

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Fahrdienstleitung

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Fahrdienstleitung. Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Mein Name ist Catharina Goj.

Wir haben festgestellt, dass unsere Zuhörenden Eisenbahnthemen total lieben und daher freue ich mich auch ganz besonders auf diese Podcastfolge.

Fahrdienstleitende oder auch Zugverkehrssteuernde genannt, haben einen super spannenden Job und steuern aus ihrer Position heraus für einen bestimmten Bereich den gesamten Schienenverkehr.

Also egal ob Personenverkehr im Fernverkehr, Regionalzüge, S-Bahn oder auch Güterzüge. Ohne sie bewegt sich auf der Schiene nichts. Okay, vielleicht stimmt das nicht so ganz, da vieles heutzutage automatisiert läuft. Aber bevor ich jetzt noch mehr erkläre, lasse ich lieber meine heutigen Podcast Gäste zu Wort kommen, denn die wissen viel besser Bescheid als ich was da alles passiert und können einen wunderbaren Einblick in den Beruf geben.

Bei mir sind Birgit Arndt, Fahrdienstleiterin bei der DB InfraGO und Jan-Hendrik Krüger von DB Training der Deutschen Bahn AG.



Schön, dass ihr beide da seid.

Birgit Arndt:

Hallo Catharina.

Jan-Hendrik Krüger:

Vielen Dank Catharina, für die Einladung.

Catharina Goj:

Vielleicht könnt ihr beide einmal kurz sagen, was genau eure Aufgaben sind in eurem Job. Birgit, starte gerne.

Birgit Arndt:

Also du hast es ja in der Einleitung schon gesagt. Ich bin in meinem Stellbereich für die Sicherung von Zugfahrten und auch von Rangierfahrten verantwortlich. Steuerung und Sicherung, das meint, dass ich die Signale für die Züge auf Fahrt stelle oder Rangiervereinbarungen treffe.

Catharina Goj:

Klingt, glaube ich, noch ein bisschen abstrakt für vielleicht für den einen oder anderen, aber da gehen wir dann im Laufe

der Folge noch ein bisschen drauf ein. Bei den Aufgaben dann.

Jan, was machst du genau in deinem Job bei DB Training als Ausbilder für Fahrdienstleitende, wenn ich das richtig im Kopf habe?

Jan-Hendrik Krüger:

Ja, genau. Die Bezeichnung ist Expert - Trainer und ich bilde genau für den Beruf, um den es ja heute gehen soll, den Fahrdienstleiter oder auch Zugverkehrssteuerer jetzt genannt, so im Marketing, da bilde ich für aus und habe selber den Beruf erlernt. Und da hat Birgit ja schon ein bisschen ein paar Aufgaben, grundsätzliche Aufgaben genannt die, die ein Fahrdienstleiter hat.

Es ist immer ein bisschen abstrakt und viele kennen ja diesen Beruf gar nicht. Also ein Lokführer, das kennt irgendwie jeder oder Triebfahrzeugführer. Aber was ein Fahrdienstleiter ist und was der macht, das wissen viele Fahrgäste gar nicht.

Und ich versuche immer so ein bisschen zu erklären. Es ist ein bisschen vergleichbar wie ein Fluglotse, weil die Aufgaben ähnlich sind, natürlich wie man sie umsetzt, ist ganz, ganz anders. Aber ja den Verkehr regeln und z. B. sicherstellen, dass nicht zwei Züge ineinander fahren und dass alle Züge in die richtige Richtung fahren. Das ist die Kernaufgabe des Fahrdienstleiters.

Catharina Goj:

Jetzt habe ich ja gerade schon gesagt oder angedeutet. Heutzutage läuft ja super viel automatisiert. Wir reden von elektronischen Stellwerken. Manchmal

gibt es auch noch die sogenannten analogen Stellwerke.

Birgit, wenn du jetzt so deinen Tagesablauf dir anguckst von einer Schicht, also Fahrdienstleitende, so viel ich weiß, haben auch Schichtarbeit, wenn du zur Arbeit kommst, was machst du zuerst? Was sind so deine Aufgaben? Wie können wir uns das vorstellen?

Birgit Arndt:

Ich arbeite in einem Stellwerk, was ein einmännig besetzt ist. Das heißt, ich bin alleine verantwortlich und es geht los mit dem Schichtwechsel vom übernehmenden Kollegen lasse ich mich auf Besonderheiten hinweisen oder freue mich auch, wenn alles regulig läuft. Und dann schaue ich natürlich in meinen Fahrplan für Zugmeldestellen, welche Züge als nächstes fahren sollen. Ich schaue auch in die Züge des Gelegenheitsverkehrs, welche Züge heute eben außer oder zusätzlich fahren sollen. Und dann stelle ich für die Züge Fahrstraßen ein.

