

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Quereinstieg
Triebfahrzeugführer*in

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Quereinstieg
Triebfahrzeugführer*in.

Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge „Nächster Halt“. Ich bin Catharina Goj und in dieser Folge wird der nächste Halt mal wieder etwas plastischer, denn wir wollen über den Beruf der Triebfahrzeugführerin bzw. des Triebfahrzeugführers sprechen.

Zu Gast habe ich dazu Melanie Hiß. Sie ist vor viereinhalb Jahren als Triebfahrzeugführerin bei Vlexx quereingestiegen und somit eine derjenigen, die die Branche so sehr braucht.

Hallo Frau Hiß, schön, dass Sie da sind.

Melanie Hiß:

Hallo zusammen!

Catharina Goj:

Was fasziniert Sie an dem Beruf Triebfahrzeugführer*in?

Melanie Hiß:

Was mich daran fasziniert, ist ganz einfach mit den großen Zügen durch die Gegend fahren zu können und die Menschen zusammenzubringen, von A nach B zu fahren, die Leute einfach zu verbinden und was auch richtig toll ist, diese Sonnenauf- und Sonnenuntergänge, die einen jeden Tag



wieder belohnen aufs Neue und jeden Tag anders faszinierend sind.

Catharina Goj:

Sie waren nicht immer Triebfahrzeugführerin. Was hat Sie denn damals, vor viereinhalb Jahren, zum Wechsel bewegt? Und vielleicht auch: Wer hat Sie zum Wechsel bewegt?

Melanie Hiß:

Was mich zum Wechsel bewegt hat, war einfach mein alter Job. Ich war vorher in einer großen Warenhandelskette angestellt, in der Bäckerei/Konditorei, in einer Produktionshelferin Position und es hat mir a) keinen Spaß mehr gemacht und b) wollte ich mich einfach auch beruflich wieder ein bisschen verändern, weil was man halt so sagt, das ist halt, man bleibt nicht ewig in einem Beruf drin.

Und was mich für den Wechsel bewegt hat, war ich habe Bekanntschaften gemacht mit Partnern, die mich dann auch dahingehend überzeugt haben, es doch auch einfach mal zu wagen, auf diese Schiene zu gehen. Und daraufhin habe ich mich beworben, weil sie haben halt auch gebrannt und die Leidenschaft, die sie selber für ihren Job an den Tag gelegt haben, war halt das, was mich

wiederum bewegt hat, eine Bewerbung fertig zu machen.

Catharina Goj:

Das merkt man immer wieder in der Branche, dass es da sehr viele Menschen gibt, die mit großer Leidenschaft hinter ihrem Beruf stehen. Wie war denn der Prozess des Quereinstiegs dann bei Ihnen?

Melanie Hiß:

Im Allgemeinen erst mal klar mit der Bewerbung fängt das an, dem Bewerbungsgespräch, der Einladung. Dann kam auch die Zusage der Firma Vlexx.

Dann durchlief ich halt auch diese Gesundheitschecks ab: Reaktionstest, Sehtest, psychologische Eignungstests. Das sind alles Untersuchungen, die führt dann auch ein Bahnarzt durch. Und wenn dann diese Auswertung der Ärzte, der ganzen Unterlagen vorhanden ist, kriegt die Firma dann Bescheid, ob man halt tauglich ist oder nicht. Und wenn es dann so ist, dann kriegt man den Ausbildungsvertrag in die Hand gedrückt. Man unterschreibt den. Man setzt sich dann mit der Personalabteilung noch mal zusammen und nachdem das alles passiert ist, durfte ich im April 2019 auch den Quereinstieg beginnen.

Und zum Anfang hat man da auch erstmal ganz viele Lernunterlagen bekommen, die, man meint, es wird einen erschlagen. Aber hat es zum Schluss nicht. Klar, es ist schwer mit diesen ganzen Unterlagen dann ja.

Aber Lernphasen hat man halt dann. Man muss halt gucken, wie man zurande kommt.

Catharina Goj:

Wie war denn so die Gruppendynamik bei Ihnen in der Ausbildung? Häufig ist es ja so, dass es leider nicht so viele Triebfahrzeuginschriften gibt, sondern dass eher Männer den Beruf ausüben. Wie war das damals bei Ihnen?

Melanie Hiß:

Also wir sind gestartet mit 11 Personen im Kurs. Ich als einzige Frau damals. Der Lernprozess und der Zusammenhalt der Gruppe und dieses Teambuilding in diesem Kurs, das war super. Also wir haben sehr viele Lerngruppen auch gemacht, wo man uns dann halt auch die ganzen Prüfungen vorbereitet haben für zehn Stück, Lernkontrollen und solche Sachen.

