

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt:
Hafenbahn

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Hafenbahn. Hallo und herzlich willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj und ich habe heute Martin Schröder zu Gast. Er ist stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter und Gefahrgutbeauftragter bei der Bremischen Hafeneisenbahn. Hafeneisenbahnen sind ein wichtiges Bindeglied zwischen der Logistik auf dem Wasser und auf der Schiene. Beziehungsweise vielleicht sogar auf der Straße. Und was genau dahinter steckt, das kann uns Martin Schröder viel besser erklären als ich.

Deswegen: Schön, dass Sie da sind, Herr Schröder.

Martin Schröder:

Moin, vielen lieben Dank für die Einleitung und auch für die Einladung, dass ich heute mal ein paar Einblicke zur Hafenbahn Ihnen mitbringen darf. Ich bin also ein Betriebsleiter, haben sie eben schon gesagt. Und betreue hier die Eisenbahn in Bremen und Bremerhaven und insbesondere dort in den Hafenanlagen. Genau.

Catharina Goj:

Zu Beginn einer Podcastfolge bringe ich ja



gerne unsere Zuhörenden auf ein Wissenslevel. Und deswegen meine erste Frage: Was sind eigentlich Hafenbahnen? Was versteht man darunter?

Martin Schröder:

Das ist eine spannende Frage, wo ich gehofft habe, dass ich jetzt direkt eine klare, präzise Antwort geben kann, weil das irgendwo in einem schönen Rechtstext drin steht. Das tut es leider nicht.

Also wir werden kurz irgendwo im Regulierungsrecht erwähnt, aber sonst leider nicht. Daher würde ich den Begriff Hafenbahn mal auseinandernehmen in die zwei Bereiche, die es impliziert. Einmal den Hafen und einmal die Bahn.

Hafen, haben wir alle ein Bild vor Augen. Das heißt, irgendwo ist Wasser, irgendwo kommen Schiffe rein und das ist schon einer der großen Besonderheiten.

Das heißt, wir sind an einer Schnittstelle hier zwischen Eisenbahn und Schiffsverkehr dabei, aber nicht wie, wenn ich jetzt hier aus dem Fenster schaue, nur der Hochseeschiffverkehr, sondern eben auch der Bereich der Binnenhäfen. Das

heißt, Hafenbahnen sind nicht nur an der Küste, sondern auch viel im Land. Und das Besondere an der Stelle ist, dass wir hier diese Schnittstelle sehr stark bespielen zwischen Eisenbahnen und insbesondere dem Wasser, also dem Schiffsverkehr, weniger tatsächlich hier jetzt die Straße als Verkehrsträger.

Und das Besondere an der Hafenbahn ist auch die Komplexität, da wir eine logistische Schnittstelle darstellen, und zwar nicht nur zwischen Wasser und Schiene, also dem Hinterlandverkehr, sondern eben auch ganz viele unterschiedliche Anschließer haben, unterschiedliche Anschlussbahnen oder auch Terminalbetreiber, die jetzt die Schiffe löschen oder auch die Züge entladen und beladen.

Und insgesamt übernehmen Hafenbahnen tatsächlich oder gewinnen Hafenbahnen immer mehr an Bedeutung. Denn gerade wenn wir uns die globalpolitische Situation auch anschauen. Warenströme, Versorgung des Landes viele Waren laufen ja über die Häfen, aber was auch zur Wahrheit gehört Im Verteidigungsfall werden auch viele Verteidigungsgüter über den Hafen ins Land gebracht oder eben exportiert, so dass auch wir extra Bereiche haben auf unserer Hafenbahn, wo wir militärische Güter zum Beispiel empfangen oder auch versenden.

Catharina Goj:

Okay, das war schon eine ganze Menge. Und wenn sich der eine oder die andere jetzt fragt: Schiffe löschen?

Nach meinem Verständnis heißt das Schiffe entladen. Richtig?

Martin Schröder:

Man spricht tatsächlich vom Löschen. Also, wenn ich Ladung oder Güter vom Schiff nehme, lösche ich das Schiff. Also nicht wie die Feuerwehr löschen, sondern eben, dass der Entladevorgang.