Sie werden mir angekündigt über die Technik, welcher Zug als nächstes kommt und wie der Jan schon gesagt hat. Dann geht es auch um die Richtung, in die dieser Zug fahren soll. Ja, und das mache ich dann eben Zug für Zug und überwache dann auch meine Melder, meine Meldeeinrichtungen, dass mir keine Störungen angezeigt werden, auf die ich reagieren müsste. Und ja, so vergeht die Schicht im Idealfall im Regelbetrieb, bis mich dann eben der nächste Kollege für die nächste Schicht wieder ablöst.

Catharina Goj:

Und wenn wir jetzt nicht den Normalfall haben? Das ist ja irgendwie auch das Besondere, dafür seid ihr ja auch da. Weil wenn alles automatisch läuft, die Züge aufeinander abgestimmt fahren, keine Verspätung, dann habt ihr vielleicht eine sehr angenehme Schicht.

Birgit Arndt:

Genau, dann ist bei uns die Arbeit sehr routiniert. Dann also wir können sehr routiniert arbeiten und eine der Herausforderungen an dem Beruf ist eben von diesem Arbeitsmodus Routine dann ganz schnell auch in den Störungsbetrieb oder in die Abweichungen vom Regelbetrieb umzuschalten. Ich nehme jetzt mal dein Beispiel von den Verspätungen.

Wenn Züge verspätet kommen, dann geht es ja darum, auch mal Anschlüsse vielleicht noch abwartet und dann arbeiten wir mit den Zugdisponenten zusammen.

Das heißt, die Fahrdienstleiter-Kollegen sind vor allen Dingen für die Sicherheit zuständig, für die sichere Durchführung von Zugfahrten. Und wenn es zu Verspätungen kommt, dann arbeiten wir mit den Disponenten zusammen. Die haben eine größere Übersicht als wir über größere Bereiche. Und da folgen wir dann auch den Empfehlungen der Disponenten. Zum Beispiel: Wir können einen Anschluss abwarten, oder wir brechen sogar einen Zug. Das heißt, er endet außerplanmäßig dann in unserer Betriebsstelle, damit er eben auf seinem nächsten Fahrweg keine Verspätung hat.

Catharina Goj:

Okay. Und Jan, was würdest du sagen? Was sind die wichtigsten Skills oder die Kompetenzen, die man für all diese Aufgaben sowohl für die Routine als auch für die besonderen Herausforderungen mitbringen muss?

Jan-Hendrik Krüger:

Ja, eine sehr schöne Frage. Also das sind vor allen Dingen, sage ich mal, so, Kompetenzen, dass man sehr gut organisiert ist, würde ich sagen. Dass man immer den Überblick behält. Gerade wenn man jetzt einen großen Stellbereich hat, z. B. einen großen Hauptbahnhof oder sowas, dass man immer also auch ein bisschen vorausschauend denkt und plant und immer bereit ist, sofort von so einer ich sag mal entspannten Situation umzuschalten. Auf eine stressige Situation, weil es kann von jetzt auf gleich, ich sag mal, war vielleicht jetzt wenig Züge unterwegs und alles funktioniert einwandfrei und auf einmal treten Störungen auf und dazu kommen jetzt auf einmal alle Züge auf einmal, weil es irgendwo eine Verspätung gab. Und das ist so das Besondere.

Du hattest ja auch schon angesprochen, so das Thema Automatisierung. Das ist tatsächlich so abhängig davon, was für eine Stellwerkstechnik haben. Es gibt ja mechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und elektronische Stellwerke und im mechanischen Stellwerke ist natürlich gar nichts automatisiert. Da muss ich ja wirklich noch Hebel umlegen. Aber z. B. in so einem elektronischen Stellwerk fährt eigentlich erstmal, wenn alles funktioniert, die Züge soweit automatisch und ist auch vielleicht wieder ein bisschen vergleichbar

mit der Luftfahrt. Da wird ja auch in überwiegenden Teil des Fluges mit dem Autopiloten geflogen, bewusst, um Kapazitäten zu schaffen, wenn mal was nicht funktioniert, wenn z. B. mal ein Triebwerk ausfällt. Und das ist hier ähnlich. Also die Arbeitsbelastung wird bewusst gering gehalten im Regelbetrieb, um ebenso Kapazitäten zu schaffen, wenn mal eine Signalstörung auftritt oder eine Weichenstörung oder Ähnliches. Denn dann ist der Fahrdienstleiter oder eben der Mensch gefragt.