Aber im Grunde, ich sag mal, wie soll es ausdrücken, es ist einfach in diesen Lerngruppen zu lernen und dieses zusammenschweißen. Aber manchmal ist es auch so, diese Zeit, die du dafür aufbringen musst.

Catharina Goj:

Okay. Und woran liegt es Ihrer Meinung nach, dass es noch nicht so viele Frauen gibt, die den Beruf ausüben möchten?

Melanie Hiß:

Ich vermute mal, dass die ganz einfach Angst haben vor dieser, dieser schwierigen Arbeit, so wie man das halt auch von früher kennt, mit diesen, ich sag mal auch mit den lokbespannten Zügen zu fahren, so wie es halt wirklich noch vor 20, 25 Jahren bestimmt auch war.

Also es gibt ja mittlerweile auch moderne Kupplungen an Fahrzeugen, die das alles automatisch machen, die automatisch kuppeln, automatisch trennen. Klar, muss man da auch Schlüssel und Knöpfe betätigen dafür, aber so wie man das von früher kennt, das ist es nicht mehr seit den man geht halt in den Güterverkehr und man braucht auch vor dieser schweren Arbeit, selbst wenn man mal Zug verbinden muss, noch nach alter Methode, keine Angst haben. Auch eine Frau, egal wie sie gebaut ist, kriegt das hin.

Ich sag immer nur „Frauen auf die Schiene!“ traut euch, geht raus, schreibt eine

Bewerbung, guckt euch an, wenn ihr euch nicht sicher seid. Wir haben mittlerweile im Fahrpersonal an Triebfahrzeugführerinnen 10 % bei uns in der Firma, bei der Vlexx.

Catharina Goj:

Das ist in dem Bereich schon ganz gut. Aber natürlich darf das auch noch mehr werden. Hier vielleicht auch schon mal ein kurzer Appell an die Frauen. Also liegt es ein bisschen Ihrer Meinung nach daran, auch wie das Bild in den Köpfen, in der Gesellschaft noch verankert ist vermutlich?

Melanie Hiß:

Bin ich schon bei Ihnen, weil ich sage mal, es war eine Männerdomäne. Es ist auch irgendwo noch ein Stück weit eine Männerdomäne. Aber wir Frauen preschen da halt mal rein, weil nicht nur ein Mann kann ein Zug fahren, sondern auch die Frau.

Catharina Goj:

Sie haben gerade schon von den schwierigen Aufgaben, also wirklich körperlich schwierigen Aufgaben gesprochen. Haben oder sind die Herausforderungen einer Triebfahrzeugführerin schwieriger zu bewältigen als für einen Triebfahrzeugführer?

Melanie Hiß:

Ich sage mal, im Allgemeinen ist es ja unterschiedlich, weil es muss ja jeder für sich selber ausmachen, inwieweit er was bewältigen kann, als Frauen oder auch als Mann, ja.

Als Frau hat man vielleicht eher noch das Problem, dass man nach langen Jahren zu Hause eventuell und die Kinder dann auch noch betreut, auch mal wieder in dieses „Lernen lernen“ kommen muss. Und die Familie und die Qualifizierung, die ja beiderseits gleichermaßen abfordern an Zeit

und Aufwendungen. Ja, man schickt halt die Kinder dann abends ins Bett und dann setzt man sich halt auch hin und setzt sich noch mal über die Lernunterlagen.

Ich mein, der Haushalt läuft ja trotzdem weiter, auch wenn die Qualifizierung gemacht wird. Klar, gibt es bestimmt auch Männer an einer Stelle von einer Frau, die alleinerziehend sind, aber auch die würden diese Qualifizierung hinkriegen.

Catharina Goj:

Also gibt es irgendwie noch Herausforderungen, die für alle gleich sind, oder was sind die besonderen Herausforderungen grundsätzlich wenn man sich jetzt entschließt, nach der Erstausbildung noch eine Zweitausbildung als Triebfahrzeugführer*in zu machen?

Melanie Hiß:

Im Grunde sind alle gleich von der Herausforderung sage ich mal. Das ist sehr individuell, was da an Ausbildung bei auf einem zukommt bei der Vlexx definitiv kein Unterschied gemacht, ob Mann, Frau oder Mann ist das vom Anspruch her auch.

