



# Frauenetzwerk Allianz pro Schiene

September 2016

Das Magazin zur InnoTrans 2016

INHALT



© fotolia.com / firstflight

## Frauen, kommt zur Bahn!

Die Bahnbranche gehört zu den klassischen Männerdomänen. Aber muss das so bleiben? Das fragten sich führende Managerinnen und gründeten ruckzuck ein Frauennetzwerk.

Wer die Suchmaschine Google nach einer „Verkehrsmi-  
nisterin“ fragt, bekommt eine  
Gegenfrage: „Meintest du Verkehrs-  
minister?“ Der Algorithmus ist un-  
bestechlich und er bildet – politisch  
unkorrekt – die Realität ab. Nicht,  
dass Frauen in Deutschland nichts  
zu sagen hätten: Im Kanzleramt,  
im Verteidigungsministerium oder  
in den Spitzengremien der Partei-  
en sitzen Frauen schon lange in der  
ersten Reihe. Aber der Ministersessel  
im Bundesverkehrsministerium, den  
hatte im Autoland Deutschland seit  
Anbeginn der demokratischen Zeit-  
rechnung immer ein Mann inne.

Auch die Wirtschaft im Bereich  
Verkehr liegt fest in Männerhand. Das

gilt nicht nur für die Automobilindus-  
trie, sondern auch für die Eisenbahn-  
branche. Nach einer Statistik des eu-  
ropäischen Eisenbahnverbandes CER  
kommt die Bahnbranche in verschie-  
denen EU-Ländern im Durchschnitt  
auf einen Frauenanteil von knapp 20  
Prozent. Damit gehört die Eisenbahn  
zu den klassischen Männerdomänen.  
Sie schlägt sich damit gar nicht ein-  
mal schlecht. Zum Vergleich: Die Bun-  
deswehr bringt es in ihren Reihen nur  
auf 10 Prozent Frauen.

Doch es gibt Frauen, denen „gar  
nicht schlecht“ nicht gut genug ist.  
Susanne Kortendick, Personalchefin  
und Vorständin von Bombardier  
Transportation, zum Beispiel. Wenn  
ihr eine Kollegin erklärt, warum die

Chef-Position gar nichts für sie sei,  
lehnt sich Kortendick zurück und  
fragt: „Warum?“ Ja, warum wählen so  
wenige Mädchen einen technisch  
orientierten Beruf? Warum besetzen  
sie dann später nur zögerlich freie  
Führungspositionen? Und warum  
könnte die Eisenbahn von einem hö-  
heren Frauenanteil profitieren? Um  
diese Baustellen anzugehen, grün-  
dete die Bombardier-Managerin im  
Vorstand der Allianz pro Schiene ein  
unternehmensübergreifendes Fra-  
uennetzwerk. Pünktlich zur Eisenbahn-  
messe InnoTrans stellen neun Unter-  
nehmen und vier Hochschulen vor,  
wie der Verkehr aus weiblicher Sicht  
aussieht.

### Abellios starke Frau

Carmen Maria Parrino, Geschäftsführerin  
bei Abellio, kam vom Frankfurter Banken-  
viertel. Geld allein macht eben nicht  
glücklich. .... Seite 2

### Der Kampf gegen Stromfresser

Christina Winters, leitet den Fachbereich  
Energy Performance bei Bombardier. Sie  
überquerte schon den Atlantik und fährt  
mit gemischten Teams am besten. Seite 3

### Gender oder nicht Gender?

Corinna Salander, Europas erste weibliche  
Professorin für Schienenfahrzeugtechnik,  
verrät, warum Pufferküsser lebenswert  
sind. .... Seite 4 und 5

### Geht nicht, gibt's nicht

Andrea Bartz, Disponentin für die BUG  
Verkehrsbau, packt es an und bringt damit  
Muskelpakete zum Staunen. .... Seite 6

### Am laufenden Bahnhof

Cornelia Kaddatz managt 128 Bahnhöfe.  
Ein Glücksfall für die Deutsche Bahn.  
Und den Kunden. Der ist König. Oder  
Königin. .... Seite 7

### Hamburg, meine Perle

Eine Bahn gehört zum Hafen, wie der Hecht  
in die Suppe. Silvia Sturmfels managt die  
Hamburger Hafenbahn. Für ihre Kinder  
wäre das auch ein Job. .... Seite 8

### Mit dem Bagger zur Uni

Hatice Parlak bekommt ein Bauingenieur-  
studium und ihre Ausbildung zur Beton-  
und Stahlbauerin bei Hering Bau unter  
einen Hut. .... Seite 9

### Familie und Technik

Mehrnoush Rahmani, Gruppenleiterin  
für Funktionale Architektur bei Siemens,  
entwickelt Apps für bequemes Bahnfahren.  
Sie schätzt das weibliche Auge fürs  
Detail. .... Seite 10

### Die eiserne Lady

Handav Ahmed, Bauleiterin bei Spitzke,  
hat ihr Team im Griff – und achtet trotz-  
dem auf Harmonie mit den Kollegen. Ein  
ruhiger Job wäre nichts für sie. .... Seite 11

### Von Null auf Hundert

Katrin Rüchel ist Geschäftsführerin beim  
Service von Transdev. Sie freut sich über  
männliche Kollegen: die Frauenquote ist  
hier extrem hoch. .... Seite 12

### Mädels, schaut mal her

Wenn die Prinzessin den Frosch küsst,  
verwandelt er sich in einen Prinzen.  
So ähnlich ist es mit dem Girls-Day:  
Wartet in der Bahnbranche euer  
Traumjob? .... Seite 13

### Jetzt sind wir am Zug

Studentinnen erzählen von ihrer Studien-  
wahl und ihren Visionen für die Mobilität.  
Und bekennen Farbe: „Wie sexy ist die  
Bahn?“ .... Seite 14 und 15

### Frauenquote erhöht den Druck

Brandenburgs Verkehrsministerin, Kathrin  
Schneider, über eine weibliche Note in der  
Verkehrspolitik. .... Seite 16



© Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH



Mitarbeiter: 627

Davon Frauen: 25%

**Das machen wir:** Eltern- und Kindererziehungszeiten. Teilzeitarbeit und Karriere-möglichkeiten unabhängig vom Geschlecht. Gleiche Bezahlung. Neutrale Bewertung einer Kinderpause im Recruiting. Teilnahme am Girls Day.

**Händeringend gesucht:** Fahrpersonal, Werkstattpersonal, MitarbeiterInnen in der Verwaltung.

Website: [www.abellio.de](http://www.abellio.de)

Ansprechpartnerin



© Foto privat

**Michaela Kerzel**Leiterin HR & Change  
ManagementAbellio GmbH  
Friedrichstr. 69, 10117 BerlinMail: [m.kerzel@abellio.de](mailto:m.kerzel@abellio.de)

Tel.: 02331 / 93323-542

**Frauenpolitisches Motto:** „Jede Herausforderung ist mir recht, solange sie mich nach vorne bringt!“

## Vom Bankenviertel zur Eisenbahn

**Carmen Maria Parrino (40) ist Geschäftsführerin bei Abellio Rail Mitteldeutschland und sorgt für Kundenfreundlichkeit auf über 1.000 Schienenkilometern.**

Rein männlich war die Geschäftsführungsrunde der Abellio GmbH bisher, nun ist eine Frau dazugekommen: Carmen Maria Parrino verstärkt seit Mitte März die Leitung der Tochtergesellschaft Abellio Rail Mitteldeutschland. Dass sich die Herren über eine Frau im Team freuen war selbstverständlich. Großes Aufheben wurde über die Steigerung der Frauenquote in der Führungsetage aber nicht gemacht.

Das hatte Parrino auch gar nicht erwartet – aus Erfahrung weiß sie schließlich, dass Emotionen zeigen nicht gerade eine männliche Stärke ist. Sie wechselte von der Dienstleistung zur Industrie, vom Geld zur Bahn, aber „egal, wo ich hinging, meistens hatte ich männliche Kollegen.“ Dass sie ausgerechnet in der Bahnbranche landen würde, hätte die bis dato leidenschaftliche Autofahrerin trotzdem nicht gedacht.

Angefangen hat alles im Frankfurter Bankenviertel, wo Carmen Maria Parrino eine Ausbildung zur Bürokauffrau absolvierte. Weil sie Spaß an der Arbeit hatte und immer alles ganz genau verstehen wollte, begann sie nach der Ausbildung noch ein Abendstudium in BWL. Die Doppelbelastung durch Arbeit und Studium war extrem, aber Parrino sah auch die Vorteile: „Alles, was ich abends an der Uni gelernt habe, konnte ich morgens im Unternehmen sofort umsetzen.“ Etwas blieb dann aber doch auf der Strecke. „Familie und Beruf – ich wüsste nicht, wie ich das unter einen Hut bekommen sollte.“

Nach 17 Jahren in der Bankenbranche wechselte Parrino „auf die Seite der Produktion“. Dem Bankensektor trauert sie nicht hinterher. Seit ihrem Wechsel in die Bahnindustrie lässt sie ihr Auto auch mal in der Garage stehen. „Mittlerweile erkun-

de ich das Land gerne mit der Bahn“, schmunzelt Parrino.

Im März 2016 zog sie weiter nach Halle. Dort ist sie die erste Frau in der Geschäftsführung der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH. Als Teil der Dreier-Spitze ist Parrino zuständig für die Bereiche Finanzen und Controlling, IT, Tarif sowie Vertrieb und Erlösmanagement.

Gerade hat Abellio den Betrieb des 575 Kilometer langen Saale-Thüringen-Südharz-Netzes aufgenommen. Da braucht es natürlich neue Mitarbeiter. „Gerade im Bereich Kundenbetreuung arbeiten viele Frauen, während beispielsweise Triebfahrzeugführer fast ausschließlich männlich sind. Frauen sind das Gesicht nach außen, aber wenn es um Technik geht, sind dann doch eher die Herren am Werk.“ Muss das eigentlich so sein?

„Nein“, sagt Carmen Maria Parrino und wünscht sich, „dass mehr Frauen sich trauen, in Männerdomänen einzusteigen.“ Durch die Schule könnten Mädchen an Technik herangeführt und traditionelle Rollenbilder aufgebrochen werden. Für Parrino selbst war es nie ein Thema, dass in ihrem Umfeld fast nur Männer arbeiteten. Besonders ihr erster Chef gab ihr das nötige Vertrauen und bestärkte sie darin, ihren eigenen Weg zu gehen.

Dabei sei es gerade in der Verkehrsbranche wichtig, dass Frauen nicht wie Männer werden, sondern Weiblichkeit mitbringen, um einen Wandel zu schaffen. „Unser Verkehrssystem ist hauptsächlich von älteren Männern erdacht und gemacht worden. Wir wollen aber eine junge Generation ansprechen. Die Eisenbahn muss freundlicher werden.“ Mit einem Lachen fügt sie hinzu: „Und schöner!“



© Allianz pro Schiene / Bodo Gierga

## Gegen den Strom und mit dem Wind

**Christina Winter (30) leitet den Bereich Energy Performance bei Bombardier und setzt sich nicht nur beruflich für eine effiziente Energienutzung ein.**

„Unser kleines Team besteht aus vier Mann“, erzählt Christina Winter, Teamleiterin im Bereich Energy Performance bei Bombardier in Hennigsdorf. Natürlich meint sie damit auch die zwei Frauen in ihrem Team, „nur das mit dem Gendern finde ich persönlich anstrengend“. Dem Frauenanteil in ihrem Team schadet das offensichtlich nicht, denn eine Frauenquote von 50 Prozent ist auch bei Bombardier eher die Ausnahme.