Im Regelbetrieb kann nichts passieren. Ich sag mal, das kann ich dir, Catharina, auch schnell beibringen. Da setzen wir uns mal zwei Stunden an Simulator und dann hast du das in den wesentlichen Grundzügen drauf. Und wenn es aber zu Störungen kommt, dann ist eben die Sicherheitsverantwortung bei Menschen und nicht mehr beim Stellwerk, bei der Technik. Und dafür sind die Fahrdienstleiter dann da.

Catharina Goj:

Da wäre ich auf jeden Fall bei beim Simulator mir das Ganze mal anzuschauen. Man bekommt ja immer nur so ein paar Einblicke und kann sich nur bedingt vorstellen.

Jetzt habe ich gerade fälschlicherweise analoge Stellwerke gesagt, so als Laie, Aber das ist ein gutes Stichwort mit den Stellwerken, was du genannt hast, denn es werden jetzt an verschiedenen Stellen ja die Stellwerke immer mehr auf elektronische Stellwerke umgestellt. Das ist sicherlich eine Herausforderung auch für euch Fahrdienstleitende, kann ich mir

vorstellen. Dann wird auch gerade viel saniert.

Stichwort: Generalsanierung oder -sanierungen. Kann man schon fast sagen. Was bedeuten diese Herausforderungen für euch Fahrdienstleitende, Birgit?

Birgit Arndt:

Also wir machen erstmal die Ausbildung in einer Technik und werden da auch gut vorbereitet auf unsere Arbeit. Und das ist natürlich ganz individuell auch, was liegt einem Kollegen? Ist der selber vielleicht gerne in einem mechanischen Stellwerk? Sieht jeden einzelnen Zug an sich auch vorbeifahren? Oder ist das ein Kollege, der ich sag mal schon technikaffiner ist und der gerne auch größere Stellwerke bedient mit Mausclick wirklich Zugstraßen einstellt? Grundsätzlich gilt: Egal, auf welche Technik wir ausgebildet werden, die Ausbildung ist sehr gründlich und sehr gut.

Sie setzt sich aus einem theoretischen Teil zusammen und dann eben auch aus einer örtlichen Anweisung in den jeweiligen Stellbereich, für den man dann verantwortlich ist. Wenn jetzt natürlich umgestellt wird, wenn umgebaut wird und dann ein ESTW, ein elektronisches Stellwerk entsteht, dann wird wirklich mit jedem Kollegen zusammen überlegt: Ist das etwas, was du gerne machen möchtest? Ist das etwas, wo du gerne arbeiten möchtest? Und dann werden die Kollegen dafür eben auch noch mal in Anpassungsfortbildungen weitergebildet.

Also niemand muss so eine große Verantwortung übernehmen, ohne dazu auch bereit zu sein und entsprechend

ausgebildet zu sein. Falls es Kollegen gibt, die wirklich sagen das ist nichts für mich, ich möchte das nicht, dann finden sich oft auch andere Lösungen. Es werden ja nicht alle Stellwerke gleichzeitig auf elektronische Stellwerke umgestellt. Und dann kann man vielleicht einen anderen Einsatzort auch für den Kollegen noch finden oder eine andere Position.

Und viele Kollegen freuen sich natürlich, weil das ist ja für uns auch, ich sag mal, ein Wissensgewinn, ein Erkenntnisgewinn, neue Fähigkeiten und Fertigkeiten, die man dann noch lernt. Aber ja, also das ist der Beruf „Fahrdienstleiter“ und der kann sehr unterschiedlich sein. Ich sag mal, von einem kleinen Stellbereich mit wenig Zugverkehr bis wirklich, wie der Jan schon gesagt hat, dass man in einem Hauptbahnhof unterwegs ist und in einem großen Kreisel mit vielen Fahrdienstleiter-Kollegen zusammenarbeitet.

Catharina Goj:

Stichwort: Hauptbahnhof in Verbindung mit den ganzen Sanierungen, die jetzt Stück für Stück kommen. Was ist da das Besondere ?

