

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Der Schienengüterverkehr

Intro:

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

Catharina Goj:

Nächster Halt: Der Schienengüterverkehr. Hallo und herzlich Willkommen zu einer neuen Folge „Nächster Halt“ - dem Podcast der VDV-Akademie. Ich bin Catharina Goj und mein heutiger Gast ist Dominik Pinsdorf, Örtlicher Betriebsleiter Bahnbetrieb und Infrastruktur sowie Teamleiter Betriebssicherheit bei der SBB Cargo Deutschland GmbH.

Hallo Herr Pinsdorf, schön, dass Sie da sind.

Dominik Pinsdorf:

Schön, dass ich da sein darf heute. Hallo.

Catharina Goj:

Wenn der Begriff Schienengüterverkehr fällt, haben vielleicht viele unserer Hörer*innen einen grünen Container mit dem Slogan „Güter gehören auf die Schiene.“ - eine Kampagne der DB Cargo im Kopf. Nun arbeiten sie ja quasi für die Konkurrenz. Aber ich denke mal den Satz würden Sie so unterschreiben?

Dominik Pinsdorf:

Ja, die Eisenbahn ist ein Verkehrsmittel gegenüber des Lkws, der umweltfreundlicher ist, wenn man sich die Zahlen anschaut. Wir haben also, ein Lkw verbraucht pro Tag und Lkws, die in Deutschland 152.000 Tonnen an CO2, die Eisenbahn, das sind 6.000 Tonnen CO2. Also ich glaube, auch wenn es von der Konkurrenz ist, der Spruch. Man kann ihn doch unterstreichen.

Catharina Goj:

Super. Wir wollen in dieser Podcastfolge einmal hinter die Kulissen blicken, anschauen was bedeutet eigentlich Schienengüterverkehr und was steckt dahinter?



Bei meiner Recherche und im Vorgespräch habe ich gelernt, dass es verschiedene Arten des Güterverkehrs gibt. Welche sind das?

Dominik Pinsdorf:

Also bei uns, bei der SBB Cargo Deutschland GmbH sind insgesamt vier Stück an der Zahl. Wir haben einmal unbegleiteten, kombinierten Verkehr. Wir haben den begleiteten Kombiverkehr, auch die RoLa genannt, also die rollende Landstraße.

Da können wir nochmal drauf eingehen. Das ist ein ganz spezieller Verkehr und ein sehr interessanter Verkehr. Dann haben wir konventionelle Ganzzüge, Kesselzüge, sodass z. B. Chemiegüter. Und dann haben wir natürlich auch, oder bieten wir in unserem Portfolio an, Spotverkehre, Rangierdienstleistungen. Ebenfalls auch die Last-Mile fahren wir und das sind unsere hauptsächlichen Verkehre. Ich muss dazu sagen, unser Kerngeschäft liegt bei dem unbegleiteten kombinierten Verkehr. Das ist aus der Geschichte entstanden, dass man den alten Verkehr, den Querverkehr, den Transitverkehr in der Schweiz von der Straße auf die Schiene bekommen wollte. Und das ist unser Hauptgeschäft an dieser Stelle.

Catharina Goj:

Soviel ich weiß, lag es den Schweizern auch sehr am Herzen. Welche Vor- und Nachteile gibt es denn beiden Einzeln nennen Arten des Schienengüterverkehrs?

Dominik Pinsdorf:

Ich kann, glaube ich, mehr Vorteile als Nachteile aufzählen. Das liegt aber, glaube ich, in der Natur der Sache als Eisenbahner.