Und wie gesagt, jeder nimmt es halt auch anders der auf und jeder geht mit diesen Situationen, mit diesem Lernprozess und diesen Arbeiten. Man muss halt eine Bremsberechtigung machen, da ist auch ein bisschen was an Technik dabei. Ja, ich sage mal, das ist für beide Geschlechter gleichermaßen eine Herausforderung, dieses zu erlernen, wenn man halt technisch nicht so versiert ist. Es gibt ja auch Männer, die das nicht so sind, muss man sich halt schon reinfuchsen und das, ich sage mal, das ist eigentlich die gleichermaßen Herausforderung an diesen Sachen, mit dieser Technik und die Größe des Fahrzeuges und vielleicht auch der Respekt vor diesem Job.

Catharina Goj:

Jetzt kommen wir mal so ein bisschen von der Theorie in die Praxis. Wahrscheinlich diejenigen, die jetzt zuhören, die ganz bahnverliebt sind, die mag auch interessieren, was sie denn für Züge fahren. Sie haben gerade schon angedeutet, dass es nicht der Güterverkehr ist.

Wo fahren Sie mit der Vlexx genau?

Melanie Hiß:

Also ich bin bei der Vlexx im Personenverkehr unterwegs, zwischen Frankfurt, Saarbrücken, Koblenz, Kaiserslautern, Worms, Alzey, Mainz. Das sind so meine Hauptstrecken, die ich fahre und ich fahr einen LINT [leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen] 81. Also der ist 81 Meter lang, hat etwa 140 Tonnen und die fahren wir manchmal auch im Doppelverbund, also mit 160 Metern und 280 Tonnen unterwegs und bewegen da viel auch viele Menschen mit.

Ja, das ist so das Fahrzeug, was ich habe. Klar wird es auch noch mal eine Nummer kleiner in der Länge von 54 Metern. Das hat glaube ich knapp 98 Tonnen das Fahrzeug. Ja und die dürfen wir dann im Dreierverbund fahren. Das sind halt so die Massen, die man täglich durch die Gegend bewegt, nur an Tonnage, das sind noch keine Fahrgäste dabei.

Catharina Goj:

Das sind auf jeden Fall sehr, sehr große Zahlen. Und sehr beeindruckend finde ich immer, das unterschätzt man auch viel.

Ein wichtiges Thema, was wir heute auch ansprechen wollen, ist ja das Thema der psychischen Belastung, weil das ja gerade auch bei der Bahn immer wieder reinspielt.

Das System der Bahn ist sehr komplex. Es gibt viele Komponenten, sowohl maschinell als auch menschlich, die ineinander greifen

müssen. Und das muss man auch manchmal alles stemmen, auch mental.

Können Sie da Beispiele nennen oder ein Beispiel nennen, wo die psychische Belastung besonders hoch ist und man am Ende auch eine gewisse Resilienz irgendwie erlernen muss?

Melanie Hiß:

Also was, was einen schon mental betrifft, ist, wenn man halt immer wieder irgendwelche Menschen in den Gleisen rumhüpfen sieht oder mal noch über geschlossene Bahnübergänge laufen zu müssen. Und man muss halt dann eine Notbremsung einleiten. Das ist ja nicht nur, dass ich gucken muss, dass mein Zug zum Stehen kommt, was ich das ja nicht beeinflussen kann. Weil aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h, hat man halt auch knapp ein Kilometer Bremsweg auf der Schiene, weil wir haben mit der Schiene pro Zug gerade mal eine Auflagefläche von einer Postkarte. Mehr Auflagefläche hat der nun mal nicht auf der Schiene, dementsprechend Metall auf Metall bremst ja eh schon ein bisschen schlechter.

Ja, das geht, wenn's arg knapp ist, ziemlich auf die Psyche. Also man, man kann da nicht immer gut mit umgehen und wie man da reagiert, das ist eigentlich von Situation zu Situation sehr individuell, weil ich sage mal, nicht jeder Vorfall, wenn man dann jemanden mal vom Zug hat, der aber was ein Glück wieder rauskommt, man ihm nicht mitgenommen hat. Und es ist halt immer so eine Sache.

Catharina Goj:

Ja, also hier noch mal ein dringender Appell an alle Fahrgäste: Achtet auf die Signale, die Züge müssen es auch. Nur so funktioniert es.

Mögen Sie uns einmal erzählen, wie Sie damit umgehen? Haben Sie da eine bestimmte Strategie?

Melanie Hiß:

Ja, was heißt denn Strategie. Also man muss sich halt immer zusammenhalten mit Hirn und Verstand in solchen Situation und dann in dem Moment auch die Handlungsketten, wenn mal wirklich irgendwas Schwerwiegendes passieren sollte.

Toi, toi, toi hat es bei mir noch nicht den Fall gegeben, bin ich auch sehr froh drum. Jeder Kollege, der das durchmachen muss, der tut mir auch wirklich leid. Wie gesagt, eine Stresssituation, was in dem Moment ja entsteht, sollte man definitiv den Kopf zusammenhalten und versuchen das zu machen, was man in der Ausbildung auch beigebracht bekommen hat.