Catharina Goj:

Genau das wollten wir einfach mal richtigstellen. Perfekt. Ich habe gerade schon gesagt und es klang ja auch mit, dass die Hafenbahn ein wichtiges Bindeglied sind im Güterverkehr, viele verschiedene Aufgaben haben. Wenn wir jetzt den Schienengüterverkehr betrachten. Was unterscheidet so eine Hafenbahn vom Schienengüterverkehr in der Fläche?

Martin Schröder:

Also wir haben sehr konzentrierte Wirkung mit unseren Verkehren. Das heißt, wir bespielen eine sehr kleine Fläche und auch eine sehr kleine Anzahl Kilometerstrecke, die wir haben. Also als Beispiel, wir haben jetzt 200 Kilometer Strecke in Bremerhaven, haben aber sehr viele Interessenten daran.

Allein schon durch die Terminalbetreiber oder eben auch Unternehmen, die ansässig sind und Ladung vom Schiff an uns übergeben oder eben auch Endkunden, also z. B. Frosta als großes Beispiel ist einer der Player hier im Norden, die zunehmend mehr Ladung auf die Schiene transferieren wollen oder eben auch, was in den Medien jetzt ja auch häufiger das Thema war, waren die Getreideverkehre.

Durch Zwischenfälle auf der Hunte, wo dann Schifffahrer gegen die Brücke

gefahren sind, konnten Eisenbahnverkehre nicht mehr stattfinden und somit hatten wir eben sehr viel Verkehr drauf.

Was man auch grundsätzlich sagen kann, in der Fläche finde ich Einzelwagenverkehr. Den habe ich eigentlich relativ selten hier im Hafen. Das heißtt, wir konzentrieren uns sehr stark auf Ganzzüge im kombinierten Verkehr, sprich mit Containern oder eben auch Autoverkehre haben wir sehr stark hier insbesondere in Bremerhaven. Aber auch Gefahrgüter oder Massengüter sind Bestandteile.

So Massengüter ist dann Getreide, Kies, Kohle, Erze. Das sind so typische Vertreter, die hier in den Hafenbahnen vorhanden sind und eine Besonderheit auch bei uns sind die sehr hohe Notwendigkeit an Rangievorgängen, da wir im Hafen eben selten als Zugfahrt in die Terminals reinfahren, sondern eben per Rangierfahrt, gibt es dort einen sehr hohen Aufwand und auch einen sehr hohen Bedarf.

Catharina Goj:

Jetzt haben Sie gerade schon Besonderheiten angesprochen. Sie sind ja auch Gefahrgutbeauftragter. Vielleicht mögen Sie da noch mal ein bisschen konkreter auf die Besonderheiten eingehen.

Martin Schröder:

Eine der Besonderheit ist jedenfalls, dass unsere Anlagen sehr stark im Ballungsraum sind. Das heißtt, ich habe Anlagen sehr nah an Wohnbebauung und öffentlichen Gebäuden, so dass gerade wenn sie den Bereich Gefahrgut ansprechen, dort ja auch die Sicherheit mitspielt, also der Sabotageschutz. Das

heißt, wir legen natürlich auch ganz großen Wert darauf, dass die Beförderung so sicher wie möglich erfolgt. Natürlich aus betrieblicher Sicht, aber insbesondere natürlich auch für alle Anwohner und Anrainer vor Ort. Das heißtt, dort liegt natürlich ein großer Fokus drauf. Genau.

Catharina Goj:

Alles klar. Wenn man jetzt Hafenbahn googelt und dem Wikipedia-Artikel Glauben schenken darf, also mit Vorsicht zu genießen, gibt es in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen und außereuropäischen Ländern eine ganze Reihe an Hafenbahn. Da habe ich mich so ein bisschen gefragt: Warum ist das so? Warum haben wir so viele verschiedenen Hafenbahn und welche wichtige Rolle spielt in dem Zusammenhang auch die Hafenbahn bzw. die Hafenbahnen, die verschiedenen Unternehmen?

Martin Schröder:

Die typische Antwort eines Eisenbahners wäre jetzt: Das ist historisch so gewachsen, das war schon immer so!

Catharina Goj:

Okay.