Also bei dem unbegleiteten Kombiverkehr ist es natürlich so, dass der Vorteil ist, man spart Personal, also Lkw-Fahrer ein. Wir fahren, können in Deutschland bis zu 700 Meter Güterzüge fahren, also 740 Meter insgesamt mit Lokomotive. Und das heißt man hat 20-bis 25 Container oder jedenfalls auch Ladeeinheiten, wenn es Doppel-Ladeeinheit sind, das Doppelte. Das heißt, man spart eine Menge Fahrer ein. Das ist also nicht so personalintensiv, wenn ein Zug von seinem Start, seinem Anfangsbahnhof losfährt, werden diese Container von den örtlichen Speditionen hingefahren, dann wird es umgeladen in einem Terminal. Das Terminal ist meistens dann auch relativ groß. Und dann wird dieser Zug nicht einmal wieder aufgelöst, sondern er fährt immer wieder in dieser Kombination wieder zum nächsten Zielbahnhof wird dort wieder dann entladen.

Die Wageneinheiten bleiben in der Regel zusammen auch. Nur die Güter verändern sich obendrauf. Natürlich klar, wenn Revisionen anstehen oder irgendwelche Fristen anstehen, wie man das sagt, also in die Instandhaltung, dann werden die Wagen auch mal getauscht. Aber man ist dann eben flexibler. Man muss nicht zu viel rangieren, also ausrangieren, so wie es vielleicht beim Einzelwagen-Verkehr ist.

Nachteil ist, dass man begrenzt ist. Man hat nur Terminals, wo man entladen kann. Man kann nicht auf der Strecke irgendwo entladen. Das geht zwar mit einem großen Aufwand bei Havarien vielleicht, aber nicht planmäßig.

Und natürlich ist es so Terminals sind natürlich auch jetzt nicht so oft verstreut im ganzen Bundesgebiet. Das ist natürlich auch... Man kann jetzt nicht sagen wir fahren in Italien los und fahren bis nach Rotterdam und man sagt jetzt irgendwie: Ja, wir fahren jetzt nur bis nach Mannheim. Das ist ein logistischer Aufwand auch dann. Man ist nicht so flexibel, aber klar vom Startort und zum Ziel, wenn das steht, ist

man natürlich flexibel.

Bei dem begleiteten Kombiverkehr ist die Besonderheit, dass die Lkw-Fahrer sich in einem Personenwagen auch befinden. Also die fahren ihren Lkw selber auf die Güterwagen und sind dann die ganze Zeit in einem Personenwagen und begleiten diesen Verkehr mit. Und die Besonderheit ist in diesem Fall auch, das man auch dort Transitverkehr spart durch die Schweiz. Das heißt, wir fahren unsere RoLa, so nennen wir das immer, also rollende Landstraße zwischen Freiburg im Breisgau bis nach Italien. Wir fahren den ersten Teil in Deutschland, und den zweiten Teil in Italien. Den anderen Teil fährt ein Partnerunternehmen in der Schweiz. Und das ist eine einzigartige Sache. Sie gibt es nochmal in Österreich, aber hier in Deutschland ist es der einzige Verkehr dieser Art. Da sind auch verschiedene Arten von Wagen, die haben kleinere Räder, sind also auch ein bisschen sensibler. Aber können eben dementsprechend auch Güter transportieren. Und man ist flexibel, weil man die LKW-Fahrer direkt dabei hat. Man spart eben auch Spritkosten, also Diesel und natürlich auch Personalkosten, weil die LKW-Fahrer in der Zeit meistens dann auch hinten im Wagen, also im Personenwagen schlafen.

Ja und bei den konventionellen Ganzzügen ist es so, sind wir natürlich flexibel. Wir haben uns da spezialisiert auf Chemie-Güter, also Kesselwagen von einem Chemie-Unternehmen zum nächsten Chemie-Unternehmen oder zur Weiterverarbeitung dieses chemischen Produktes. Also ob das Schweröl ist, ob es flüssige Gase sind, ob es auch Benzin ist oder ob es auch Diesel ist für vielleicht auch für die Flughäfen, das fahren wir auch. Da ist es eben so, dass natürlich mit einem hohen Aufwand verbunden ist. Es sind Gefahrgüter und bei Gefahrgüter muss man natürlich speziell ausgebildetes Personal haben. Das heißt, der Triebfahrzeugführer muss wissen, wie er sich im Gefahrfall zu verhalten hat. Aber auch die Transportkette muss ganz genauestens geplant werden, damit alle im Falle eines Falles auch alle Stellen richtig reagieren. Und aber man muss dazu sagen, dass es ein Vorteil ist,

denn Güterverkehr auf der Schiene ist immer sicherer.