Jan-Hendrik Krüger:

Also ich glaube, gerade wenn wir so bei dem Stichwort Generalsanierung bleiben. Also das Thema Bauen ist immer eine Herausforderung für den für den Fahrdienstleiter. Und bisher wurde eben viel, weil man versucht hat, den Betrieb und das Baugeschehen unter einem Hut zu bekommen, dass man zum Beispiel bei einer zweigleisigen Strecke ein Gleis gesperrt hat. Dort wurde gearbeitet und dann habe ich natürlich nur noch ein Gleis

zur Verfügung und muss darüber den ganzen Verkehr abwickeln.

Das heißt, der Fahrdienstleiter ist mit dem Einrichten und Aufheben der Baustelle beschäftigt und führt dann den Verkehr durch. Jetzt kommt vielleicht noch mal unvorhergesehen irgendeine Störung hinzu, dass das Stellwerk nicht ganz so funktioniert, wie es soll. Das ist sehr, sehr stressig. Und bei den Generalsanierung, sag ich mal, da verhält es sich jetzt ein bisschen anders. Auch da ist es sicherlich herausfordernd, das Ganze erstmal einzurichten. Also wenn es losgeht oder wenn es vorbei ist zwischendrin sage ich mal, ist das dann eher überschaubar, weil dann ein sogenanntes Baugleis eingerichtet wird. Das heißt, da bin ich betrieblich dann auch sehr flexibel.

Aber was dann natürlich auch eine große Herausforderung ist, die Züge, die sonst auf dieser Strecke lang fahren, die jetzt generalsaniert wird, die müssen ja irgendwo anders lang fahren, also insbesondere der Fernverkehr und der Güterverkehr. Das heißt auf diesen Umleitungsstrecken mehr Verkehr als sonst, was natürlich auch wieder dazu führt, wenn da mal eine Störung auftritt, ist das für den Veranstalter sehr herausfordernd oder eben auch schon selbst im Regelbetrieb. Dadurch, dass da eben deutlich mehr Verkehr stattfindet als gewöhnlich, ist das für diese Zeit für die Fahrdienstleiter, die auf diesen Umleitungsstrecken arbeiten, dann sehr herausfordernd.

Catharina Goj:

Und wie entscheidet man, welcher Zug jetzt fahren darf? Also klar, man hat einen

Fahrplan, aber es ist ja immer so ein bisschen... schwierig, vielleicht auch manchmal die Balance zu finden. Lasse ich jetzt alle Züge ein Stück weit verspätet ankommen, weil einer Verspätung hat und den lasse ich dann auch durchfahren. Oder sage ich, der Zug fährt jetzt durch, damit er pünktlich ist und der andere hat halt dann noch mehr Verspätung, Pech gehabt, sozusagen. Also jetzt mal ganz einfach gesagt.

Jan-Hendrik Krüger:

Genau. Also das ist tatsächlich gar nicht so, so trivial. Also da gibt es eine Richtlinie für wo sich die Fahrdienstleiter daran halten. Und da muss man auch sagen, das ist nicht Kernaufgabe des Fahrdienstleiters. Der Feind sei das, für die Sicherheit verantwortlich und für die Disposition und die pünktliche Durchführung. Da ist der sogenannte Zugdisponent oder auch Bereichsdisponent für zuständig.

Das heißt, der Fahrdienstleiter agiert da immer in Absprache mit diesen Funktionen. Und tatsächlich gibt es da aber ganz klare Regeln für. Weil auf der Schiene sind ja eben nicht nur Züge des DB Konzerns unterwegs und die Fahrdienstleiter sind alle bei der DB InfraGO, also einer der vielen Tochterunternehmen des DB Konzerns angestellt und um da eben sicherzustellen, dass da alle fair und gleich behandelt werden, gibt es da ganz klare Regeln, wer darf zuerst fahren bei Verspätung.

Catharina Goj:

Also der, der Zugdisponent entscheidet, was die Fahrdienstleitende wie die, die Weichen zu stellen haben. Also natürlich in

einem sicheren Betrieb.

Jan-Hendrik Krüger:

Genau. Also alles, was die Zugreihenfolge angeht, das entscheidet der Disponent. Aber jetzt z. B., welche Weiche ich wie stelle oder auch z. B., wie ich jetzt in genau in meinem Bahnhof fahre das ist dann der Fahrdienstleiter. Man sagt so ein bisschen grob, im Bahnhof ist der Fahrdienstleiter für die Disposition verantwortlich. Also welche Gleise benutze ich? Aber auf der Strecke fährt jetzt erst Zug 1 oder Zug 2 auf die Strecke. Das ist Aufgabe des Disponenten.

