werden können und Fahrgästen auch wissen, dass z. B. der Zug sich verspätet. Oder aber das ist Aufgabe des Infrastrukturbetreibers, dass der Zug heute z. B. von einem anderen Bahnsteig abfährt.

Diese Informationen müssen dann fließen und dafür ist es eben nach wie vor unheimlich wichtig, dass die Beteiligten untereinander

kommunizieren.

Das Kommunizieren kann erfolgen einmal natürlich über den Austausch von Textnachrichten, aber auch heute ist noch der Standard, dass man miteinander spricht. Und ich hoffe, dass es auch noch relativ lange der Standard ist, dass Menschen miteinander reden, und zwar nicht nur im Störfall, sondern auch durchaus im regulären Leben. Und so wäre das jetzt hier bei uns auch.

Wenn unser Zug jetzt aus welchem Grund auch immer eine Verspätung hat, nehmen wir mal den unwahrscheinlichen Fall an, dass ein Fahrzeug eine Störung hat.

Kommt ja ganz, ganz selten vor.

Dann wäre es jetzt erst mal Aufgabe des Lokführers, den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. Z. B. ich habe eine Türstörung, weil z. B. Fahrgäste, die Tür noch aufgehalten haben, weil noch ein verspäteter Fahrgast erwartet wird. Diese Tür hat sich nun leider aber so gestört, dass sie sagt ich gehe gar nicht mehr zu.

Dann muss ich als Lokführer dem Fahrdienstleiter Bescheid sagen. Ich habe hier eine Störung, ich kann nicht pünktlich abfahren. Ich gebe mich mal um diese Türstörung kümmern und melde mich, wenn ich wieder da bin und bin ich ganz gut bin und vielleicht schon weiß, wie lange es ungefähr dauert, ungefähr 5 Minuten oder 3 Minuten oder 2 Minuten, je nachdem, wie lang mein Zug ist. Und dann kann ich die Störung zu beheben. Und ich hoffe, ich kann die Störung auch wirklich beheben. Dann sage ich dem Fahrdienstleiter wieder Bescheid „Ich bin wieder da. Ich sitze wieder vorne, kann losgehen.“

Catharina Goj:

Und das kann der Triebfahrzeugführer dann alleine regeln. Also so die technischen Skills wird der haben, dass

da niemand anderes eingreifen muss.
Wie ist das?

Jörg Kiehn:

Ja, es ist wie bei Ihrem modernen Auto. Es kommt immer ein bisschen drauf an. Es gibt Störung, die kann man selbst beheben. Dann gibt es noch Möglichkeiten Rückfallebenen zu nutzen. Die modernen Triebfahrzeuge haben heute alle eine Möglichkeit einer sogenannten Hilfsfahrt oder Störfahrt, dass man zumindest in geringer Geschwindigkeit die Strecke räumen könnte.

Und dann gibt es wie beim Auto eben auch Dinge, wo man dann sagen muss jetzt brauche ich den ADAC. Jetzt muss ich abgeschleppt werden.

So eine Türstörung, wie ich sie gerade angesprochen hatte, die kann der Lokführer in der Regel alleine beheben. Es gibt aber andere Störungen, gerade in dem Bereich der Leittechnik beispielsweise.

Wenn die Leittechnik, aus welchem Grund auch immer ausgefallen ist und es gar nichts anderes mehr geht, dann kann der Lokführer da nichts mehr machen. Dass es dann auch da die Kollegen in der Werkstatt gehen, dann nicht mehr mit Hammer und irgendwelchen schweren Werkzeug daran an das Fahrzeug. Sondern die kommen dann mit einem Laptop, lesen erst mal die verschiedenen Systeme aus, was in Frage kommt und beheben die Störung dann entweder mit einem Laptop oder durch Austausch, z. B. von Platin oder Ähnlichem.

Da haben wir wirklich einen sehr schönen Vergleich oder Analogie auch zum Auto. Bei einem alten Käfer konnten diejenigen, die zu mindestens handwerklich begabt sind, noch deutlich mehr machen als beispielsweise heute einem Golf 8, um mal im VW-Konzern

zu bleiben, ohne dass sich davon eine Präferenz habe.

Catharina Goj:

Ok. Dann erübrigt sich fast meine Frage bei den Störungen am Zug auf der Strecke, wie schnell der Zug repariert werden kann. Das hängt dann tatsächlich ganz von der Störung ab und auch, ob er Triebfahrzeugführer/ die Triebfahrzeugführerin alleine das beheben kann durch ein einfaches Reset, sag ich mal, oder ob da mehr kaputt ist.

Jörg Kiehn:

Einen Punkt möchte ich dabei wirklich noch mal ganz kurz erwähnen. Nämlich ganz wichtig und das kann ich meinen lieben Kollegen draußen immer wieder nur ans Herz legen: Denkt bitte an die Information der Fahrgäste!

Weil ich bin selber Vielfahrer mit der Bahn. Störung passieren, wie auf der Straße auch. Da ist ein Stau, wie auch immer.