Denn besonders wenn sie jetzt mal anschauen, wenn man Güter hat wie jetzt gefährliche Güter, ist es auf jeden Fall sehr, sehr, sehr sicher auf der Eisenbahn. Weil wenn sie die Unfallstatistiken anschauen und die Gefahrgut-Statistik anschauen auf der Straße sind das Welten. Deswegen ist es auch ganz gut, dass man diese gefährlichen Güter auf die Schiene, die wir auch für uns als tägliches Shampoo benötigen, auf der Schiene auch wiedersehen. Das ist wichtig, genau und bei den Spotverkehren ist es so, natürlich gibt es auch Kunden, die auf uns zukommen und sagen ja, wir haben da und da Sonderaufträge. Dann sind wir auch flexibler und fahren natürlich auch Spotverkehre, also nicht planbare Leistung, sondern ganz spontan Rangierleistungen in den Bahnhöfen. Wir haben in Köln-Eifelort z. B. zwei Rangierlokomotiven fahren, die Wagenzüge auflösen und wieder zusammen rangieren. Meistens sind es auch Kesselwagen im Einzelwagenverkehr, verschiedene Arten von Kesselwagen auch. Ob das Gaswagen sind, ob es Schweröl-Transporte sind, Mineralöle. Das machen wir z. B. in Köln-Eifelort und Karlsruhe. Da haben wir auch eine Diesellok derzeit am Fahren, wo wir auch das örtliche Chemie-Unternehmen dort bedienen. Das heißt, dass es auch wichtig. Das sieht der Kunde oder das sieht auch, glaube ich, sehen die Menschen draußen, die den im Personennahverkehr oder den Fernverkehr nur kennen nicht, dass Güterverkehr natürlich schon ein großer logistischer, dispositiver Aufwand bedeutet und dass alle Zahnräder miteinander verknüpft werden müssen.

Catharina Goj:

Sie haben es gerade schon so ein bisschen angedeutet. Schienengüterverkehrsunternehmen arbeiten auch Hand in Hand, also Sie haben gerade die Aufteilung genannt. Sie fahren Deutschland oder ihr Unternehmen fährt in Deutschland, in der Schweiz ist es ein Partnerunternehmen und dann fahren Sie wieder in Italien. Also obwohl Sie in Konkurrenz stehen,

arbeiten sie Hand in Hand. Gibt es da eine gesetzlich vorgeschriebene Arbeitsteilung oder bestimmte Vergaberichtlinien, die so etwas regeln?

Dominik Pinsdorf:

Also das Beispiel, was ich gerade genannt habe, war ja die Rola. Sonst fahren wir ja durch natürlich auch in Italien, Deutschland, Schweiz und den Niederlanden.

Es gibt nicht, wie beim Personennahverkehr oder bei Ausschreibungsprozess, die durch die Verkehrsverbünde z. B. ausgeschrieben werden, das Gleiche im Güterverkehr. Also es gibt keine öffentlichen Aufträge. Das heißt, ein Spediteur kommt auf uns zu und sagt: Wir möchten gerne Güter von A nach B befördert haben. Macht uns mal einen Vorschlag, wie teuer das ist! So funktioniert das dann bei der Eisenbahn. Also es gibt keine Vergaberichtlinien, so wie Sie sie es vielleicht kennen, aus dem öffentlichen Netz her, dass man eine europäische Ausschreibung hat oder Ähnliches, sondern es sind alles privatrechtliche Aufträge die da reinkommen.

Catharina Goj:

Und gibt es einen Grund, weswegen sich die SBB Cargo Deutschland GmbH oder auch die SBB Cargo international auf den kombinierten Verkehr spezialisiert hat?