Winter hat sich nie bewusst entschlossen gegen den Strom zu schwimmen und einen Job in einer Männerdomäne auszuüben. Sie hat einfach das gemacht, was ihr Spaß brachte und was sie gut konnte.

In der Schule war Winters Lieblingsfach Mathematik fest in Mädchenhand – es gab schließlich nur zwei Jungs in der Klasse. Auf die Entscheidung, Mathe und Physik in Potsdam zu studieren, reagierte Winters Familie zunächst mit der mecklenburgischen Standardfrage: „Bekommt man damit auch einen Job?“ Aber Winter war sicher, dass Mathe von der Medizintechnik, über Versicherungen bis eben hin zur Verkehrsbranche überall gebraucht wird. Und so konnte sie sich auch der Unterstützung ihrer Familie sicher sein.

Während des Studiums wurde sie von der Siemens AG in ein Mentoring-Programm für junge Frauen in technischen Studiengängen aufgenommen. In dessen Rahmen konnten die Frauen sich austauschen und verschiedene Bildungsangebote nutzen, beispielsweise Bewerbungstrainings oder Besuche von Fachmessen. Zusätzlich bekam jede Studentin einen Mentor zur Seite gestellt. Durch eine Umstrukturierung hatte Winter das Glück,

gleich zwei Mentoren kennenzulernen. So schnupperte sie erst in die Automobilindustrie und dann in die Schienenfahrzeugtechnik hinein.

Nach dem Studium überlegte Winter an der Uni zu bleiben, um dort zu arbeiten. „Bei einer Konferenz über Sternwinde habe ich aber gemerkt, dass mich nicht wirklich interessiert, ob Sternwinde bananen- oder pfannkuchenförmig sind. Da fehlte mir der Alltagsbezug.“ Eine Kontaktmesse an der Uni war dann der erste Berührungspunkt mit Bombardier. Dort schrieb Winter ihre Diplomarbeit und ist danach gleich im Unternehmen geblieben.

Als Teamleiterin für den Fachbereich Energy Performance wacht Winter bei neuen Projekten über die optimale Nutzung von Energie. „Ich kann mich mit meinem Job identifizieren, denn Energieeffizienz ist wichtig, und ich denke, dass die Bahnbranche in diesem Bereich durchaus gesellschaftliche Veränderungspotentiale bietet.“

Einer Frauenquote steht Winter skeptisch gegenüber, weil dadurch Vorurteile geschürt würden: „Ich habe es selbst erlebt, dass man sich als Frau dann immer beweisen und zeigen muss, dass man nicht als Quotenfrau eingestellt wurde, sondern weil man fachlich kompetent ist.“ Grundsätzlich gelte aber die Regel: Je gemischter ein Team arbeite, desto besser.

Privat setzt Winter auf 100 Prozent erneuerbare Energien und nutzt am liebsten das Verkehrsmittel Schiff. Wenn der Wind gut steht, hisst sie die Segel und lässt sich treiben. Mit Segelyacht Walross IV überquerte Winter in 19 Tagen den Atlantik, einmal von Brasilien bis zu den Azoren. So ist sie jetzt die erste Äquator getaufte Teamleiterin bei Bombardier.



the evolution of mobility

Mitarbeiter: 38.400

Davon Frauen: 16%

**Das machen wir:** Mentoring, keine Shortlist ohne Frauen, Frauenquoten für Neueinstellungen.

**Händeringend gesucht:** Interkulturell aufgeschlossene, dynamisch-engagierte Frauen, die nachhaltig etwas bewegen wollen.

Website: <http://de.bombardier.com/de/home.html>

Ansprechpartnerin



© Foto privat

**Susanne Kortendick**

Vice President HR

Bombardier Transportation GmbH  
Schöneberger Ufer 1  
10785 BerlinMail: [susanne.kortendick@rail.bombardier.com](mailto:susanne.kortendick@rail.bombardier.com)

Tel.: 030 / 98607-1550

**Frauenpolitisches Motto:** „Mehr Vielfalt fördert innovative und leistungsstarke Teams.“



© Knorr-Bremse AG / Enno Kapitza

## „Die Herausforderungen für Frauen im mittleren Management sind am Größten“

Corinna Salander über den Verkehr der Zukunft und warum Pufferküsser liebenswert sind.

Frau **Prof. Dr.-Ing. Corinna Salander** (49) ist europaweit die erste Frau auf einem Universitätslehrstuhl für Eisenbahntechnologie. Die promovierte Physikerin arbeitete zunächst für die Deutsche Bahn und vier Jahre für die Europäische Eisenbahnagentur (ERA). Während ihrer nächsten Etappe bei Bombardier hat sie endgültig gemerkt, dass Frauen positive Einflüsse in die Bahnbranche bringen.



© Foto Bodo Gierga

Im November 2014 wurde Salander auf die Professur für Schienenfahrzeugtechnik an der Universität Stuttgart berufen.

Was sie an der Bahnbranche mag? Vor allem die Sachlichkeit. Im Interview verrät Salander schon einmal, wie sie sich den Bahnverkehr der Zukunft ausmalt und warum Lokführerin, trotz selbstfahrender Züge, kein aussterbender Beruf ist.

**Frau Prof. Salander, Sie sind alleinerziehende Mutter von drei Kindern. Was war das größte Abenteuer, das Sie zwischen Kindergarten, Einschulung und Elternabend erlebt haben?**

Oh, da muss ich Sie enttäuschen. Bei mir ist alles ziemlich glatt gelaufen. Ich habe meinen Arbeitgeber von Anfang an in meine Familienplanung eingeweiht und später hatte ich eine sehr liebe Kinderfrau.

**Wo sehen Sie denn noch Verbesserungsmöglichkeiten für berufstätige Frauen?**

Die größte Herausforderung liegt bei Frauen, die im mittleren Management arbeiten und auch noch höher hinauf wollen. Da muss man oft schon Dienstreisen unternehmen, hat aber selten den Ehemann, der sich Zuhause um alles kümmert. Warum gibt es da keine flexiblen Angebote? Ich kann mir beispielsweise eine Kooperation zwischen Unternehmen und Fachhochschulen vorstellen. Meine Kinderfrau war auch Studentin. So konnte sie tagsüber zur Uni und abends oder auch mal nachts auf meine Kinder aufpassen.

**Was denken Sie über eine Frauenquote?**

Ich unterstütze absolut das Gesetz für die gleich-

berechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen. Wenn aber in bestimmten Bereichen keine Frauen arbeiten, kann es dort auch keine weiblichen Führungskräfte geben. Darum sollte eine Quote mit dem Anteil der ausgebildeten Frauen in einem Bereich verknüpft sein. Es ist wichtig, Mädchen schon früh für technische Berufe zu begeistern. Deshalb habe ich zum Beispiel bei der letzten Kinderuni eine Vorlesung über die Eisenbahn angeboten.

**Warum würde die Bahnbranche denn überhaupt von mehr Frauen profitieren?**

Naja, 50 Prozent der Kunden sind weiblich. Wenn wir die erreichen wollen, braucht die Bahnbranche dringend Frauen.

**Und wie können Frauen im Gegenzug von der Bahnbranche profitieren?**

Ich habe die Bahnbranche immer so wahrgenommen, dass Sachlichkeit mehr zählt als irgendeine Gender-Diskussion. Die echten Eisenbahner sind sowieso so asexuell, denen ist es völlig egal ob etwas Weibliches oder Männliches vor ihnen steht. Hauptsache es ist aus Eisen. Diese Nüchternheit habe ich immer als sehr angenehm empfunden. Ich musste mich jedenfalls als Frau nicht beweisen.



© Lena Uphoff

**Was können Frauen denn in die Bahnbranche bringen, das Männer nicht eh schon haben?**

Teams funktionieren einfach besser, wenn sie aus Frauen und Männern bestehen. Dann herrscht eine andere Stimmung. Bei Bombardier gab es beispielsweise ein Gremium, das war vor mir ausschließlich männlich besetzt. Als ich das erste Mal in den Raum kam, saßen dort zwei Kollegen, die haben Sprüche ausgetauscht, die unglaublich weit unter der Gürtellinie lagen. Ich komme also rein, die beiden sehen mich und sagen: „Oh, wir haben ja jetzt eine Frau dabei.“ Und das war's dann mit solchen Sprüchen. Ich glaube, solche Einflüsse sind auch für den einen oder anderen Mann ganz angenehm. Nicht alle Männer wollen solche Schotten hören.

**Harald Martenstein hat ja die durchaus spannende Frage aufgeworfen: „Gibt es den Penis wirklich?“ Ist die Unterscheidung zwischen Mann und Frau nur ein soziales Konstrukt?**

Nein. Ich gehöre zu denjenigen, die sagen, es gibt einen Unterschied zwischen Mann und Frau. Auch bei meinen Studenten merke ich Unterschiede im Verhalten. Und es ist gut, dass es Unterschiede gibt. Zum Beispiel in der Kommunikation. Mit Frauen wird das Klima einfach ein Stück weit angenehmer.

**In Deutschland hatten wir bis jetzt nur männliche Verkehrsminister. Die EU hat mit Frau Bulc eine Frau an der Spitze der Verkehrskommission. Was würden Sie Frau Bulc raten, um den europäischen Schienenverkehr zu fördern?**

Man muss bei den fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße ansetzen. Die Verkehrskommissarin ist ja für alle Verkehrsbe-

## SchienenJobs

### Eisenbahn: Branche mit Strahlkraft

Ein Jobportal für die ganze Branche? Das klingt selbstverständlich. Doch das ist es nur auf den ersten Blick. Denn natürlich stehen die großen „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, wie sie im Fachsprech heißen, in einem harten Konkurrenzkampf um die besten Köpfe am Arbeitsmarkt. Damit die gesamte Branche trotzdem mehr Strahlkraft für ihre weitgefächerten Berufsbilder entfalten kann, hat die Allianz pro Schiene vor zwei Jahren die übergreifende Stellenbörse SchienenJobs.de aufgesetzt. Über 120 Unternehmen sind hier auf der Suche nach Mitarbeitern.

In diesem Portal finden Bewerber tagesaktuell alle offenen Stellen rund um die Mobilität auf der Schiene: Wenn Transdev neue Zugbegleiter sucht, Abellio und Netinera nach Lokführern Ausschau halten oder die Deutsche Bahn Fahrdienstleiter einstellt, gelangen Arbeitssuchende sofort zur Ausschreibung. Sie können sich die Stellen auch vormerken, Angebote weiterempfehlen oder sich per Job-Mail informieren lassen. Über den reinen Fahrbetrieb hinaus reichen die Möglichkeiten von den Fachrichtungen Maschinenbau, Elektrotechnik, über Wirtschaftsingenieurwesen bis hin zur Verkehrstechnik.

Gut zu wissen, dass Bombardier oder Siemens ständig international einsetzbare Ingenieure suchen. Und natürlich Ingenieurinnen. Für gut ausgebildete Bewerberinnen ist die Mangelsituation garantiert kein Nachteil. Wer wünscht sich nicht einen Arbeitgeber, der einen auf Händen durchs Berufsleben trägt?