Birgit Arndt:

Und was man vielleicht noch ergänzen kann während dieser Baustellen, während dieser Sanierungen, da werden eben auch Baufahrpläne aufgestellt und wie der Jan schon gesagt hat, Züge umgeleitet. Also der Fahrplan wird dann schon der Kapazität, die noch zur Verfügung steht, angepasst.

Catharina Goj:

Jetzt wollen wir noch so ein bisschen auf die Ausbildung eingehen. Ich weiß, Birgit, du hast einen Quereinstieg gemacht bei der DB in Frankfurt als Fahrdienstleitende. Also ein Quereinstieg ist möglich. Was hat den Beruf bzw. die Umschulung für dich so attraktiv gemacht?

Birgit Arndt:

Ich finde die Aufgaben interessant. Ich finde das auch schön, Verantwortung zu tragen. Ich habe wirklich noch mal einen ganz neuen Beruf gelernt. Also ich habe mein Wissen erweitert und das bei einem

Arbeitgeber, wo ich sicher einen Job habe, einen zukunftsfähigen Job habe. Ja, für mich persönlich auch dieses Gefühl, Teil der Verkehrswende zu sein, dass eben mehr Verkehre auch auf die Schiene kommen. Ja, und nicht zuletzt ist das auch eine Ausbildung. Während der Ausbildungszeit habe ich schon ein volles Gehalt bezogen.

Catharina Goj:

Das klingt wahrscheinlich für die ein oder anderen Interessierten sehr, sehr interessant. Gerade der letzte Punkt. Aber die anderen sind natürlich auch schön. Jan, du hast gerade schon, oder? Ihr beide habt gerade schon Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten in dem Bereich angesprochen. Welche Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten haben Fahrdienstleitende denn?

Jan-Hendrik Krüger:

Genau. Also ein Klassiker wäre der sogenannte Fachwirt für den Bahnbetrieb. Diese Weiterbildung habe ich, habe ich selber gemacht und damit wird man qualifiziert, um z. B. Führungsaufgaben im Betrieb wahrzunehmen, den sogenannten Leiterbetriebsbezirk oder früher hieß er auch Bezirksleiter Betrieb. Das ist die Führungskraft von den von den Fahrdienstleitern. So was zu werden, ist der Fachwirt geeignet oder auch andere Funktionen, sag ich mal so in der Planung und Steuerung im Betrieb.

Zum Beispiel die betrieblichen Unterlagen führen. Es gibt für jeden Bahnhof immer noch mal so örtliche Besonderheiten, die geregelt sind und da die entsprechenden Dokumente erstellen. Das wäre so eine

Aufgabe. Man kann aber auch in dem Bereich Vertrieb und Fahrplanwechseln, also ins Trassenmanagement oder in die Infrastrukturplanung und auch das, sage ich mal, ist alles möglich. Entweder eben über diesen Fachwirt vom Bahnbetrieb. Das ist eine IHK Abschluss den man erwirbt oder auch mittlerweile viel durch interne Fortbildung bei der DB.

Also ich habe auch Kollegen gehabt von mir, die sind z. B. damals noch Bezirksleiter Betrieb geworden über eine sogenannte Funktionsausbildung. Das ist quasi so eine interne Weiterbildung, oder ich habe auch Kollegen gehabt, die sind in den Baufahrplan gewechselt. Die haben dann da noch mal in der Abteilung eine Schulung oder so eben in der Einarbeitung on the job die Kenntnisse erlangt, die sie benötigen, um was auch so ein Klassiker ist, sich weiterzuentwickeln. Viele Feinde weiter weg sind dann irgendwann in dem Bereich Disposition. Also werden Zugdisponent, über den wir heute ja schon gesprochen haben, weil man da eben auch schon die Zusammenarbeit kennt und viele das dann eben reizt, dass man jetzt die volle dispositive Verantwortung trägt und dann in der Regel auch für den größeren Bereich einfach zuständig ist als Fahrdienstleiter.

Catharina Goj:

Auf jeden Fall sehr vielfältig hört sich das für mich an und ich finde, so eine gewisse Vielfältigkeit oder die Möglichkeit zur Vielfalt macht auch einen Job immer sehr attraktiv in meinen Augen. Was wünscht ihr euch denn für euren Beruf oder für den Beruf des Fahrdienstleitenden, der Leitende In Zukunft.

Birgit Arndt:

Magst du das vielleicht zuerst beantworten?