Dominik Pinsdorf:

Ja, das ist aus der Geschichte gewachsen. Unsere Aktionäre, die SBB Cargo AG und UAG, die haben in der Anfangsgeschichte der SBB sich Gedanken gemacht wie kann man diesen Transitverkehr entlasten, in den Alpen, in der Schweiz, und das war dann der Anfang von dem, was wir heute machen.

Also wir machen... Hauptgeschäft ist wirklich die Schweiz zu entlasten und natürlich auch dann in Richtung Seehäfen viel schneller zu kommen als der Lkw. Wir fahren ja alle Seehäfen an, die es so gibt. Ob es Rotterdam, Antwerpen ist, ob es der Hamburger Hafen ist, Lübeck. Ne also, alles was von Italien in Nord-Süd-Richtung sozusagen und Süd-Nord natürlich. Wir haben die beiden. Die fahren

natürlich wechselseitig durch die Länder. Und das sind im 700 Züge. Das muss man sich mal auf Zunge zergehen lassen. 700 Züge pro Woche der wir durch Deutschland, der Schweiz, Italien, die Niederlande fahren. Das war letztes Jahr 10 Millionen Bahnkilometer. Also wir sind sehr stolz darauf, dass wir diesen Rekord geknackt haben vor Kurzem. Und das ist eine Menge. Wenn man das mal hochrechnen würde, wieder auf diese sechs Tonnen CO₂, die wir pro Tag haben pro Zug und im Vergleich zu den LKW 152.000 Tonnen. Dann kann man auch ausrechnen, wie umweltfreundlichsten die Eisenbahn ist. Aber das überlasse ich den Hörerinnen und Hörern.

Catharina Goj:

Gute Idee. Aber das sind beeindruckende Zahlen. Um möglichst viele Güter auf die weiten Strecken auf die Schiene zu bringen, ist auf jeden Fall auch die Infrastruktur entscheidend. Jetzt meine kritische Frage: Reicht die Infrastruktur aus, um tatsächlich alle Güter auf die Schiene zu bringen oder zumindest auch die Ziele zu erreichen, die wir jetzt beispielsweise in Deutschland auch haben?

Dominik Pinsdorf:

Es ist nicht einfach, die Eisenbahn so flexibel anzubieten wie sie ... wie wir es vielleicht auch wünschen. Das gilt für die Infrastruktur, die ist leider nicht so flexibel. Das heißt, wir werden jeden Tag vor große Herausforderungen gestellt, Störung an der Infrastruktur. Ob es Störungen sind an der Technik, ob es Störungen sind durch Dritte verursacht, ob Kabelklau oder Ähnliches, werden wir jeden Tag wer aufs Neue herausgefordert.

Unsere Disponentinnen und Disponenten in der Leitstelle in Duisburg und auch in der Schweiz, in Olten machen da einen wunderbaren Job. Aber man kann ja nur mit dem arbeiten, was man vorgelegt bekommt. Und das ist leider viel zu wenig. Wenn man sich mal überlegt, wie viel neues Streckennetz letztes Jahr gebaut worden ist. Das ist eine Zahl, die habe ich selber nicht für möglich gehalten, aber es ist so. Es sind knapp 4,5 Kilometer gewesen, 4,2 Kilometer

neues Streckennetz waren es 2021, davor 2018, hab ich eine Zahl mal rausgesucht. Da wars ein bisschen mehr gewesen, aber auch nur 67 Kilometer.

Das heißt, wenn wir uns das mal anschauen, und wenn ich nach der Bahnreform anschaut, wie sich das Netz verändert hat, leider ins Negative. Es wurden Überholungen gestrichen. Züge müssen ja auch mal an die Seite fahren, um schnellere vorbeifahren zu lassen.

Zugsicherungssysteme sind nicht mehr die Jüngsten. Wir reden wir auch über neue Zugsicherungssysteme, die schon lange auf der Agenda stehen, europäisch einheitliches System zu fahren, Stichwort ETCS. Das sind alles Dinge, das dauert zu lange und der Ausbau.