Einfach mal ausprobieren:

[www.schienejobs.de](http://www.schienejobs.de)



reiche zuständig. Nehmen Sie als Beispiel Energiekosten. Deutschland und Österreich haben im europäischen Vergleich extrem hohe Bahnstromsätze. Diese benachteiligen den Schienenverkehr. Ich glaube, dass Staaten dazu gebracht werden müssen, dieselbe Sorgfalt auf die Erhaltung und den Ausbau von Schienen zu verwenden, die sie für die Straße schon aufbringen. Gleichzeitig muss man in die Richtung der Industrie 4.0 denken: Warum setzen wir nicht autonom fahrende Schienentaxis in dünn besiedelten Gegenden wie Mecklenburg-Vorpommern ein? Statt Taktfahrplan könnte man sich nachts mal schnell über eine App ein Schienentaxi bestellen.

**Sie sprechen von autonom fahrenden Zügen. Werden diese die Schienen in Zukunft dominieren? Lohnt es sich dann überhaupt noch Frauen als Lokführerinnen auszubilden oder ist das eine aussterbende Art?**

Aber nicht doch. Lokführer sind keine aussterbende Art. Wenn Sie in einem ICE auf einer Strecke mit Linienzugbeeinflussung fahren, dann fährt der Zug schon heute im Prinzip autonom. Der Lokführer bremst zwar noch, aber auch daran wird bereits gearbeitet. Bei der Debatte um autonomes Fahren wird eine Frage aber immer gern vergessen: Wollen die Menschen das überhaupt? Ich glaube, dass es immer ein Bedürfnis der Menschen sein wird, einen Verantwortlichen mit an Bord zu haben. Gerade bei nicht-abgeschlossenen Systemen, wie dem Überlandverkehr. Also nicht nur Servicepersonal, sondern auch einen, der noch weiß, wofür die Knöpfe und Lämpchen da sind. Ob der den Zug im Zweifelsfall reparieren kann, ist eine andere Frage, aber wenigstens kann er sagen, was los ist.

**Wie könnte unser Verkehr 2050 aussehen?**

Wir leben in einer älter werdenden Gesellschaft. 1964 ist der Jahrgang mit den meisten Kindern. Wenn die in 20 Jahren dann alle 70 sind und mit ihren Rollatoren durch die Gegend laufen, hat der Schienenverkehr, so wie er heute ist, ein paar Nachteile. Die vielen Treppen, die langen Bahnsteige und dann das Ganze vielleicht noch mit Gepäck – das ist nicht der Verkehr, den eine älter werdende Gesellschaft braucht.

**Wenn Sie die Augen zumachen und eine Vision erzeugen: Was sehen Sie da?**

Ich stelle mir eine neue Art von Autozug vor. Die Menschen fahren mit ihren kleinen Elektroautos bequem zu einer Anschlussstelle und von dort direkt auf den Zug. Während der Fahrt können sie ihr Auto wieder aufladen und wären so auch am Zielort mobil. Das ginge auch im Güterverkehr: Kurzstrecke macht der Elektro-Lkw, die Langstrecke die Güterbahn.

Interview: Lisa Düben, Barbara Mauersberg



© Allianz pro Schiene / Bodo Gierga

## BUG

VERKEHRBAU AG

**Mitarbeiter:** 420

**Davon Frauen:** 10%

**Das machen wir:** qualifizierter Einstieg nach der Elternzeit, Homeoffice, flexible Arbeitszeiten und Teilzeitmodelle.

**Händeringend gesucht:** BauingenieurIn als ArbeitsvorbereiterIn, AZ-FührerIn, BauingenieurIn als KalkulatorIn.

**Website:** www.bug-ag.de

**Ansprechpartnerin**



© Foto privat

**Annette Köhler**

Personalleiterin

BUG Verkehrsbau AG  
Landsberger Str. 265 / Haus M  
12623 Berlin

**Mail:** a.koehler@bug-ag.de

**Tel.:** 030 / 818 700-140

**Frauenpolitisches Motto:** „Gleichberechtigung ist für alle gut – deswegen sollten wir sie gemeinsam anstreben.“

## Auf die Technik kommt es an

**Andrea Bartz (43) arbeitet als Disponentin für die BUG Verkehrsbau AG und weiß, dass Fingerspitzengefühl oft mehr bringt als Muskelpakete.**

Es gibt wenige Bereiche im Eisenbahnbetrieb, in denen Andrea Bartz nicht gearbeitet hat. Sie war Blockwärtin, eine Berufsbezeichnung, die man heute nur noch in Geschichtsbüchern findet. „Man kann sich das als einen Mini-Fahrdienstleiter vorstellen“, erklärt Bartz. Blockwärtin überwachen Signale.

Während die meisten Stellwerke heute elektronisch betrieben werden, kam Andrea Bartz 1999 bei der S-Bahn Berlin auf ein mechanisches Stellwerk, in dem Weichen noch per Hand verstellt wurden. Eine reine Männerarbeit – bis Bartz dazukam. Gleich am ersten Tag wollte ein Kollege sie auf die Probe stellen: Sie sollte eine mechanische Weiche umstellen. „Der hat wirklich gedacht: damit ist das Thema Frau im Stellwerk durch.“ Aber falsch gedacht, denn schon während ihrer Ausbildung hatte Bartz gelernt, auch mechanische Weichen zu bedienen. „Danach hat niemand mehr an meinen Fähigkeiten gezweifelt.“ Und sie blieb nicht die einzige Frau. „Ich habe wohl den Bann gebrochen, denn kurz nach mir kam noch eine Kollegin in das Stellwerk.“

Oft denken Männer, dass Aufgaben nur mit Kraft zu bewältigen sind. „Aber das Meiste ist eine Frage der Technik“, verrät Andrea Bartz. Nach der 10. Klasse begann Bartz eine zweijährige Ausbildung zur Facharbeiterin für Eisenbahnbetrieb in ihrer Heimatstadt Eberswalde. Der Fall der Mauer eröffnete Andrea Bartz beruflich neue Möglichkeiten. Aus der Eisenbahnbranche auszusteigen, war aber keine Option: „Wenn ich mich für etwas entscheide, dann ziehe ich das auch durch. Außerdem hat mir die Arbeit ja Spaß gemacht.“

Bartz begann neben ihrer Arbeit als Fahrdienstleiterin ein Fernstudium für Verkehrsmanagement und schloss ein Aufbaustudium zum Eisenbahnbetrieb an. Freie Zeit blieb da kaum. „Nach den fünf Jahren Studium fragte ich mich plötzlich am Wochenende: So, und jetzt?“ Mittlerweile verbringt Bartz wieder mehr Zeit mit der Familie und auch das Motorrad, ein 950er Chopper von Yamaha, wartet frisch geputzt auf die nächste Fahrt.

Im Anschluss an ihr Studium absolvierte Andrea Bartz ein internes Praktikum in der Personalabteilung der S-Bahn Berlin. „Was ich gelernt habe, wollte ich mir nun in der Praxis anschauen. Außerdem hatte ich auch einfach mal genug vom Schichtdienst“, erzählt Bartz. Vom Stellwerk in die Personalabteilung – damit änderte sich das Arbeitsumfeld drastisch. „Es war schon anders zwischen den vielen Frauen zu arbeiten. So ganz mein Bereich war das nicht.“ Bartz nahm darum eine Stelle als Disponentin an und traf damit den Nagel auf den Kopf. „Das war genau das, was ich machen wollte.“

Als Disponentin koordiniert Bartz einen reibungslosen Arbeitsablauf. Seit 2014 arbeitet sie bei der BUG Verkehrsbau. Dort regelt sie die Logistikplanung für die Baustelle. Sie legt fest, wer an welchem Ort und zu welcher Zeit arbeitet. Auch hier arbeitet Bartz wieder hauptsächlich mit Männern zusammen. „Natürlich muss ich ein offenes Ohr für die Probleme der Mitarbeiter haben, gleichzeitig bin ich aber für die logistische Absicherung unserer Baustellen verantwortlich.“ Andrea Bartz schafft es, beides unter einen Hut zu bringen. Mit viel Einfühlungsvermögen und Fingerspitzengefühl.



© Allianz pro Schiene / Bodo Gierga

## Der Kunde ist König

**Cornelia Kadatz (38) managt 128 Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt und sorgt für Sicherheit und Kundenservice an den Stationen.**

Als Kind wollte Cornelia Kadatz (38) Archäologin werden. Die Welt der Züge war ihr aber auch damals schon vertraut: durch ihren Vater, der Fahrdienstleiter war, wusste sie, dass die Bahn ein spannendes Geschäft ist und weit mehr bietet, als nur Züge abzufertigen. So entschied sich Kadatz nach dem Abitur gegen die Steinzeit und für ein betriebswirtschaftliches Studium bei der Bahn mit der Fachrichtung Spedition und Transport. Die Vielfältigkeit der Branche möchte Kadatz seitdem nicht mehr missen – vom Güterverkehr bis zur Infrastruktur kennt sie viele Bereiche.

Nach dem Studium arbeitete Kadatz in der Zentrale des DB-Güterverkehrs in Mainz, entdeckte dann aber schnell ihre Leidenschaft für den Dienstleistungsbereich. „Bei mir kribbelt es erst richtig, wenn ich den Kunden direkt erreiche.“ Darum ging Kadatz zur DB Akademie nach Potsdam, der haus-eigenen Schulungsstätte für Führungskräfte, um dort als Leiterin Servicemanagement Verantwortung für ihren ersten Bahnhof zu übernehmen. Von der Veranstaltungsorganisation bis hin zur Gestaltung der Blumenbeete sorgte Kadatz für reibungslose Abläufe an diesem besonderen Bahnhof, an dem früher Zare und Kaiser ankamen.

„Wenn ich einen Bahnhof managen kann, schaff ich auch mehrere“ schloss Kadatz und bewarb sich kurzerhand bei der DB Station & Service. Seit zwei Jahren leitet sie von Halle aus 128 Bahnhöfe in ganz Sachsen-Anhalt. Das heißt vor allem: Erste Ansprechpartnerin zu sein. „Wenn ich morgens nach Halle zur Arbeit komme, führt mich mein erster Weg zur DB Info, dann gehe ich ins Ansagezentrum und durch die Büros. Vielleicht

spricht mich dann noch ein Gewerbetreibender an, der mich fragt, wie der Fanreiseverkehr zum Fußballspiel am nächsten Wochenende organisiert ist.“

Nicht immer ist es einfach, die vielen unterschiedlichen Interessen zu vereinbaren. „Ich denke, Frauen können besonders gut vermittelnd und abwägend tätig sein. Man darf sich nur nicht die sprichwörtliche ‚Butter vom Brot‘ nehmen lassen.“ Was mitunter vorkommt. „Wenn ich Beratung brauche, fordere ich sie ein, aber am Ende des Tages treffe ich die Entscheidung, weil ich die Verantwortung trage.“ Nur wer beides kann, „hat die komplette Klaviatur zur Verfügung“, erklärt Kadatz.