Das ist nicht immer schwer. Man muss halt auch den Fahrdienstleiter informieren. Man muss die die Firma informieren. Dann schaltet sich vielleicht noch ein Notfallmanagement mit ein, je nachdem was halt gerade passiert ist oder die Polizei kommt. Das sind alles so Sachen, wenn sich Menschen gedankenlos in Gleisen bewegen und einfach vielleicht auch nicht gelernt haben, dass auch ein Bahnhof und Gleise kein Spielplatz sein.

Catharina Goj:

Bahnhof ist da noch mal ein Stichwort. Auch da bitte, der dringende Appell, die Linien zu beachten und nicht zu nah an der Bahnsteigkante zu gehen. Das hat alles seine Gründe, weswegen immer angesagt wird „Weg von der Bahnsteigkante!“

Melanie Hiß:

Richtig!

Catharina Goj:

Jetzt, auch wenn wir gerade nicht so schön das Thema angesprochen haben, habe ich ja zu Beginn dieser Folge schon erwähnt und sie haben auch schon mit Leidenschaft erzählt, wie toll der Beruf der Triebfahrzeugführer*in ist und dass die Branche ja auf jeden Fall dringend diese Quereinsteigenden wie Sie braucht, damit wir den Personalbedarf decken können, damit die Züge fahren und wir am Ende auch die Verkehrswende gemeistert bekommen.

Was würden Sie den Zuhörenden raten, die jetzt immer noch denken, trotz der Herausforderung: „Ja, geil, den stelle ich mich. Wow, so einen Zug würde ich auch gern mal steuern.“

Melanie Hiß:

Wenn man sich nicht sicher ist, ob der Beruf für einen geeignet ist oder nicht, gibt es immer mal die Möglichkeiten an einem Tag der offenen Tür oder Tag der Schiene. Der war jetzt am 15. September über das Wochenende, das ist leider vorbei, mal sich die Fahrzeuge anzuschauen oder vielleicht auch mal an einem Simulator eine Probefahrt zu machen. Das ist auch ganz interessant, so eine Simulatorfahrt.

Klar, es ist nicht ganz so real, als wenn man einen richtigen Zug draußen auf dieser Schiene fährt. Aber es ist zumindest mal so und man kriegt ein Feeling für diese ganze Geschichte.

Ich selber hatte das jetzt vorab nicht. Wenn ich ganz ehrlich, ich habe mich einfach beworben und hat dann die Möglichkeit bekommen, auch über die Vlexx meine Ausbildung oder den Quereinstieg zu machen. Und vor allem sollte man nie sagen, man schafft das nicht.

Jeder kann das schaffen. Ja, ich war auch manchmal an einem Punkt, wo ich gesagt habe, ich habe keinen Bock mehr, ich höre jetzt auf. Bin ich ganz ehrlich, Irgendwann kommt man auch mal an so einen Punkt. Ich

sage mal, ich habe auch zwei Kinder, ein Freund, Tiere, ein altes Fachwerkhaus, was saniert wird und wir haben auch noch Hobbies und ein bisschen Urlaub. Das muss man halt dann alles unter einen Hut kriegen.

Aber wichtig ist, dass man dann auch mal ein Wochenende hat, nicht wirklich 24/7 über seinen Ausbildungsmaterialien sitzt, sondern sich auch mal diese Auszeit gönnnt und mal am Tag einfach was mit Freunden, Familie, Hobbies oder sonstiges macht. Ich sage nur, wagt den Schritt diese Ausbildung/ Qualifizierung zu machen, egal auf welchem Weg. Es gibt ja auch die 3,5 jährige Ausbildung zum Partner. Im Betriebsdienste gibt es ja auch noch die Möglichkeit, nicht nur diesen Quereinstieg. Ihr habt einen tollen Job mit schönen Erlebnissen und das ist einfach toll.

Catharina Goj:

Das war eine schöne Werbung zum Abschluss. Ich glaube, dass man auch mit den vielen schönen Momenten auch belohnt wird, weil es heißt an sich selber glauben, wenn man Bock drauf hat und sich auf die schönen Sonnenauf- und -untergänge dann im Betrieb freuen, wenn man auf der Schiene unterwegs ist.

Liebe Frau Hiß, vielen Dank, dass Sie sich heute die Zeit genommen haben und mir und den Zuhörenden diese spannenden Einblicke gewährt haben und bei uns zu Gast waren im Podcast.

Melanie Hiß:

Gerne, Frau Goj.
Vielleicht hören wir uns ja noch einmal.

Outro:

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