Es muss mehr investiert werden in den Ausbau und die Unternehmen müssen, finde ich, und da zählen, glaube ich, alle Unternehmen dazu, die Schienengüterverkehr fahren, müssen einfach unterstützt werden. Da gibt es sehr viele Möglichkeiten, Trassenkosten zu sparen, so ein Anreizsystem zu schaffen. Es gibt so etwas als alles schon. Aber die Anreizsysteme sind jetzt natürlich nicht so spannend für Unternehmens jedenfalls, dass die wirklich da auch wirklich was spüren. Es sind ja wirklich minimale Beträge für das, was eigentlich möglich wäre. Also die Kapazitäten könnten, glaube ich, schon ausgebaut werden oder könnten auch genutzt werden, aber leider wurde in den letzten Jahren viel abgebaut. Das ist sehr schade.

Catharina Goj:

Heiß diskutiert und auch fokussiert. Gerade zu Beginn des Jahres ist auch das Thema Digitalisierung im Schienengüterverkehr. Sie haben es gerade schon angesprochen: ETCS ist ein Thema, das europäische Zugsicherungssystem. Wir haben da auch bereits eine Podcastfolge zu gemacht. Aber auch die digitale automatische Kupplung, im Schienengüterverkehr, die es Personenverkehr schon lange gibt, sind Themen, um den Schienengüterverkehr zu digitalisieren. Was gibt es noch? Was sind die nächsten Schritte, um aus vielleicht das Arbeitsleben

der Mitarbeitenden der Unternehmen zu vereinfachen?

Dominik Pinsdorf:

Ja, Sie haben gerade diese automatische Kupplung angesprochen. Man sagt ja auch die DAK dazu. Das ist ja ein sehr spannendes Thema.

Gott sei dank, da bin ich auch stolz auch als Mitarbeiter, dass wir als Schweizer da auch Vorreiter sind in der Schweiz, um das zu testen, das Züge fahren lassen etc.

Also, das ist schon ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, damit Eisenbahn auch flexibel wird, um nicht mehr leidige Kupplung aufwendig zu entkoppeln und Wagen aufzulösen. Also da sind wir auf dem richtigen Weg.

Zum Thema ECTS. Das ist eine Digitalisierung, die uns alle betrifft. Ja, es gibt einen Ausbau. Stellwerke werden umgebaut, aber das dauert alles viel zu lange.

Und ich glaube auch nicht, dass wir dann im nächsten zehn Jahren. Ich nenn jetzt mal ganz vorsichtig die Zahl zehn Jahre, dass wir flächendeckend hier überall ETCS haben.

Auf dem Hauptkorridoren wird das wahrscheinlich kommen. Aber auch da müssen wir uns die Frage stellen. Das soll gar nicht zu negativ klingen, durchaus kritisch aber.

Wir wollen europäisch einheitlich Eisenbahn fahren. Am besten von Dänemark runter bis nach Italien. Leider sehe ich es so, dass es aber trotzdem verschiedene Arten von ETCS gibt.

Das heißt, wir müssten auch die Fahrzeuge ausrüsten dafür. Und ich als Lokführer, der noch 100 Stunden im Jahr fahren darf, merke auch immer, dass die Fahrzeuge, wenn zu viele Zugbeeinflussungssysteme drauf sind oder verschiedene Arten sind, dass es irgendwann auch ein Ende gibt.

Das heißt, die Fahrzeuge sind ja auch Rechner geführte Fahrzeuge, wenn sie Fahrzeug einschalten, also aufrüsten nennt man das in unserer Fachsprache, dann fahren ich auch Rechner hoch.

Und diese Rechner sind jetzt schon manchmal an den an den Kapazitätsgrenzen

angekommen. Aber ich glaube, im Kleinen das sind wir auch ein Vorreiter für, ist das Thema „Papierloser Führerstand“.