Wer mit dem Zug durch Sachsen-Anhalt fährt, hat gute Chancen, neben Kadatz Platz zu nehmen. Schließlich ist die Bahn der bequemste und schnellste Weg zu ihren 128 Schützlingen, und auch zwischen Berlin und Halle pendelt Kadatz regelmäßig mit der Bahn. Die Fahrt verbringt sie in der Regel vorm Laptop oder am Telefon, aber sobald der Zug in einen ihrer Bahnhöfe einfährt, steht sie an der Tür. „Das sind immer Gelegenheiten, den Bahnsteig persönlich in Augenschein zu nehmen. Manchmal verschicke ich dann auch sofort ein Foto an meine Mitarbeiter – wenn ich Verbesserungen sehe, aber auch, wenn ich sehe, dass irgendwo dringend Handlungsbedarf besteht.“

Anpacken, Dinge unbürokratisch verbessern und mit allen Beteiligten Lösungen finden – so liebt Kadatz ihren Job. Trotzdem hat sie auch die Archäologie nie ganz aufgegeben. „In meiner Freizeit bin ich gerne in Museen unterwegs.“ Für den nächsten Urlaub schmökert Kadatz schon jetzt über die Kulturschätze Sachsen-Anhalts.



**Mitarbeiter:** rund 200.000 in Deutschland

**Davon Frauen:** 23%

**Das machen wir:** Bis 2020 soll eine Frauenquote von 25% erreicht werden, alle Stellen werden in Voll- und Teilzeit ausgeschrieben, Mentoring-Programme (z.B. Karriere mit Kindern), Frauennetzwerke, eigene Kindertagesstätte.

**Händeringend gesucht:** BauingenieurInnen, ElektroingenieurInnen, FahrdienstleiterInnen, IT-BeraterInnen, GleisbauerInnen, LokführerInnen.

**Website:** www.deutschebahn.com

**Ansprechpartnerin**



© Foto privat

**Nicole Schneider**

Diversity Management

Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin

**Mail:** nicole.n.schneider@deutschebahn.com

**Tel.:** 030 / 297-60715

**Frauenpolitisches Motto:** „Mit Vielfalt die Weichen für die Zukunft stellen!“



© HPA / Kay Bohlmann

## Einmal Bahn – immer Bahn

Zufällig kam Silvia Sturfels (40) in die Bahnbranche und ganz bewusst ist sie geblieben.

Als sich Silvia Sturfels nach dem Abitur entschloss, Bauingenieurwesen zu studieren, reagierte ihre Familie verhalten: „Meine Eltern unterstützten mich zwar, aber sie hatten schon Bedenken.“ Sturfels` Vater sorgte sich, gerade weil er wusste, was seine Tochter sich vorgenommen hatte: „Mein Papa war Handwerker, auf Baustellen kennt er sich also aus.“

Aber alle Sorgen waren unbegründet. Silvia Sturfels fühlte sich als Frau nie benachteiligt. Und als Leiterin des Betriebsmanagements und stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiterin bei der Hamburg Port Authority (HPA) arbeitet Sturfels mittlerweile auch mehr im Büro als auf der Baustelle.

Für Silvia Sturfels gilt: Einmal Eisenbahn – immer Eisenbahn. Obwohl es eigentlich gar nicht die erste Wahl war: „Als ich 2001 mein Studium abschloss, sah die Bewerbungslage nicht gut aus. Ich habe mich in verschiedenen Bereichen beworben und als Erstes eine Rückmeldung von der DB Netz AG bekommen.“ Als Bauüberwachungsingenieurin war Sturfels auf Baustellen unterwegs. Die besondere Herausforderung liegt darin, die Bauarbeiten so zu gestalten, dass der Bahnverkehr möglichst wenig gestört wird. „Das wollen die Straßenbauer bestimmt nicht hören, aber Bauen auf der Straße ist im Vergleich nicht so komplex, da kann man den Verkehr ja einfacher umleiten“, lacht Sturfels.

Nach zwei Jahren bei der Deutschen Bahn wechselte Sturfels für ein Referendariat im Eisenbahn-Bundesamt nach Bonn. „Das war eine jetzt oder nie Entscheidung, weil ich wusste, dass

ich so etwas später nicht mehr machen würde.“ Mit ihrem Mann und den drei Kindern zog es die gebürtige Braunschweigerin dann aber weiter in den Norden. Seit fast zehn Jahren arbeitet Sturfels im Hamburger Hafen. Angefangen hat sie bei der HPA im Anlagenmanagement, heute leitet Sturfels das Betriebsmanagement und ist stellvertretende Eisenbahnbetriebsleiterin.

Dass Sturfels als Chefin des Betriebsmanagements die Richtung vorgibt, ist heute jedem klar, „doch noch vor zehn bis zwanzig Jahren waren auf solchen Posten fast nur Männer zu finden“. Ginge es nach Silvia Sturfels, bräuchte man keine Frauenquote, „nur leider gibt es immer noch Unternehmen, die zu ihrem Glück gezwungen werden müssen“.

Familie und Beruf zu vereinbaren ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Sturfels arbeitet derzeit auf einer 70 Prozent Stelle, der Alltag ist gut organisiert und zum Glück hilft die Nachbarin bei der Betreuung der drei Kinder. Bei Bedarf kann sie auch mal von Zuhause arbeiten. „Das nutzen übrigens auch viele meiner männlichen Kollegen“, denn zum Glück sind Kinder und Haushalt heute nicht mehr nur Frauensache.

Ob ihre Kinder einmal in der Bahnbranche arbeiten werden, weiß Silvia Sturfels noch nicht – „aber ich würde ihnen nicht abraten“. Letztendlich sollte die Berufswahl eine Interessensfrage sein. Warum bis jetzt noch so wenig Mädchen an technischen Berufen und besonders an der Bahnbranche interessiert sind, kann sich Sturfels nicht erklären – „ich bin schließlich auch wie ein richtiges Mädchen aufgewachsen“.



Mitarbeiter: 1.755  
Davon Frauen: 21%

**Das machen wir:** Bei gleicher Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung wird das jeweils unterrepräsentierte Geschlecht vorrangig berücksichtigt. Teilzeitbeschäftigung ist in allen Funktionen möglich.

**Händeringend gesucht:** BauingenieurInnen (z.B. Wasserbau, Straßenbau, Eisenbahnbau, konstruktiver Ingenieurbau etc.) und ITler.

Website: [www.hamburg-port-authority.de](http://www.hamburg-port-authority.de)

Ansprechpartner



© Foto privat

**Martin Tenkleve**  
Leiter der Einheit Gesundheit und Personalbetreuung  
Hamburg Port Authority  
Neuer Wandrahm 4, 20457 Hamburg  
Mail: [Martin.Tenkleve@hpa.hamburg.de](mailto:Martin.Tenkleve@hpa.hamburg.de)  
Tel.: 040 / 428 47-0

**Frauenpolitisches Motto:** „Männer-Frauen-Stereotype sind meistens falsch! Ohne Stereotype haben Menschen individuelle und kreative Entwicklungschancen.“



© Hering Bahnbau GmbH

## Zwischen Hörsaal und Baustelle

Hatice Parlak (21) studiert Bauingenieurwesen und wird gleichzeitig zur Beton- und Stahlbauerin ausgebildet.

Wenn Hatice Parlak mit den Kollegen auf eine Baustelle fährt, ist sie die einzige Frau. „Arbeiten wir in der Nähe von einem Bahnhof, werde ich schon oft angestarrt.“ Für viele Menschen passen Frauen und Bauarbeiten nicht zusammen. „Oft werde ich dann gefragt, ob ich eine Praktikantin sei“, sagt Parlak und grinst. Aber wer etwas länger hinschaut, sieht, wie Parlak selbstverständlich mit anpackt. „Die merken dann schnell, dass ich richtig was drauf habe.“

Schon als Kind spielte Parlak lieber mit Bauklötzen als mit Puppen. Parlaks Vater ist Elektromeister und nahm seine Tochter häufig mit, wenn er Firmenkunden besuchte. „So ist mir bewusst geworden, dass Frauen nicht unbedingt die soziale Schiene ansteuern müssen.“ Als sie sich entschloss, eine Ausbildung in der Richtung Bautechnik einzuschlagen, konnte Parlaks Mutter zunächst nicht glauben, dass ihre Tochter ausgerechnet einen Männerberuf erlernen möchte. Also ging Parlak in die Offensive: „Ich fotografiere auf der Baustelle oft, was ich gerade mache, die Fotos schicke ich dann meinen Eltern.“ So konnte sich Parlaks Mutter mit eigenen Augen überzeugen, dass ihre Tochter eine gute Entscheidung getroffen hatte.

Mit ihrer Wahl ist Parlak schließlich auch nicht blauäugig vorgegangen. Noch bevor sie aufs Berufskolleg wechselte, absolvierte Parlak zwei Praktika im sozialen Bereich: Als Arzthelferin und als Sozialversicherungsfachangestellte. Nicht, dass Parlak ernsthaft überlegte, in diese Bereiche zu gehen, „aber ich wollte mir ganz sicher sein, dass ich den richtigen Weg einschlage“. Andersrum rät Par-

lak jedem, der im sozialen Bereich arbeiten möchte, ein handwerkliches Praktikum zu absolvieren. Keiner muss später sagen: „Hätte ich mal...“

Zwar wusste Parlak genau, was sie wollte, um ein Haar wäre sie aber vorerst doch nur im Hörsaal und nicht auf der Baustelle gelandet. „Ich habe mich in ganz Deutschland für ein duales Studium beworben“, nur kam keine erfreuliche Rückmeldung. Erst als sie die Hoffnung fast schon aufgegeben hatte, klingelte endlich das Telefon. Durchhalten zahlt sich aus. „Die Firma Hering Bau ist wirklich der Hammer.“

Auf der Baustelle gilt: Sicherheit geht vor. „Wir passen aufeinander auf.“ Natürlich muss man auch mal zupacken können, „aber es ist Quatsch zu sagen, dass man stark sein muss, um auf einer Baustelle zu überleben“. Mit der richtigen Technik kann man sich das Leben schon viel einfacher machen. „Und wenn ich mal nicht weiterkomme, hole ich mir einfach Hilfe“, verrät Parlak.

Zwei Tage pro Woche fährt Parlak mit dem Zug zur Technischen Hochschule in Köln, wo sie Bauingenieurwesen studiert. Den Rest der Woche verbringt sie im Ausbildungszentrum. Nach vier Jahren hat sie so gleich zwei Abschlüsse in der Tasche. Das Ausbildungszentrum liegt über eine Stunde von Parlaks Heimatort Velbert entfernt, darum wohnt sie dort in einem angegliederten Internat. Sie teilt sich ein Zimmer mit zwei weiteren Frauen. Anders als auf der Baustelle herrscht hier penible Geschlechtertrennung. Parlak findet das gut: „Ich bin ich schon froh, nur mit Mädchen zusammen zu wohnen. Wir sind ein gutes Team.“



Mitarbeiter: 451  
Davon Frauen: 18%

**Das machen wir:** Vereinbarkeit von Familie und Beruf, d.h. flexible Arbeitszeiten, verschiedene Arbeitszeitmodelle, Rückkehrinitiativen nach der Elternzeit, Kooperationen mit Kindertageseinrichtungen, Kinderferientage usw.

**Händeringend gesucht:** BauingenieurInnen – egal, ob Bau- oder ProjektleiterInnen, KalkulatorInnen, Technische MitarbeiterInnen usw.