Martin Schröder:

In Deutschland ist es tatsächlich so, dass wir sehr viele unterschiedliche Hafeneisenbahnen haben, egal ob in den Hochseehäfen oder auch in den Binnenhäfen. Und dabei ist es auch tatsächlich so, wie Sie gerade beschrieben haben, nahezu jeder Hafen hat eine eigene Betreibergesellschaft und somit auch eine eigene Hafenbahn. Wir als Bremerhaven

zum Beispiel haben eine eigene Hafenbahn. Cuxhaven, Wilhelmshaven und Emden sind wieder in einer anderen Gesellschaft verbunden. Hamburg und Lübeck wiederum auch. Das ist aber in den Binnenhäfen tatsächlich genauso, also die Hafenbahnen in Duisburg oder in Bayern. Die werden wiederum für sich betrachtet. Das macht uns besonders, aber auch in gewisser Weise auch ein bisschen träger.

In den Niederlanden zum Beispiel haben wir weniger Infraukturbetreiber, dort läuft das aus einer Hand. Und das hat den großen Vorteil, ich kann gewisse Themen zentralisieren. Ich kann Kompetenzen bündeln. Ich kann Ressourcen bündeln. Das habe ich leider nicht in Deutschland. Und das ist auch einer der Probleme oder Hemmnisse, die wir bei den Hafenbahn leider haben, dass wir parallele Strukturen aufbauen müssen. Jede Hafenbahn braucht eigene Regelungen, eigene Regelwerke. Sie braucht eigene Fachexpertinnen und Experten, obwohl man theoretisch auch sagen könnte geographisch kann ich die zusammenfassen und dadurch dann gemeinschaftlich Themen voranbringen. Was am Ende unterm Strich ja auch Geld sparen würde. Die Situation haben wir leider nicht. Das ist politisch bei uns in Deutschland nicht gewollt und dadurch haben wir eben diese sehr stark dezentrale Strukturierung in den Hafen fahren.

Catharina Goj:

Jetzt ist es ja so, da muss ich jetzt nochmal nachhaken. Bei den Verkehrsunternehmen selbst ist es ja auch so. Also wenn wir jetzt irgendwie in den Personenverkehr gehen, da hat jeder sein Gebiet so ein bisschen, also zumindest bei den kommunalen

Verkehrsunternehmen und man kann ja auch voneinander lernen. Also nicht jeder muss ja eigentlich das Rad neu erfinden. Haben Sie da auch bestimmte Netzwerke oder so, wo Sie sagen können okay, Bremen hat jetzt die Struktur aufgebaut, warum können wir das nicht für Hamburg übernehmen oder für Cuxhaven, Wilhelmshaven?

Also gibt es da irgendwie Bestrebungen, da trotz der vielen parallelen Strukturen oder Strukturen, die parallel laufen, da irgendwie trotzdem durch Netzwerke zu bündeln oder durch Verbünde oder Ähnlichem?

Martin Schröder:

Das ist eine gute Anspielung, natürlich. Der VDV hat natürlich eine Arbeitsgruppe an der Stelle, an der wir auch vertreten sind, wo wir so Themen abstimmen.

Das heißt, wir haben auch einen Kollegen, der uns dort vertritt und aktuelle Themen diskutiert. Es ist aber schlussendlich so, dass die meisten Eisenbahninfrastrukturunternehmen in öffentlicher Hand liegen.

Das heißt entweder in der Hand des Landes oder der Kommune oder eben in einer Kombination oder einem Konglomerat an der Stelle und jeder eigentlich eher für sich auf die Sache schaut. Im Gegensatz zu dem, was Sie eben angesprochen haben. Mit dem Verkehrsunternehmen stehen wir ja nicht in Konkurrenz. Wenn ich jetzt sage, ich mache meine Hafenbahn jetzt nicht so attraktiv wie vielleicht Hamburg, dann ist das meine Sache. Aber mein Kunde kann nicht sagen: Ja, wenn du nicht so toll bist, dann fahre ich halt woanders hin. Also die

Auswahl hat er nicht. Bei einem Verkehrsunternehmen ist das was ganz anderes. Wenn ein ...

Catharina Goj:

Bei den kommunalen ja nicht.

Martin Schröder:

Bei den kommunalen weniger. Genau. Bei den Wirtschaftsunternehmen ist es aber so.