Wenn man eine Information hat, da kümmert sich jemand darum. Da ist was im Gang. Dann ist das unheimlich wichtig. Und ich habe die Erfahrung gemacht die Fahrgäste tolerieren auch morgens im Berufsverkehr noch eher, wenn eine Info kommt, was denn ist und wie lange es dauert, als wenn gar nichts kommt.

Catharina Goj:

Ich hab noch eine Sache zum Thema Störung oder auch Technik. Die Eisenbahn ist heutzutage größtenteils vom Strom abhängig. Was machen wir denn im Worst-Case-Szenario? Der Strom fällt aus!

Jörg Kiehn:

Ja, da haben wir ja gerade in den letzten Jahren durch insbesondere Sturmtiefs wiederum Stromausfälle gehabt, weil z. B. die Oberleitung gerissen sind, weil Bäume reingefallen sind etc.

Also, wir haben mehrere Sachen. Wir haben, ja, ein Großteil des Streckennetzes ist elektrifiziert und wir fahren mit elektrischer Energie unsere Züge. Und wenn die elektrische Energie in einer Fahrleitung ausfällt, dann können wir auch erst mal nicht weiterfahren.

Wir können vielleicht noch ein kleines Stück rollen, aber da gibt es auch Restriktionen. Also wir stehen dann erst mal, und das bedeutet dann auch, dass unser stehender Zug dann über die im Zug vorhandenen Batterien erst mal weiter versorgt wird.

Das heißt, die nächsten zwei Stunden ungefähr können die entsprechenden Systeme am Laufen gehalten werden. Es geht nicht gleich das Licht aus, aber die Batterien auch da ähnlich wie beim Auto.

Wenn Sie einen ganzen Tag in ihrem Auto das Licht anlassen und nicht mehr im Auto sind, die Zündung ausgeschaltet ist, dann werden sie Abend, wenn sie in den Feierabend fahren wollen, eventuell eine böse Überraschung erleben. Und so ist das bei unseren Zügen auch. Das heißt, wenn die Batteriekapazitäten erschöpft sind, nach frühestens zwei Stunden, eher in einem Bereich der drei Stunden. Dann geht es, salopp gesagt, wirklich das Licht aus.

Das heißt, die Eisenbahnunternehmen haben da auch ganz klar die Vorgaben für ihre Fahrgäste etwas zu tun. Das heißt auch, Konzepte im Vorfeld sich zu überlegen. Was ist denn in so einem Extremfall? Was kann ich da denn machen? Dann greift letztendlich auch schon das Notfallmanagement. Das heißt, ich muss zusehen, dass ich meine Fahrgäste aus dem Zug, der dann auch nicht mehr beheizt wird oder im Sommer nicht mehr klimatisiert wird, aus diesem Zug dann auch entsprechend herausbekomme.

Catharina Goj:

Auch auf der Schiene müssen Arbeits- und Pausenzeiten eingehalten werden. Wie lange dauert denn eine Schicht? Und was muss man vielleicht auch bei der Übergabe dann beachten?

Jörg Kiehn:

Also auch auf der Schiene gilt zum einen das Arbeitszeitgesetz. Das heißt, die Arbeitszeit darf grundsätzlich nicht länger als zehn Stunden sein. Und nach spätestens sechs Stunden ist eine Pause erforderlich, grundsätzlich mindestens 15 Minuten. Und dann gibt es aber auch noch zusätzlich tarifvertragliche Regeln. Das heißt, die Tarifvertragspartner haben dann Regelungen getroffen, dass z. B. eine Pause früher stattfindet als eben nach sechs Stunden über die Dauer der Pausen über die Lage der Pausen. Da gibt es also je nach Unternehmen sehr unterschiedliche Regelungen. Aber das Arbeitszeitgesetz gilt vom Grundsatz her erst mal als Mindeststandards.

Wenn ich dann eine Pause, idealerweise in einem Bahnhof, wo ich wieder auch ein Pausenraum habe oder mich versorgen kann und der Kollege hoffentlich die Ablösung auch schon dasteht oder auch die Kollegin natürlich gern. Dann übergibt man den Zug und sagt ein paar Worte zum Betriebs- und technischen Zustand. Wenn alles in Ordnung ist, dann geht das Übergabe-Gespräch sehr schnell.

Das heißt, es ist alles in Ordnung. Ich wünsche dir weiterhin gute Fahrt. Sollte z. B. ich komme wieder auf unsere gestörte Tür zurück, die Tür nach wie vor gestört sein, dann wäre das ein Bestandteil des Übergabe-Gesprächs: Du, die Tür 3L beispielsweise, ist gestört, da habe ich abgesperrt und sodass der Kollege oder die Kollegin dann eben auch Bescheid weiß, welchen Zustand ihr Zug ist, den sie da gerade übernimmt.

Catharina Goj:

Ein anderes Thema, Sie haben es auch schon angesprochen, weil es auch eines Ihrer größeren Themen sind, ist das Thema Sicherheit. Was muss beim Thema Sicherheit, besonders im Arbeitsalltag bei der Eisenbahn beachtet werden?