Website: [www.heringinternational.com](http://www.heringinternational.com)

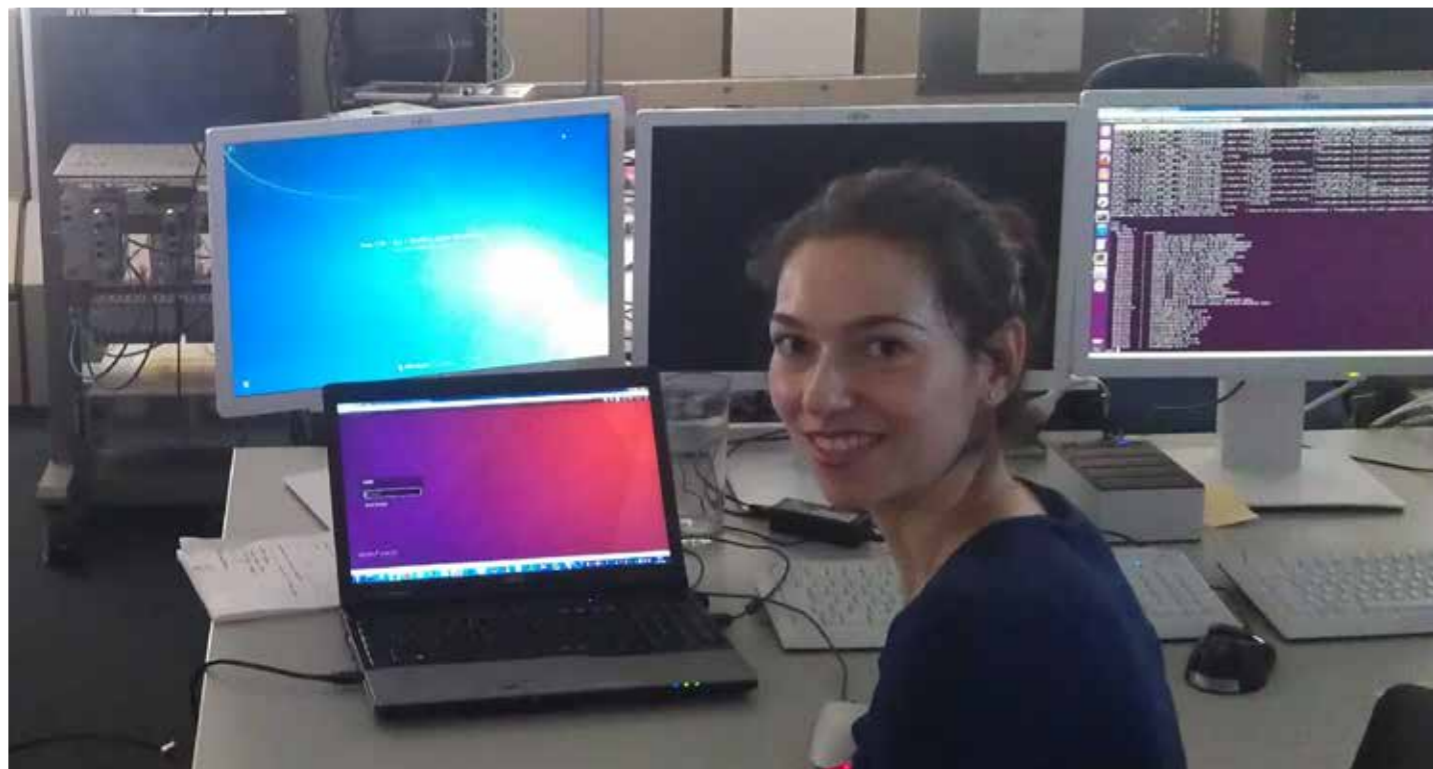
Ansprechpartnerin



© Foto privat

**Nicole Trettner**  
Personalmanagement  
Hering Unternehmensgruppe  
Neuländer 1, 57299 Burbach  
Mail: [nicole.trettner@hering-bau.de](mailto:nicole.trettner@hering-bau.de)  
Tel.: 02736 / 27-102

**Frauenpolitisches Motto:** „Frauen können nicht einparken? 100 Punkte für die Bahn.“



© Siemens AG

## SIEMENS

**Mitarbeiter:** weltweit ca. 350.000

**Davon Frauen:** 23%

**Das machen wir:** Flexible Arbeitszeitmodelle, Kinderbetreuung und Elder Care, Mentoring durch Frauen, Modulare Schulungskonzepte für Frauen in Führungspositionen.

**Händeringend gesucht:** Qualifizierte, motivierte und engagierte MitarbeiterInnen.

**Website:** www.siemens.com

**Ansprechpartnerin**



© Foto privat

**Nicole Herrfurth**

Global Head of Leadership Development and Diversity

Siemens AG

Werner-von-Siemens-Str. 50, 91052 Erlangen

**Mail:** diversity@siemens.com

**Tel.:** 09131 / 7-24257

**Frauenpolitisches Motto:** "The empowerment of women enriches our decision making, enhances our innovative approach and endorses the sustainable development of our company's diversity." Joe Kaeser, President & CEO Siemens AG

## Nach dem Baukastenprinzip

**Mehrnoosh Rahmani (36) entwickelt für die Siemens AG alles das, was Bahnfahren bequemer macht.**

Als Mehrnoosh Rahmani noch zur Schule ging, kamen die ersten Handys auf den Markt. „Wir waren unter den ersten Besitzern eines Siemens Mobiltelefons. Mein Traum war es damals, irgendwann bei der Weiterentwicklung solcher Handys mitzumachen.“ Rahmani studierte Elektro- und Informationstechnik in München, doch als sie fünf Jahre später mit ihrem Studium fertig war, gab es Siemens Mobile schon nicht mehr. Die Mobilfunkbranche in Deutschland hatte sich weitgehend zerschlagen, bei Siemens arbeitet Rahmani heute trotzdem. Statt der Handys entwickelt sie jetzt Apps.

Rahmanis Eltern sind beide Ingenieure. „Das klingt etwas außergewöhnlich, aber Zuhause haben wir oft über Mathematik gesprochen.“ Als ihr Vater aus dem Iran beruflich nach Deutschland versetzt wurde, zog die Familie mit. Mehrnoosh Rahmani besuchte das Gymnasium in Düsseldorf. Da ihr Vater abermals die Stelle wechselte, ging die Familie nach Italien und Rahmani machte dort ein deutsch-italienisches Abitur. Zusätzlich legte sie auch das iranische Abitur ab.

Das anschließende Studium in einem männerlastigen Umfeld gelang ihr leicht, sie wohnte in einem Mädchenwohnheim und fühlte sich wohl in einem München. „Dass ich an der Uni allein unter Männern war, ist mir eigentlich erst aufgefallen, als meine Freundinnen unbedingt wollten, dass ich noch ein paar Kommilitonen zur nächsten Party einlade.“ Mehrnoosh Rahmani hat ihr eigenes Rezept, sich zwischen all den Männern zu behaupten: „Erst wenn man selber denkt, dass man anders ist, wird man auch als anders wahrgenommen.“ Also

denkt sie weniger darüber nach und bringt sich lieber aktiv ein. Diese Erfahrung gibt sie heute als Mentorin auch an andere Studentinnen weiter.

Mehrnoosh Rahmani ist Gruppenleiterin „Funktionale Architektur“ bei der Siemens AG in Erlangen. Fragt man sie, was hinter dieser Bezeichnung steckt, wird ihre Antwort schnell sehr technisch. Vereinfacht gesagt, geht es um Kommunikationssysteme im Zug. Dazu gehört die elektronische Anzeigetafel, das Durchsagesystem oder auch Internet an Bord. Rahmani entwickelte mit ihrem Team eine Art elektronisches Baukastensystem, aus dem sich verschiedene Bahnhersteller individuelle Systeme für ihren Zug zusammenstellen können. Für diese Idee bekam Rahmani 2015 mit ihrem Team den „Siemens Mobility Innovation Award“.

Mehrnoosh Rahmani, selbst Mutter von zwei Kindern, findet, dass sich Familie und Führungsposition nicht ausschließen. „Für qualifizierte Frauen brauchen wir flexible Arbeitszeitmodelle.“ Sie selbst verlässt konsequent um halb drei Uhr nachmittags das Büro, um ihre Kinder aus dem Kindergarten abzuholen. Nachmittags ist dann Familienzeit. „Wenn meine Kinder abends im Bett sind, arbeite ich weiter. Wichtig ist aber nicht die Arbeitszeit, sondern das Ergebnis.“

Frauen und Männer ticken anders, da ist sich Rahmani sicher. „Im technischen Bereich habe ich oft erlebt, dass Frauen einen besseren Blick fürs Detail haben.“ Jetzt kann Rahmani die Gender-Frage auch Zuhause studieren: „Mein Sohn und meine Tochter entwickeln sich ganz unterschiedlich.“ Was es spannend macht: Die beiden sind Zwillinge.



© Allianz pro Schiene / Bobo Gierga

## Ein Beruf für Nerven aus Stahl

**Handav Ahmed (32) ist Bauleiterin bei Spitzke und behält auch bei Stress stets den Überblick.**

Handav Ahmed kommt aus einer richtigen Ingenieursfamilie. Kein Wunder, dass sie sich auch schon als Kind für die Baustelle interessierte. „Mein Vater hat unser Haus selbst gebaut und mich oft auch auf andere Baustellen mitgenommen. Auch später hat er mich immer motiviert, meinen Weg zu finden.“ So wurde Handav Ahmed die erste Frau in der Familie, die auf einer Baustelle arbeitet.

Handav Ahmeds Faszination für die Baubranche hat noch einen weiteren Grund. Als sie zehn Jahre alt war, floh ihre Familie vor dem Golfkrieg aus dem Irak. „Ich habe viel Zerstörung gesehen. Vielleicht wollte ich darum einen Beruf, in dem man etwas aufbauen kann.“ Dass sie ausgerechnet Gleise bauen würde, überraschte Handav Ahmed dann aber selbst.

Der Familientradition gemäß studierte sie zunächst Bauingenieurwesen. „Durch Videos im Internet bin ich eher zufällig auf den Bereich Gleisbau aufmerksam geworden. Das hat mich gleich fasziniert.“ Im Vertiefungsfach wählte Handav Ahmed darum Schienenverkehr und absolvierte ihr berufspraktisches Semester bei einer Gleis- und Tiefbaufirma. „Leider konnte ich aus der Zeit nur wenige Eindrücke mitnehmen, da gerade Winter war.“ Es standen nur kleinere Reparaturarbeiten auf dem Programm.