Catharina Goj:

Ja okay.

Martin Schröder:

Aber auf das Thema kommunale Verkehrsunternehmen lasse ich mich lieber nicht drauf ein, weil damit kenne ich mich jetzt nicht aus. Also deswegen versuche ich dort jetzt nicht weiter drauf einzugehen.

Catharina Goj:

Genau. Klar. Also wenn man jetzt die Güterverkehrs-Unternehmen die Schienengüterverkehrsunternehmen betrachtet, dann ist das genauso. Deswegen hatte ich jetzt den Vergleich mit den kommunalen Verkehrsunternehmen gemacht, weil die ja auch nicht in Konkurrenz stehen.

Martin Schröder:

Wobei man auch an der Stelle ergänzen kann. Beim Verkehrsunternehmen habe ich eher Innovationen noch drin. Sehen wir es bei Wasserstoffverkehren, Elektroverkehren, gerade im Busverkehr,

weil das in der Bevölkerung viel stärker gesehen wird.

Eine Hafenbahn ist für den Großteil der Bevölkerung gar nicht existent. Auch wenn ich jetzt mich auf die Straße stellen würde, in Bremen oder in Bremerhaven und mal die Leute fragen würde wer betreibt überhaupt die Hafenbahn? Oder was ist denn überhaupt die Hafenbahn? Das wissen viele Leute nicht.

Obwohl sehr viel Geld jedes Jahr eben dort reinvestiert wird, ist sie eben in der breiten Bevölkerung gar nicht so präsent.

Catharina Goj:

Deswegen machen wir diesen Podcast.

Martin Schröder:

Genau.

Catharina Goj:

Jetzt ist es ja so an Häfen wie in Bremen oder Bremerhaven. Sie haben gerade schon die Hochseeschifffahrt angesprochen. Da kommen ganz viele Containerschiffe an, unterschiedlicher Reedereien und noch mit noch mehr unterschiedlichen Waren von verschiedenen Firmen, die wiederum dann natürlich vorbereitet werden müssen für den Weitertransport bzw. die Firmen haben unterschiedliche Verkehrsunternehmen für den Weitertransport beauftragt.

Wie organisiert man, dass Schiffe und Bahnen trotz möglicher Verspätung oder vielleicht auch Verfrühung, wenn der Wind gerade gut steht auf See, harmonieren und die jeweilige sehr individuelle Ware

rechtzeitig beim Endkunden ist.

Martin Schröder:

Hmm. Das ist tatsächlich eine der großen Herausforderungen, da beide Verkehrsträger eben sehr stark ihre Tücken haben, aber gleichzeitig auch für sich sehr eingetaktet sind. Was einem erstmal bewusst werden muss, ist wenn ein Zug zu spät kommt, wird das Schiff nicht warten. Bei einem Schiff, wo über 10.000 Container drauf sind, ist ein Zug mit 50 Containern Makulatur. Der kann dann warten, der kann auf den auf das nächste Schiff warten.

Grundsätzlich sind die Fahrpläne untereinander abgestimmt. Das heißt, gerade im Bereich des Zulaufs, wenn ich einen Zug aus dem Hinterland in den Hafen bringe, ist es deutlich entscheidender, pünktlich im Hafen zu sein als andersherum. Weil wenn das Schiff weg ist, ist es weg und das kommt vielleicht erst in ein paar Monaten wieder. Oder ich muss auf die nächste freie Kapazität warten. Das heißt, dort ist es deutlich kritischer.

Wenn mein Zug weg ist, ist es in der Regel nicht so schlimm, weil ein oder zwei Tage später kommt vielleicht der nächste. Das heißt, die Richtung ist erstmal entscheidend. Was auch sehr entscheidend ist an der Stelle sind Kapazitäten in den Häfen, insbesondere Lagerkapazitäten und Abstellkapazitäten, dass Züge gepuffert werden können oder eben auch Container gepuffert werden.

Es gibt aber auch die Situation, gerade wenn es mal größere Probleme im Hafen gibt, weil ein System ausfällt oder mal mehr Schiffe da sind als üblich. Dass es

auch so ist, dass Hafenbahn an ihr kapazitäres Ende kommen und keine Züge mehr aufgenommen werden können. In den Fällen z. B. wenn Züge frühzeitig geweigert und dürfen dann beispielsweise gar nicht in Stuttgart mit ihren Autos losfahren, weil wir sie hier im Norden gar nicht entladen können.