Klingt ganz banal, ist aber ganz wichtig. Wenn wir eine Zugfahrplanang durchführen und wir losfahren, müssen wir eigentlich Bedingungen nach Regelwerk beachten. Wir müssen einige Unterlagen mitführen.

Also der Lokführer, der Triebfahrzeugführer muss eben gewisse Unterlagen mit sich führen und dazu und das ist wichtig, müssen wir dafür sorgen, dass noch viel mehr digitalisiert wird. Wir kriegen oder wir haben einige Sachen schon digitalisiert. Zum Beispiel die Angaben zu Langsamfahrstellen, das was er von der DB Netz gestellt wird. Das gab es einige Zeit immer nur per Heft.

Da gibt es jede Woche ein dickes Heft, wo man die Angaben hatte. Das haben wir digitalisiert. Das ist schön. Jeder Lokführer von uns hat ein Tablet, wo alle wichtigen Daten drauf sind. Aber es gibt immer noch Papiere, wie z. B. im Gefahrgut-Verkehr zum Teil oder Abfall auch, wo wir ausgedruckten Sachen mitführen müssen beim Fahren. Und das ist eben, wo wir besser werden müssen generell, wo auch Gesetze verändert werden müssen, damit wir komplett digital fahren können.

Aber wir haben unsere Offensive ganz klar „Papierloser Führerstand“ auf den Zügen der SBB Cargo Deutschland GmbH, aber auch auf anderen Zügen der SBB Cargo International usw.

Ich denke aber, die Hoffnung ist einfach, dass man Digitalisierung nicht nur als Füllwort nutzt, sondern auch das man es lebt. Und wir müssen es aber auch die Frage stellen, wie sieht dann eine Rückfallebene aus, wenn das System mal ausfällt.

Ich meine, wir jetzt auch alle...Wir machen heute auch diesen Podcast hier im Homeoffice. Das ist ja auch alles sehr spannend ist und auch alles neu. Und wir sehen auch die Vorteile. Aber es gibt natürlich auch Nachteile.

Wann das System ausfällt, kann kein Zug fahren.

Die Frage ist, wie kann man das auffangen? Wie kann man eine gesunde Mischung

hinbekommen, dass man auf der einen Seite Papier spart. Aber auf der anderen Seite die Eisenbahn natürlich auch schnell abfertigen kann vor Ort und flexibel ist und nicht nur Papier macht.

Dann ist es natürlich so dispositive Programme, die wir haben. Ich denke immer, und das ist jetzt aber eine persönliche Meinung von mir ist, es müsste einheitliche Programme geben, dispositive Programme, wo Unternehmen miteinander arbeiten und Transportketten müssen schon ineinander funktionieren oder können nur funktionieren, wenn sie miteinander arbeiten.

Das heißt, der Auftrag, die Durchführung, die Planung, die Durchführung und dann das Abwickeln dieses Transportes. Es muss einheitlich passieren.

Energiesparende Fahrweise ist ein Thema. Auch da gibt es digitalisierte Möglichkeiten, dass man dem Lokführer eine Hilfestellung geben kann, dass er Strom spart beim Fahren.

Da sind wir auch jetzt in vielen Dingen schon dabei. Wir trainieren das auch auf dem Fahr Simulator. Ne, also, da sind wir auch relativ weit. Wir haben einen Fahr Simulator, an dem wir ausbilden, aber auch dann so Themen wie energiesparende Fahrweise auch lehren und erlernen und natürlich auch ein paar Tipps und Tricks mitgeben, weil zum Bahnstrom muss man sagen, wenn wir uns die Zahlen anschauen. Der Bahnstrom ist letztes Jahr ums Zweifache gestiegen bei der Eisenbahn. Also da sind Dieselskosten schon günstiger. Das ist eigentlich nicht, glaube nicht das Ziel der Verkehrswende glaubt. Und da müssen wir auch, da muss natürlich auch etwas passieren. Und dann muss auch der politische Wille da sein, dass man sagt ja, wenn eben dann die Kosten dann da sind. Man kann sie ja nicht weg streichen, dann muss man das eben fördern. Und ich glaube, da ist noch viel zu tun. Aber ich hoffe, dass die neue Bundesregierung sich das auf die Fahne geschrieben hat und auch gewollt ist. Der politische Wille da ist, dies zu ändern und die Eisenbahn mehr in den Mittelpunkt zu rücken als vielleicht die Straße.