„Nach dem Bachelorabschluss wollte ich mich noch einmal beweisen.“ Theorie hin oder her, jetzt wollte Handav Ahmed selbst aktiv werden. Darum bewarb sie sich bei der Unternehmensgruppe Spitzke als Bauleiterin. „Für mich war das ein ganz anderes Level. Von Anfang an wurde mir viel Ver-

trauen entgegengebracht. Bei Spitzke muss ich Entscheidungen treffen und bin persönlich für eine Baustelle verantwortlich.“ Dafür braucht man starke Nerven, schließlich muss jeder Griff sitzen. Und die Uhr läuft. „Wir arbeiten in knappen Sperrpausen, für Höflichkeitsfloskeln bleibt da nicht immer Zeit.“

Handav Ahmed achtet trotzdem auf einen harmonischen Umgang mit den Kollegen. „Wenn man mehrere Kolonnen unter einen Hut bringen will, muss man selbstbewusst auftreten.“ Nur so können alle am gleichen Strang ziehen. „Ich habe wirklich ein tolles Team an meiner Seite, gemeinsam haben wir schon viele große Projekte gestemmt.“ Darum blickt Handav Ahmed auch dem nächsten großen Einsatz auf der Schnellfahrstrecke zwischen Göttingen und Hannover ganz entspannt entgegen.

Der Sommer ist die Hochsaison des Gleisbaus. Nachtschichten und mehrwöchige Montagefahrten sind keine Seltenheit. „Manchmal sehen mein Mann und ich uns über Wochen nur zwischen Tür und Angel. Ab Oktober ist es aber ruhiger, und wir können alles nachholen.“ Handav Ahmed nutzt ihre Freizeit dann gerne zum Reisen. „Ich mag es, neue Menschen und Kulturen kennenzulernen.“ Die nächste Tour nach Spanien ist schon geplant.

Ein ruhigerer Job wäre für Handav Ahmed nicht das Richtige. Schon während sie einen Einsatz im Büro plant, kribbelt es in den Fingern. „Ich mag die Abwechslung. Eine Baustelle hängt von so vielem ab: Dem Wetter, der Umgebung, den Kollegen.“ Routine kommt da so schnell nicht auf. „Dieser Job ist sehr spannend. Höchste Zeit, dass mehr Frauen ihn entdecken.“

SPITZKE   
EUROPEAN CLASS

**Mitarbeiter:** 1.900

**Davon Frauen:** ca. 11%

**Das machen wir:** Mitglied Frauennetzwerk Allianz pro Schiene, Teilnahme am GirlsDay, Schaffung Infrastruktur in Werkstätten für weibliche Beschäftigte.

**Händeringend gesucht:** Bauleiter (m/w), Leiter Personalverwaltung (m/w), Mitarbeiter in der Angebotssteuerung (m/w), Mitarbeiter im Bereich des Rechnungswesens (m/w).

**Website:** www.spitzke.de

**Ansprechpartnerin**



© Foto privat

**Dr. Kirsten Andernach**

Direktorin Prozesse & Strategie

Spitzke SE

Märkische Allee 39/41, 14979 Großbeeren

**Mail:** kirsten.ndernach@spitzke.com

**Tel.:** 033701 / 901-111

**Frauenpolitisches Motto:** „Jedes erfolgreiche Unternehmen braucht qualifizierte Frauen.“



© Allianz pro Schiene / Bodo Gierga



Mitarbeiter: 5.000

Davon Frauen: 19%

**Das machen wir:** Förderung und Vereinbarkeit von Familie und Beruf zum Beispiel durch Teilzeitmodelle für Führungskräfte.

**Händeringend gesucht:** FahrdienstleiterInnen, VerkehrsplanerInnen, DisponentInnen, Kfz-MechanikerInnen/MechatronikerInnen, Bus- und TriebfahrzeugführerInnen (im gesamten Bundesgebiet), VerkehrswissenschaftlerInnen.

Website: [www.transdev.de](http://www.transdev.de)

Ansprechpartnerin



© Foto privat

Julia Sipli

Leiterin Geschäftsführungsbüro, Revision, Compliance

Transdev GmbH  
Georgenstraße 22, 10117 BerlinMail: [Julia.Sipli@transdev.de](mailto:Julia.Sipli@transdev.de)

Tel.: 030 / 200 73-406

**Frauenpolitisches Motto:** „Karriere und Familie sind vereinbar – vertrauensbasierte und flexible Arbeitszeiten ermöglichen!“

## Von Null auf Hundert

**Katrin Rüchel hat den Kundenservice der Transdev-Gruppe mit aufgebaut. Heute ist sie Geschäftsführerin der Transdev Service GmbH.**

Katrin Rüchel geht nicht nur gerne zur Arbeit, sie ist mit Herzblut dabei. Kein Wunder, schließlich hat sie den Kundenservice der heutigen Transdev-Gruppe mit aus der Taufe gehoben. Als die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) 2002 die erste privatwirtschaftliche Fernverkehrslinie von Gera nach Rostock übernahm, bauten Rüchel und vier Kolleginnen dazu den Kundenservice auf. Sie haben bei Null angefangen. „Teilweise haben wir auf dem Fußboden gesessen, wir hatten nicht mal Möbel.“ Aber die Telefone liefen heiß: „Täglich haben bis zu 500 Leute angerufen.“ Aus dem kleinen, „anfangs unstrukturierten, aber sehr motivierten Haufen“ ist eine eigene GmbH mit drei Fachbereichen und 30 Mitarbeitern geworden. Und natürlich mit Schreibtischen.

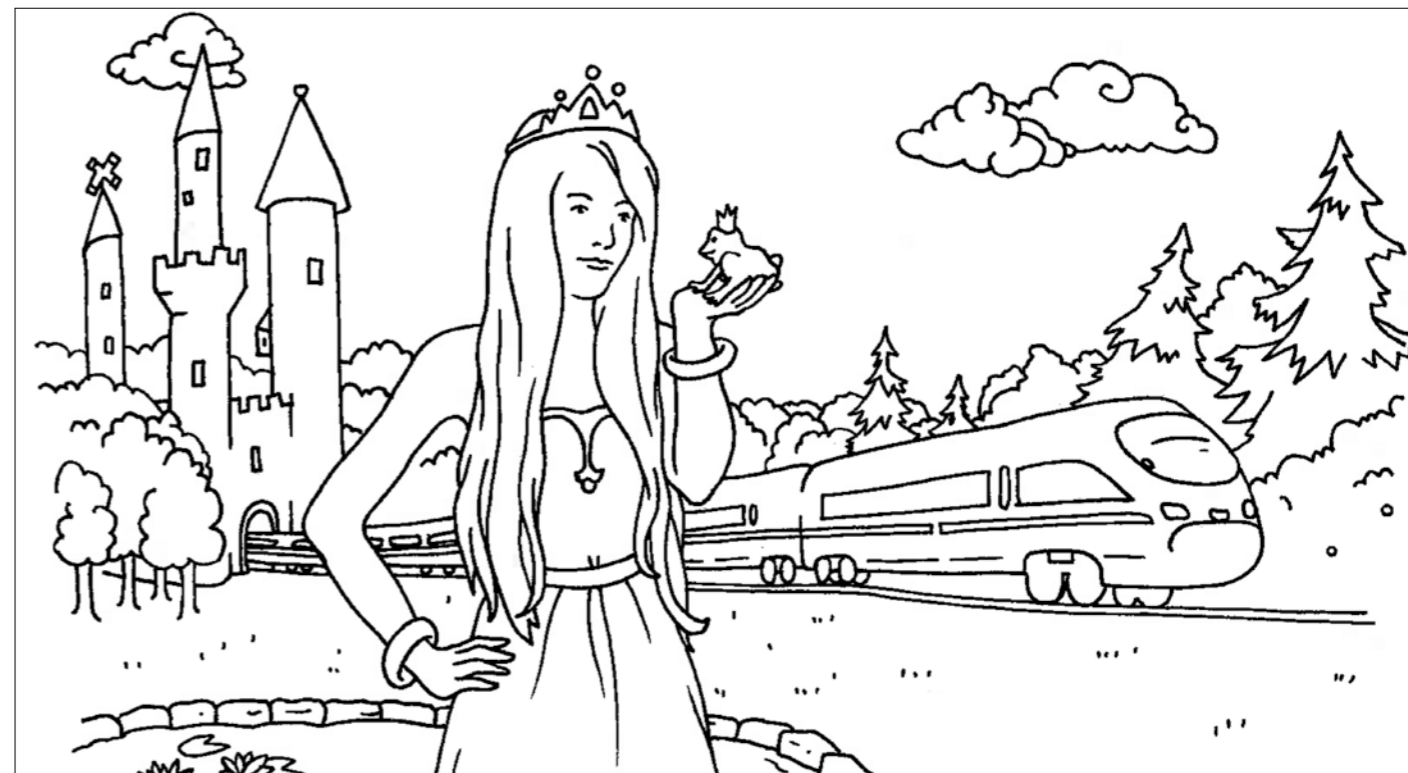
Als Schulabgängerin bewarb sich Katrin Rüchel, damals noch Katrin Lauterbach, zunächst in unterschiedlichen Bereichen, bis eine Freundin sie auf eine Ausbildungsstelle bei der Deutschen Bahn aufmerksam machte. So wurde Rüchel Kauffrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr. Mit ihrer Freundin arbeitet sie bis heute zusammen.

Nach der Ausbildung wechselte Rüchel in ein Reisebüro der Hapag-Lloyd in Stuttgart. „Als Mecklenburgerin merkte ich so weit im Süden schnell, dass mir das Wasser fehlt.“ Rüchel brach die Zelte ab und fing bei der OME als Zugbegleiterin an. Viele schöne Erlebnisse sind ihr in Erinnerung geblieben. Vom Hund, der ohne sein Herrchen mitfuhr, bis zu den feiernden Fußballfans, wenn Hansa Rostock gewonnen hatte.

Als Rüchel gefragt wurde, ob sie den neuen Kundenservice mit aufbauen wolle, überlegte sie nicht lange und kurze Zeit später wurde die erste Fahrkarte per Telefon verkauft.

Das Kundenzentrum wuchs stetig und mauserte sich schließlich zur eigenen Service GmbH, die heute Kunden der Transdev-Betriebe aus ganz Deutschland betreut. Als Rüchel zur Geschäftsführerin berufen wurde, fing sie neben der Arbeit ein betriebswirtschaftliches Studium an. Noch vor dessen Abschluss wurde sie schwanger. Ihr Mann nahm Elternzeit. Rüchel beendete erfolgreich ihr Studium. „Da mein Mann in der Woche nicht in Neubrandenburg wohnt, bin ich Teilzeit-Alleinerziehend.“ Trotz Elternzeit arbeitete Katrin Rüchel zehn Stunden pro Woche. „Ich konnte das Unternehmen nicht alleine lassen, ich war doch verantwortlich. In dem Moment habe ich nicht nur als Mutter, sondern auch als Kollegin gehandelt.“ Zum Glück gibt es die Großeltern, die sich gerne um den Kleinen kümmern und auch in der Krippe fühlt er sich wohl.

Zur Transdev Service GmbH gehören inzwischen auch die Betriebsplanung und -steuerung mit Sitz in Sachsen. Hier sind weitere Frauen jederzeit willkommen. Über eine geringe Frauenquote im Bereich Kundenservice kann sich die Geschäftsführerin der Transdev Service GmbH zurzeit nicht beklagen. Lange waren die Frauen unter sich. Rüchel, als ehemalige Seglerin, beschreibt es so: „Als der erste Mann bei uns anfang, hat das frischen Wind reingebracht. Eine sanfte Männerstimme kann oft erstaunlich schnell die Wogen beim Fahrgast glätten.“ Mit gemischten Teams fährt man einfach besser.



© Allianz pro Schiene / reizend

## Hallo Mädels!

Stifte raus und ausmalen! Die Prinzessin überlegt noch, ob sie den Bahnprinzen küsst.