Jan-Hendrik Krüger:

Ja, kann ich sehr gerne machen. Also ich wünsche mir für den für den Beruf, dass der vielleicht einfach so in der breiten Masse noch ein bisschen bekannter wird. Also da ist in letzter Zeit schon viel passiert.

Ich führe auch Vorstellungsgespräche, unter anderem und da merkt man von den Bewerbern, dass die eben auch sagen, dass es mittlerweile viel, viel mehr Infomaterial gibt als vielleicht noch vor ein paar Jahren.

Und für den Beruf selber wünsche ich mir, dass das System insgesamt ein bisschen stabiler wird, weil die die Fahrdienstleiter wirklich mit vielen Herausforderungen zu kämpfen haben. Der Zustand der Infrastruktur ist an vielen Stellen einfach nicht so, wie er vielleicht wünschenswert wäre. Das heißt, die Finanzämter sind viel mit Störungen konfrontiert und auch ich sag mal, auf Seiten der Verkehrsunternehmen kommt es eben leider auch viel zu Verspätung oder viele Ursachen für Verspätung. Aber auch das ist natürlich für den Fahrdienstleiter immer herausfordernd. Wenn jetzt die Züge nicht so fahren, wie es der Fahrplan vorsieht und jetzt einfach es da zu Konflikten kommt und eben auch die Bautätigkeit ist sehr, sehr herausfordernd und die ist eben aktuell hoch.

Es ist natürlich so ein Spannungsfeld. Ich habe gerade gesagt, der Zustand der Infrastruktur ist schlecht. Das hat man jetzt endlich erkannt. Und da, wo sich ein Sanierungsstau über Jahre aufgebaut hat,

baut man den, versucht man den jetzt abzubauen. Aber dadurch ist natürlich die Belastung für den Fahrdienstleiter sehr, sehr hoch. Und da wünsche ich mir, dass das in Zukunft vielleicht noch ein bisschen mehr gewürdigt wird, weil was man auch nicht vergessen darf, die Kolleginnen und Kollegen arbeiten im Wechselschichtdienst und auch das sage ich meist dann auf persönlicher gesundheitlicher Ebene auch herausfordernd neben Rahmenbedingungen, die einfach herrschen, die sehr herausfordernd sind, aktuell und ja, der allgemeinen Verantwortung, die man trägt.

Was man eben nicht vergessen darf. Man ist maßgeblich für die Sicherheit im Bahnbetrieb verantwortlich für alle Züge, die in dem Zuständigkeitsbereich verkehren.

Catharina Goj:

Ohne euch läuft nichts.

Jan-Hendrik Krüger:

Richtig.

Catharina Goj:

Birgit, was wünschst du dir für die Zukunft in deinem Beruf?

Birgit Arndt:

Ich finde, ich habe einen sehr schönen Beruf, einen sinnvollen Beruf. Und ich arbeite gerne mit meinen Führungskräften und Kollegen beim Netz Köln zusammen. Da ist eine gutes Betriebsklima, wie man sagt. Das wünsche ich mir, dass das so bleibt. Und ich wünsche mir auch immer so ein bisschen, dass wir versuchen,

anwenderfreundlich zu arbeiten und das wirklich, ich sag mal von der Basis auch an die Führungskräfte und an die Zentrale geht und dass es dann auch wieder einen guten Austausch zurück von der Zentrale in die Regionen und mit den Fahrdienstleitern gibt. Das waren wirklich, ich sag mal die Operative und die Führung, dass die gut zusammenarbeiten und sich gegenseitig eben wichtige Impulse geben.

Catharina Goj:

Okay, und die Zukunft gemeinsam im Blick haben, dass nach der Generalsanierung dann hoffentlich wieder alles läuft. Und ich hoffe, dass wir den Job der Fahrdienstleitende hier mit dem Podcast auch wieder ein Stückchen mehr sichtbar machen konnten, dass die Zuhörenden viele neue Impulse bekommen hat. Vielleicht erreicht dich ja dann ja auch die eine oder andere Bewerbung über den Podcast. You never know. Und ja, für heute bleibt mir an euch beide Danke zu sagen, dass ihr im Podcast zu Gast wart und uns einen so spannenden Einblick in euren Beruf gegeben habt.

Birgit Arndt:

Ja, ich bedanke mich auch, dass wir die Möglichkeit hatten, den Beruf vorzustellen.

Jan-Hendrik Krüger:

Vielen lieben Dank für die Einladung, Catharina.

Catharina Goj:

Sehr gerne.

Outro:

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