Catharina Goj:

Dem kann ich nur zustimmen, auch ein heiß diskutiertes Thema, dass einige wieder zu Diesellok zurück gehen wollen oder zumindest im Notfall darauf ausweichen wollen. Es bleibt auf jeden Fall spannend. Eine andere Sache noch: Auf der Schiene gibt es ja zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, nenne ich es jetzt mal, eine bestimmte Hierarchie. Damit meine ich zwischen Personenverkehr, Personenfernverkehr, Personennahverkehr und auch dem Güterverkehr, eine gewisse Hierarchie. Und wenn dieser Hierarchie sind natürlich auch die Zeitplanung und die Pünktlichkeit abhängig.

Welche Rolle spielt denn die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr?

Dominik Pinsdorf:

Die Pünktlichkeit spielt eine große Rolle, natürlich entsprechend über andere Zeiten von Pünktlichkeit.

Es ist ja so, dass, wenn ein ICE oder Intercity oder ein Regionalexpress oder ein Regionalbahn.

Alles was im Personenverkehr draußen rumfährt. Dass da bis 10 Minuten schon irgendwelche Anschlüsse gefährden kann.

Das ist bei uns vielleicht nicht so schlimm. Wenn ein Güterzug 10 Minuten Verspätung hat, dann kann er das meistens noch kompensieren. Wir reden aber da über eine Zeitspanne ab ja einer Stunde, zwei Stunden. Das sind schon Verspätung, die uns natürlich auch vor Herausforderungen stellen. Denn Züge werden ja so geplant, dass sie ihre Slots in den Seehäfen z. B. einhalten können.

Wenn so ein Schiff, was auf Übersee geht, weg ist, dann steht der Zug da und kann nicht entladen werden, heißt aber in der Folge, das natürlich auch die Rückleistung gefährdet ist, weil der Wagenzug wir vor Ort ist, nicht beladen werden. Da muss man natürlich dispositiv sein Geschick walten lassen und sagen: Habe ich noch einen anderen Leerzug vielleicht stehen, den ich beladen kann? Habe ich diese ja, diesen Luxus. Dann kann ich natürlich disponieren und kann auch natürlich umdisponieren.

Aber meistens ist das nicht der Fall und dann muss man eben viele Kosten natürlich auch in die Hand nehmen, um dann entsprechend Rechnung zu tragen, dass nicht die Kette, die Transportkette unterbrochen wird.

Das ist das Schlimmste, was passieren kann, dass sie Transportkette unterbrochen wird.

Ich meine, da sind viele Profis am Werk, nicht nur viele, sondern alles Profis am Werk. Aber trotz alle dem stellt uns das dann vor Fall Herausforderungen.

Natürlich kann keiner was für Störungen, die nicht absehbar sind, wie Böschungsbrände, Signalstörung oder sonstige Leiden, die wir jeden Tag erleben, leider auf dem Schienennetz. Aber das kostet uns natürlich auch Zeit. Natürlich ist es auch ärgerlich, wenn man pünktlich abgefahren ist irgendwo und dann wird man überholt von einem schnelleren Zug. Ich sag jetzt mal ICE. Das verkraften wir auch meistens.

Eine Verspätung von sechs bis sieben Minuten oft.

Wenn das aber häufiger passiert, von Anfangs- bis Zielbahnhof und dann noch eine Störung kommt, dann ist das natürlich sehr ärgerlich, weil dann auch vielleicht Personal abgelöst werden müsste, weil sie ihre Arbeitszeit überschreiten werden, müssen wir natürlich dann entgegenzutreten, dass das nicht passiert.