Jörg Kiehn:

Die Eisenbahn ist eines der sichersten Verkehrsmittel überhaupt. Wenn sie sich die Zahlen anschauen, die Unfallzahlen, Zahlen der Getöteten oder Verletzten, bezogen insbesondere auf die geleisteten Personenkilometer, dann stellt man wirklich fest, die Wahrscheinlichkeit in einem Zug zu verunglücken, ist verschwindend gering. Dafür werden auch sehr viele Anstrengungen unternommen. Das heißt, auch hier muss das Zusammenspiel zwischen den Kollegen im Infrastrukturbereich. Also beispielsweise bei der DB NETZ AG oder den nichtbundeseigenen Infrastrukturunternehmen und den Unternehmen, die darauf fahren, also ganz konkret auch den Lokführern klappen.

Wir haben einen hohen Technisierungsgrad. Sie haben es ja vorhin schon angesprochen. Das heißt aufgrund von bestimmten technischen Abhängigkeiten gibt es schon mal eine sehr hohe Sicherheit, die dadurch gewährleistet wird. Ich kann zum Beispiel ein Signal nicht auf Fahrt stellen, wenn bestimmte Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Das geht einfach nicht. So und dann gibt es wiederum, um den Betrieb bei Störungen auch aufrechterhalten zu können, gibt es bestimmte Regularien, die ich einhalten muss, bevor ich hilfsweise die Fahrt zulasse, über z. B. ein Ersatzsignal.

Das müssen wir den Mitarbeitern auch immer wieder, auch als verantwortliche Führungskräfte auch immer wieder klarmachen, solange alles gut läuft. Das heißt, mein Signal, ich sage es mal etwas flapsig, Grün zeigt ist das alles kein Problem. Da haben wir wirklich ein technisch gewährleisteten, ganz hohen Sicherheitsstandard, wenn die Technik nicht mehr funktioniert, auch da haben wir eine Analogie zur Straße, dann kommt der Mensch ins Spiel. Und dann ist das Bewusstsein, meine Handlungen vielleicht auch noch einmal öfter zu durchdenken gerade in hektischen Momenten, wenn Fahrgäste zurecht noch drängeln, wann geht es denn weiter? Oder auch der Fahrdienstleiter weiß: Mensch, da stauen sich jetzt fünf Züge. Aber dann wirklich ruhig zu bleiben und Ruhe zu bewahren und die Störung wirklich strukturiert abzuarbeiten. Schritt für Schritt und dann lieber eine Minute länger zu brauchen und dafür auch die Hilfshandlung sicher durchzuführen, als hektisch zu werden und dann vielleicht doch ein Fehler machen zu können, den die Technik dann eben im Störfall nicht mehr auffängt.

Catharina Goj:

Jetzt sind wir schon fast zu Ende mit unserem Arbeitstag bei der Eisenbahn. Muss ich noch etwas vor Feierabend erledigen, damit der Zug wieder einsatzbereit ist für seine nächste Fahrt? Oder muss sich sonstige Dinge beachten?

Jörg Kiehn:

Bleiben wir beim Beispiel des Nahverkehrszugs. Der Zug hat jetzt sein Tagwerk vollbracht, ist am letzten Bahnhof angekommen. Und dann, je nachdem, wie es im Eisenbahnunternehmen geregelt ist. Dann sollte zumindest entweder der Kundenbetreuer oder der Lokführer oder

natürlich auch die Kundenbetreuerin oder Lokführerin durch den Zug mal durchgehen, schauen z. B. ob Fundsachen vorhanden sind. jemand etwas vergessen hat. Dann auch auf den technischen Zustand noch mal achten.

Dann kommt der sogenannte Abschlussdienst. Wenn ich ein Dieselfahrzeug habe, dann wird es in vielen Unternehmen getankt, damit das am anderen Morgen auch gleich wieder einsatzbereit ist. Gegebenenfalls müssen Betriebsmittel noch kontrolliert werden oder ergänzt werden, wie beispielsweise unser Streusand, den wir ja in den Triebfahrzeugen selber mitführen oder aber auch Motoröl kontrolliert werden. Solche Sachen gehören dann zum sogenannten Abschlussdienst. Morgens haben wir ja über den Vorbereitungsdienst gesprochen und zum Ende des Tages kommt dann der Abschlussdienst. Und dann wird das Fahrzeug abgestellt und dann wird das Fahrzeug am Abstellplatz auch je nachdem, was es für ein Fahrzeug ist, in den ja, sag mal salopp, Schlafmodus gebracht und kann dann über Nacht regenerieren.

Catharina Goj:

Dann bleibt mir eigentlich nur noch einen schönen Feierabend zu wünschen. Und am nächsten Morgen dann eine gute Fahrt.

Jörg Kiehn:

So sollte es sein.

Catharina Goj:

Lieber Herr Kiehn, ich danke Ihnen ganz herzlich, dass Sie bei uns im Podcast waren Bahn und uns einen Schnelldurchlauf durch den Arbeitsalltag bei der Eisenbahn gegeben haben.

Jörg Kiehn:

Vielen Dank für die Gelegenheit. Es hat mir Spaß gemacht und jederzeit gern wieder. Allzeit gute Fahrt.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.