Was auch noch interessant ist, was vielleicht vielen auch gar nicht bekannt ist, wenn ich mit einem Zug in den Hafen möchte, insbesondere ins Terminal habe ich einen Slot. Das heißt, ich habe mir einen Zeitraum gebucht, wann mein Containerzug entladen oder beladen werden soll. Das müssen Sie sich so vorstellen wie am Flughafen. Wenn ich mit dem Flugzeug irgendwohin fliege, darf ich zu einem gewissen Zeitraum landen. Und wenn ich diesen Slot verpasse, kann es sein, dass ich zwei, drei Stunden warten muss bis ich erneut einen Landeversuch starten kann.

Und genauso ist es hier auch im Hafen. Ich habe ein fest gebuchtes Entladefenster. Da gibt es zwar Kapazitäten, aber wenn ich mein Ladefenster erstmal verpasse, weil es eine Störung an der Strecke gibt, warum auch immer, dann ist es möglich, dass ich erstmal längere Zeit warten muss, bis der Hafenbetreiber sagt: Und jetzt darfst du rein und darfst deinen Zug entladen.

Catharina Goj:

Okay. Total spannend auch mit dem Hintergrund, dass es je nachdem, was die Kund*innen gebucht haben, ja auch eine gewisse Hierarchie von den unterschiedlichen Verkehren auf der Schiene auf der Fläche gibt. Und wenn der Güterverkehr dann quasi mal warten muss,

weil irgendein anderer Zug Verspätung hat, dann ist das ganze System ja dann doch sehr gefährdet und kann am Ende auch viel, viel Geld kosten.

Martin Schröder:

Definitiv, definitiv. Wir haben ja aktuell zusätzlich noch den limitierenden oder kritischen Faktor der Generalsanierung im System. Und unsere Strecke Bremen - Bremerhaven zum Beispiel steht jetzt auch kurz vor der Generalsanierung. Aktuell wird schon sehr stark gebaut und da stand kurzzeitig im Raum, dass die Strecke komplett gesperrt wird.

Das heißt, wir hätten keine realistische Alternative mehr, um 700 Züge pro Woche zu uns in den Hafen zu bekommen. Das wäre ein sehr hoher logistischer Aufwand, das alles auf die Straße zu überführen, was natürlich auch jegliche klimapolitische Bestrebungen zunichtemachen würde. Weil wir wissen Verkehre, die einmal auf der Straße sind, sind auf der Straße. Die kommen nicht so schnell wieder zurück auf die Eisenbahn. Und jetzt haben wir die Situation, dass eben ein Gleis zur Verfügung stehen soll, aber nach aktueller Prognose nur für den Güterverkehr.

Das heißt, der Personenverkehr wird komplett auf die Straße verlagert, mit dem Busverkehr. Aber die Züge sollen rollen für den Güterverkehr.

Catharina Goj:

Okay, dann können wir wenigstens sicher sein, dass die Waren, die wir aus dem Ausland benötigen, dann auch gut bei uns ankommt und wir weiterhin versorgt sind.

Martin Schröder:

Genau.

Catharina Goj:

Jetzt haben Sie schon so ein bisschen meine nächste Frage beantwortet, denn ich wollte Sie eigentlich fragen, welche Möglichkeiten es gibt, wenn nicht alles nach Plan läuft.

Martin Schröder:

Genau das waren ja eben die zwei Elemente schon, also eine effektive Zulaufsteuerung. Also wenn es Probleme gibt, dass man rechtzeitig sagt, wir können keine Züge aufnehmen, die müssen an anderer Stelle gepuffert werden, damit wir uns hier uns nicht zubauen im Norden.

Nutzung von Abstellreserven. Die sind das A und O eines Hafens, dass Züge gepuffert werden können, falls der Terminalbetreiber gerade Probleme hat. Wir bauen hier zum Beispiel gerade einen neuen Bahnhof in Bremerhaven als Abstellreserve, um die Kapazität zu erhöhen.