**Wie beim Froschkönig: Wer sich traut, entdeckt die spannenden Seiten der Bahn.**

Bestimmt bist Du schon einmal mit der Bahn gefahren. Aber wusstest Du auch, dass es ganz viele verschiedene Berufe rund um die Eisenbahn gibt?

Damit der Zug überhaupt fährt, braucht man eine Lokführerin. Am Bahnhof kann man manchmal sehen, wie sie aus ihrer Fahrerkabine, ganz vorne am Zug, schaut. Aber auch eine Fahrdienstleiterin ist wichtig, denn sie bedient die Weichen, damit jeder Zug den richtigen Weg fährt, außerdem stellt sie die Signale, so nennt man die Ampeln für Züge.

Ein Zug fährt auf Schienen. Die müssen verlegt und auch immer wieder ausgebessert werden, denn sonst können die Züge nur noch ganz langsam fahren. Dafür gibt es die Gleisbauerin. Natürlich muss man nicht alles mit der Hand machen, es gibt viele große Maschinen, die die Arbeit erleichtern. Damit nicht jeder kreuz und quer baut, gibt es die Bauleiterin, die auf der Baustelle den Überblick behält. Kreative Köpfe brauchen die Bauingenieurinnen. Sie zeichnen zum Beispiel den Plan für neue Bahnhöfe oder Tunnel.

Es gibt noch viel mehr Berufe rund um die Eisenbahn. Wenn Du Lust hast, mal einen Tag live dabei zu sein, bewirb Dich gleich jetzt für den nächsten Girls-Day am **24. April 2017**.

[www.girls-day.de](http://www.girls-day.de)

### Hier geht es zum nächsten Girls-Day:

#### HERING BAU

**Angebot:** Im Betonfertigteilewerk, in der Gleisbauwerkstatt, Schreinerei, am Bauhof oder in der Montagehalle für WC-Anlagen mitarbeiten.

**Wie viele:** Ca. 7-10 Plätze

**Kontakt:** Isabelle Kirschke,  
Tel.: 02736 / 27-310, [isabelle.kirschke@hering-bau.de](mailto:isabelle.kirschke@hering-bau.de)

#### BOMBARDIER

**Angebot:** Workshops, Job-Speed Dating und ein Quiz rund um die Entwicklung eines High-tech-Zuges.

**Wie viele:** 15 Plätze in Berlin

**Kontakt:** Karen Fiedler,  
[karen.fiedler@rail.bombardier.com](mailto:karen.fiedler@rail.bombardier.com)

#### SIEMENS

**Angebot:** In den Ausbildungszentren, Werkstätten, Büros und Laboren einen Tag lang einen Blick hinter die Kulissen werfen.

**Wie viele:** 2016 haben 1.300 Mädchen in ganz Deutschland teilgenommen

**Kontakt:** [www.siemens.de/jobs/schulabsolventen/schuelerpraktikum/](http://www.siemens.de/jobs/schulabsolventen/schuelerpraktikum/)

#### BUG VERKEHRSBAU

**Angebot:** Gespräche mit verschiedenen BUG-Mitarbeiterinnen (z.B. Projektleiterinnen, Eisenbahnbetriebsleiterin) und einen Zweibeiniger selber mit Geschicklichkeitsübungen testen.

**Wie viele:** 5 Plätze

**Kontakt:** Sebastian Fritsche,  
Tel: 030 / 8187 00-142, [marketing@bug-ag.de](mailto:marketing@bug-ag.de)

#### DEUTSCHE BAHN

**Angebot:** Zum Beispiel Werke und Bahnhöfe besichtigen, im Führerstand einer Lok mitfahren oder mit Auszubildenden ins Gespräch kommen.

**Wie viele:** Bundesweit ca. 500 Plätze

**Kontakt:** [karriere.deutschebahn.com](http://karriere.deutschebahn.com)

#### ALLIANZ PRO SCHIENE

**Angebot:** Bei Filmaufnahmen helfen und Interviews führen.

**Wie viele:** 1

**Kontakt:** Sandy Schmidt, [sandy.schmidt@allianz-pro-schiene.de](mailto:sandy.schmidt@allianz-pro-schiene.de), 030 / 2462599-0

#### TRANSDEV

**Angebot:** Gemeinsam mit der Marketing-Abteilung den Facebook-Post zum „Zukunftstag“ entwerfen und online stellen. Das Kundencenter unserer NordWestBahn im Bahnhof besichtigen und einen Ausflug per Leerfahrt in die Werkstatt nach Osnabrück machen.

**Wie viele:** 20 Teilnehmer (Jungen und Mädchen)

**Kontakt:** [kommunikation@transdev.de](mailto:kommunikation@transdev.de)

#### HAMBURG PORT AUTHORITY

**Angebot:** Technische Ausbildungsberufe kennenlernen und auch einige Handgriffe selber ausprobieren, mit den HPA-Azubis und Ausbildern in Kontakt treten.

**Wie viele:** 40 Plätze

**Kontakt:** Sonja Prieske, [sonja.prieske@hpa.hamburg.de](mailto:sonja.prieske@hpa.hamburg.de); Andreea Stanciu, [andreea.stanciu@hpa.hamburg.de](mailto:andreea.stanciu@hpa.hamburg.de)

# Jetzt sind wir am Zug

Neun Studentinnen erzählen von ihrer Studienwahl, warum sie später in der Bahnbranche arbeiten wollen und wo sie Verbesserungspotenzial sehen.

## „Möglichst viele Naturwissenschaften verbinden“

**Katharina Babilon (28) studiert im 3. Mastersemester Fahrzeugtechnik und Transport an der RWTH Aachen**

„Zu meinem Studium bin ich durch Zufall gekommen. Ich wollte möglichst viele Naturwissenschaften verbinden, darum habe ich mit Maschinenbau angefangen. Da fehlte mir dann aber die Praxis. Deshalb habe ich den Bachelor Schienenfahrzeugtechnik an der FH Aachen ausprobiert, und das hat mich begeistert. Davon bin ich nicht mehr losgekommen. Später möchte ich unbedingt mit Zügen arbeiten, am liebsten in der Entwicklung. Mein Papa hat auch mal in Aachen Maschinenbau studiert. Jetzt ist er in der Automobilbranche tätig. Trotzdem gibt es bei uns Zuhause keinen Konflikt über das bessere Verkehrsmittel.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Ein Feld mit ganz, ganz vielen Möglichkeiten



## „Warum nicht?“

**Wiebke Scheffernborn (23) studiert Schienenfahrzeugtechnik an der FH Aachen**

„Eigentlich wollte ich nur ein Jahr Schienenfahrzeugtechnik studieren und dann zum Maschinenbau wechseln. Aber es hat mir so gut gefallen, dass ich geblieben bin. Natürlich werde ich oft gefragt, warum ich mir als Frau so einen Studiengang ausgesucht habe. Ich frage dann zurück: Warum nicht? Ich mag es, dass ich in diesem Bereich einfach so sein kann, wie ich bin. Als Frau bringt man einen anderen Blick mit. Zudem ist die Stimmung mit einer Frau gleich viel entspannter. Männer unter sich sind manchmal ja doch etwas rau. Wenn alles gut geht und die Bahn nicht komplett vom Auto verdrängt wird, dann kann es in der Bahnbranche auch noch ganz schön innovativ werden. Und schnell.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Eine offene und freundliche Branche



## „Dann kämpfe ich mich halt durch“

**Jana Prokopp (21) studiert Bauingenieurwesen mit der Vertiefung Infrastruktur an der TH Mittelhessen**

„Ich musste mich im Studium für eine Vertiefung entscheiden, und da fand ich Verkehr irgendwie spannender als Häuser. Also hab ich es einfach mal ausprobiert. Dass ich etwas Technisches studieren möchte, wusste ich schon immer. Natürlich gibt es in diesem Bereich noch nicht so viele Frauen, aber ich mache das, was mir Spaß macht, und dann kämpfe ich mich halt durch. Außerdem hat es für mich auch einen Reiz, dass in der Bahnbranche bis jetzt nur wenige Frauen arbeiten. Vielleicht können Frauen mal ein bisschen mehr auf die Wünsche der Passagiere eingehen. Zum Beispiel müssen die Bahnhöfe zugänglicher werden. Auch für Rollstuhlfahrer oder Frauen mit Kinderwagen.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Noch nicht fertig. Da gibt es noch ganz viel Potenzial und Mitgestaltungsmöglichkeiten.



## „Gerade der Güterverkehr bietet Gestaltungspotential“

**Daniela Wilbring (25) studiert Schienenfahrzeugtechnik im 6. Semester an der FH Aachen**

„Schon als Kind fand ich Züge toll, weil ich mit der Bahn zum ersten Mal alleine meine Verwandten besuchen konnte. Ich war aber nie die Person, die am Bahnhof steht und mit funkeln den Augen sagt: Oh, guck mal, eine Traxx 2... Mein Abitur habe ich auf dem Berufskolleg gemacht, so konnte ich gleichzeitig eine Ausbildung zur technischen Assistentin für Konstruktions- und Fertigungstechnik absolvieren. Ich habe dann zunächst Maschinenbau studiert, damit war ich aber nicht glücklich. Jetzt macht mir mein Studium viel Spaß. Gerade der Güterverkehr bietet noch Gestaltungspotenzial. Ich finde, es sollten viel mehr Güter mit der Bahn transportiert werden. Dafür brauchen wir mehr Schienen – unbedingt.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** sehr konservativ



## „Studium, Beruf und meine zwei Kinder“

**Yasmin Baumgärtel (33) hat physikalische Ingenieurwissenschaften mit den Schwerpunkten technische Akustik und Strömungsmechanik an der TU Berlin studiert**

„Mein Studium habe ich vor drei Monaten abgeschlossen, seitdem arbeite ich als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet für Schienenfahrzeuge. Zuvor hatte ich schon Audiotechnik studiert. Anstatt aber Klänge zu erzeugen, zog ich es vor, Lärm zu mindern. Darum habe ich mein zweites Studium begonnen. Bei der Eisenbahn im Bereich Akustik bin ich nun für Lärminderung genau richtig. Dass ich an der Uni bleibe, hätte ich zu Beginn meines Studiums nicht gedacht und mir auch nicht zugetraut. Das wissenschaftliche Arbeiten habe ich während des Studiums gelernt. Das war ein langer Entwicklungsprozess. Nie war es auch ein Problem, Studium, Beruf und meine zwei Kinder miteinander zu vereinbaren. Kommilitonen und Kollegen haben stets Verständnis gezeigt. Für die Zukunft würde ich mir eine bessere Vernetzung der Bahnbranche wünschen. Innovationen sollten an die Politik herangetragen und umgesetzt werden.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Im Wandel



## „Schritt für Schritt kann man viel bewegen“

**Mareike Sell (26) beendet gerade ihren Bachelor in Logistik an der TH Wildau und möchte direkt mit dem Master weitermachen**