Und das sind so Themen, die machen, dann so einen Verkehr auch schwierig. Gott sei Dank aber sind wir da, glaube ich, auch ein Unternehmen, was das hinbekommt. Generell sind alle Schienengüterverkehrsunternehmen, glaube ich, auch dort Profis und zeigen, was täglich möglich ist. Wenn ich überlege, dass viele Konsumgüter, die es so gibt, die wir so im Laden kaufen können, dass wir da ein Teil dazu beitragen, das Rad der Gesellschaft am Laufen zu halten, also die Nahversorgung, die Daseinsvorsorge. Ich glaube, dann kann man sagen, klappt es ganz gut. Aber ist Luft nach oben ist immer und Sie haben Hierarchien gesagt. Klar, ein Güterzug ist erst einmal das letzte Glied in der Kette, aber bei verderblichen Waren z. B. kann es auch schon mal sein, dass ein

Güterzug auch mal eine Regionalbahn überholt.

Catharina Goj:

Zu guter Letzt würde mich noch interessieren: Welches Erlebnis auf der Schiene oder im Sektor Schienengüterverkehr ist Ihnen besonders in Erinnerung geblieben?

Dominik Pinsdorf:

Da gibt es bestimmt ganz, ganz viele. Ich versuche mal zwei rauszustecken.

Also das eine, das sage ich immer sehr gerne ist, ich bin ja auch Prüfer bei uns noch. Also ich prüfe ja noch Betriebspersonale. Das schönste Gefühl ist eigentlich, wenn einer seine Prüfung besteht, der darauf hin gearbeitet hatte, dass er gelernt sie gelernt hat. Wir haben ja auch ganz viele Frauen bei uns bei der Eisenbahn am Fahren. Das darf man gar nicht verschweigen. Es ist auch wichtig, dass man das sagt.

Also ist es ist wirklich schön zu sehen, dass eine/ ein Prüfling sich dann sozusagen dann erfolgreich gegeben hat und ich sagen kann: Du hast die Prüfung bestanden!

Das ist immer wieder ein Highlight für mich. Das ist sehr, sehr schön und natürlich auch man kriegt... Das klingt vielleicht ein bisschen romantisch und vielleicht auch ein bisschen kitschig.

Aber die Jahreszeiten bekommt man beim Eisenbahn fahren mit.

Also Sonnenuntergänge und -aufgänge. Alles das, was man eben nicht so bewusst mitbekommt. Ich sage immer so, das Eisenbahn ist für mich wie eine Meditation und das ist gut.

Und ja ich mache doch drei Themen, die ich gut finde. Ich habe vorhin... wir haben über Kooperationen gesprochen, und wir sind ja im Bereich des NEEs unterwegs, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen und unser Notfallmanagementsystem. Das heißt, wir unterstützen auch andere Unternehmen im Rahmen des Notfallmanagementsystems und es ist immer schön, wenn man dort Synergien entwickelt.

Das heißt, es passiert z. B. ein Unfall, ein,

weiß ich nicht, ein Personenunfall z. B., der leider viel zu häufig passiert in Deutschland und wir unterstützen uns da gegenseitig und versuchen, das Notfallmanagement gemeinsam umzusetzen.

Also wir helfen anderen Unternehmen dann auch mal die Lokführer zu betreuen, aber auch umgekehrt. Und das sind auch immer schöne Momente, wenn man dann zum Abschluss das Zeichen bekommt, dieses NEE, dieses Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, das wird gelebt. Darauf kann man stolz sein und das gibt mir auch immer wieder, naja, eine gewisse, ja einen gewissen Wert, dass wir Eisenbahner noch zusammenhalten. Das ist schön.

Catharina Goj:

Das war ein wunderbares Schlusswort. Mir bleibt nur noch Danke zu sagen für das Gespräch und allzeit gute Fahrt.

Dominik Pinsdorf:

Dankeschön.

Outro:

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