Und was man definitiv nicht vernachlässigen darf, was ein ganz, ganz großes Gut ist an der Stelle sind unsere Mitarbeitenden. Dass die Fahrdienstleiter und Disponenten mit Erfahrung und auch mit Händchen hier ihren Betrieb im Griff haben und bildlich gesprochen mit den Zügen auch vernünftig jonglieren können. Dass eben jeder möglichst rechtzeitig an sein Ziel kommt und dass Zwischenfälle oder Störungen eben keine größeren Auswirkungen haben.

Catharina Goj:

Ja, ein richtig spannender Einblick auf

jeden Fall. Wir haben gerade mehrfach schon darüber gesprochen und das ist dieser Podcastfolge noch einmal mehr deutlich geworden.

Die Hafenbahnen sind die stillen Helden und ein wichtiger Bestandteil des Güterverkehrs. Was wünschen Sie sich denn für die Zukunft, so dass noch mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden, die Straßen jetzt nach der Generalsanierung vielleicht entlastet werden? Ja, was wünschen Sie sich?

Martin Schröder:

Also grundsätzlich natürlich, wie alle anderen im Verkehrswesen das auch sagen natürlich erstmal mehr Aufmerksamkeit aus der Politik. Wir hatten das zu Anfang ja schon angesprochen, dass die Hafenbahn relativ ruhig sind, relativ dezentral organisiert sind. Aber wir brauchen eben auch hier die Aufmerksamkeit, um uns eben auch auf Nachhaltigkeit auszurichten, auf Funktionalität und eben, auch so ein Modewort, aktuell resilient aufzubauen, also widerstandsfähig gegen irgendwelche Eingriffe von außen.

Wir haben natürlich auch nur unser Budget zur Verfügung, müssen aber die Anlagen funktionsfähig vorhalten. Wir müssen sie auf Zukunft ausrichten, vielleicht neue Stellwerke bauen oder eben auch elektrifizieren. Viele Hafenbahnen Hafenbahn haben große Bereiche, die nicht elektrifiziert sind, so dass wir hier noch mit Diesel arbeiten müssen. Leider aktuell. Und auch dort müsste die Entwicklung vorangetrieben werden auf alternative Antriebe, Elektro, Wasserstoff vielleicht oder andere Möglichkeiten. Und ich habe es vorhin schon einmal angesprochen:

Was ich mir, meine persönliche Meinung, an der Stelle wünschen würde, ist mehr Kooperation unter den Hafenbahn. Dass man hier wirklich Kompetenzen und auch Strategien bündelt und dadurch ebenso Synergien untereinander entwickeln kann. Weil wir haben alle die gleichen Probleme, z. B. bei der Gewinnung von Nachwuchskräften und Mitarbeitenden. Da bringt es nichts, wenn einer eine Strategie für sich aufbaut und alle anderen gucken in die Röhre. Weil grundsätzlich müssen wir alle parallel auch bestehen. Es bringt nichts. Es ist nicht wie ein Bewerber, den ich vom Markt nehmen kann, wie bei einem Verkehrsunternehmen. Ja, dann übernimmt es halt ein anderer Bewerber. Das ist bei Hafenbahn halt schwierig. Wir können unsere Infrastruktur nicht mal eben zusammenpacken und woanders wieder hinlegen. Wir sind da etwas gebundener.

Catharina Goj:

Ja, das ist wohl wahr. Vielleicht bringen wir mit dieser Podcastfolge ja das ganze Thema ein bisschen mehr in die Öffentlichkeit und regen auch zum Nachdenken an für die verschiedenen Themen, die noch angegangen werden müssen und um die Herausforderungen auch gemeinsam zu meistern. Ich bedanke mich für heute für das sehr interessante Gespräch. Ich konnte wieder sehr, sehr viel lernen und hoffe, dass unsere Zuhöreden das genauso sehen und bis jetzt zugehört haben.

Martin Schröder:

Ja, vielen Dank, dass ich heute die Hafenbahn hier vorstellen durfte und ich hoffe, dass ich ein paar interessante Einblicke in diese kleine, aber besondere

Welt geben durfte, die hier ja doch eine Besonderheit an der Schnittstelle zwischen Hinterland und Hafen darstellt.

Catharina Goj:

Vielen Dank.

Outro:

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