„Zunächst habe ich Architektur studiert, aber nach dem Abschluss leider festgestellt, dass die Chancen auf dem Arbeitsmarkt nicht wirklich gut sind. Eine Bekannte hat mir viel über ihren Job in der Logistikbranche erzählt und mich so zu dem Studium gebracht. Eine gute Entscheidung. Gerade bin ich im Praktikum bei der Deutschen Bahn. Da denkt man natürlich erst mal an den Personen- und Güterverkehr, aber dahinter steckt noch so viel mehr. Ich unterstütze zum Beispiel die Materialwirtschaft, wo es vor allem darum geht, dass Ersatzteile zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind. Meine Vorschläge und neuen Ideen werden immer ernst genommen. So wurde zum Beispiel ein neues Lagerungskonzept umgesetzt, mit dem die Fläche jetzt doppelt so effektiv genutzt werden kann. Die Bahn ist ein riesiges Unternehmen. Schritt für Schritt kann man hier viel bewegen, aber man muss Geduld mitbringen.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Eine Herausforderung



## „Dafür aber leidenschaftlich“

**Vivien Labe (24) beendet gerade ihren Bachelor in Verkehrswesen mit der Vertiefung Schienenfahrzeugtechnik an der TU Berlin**

„Meine Eltern sind Autofahrer und wir haben zu Hause auch keine Modelleisenbahn. Zwischen mir und der Bahnbranche war es eher Liebe auf den zweiten Blick. Ich habe zuerst Wirtschaftsingenieurwesen studiert und dabei ein Praktikum in der SIEMENS AG bei der Leit- und Sicherungstechnik für die Bahn gemacht. Das fand ich dann so spannend, dass ich meinen Studiengang gewechselt habe. Ich glaube, es geht vielen so, dass sie in die Bahnbranche eher reinrutschen. Denn es ist leider so: Die Bahn ist nicht sexy. Dafür aber leidenschaftlich. Viele Menschen aus der Branche sind wirklich mit Herzblut dabei. Das ist toll, aber gleichzeitig entsteht so auch das typische Bild vom Pufferküsser. Ja, den gibt es wirklich und sogar häufiger, als man denkt. Ich wünsche mir, dass Eisenbahner öfter auf den Tisch hauen und auch mehr Lobbyarbeit betreiben. Also einfach ihre Begeisterung nach außen tragen.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Ein super Transportmittel, das nur den Staub verlieren muss



## „Mobilität fair gestalten“

**Elena Neher (23) studiert im 5. Semester Bahningenieurwesen an der TH Mittelhessen**

„Meine Vision für unseren Verkehr in 50 Jahren? Ich stelle mir autofreie Städte vor. Alles wird über den öffentlichen Personennahverkehr laufen. Und das nicht nur in den großen Städten. Mir ist wichtig, dass Mobilität fair gestaltet wird. Das bedeutet, für jeden gleichmaßen zugänglich, unabhängig vom Wohnort, Einkommen oder körperlichen Einschränkungen. Ich finde, Mobilität sollte ein Menschenrecht sein. Schon heute ist die Bahn für mich ein tolles Verkehrsmittel, da sie umweltfreundlich unterwegs ist. Ich fahre aber auch gerne Fahrrad. Darum wünsche ich mir, dass man Bahn und Rad leichter kombinieren kann. Vielleicht können Frauen in der Bahnbranche da mal einen Blick auf das große Ganze haben.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** ein konservatives Verkehrsmittel



## „Es wird Zeit, dass dort frischer Wind reinkommt“

**Luisa Ritter (29) studiert Technisches Management und Logistik im Master an der TH Wildau**

„Ich habe mich für dieses Studium entschieden, um bei der späteren Berufswahl flexibel zu sein. Viele Frauen sträuben sich noch immer etwas vor dem Technischen, aber ich denke, das hat Zukunft. Insbesondere in der Bahnbranche sind die Strukturen einfach ziemlich verstaubt. Es wird Zeit, dass dort ein frischer Wind rein kommt. Gleichzeitig war die Bahn für mich immer schon ein Stück Freiheit, wenn sie denn kommt. Ich bin nämlich in Luckenwalde aufgewachsen. Damals fuhren die Züge nur im Stundentakt. Es war schon ziemlich ärgerlich, wenn man einen Zug verpasste. Ganz davon abgesehen, dass man nachts gar nicht mehr nach Hause kam. Darum wünsche ich mir, dass der öffentliche Verkehr, gerade in weniger dicht besiedelten Gebieten, noch weiter ausgebaut wird.“

**So sexy ist die Bahn:**  **Frauenquote:** 😊

**Die Bahn ist für mich:** Mobilität und Freiheit



© alle Fotos privat



TECHNISCHE HOCHSCHULE MITTELHESSEN

**Studiengänge:** Bahningenieurwesen, Logistikmanagement

**Besonderheit:** Forschung in den Ingenieurwissenschaften ist ein traditioneller Schwerpunkt

**Website:** www.thm.de



**Studiengänge:** Schienenfahrzeugtechnik

**Besonderheit:** Internationale Ausrichtung (über 80 Partnerhochschulen im europäischen Ausland, 19% ausländische Studierende)

**Website:** www.fh-aachen.de



**Studiengänge:** Verkehrssystemtechnik, Telematik

**Besonderheit:** Eine der besten Hochschulen in Deutschland für angewandte Forschung

**Website:** www.th-wildau.de



**Studiengänge:** Verkehrswesen, Physikalische Ingenieurwissenschaft, Fahrzeugtechnik

**Besonderheit:** Eine der ältesten Technischen Hochschulen in Deutschland

**Website:** www.tu-berlin.de

## IMPRESSUM

Herausgeber: Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstr. 31, 10117 Berlin  
T +49.30. 24 62 599-0  
F +49.30. 24 62 599-29  
M info@allianz-pro-schiene.de  
W allianz-pro-schiene.de

Inhalt: Lisa Düben  
Redaktion: Dr. Barbara Mauersberg, Jolanta Skalska  
Gestaltung: Norbert Lücken, Lücken-Design.de  
Stand: 1. Auflage, September 2016  
V.i.S.d.P.: Dirk Flege, Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.

Gedruckt auf 100% Altpapier





© Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg e. V. / Peter Himsel

## „Die Frauenquote erhöht den Druck“

**Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider über versteinerte Strukturen, den weiblichen Blick in der Politik und eine großartige Fahrt im Berlin-Warschau-Express.**

### Im Gespräch Die Macherin

Die Interviewanfrage kam kurzfristig. Eigentlich wollte Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider gerade in den Urlaub aufbrechen, doch das Thema gefiel der studierten Agraringenieurin aus der märkischen Heide. Ein „Fraunennetzwerk für die Eisenbahnbranche“? In ihrem Ministerbüro in Potsdam empfing Kathrin Schneider die Interviewerinnen von der Allianz pro Schiene und ließ keinen Zweifel daran, dass Frauen wissen, was unter einer Motorhaube steckt: Als Lehrling schraubte Schneider schon mal einen Mähdrescher auseinander und eine ihrer vier Schwestern verlegte ab und zu die Elektrik im elterlichen Haus.

Technik macht dieser Ministerin also keine Angst. Aber Politik auch nicht. Im November 2014 wurde sie oberste Chefin im „Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung“. Die früher parteilose Schneider besitzt seit dem November 2015 ein SPD-Parteibuch und geht alle Fragen überaus sachlich an. „Gibt es einen weiblichen Blick in der Verkehrspolitik?“ Da überlegt die Ministerin nicht lange. Natürlich. Es ist einer, der sich für Lösungen interessiert.

Interview:  
Barbara Mauersberg, Jolanta Skalska

**Frau Schneider, im Autoland Deutschland hat es noch nie eine Frau auf den Sessel des Bundesverkehrsministers geschafft. Eine echte Lücke?**

Ich kann mir auch im Bund sehr gut vorstellen, dass eine Frau dieses Amt ausfüllt. Das fängt schon mit dem Begriff „Verkehr“ an. Der ist viel zu eng geworden. Heute muss es darum gehen, eine „Mobilitätsstrategie“ zu entwickeln. Und eine Frau wäre da vielleicht sogar im Vorteil. Frauen beherrschen das vernetzte Denken.

**Wandelt sich die klassische Männerdomäne „Verkehrspolitik“, wenn mehr Frauen mitarbeiten?**

Männer und Frauen gehen verschieden an Probleme heran. Ich habe zwar nicht Psychologie studiert, aber in 25 Jahren Berufsleben habe ich wahrgenommen, dass bei gemischten Teams das Konkurrenzdenken abnimmt und die Problemlösung in den Vordergrund rückt. Außerdem sind Frauen eher bereit, über die Grenzen des eigenen Bereichs hinaus zu denken.

**Glauben Sie, dass eine Frauenquote weiterhilft?**

Die Debatte um die Frauenquote erhöht den Druck, alte Strukturen aufzubrechen. Wir kommen sonst zu langsam voran. Die Quote ist doch nichts anderes als ein Punkt, zu dem ich hinwill. Und gerade die Frage, wie wir den Frauenanteil etwa in technischen Bereichen erhöhen, sollten wir nicht dem Selbstlauf der Welt überlassen.

**Wie viel Lust haben Sie persönlich, sich mit Technik zu befassen?**

Ich habe eine Lehre gemacht, wo ich auch mal einen Mähdrescher auseinandergeschraubt habe.

**Sind Sie von Ihren Eltern darin bestärkt worden?**

Wir waren zu Hause fünf Schwestern, ich war die jüngste. Da haben wir selbst Hand angelegt. Eine meiner Schwestern hatte eine Lehre als Elektrikerin gemacht, und so haben wir in unseren Zimmern die Stromkabel

auch mal selbst verlegt. Technik macht mir deshalb keine Angst.

**Was könnte die Bahnbranche besser machen, um bei Ihnen echte Begeisterung auszulösen?**

Das große Thema bei der Bahn ist Zuverlässigkeit. Die Züge müssen pünktlich sein. Der Fahrplan muss funktionieren, nur dann funktioniert das System insgesamt. Daran muss die Bahn arbeiten.

**Sie sind ja häufiger mit der Bahn unterwegs: Erinnern Sie sich an Ihre schönste Geschichte, die Sie unterwegs erlebt haben?**

Oh ja. Ich saß im Berlin-Warschau-Express und las ein Buch von Steffen Möller über den Berlin-Warschau-Express. Darin beschreibt er sehr anschaulich den Speisewagen: Das Interieur, den Oberkellner, den Unterkellner, das frisch zubereitete Rührei, was im europäischen Zugnetz einzigartig ist. Also ging ich in den Speisewagen, und fand alles ganz genau so wie beschrieben. Zurück auf meinem Platz füllte sich der Zug immer mehr und es fiel mir auf, wie interessiert die Menschen aneinander waren. Mein Gegenüber, eine Polin, wollte wissen, was in meinem Buch steht. Nun ist mein Polnisch nicht gut, und sie konnte nicht Deutsch. Aber ein paar Sitze weiter fand sich eine junge Russin, die deutsch und polnisch sprach. Sie übersetzte und wir führten eine angeregte Debatte über den Berlin-Warschau-Express. Das war eine Fahrt mit Flair.

**In der Konferenz der Länderverkehrsminister sind Sie nicht die einzige Frau. Verbindet Sie mit Ihren weiblichen Kolleginnen aus Thüringen und dem Saarland ein besonderes Einverständnis?**

Bis jetzt haben wir noch kein Fraunennetzwerk gegründet.

**Wollen Sie mal drüber nachdenken?**

Nachdenken ist in der Verkehrspolitik immer gut.