



### Im Interview:

## Stefanie Petrich

Head of Technical Sales | Vossloh Rail Services GmbH

„Es war wirklich aufregend, 70 m unter dem Ärmelkanal arbeiten zu dürfen und als einzige Frau im Tunnel für die Projektleitung verantwortlich zu sein.“

### In welcher Position sind Sie tätig und was sind Ihre Aufgaben?

Als Head of Technical Sales bei der Vossloh Rail Services GmbH stelle ich mit meinem Team die technisch fundierte Kundenberatung sicher. Wir fungieren gewissermaßen als in- und externes, segmentübergreifendes Kompetenzzentrum, indem wir technisch machbare Lösungen unter Berücksichtigung von Kunden, Markt- und Gesetzesanforderungen bereitstellen, die technische Machbarkeit von Produkten und Dienstleistungen prüfen und technische Datenblätter sowie maschinenspezifische Checklisten erstellen. Hierzu gehört auch der Aufbau und Ausbau einer Wissensdatenbank zur Gewährleistung eines systematischen Wissenstransfers. Letztlich übernimmt mein Team die Konzeption und Umsetzung von Produktvorführungen, Online-Präsentationen, in- und externen Schulungen sowie die Beratung auf Messen.

### Warum sind Sie stolz darauf, in der Bahnindustrie zu arbeiten?

Die Bahnbranche ist überaus spannend, vielfältig und nachhaltig. In ihr steckt so viel mehr, als ich mir jemals hätte vorstellen können. Seit 12 Jahren arbeite ich in einem Unternehmen, das sich permanent weiterentwickelt, mit innovativen Lösungen den Zeitgeist trifft und

auf diese Weise die Bahnwelt nachhaltiger macht. Ein Teil dessen zu sein und mit meinem Team täglich dafür zu sorgen, dass Schienenverkehr und Bahnfahren populärer werden, macht mich stolz.

### Wie sind Sie zur Bahnindustrie gekommen?

In meiner jahrelangen Tätigkeit im pharmazeutischen Bereich fehlten mir in der präklinischen Forschung sowohl das Greifbare als auch Technische, was letztlich zu sichtbaren Ergebnissen führt. Ich habe immer in einem internationalen Umfeld gearbeitet und im Zuge der Internationalisierung bei Vossloh Rail Services wollte ich durch meine interkulturellen Erfahrungen zum Erfolg beitragen.

Zuvor hatte ich mir nie Gedanken über die Komplexität der Schieneninfrastruktur, geschweige denn über notwendige Instandhaltungsmaßnahmen gemacht. Die Schienen lagen im Gleis und Züge sind gefahren... Ich wollte lernen, verstehen und Themen aktiv mitgestalten und voranbringen.

**Heute weiß ich, wie komplex die Themen in der Bahnindustrie verwoben sind und was alles logistisch wie technisch dazu gehört. Doch das Lernen hört Gott sei Dank nie auf.**

## Was war das bisher spannendste Erlebnis in Ihrem Beruf?

Da gibt es viele spannende Erlebnisse, aber im ersten Moment fällt mir das Projekt im Eurotunnel ein. Aus Sicherheitsgründen werden im Eurotunnel regelmäßig die Schienen gewechselt. Unsere Aufgabe war es, die Altschienen von bis zu 360 m Länge im Eurotunnel aufzuladen und an einem Depotplatz im Hafen von Dunkerque zu entladen. Hierfür nutzten wir unsere Robel-Transporteinheiten sowie das Schienen Be- und Entladesystem Robel SLW. Das Projekt gestaltete sich als eine große Herausforderung – angefangen von den Erstgesprächen mit dem französischen Kunden, den Verhandlungen bis hin zur konkreten Projektplanung und Zulassung der Maschinen, was insgesamt zwei Jahre dauerte. Die größte Herausforderung stellte die Zulassung des Ladesystems dar. Trotz aller Bemühungen durfte unsere SLW-Maschine aufgrund des strikten, umfangreichen und langen Zulassungsprozess bei der SNCF nicht auf dem Schienenweg nach Frankreich fahren. Da wir unseren Vertrag natürlich erfüllen wollten, standen wir vor einer komplexen logistischen Aufgabenstellung und mussten die Maschine auf dem Seeweg transportieren. Der SLW mit seinen zwei Unterwagen wurde vom Hafen Duisburg zunächst nach Rotterdam verschifft. Für den Weitertransport in den Hafen von Calais wurde er auf ein weiteres Schiff umgeladen. Ab hier ging es mit drei LKW-Tiefadern zum Eurotunnel, wo ein großer Kran bereitstand, um die Maschinen ins Gleis zu setzen. Derweil war die zum Ladegerät zugehörige Schienen-Transporteinheit auf dem Schienenweg zum Eurotunnel unterwegs, um letztlich vollständig gekoppelt für das Aufladen der Langschienen im Eurotunnel bereit zu stehen. Aber nicht nur logistisch mussten wir uns vielen Problemen stellen, auch sprachlich gab es einige Komplikationen für die Mannschaft. Ich selbst spreche französisch, weshalb ich aufgrund der nicht vorhandenen Sprachkenntnisse bei meinen Mitarbeitern für sämtliche Gespräche das Projekt betreffend, wie beispielsweise Schichtplanung an den Wochenenden im Tunnel, Sperrzeiten, Ablaufplanung, Ergebnispräsentationen etc. verantwortlich. Dennoch war die Mannschaft immer absolut motiviert und hilfsbereit, hat mich durchgängig unterstützt und zu den Projektbesprechungen begleitet. Ein letzter Aspekt war die damalige Flüchtlingskrise. Der Eurotunnel glich einem Hochsicherheitstrakt mit extrem hohen Sicherheitsvorkehrungen, Stacheldrahtzäunen, speziellen Ausweisen für uns inkl. dem Abgleich der Fingerabdrücke sowie Polizei- und Sprengstoffkontrollen vor jedem Schichtbeginn.

Es war wirklich aufregend, 70 m unter dem Ärmelkanal arbeiten zu dürfen und als einzige Frau im Tunnel für die Projektleitung verantwortlich zu sein. Dank des tollen,

hochqualifizierten und motivierten Teams, konnten wir das Projekt trotz der genannten Herausforderungen und extrem kurzen Sperrpausen erfolgreich durchführen.

Auf der Baustelle mitzuarbeiten, zu lernen, die Kollegen zu unterstützen und selbst aktiv mitzuerleben, was die Jungs täglich auf den Baustellen leisten, ist wirklich ein tolles Gefühl.

## Welche Rolle spielen Diversität und Geschlechterparität für die Zukunft der Mobilität?

Für mich persönlich spielt dies überhaupt keine Rolle; für mich sind alle Kollegen/innen gleichgestellt und werden anhand ihrer Kompetenzen bewertet – unabhängig von Geschlecht oder Herkunft. Ich habe das Glück, mit sehr vielen Menschen auf verschiedenen Ebenen, aus unterschiedlichen Bereichen und Ländern zusammenzuarbeiten. Dabei ist es immer wieder spannend zu verfolgen, wie sich die Gespräche entwickeln und länderspezifische Besonderheiten Einfluss auf die Projekte nehmen.

## Wie kann die Bahnindustrie für Frauen attraktiver werden? Was würden Sie anderen Frauen raten, die eine Karriere in der Bahnbranche anstreben?

Ich kann es einfach nur empfehlen, in einem so spannenden und vielseitigen Umfeld wie der Bahnindustrie zu arbeiten. Für jede, die Spaß an Technik hat, sich immer neue Herausforderungen auf nationaler und internationaler Ebene wünscht und mit vielen verschiedenen Charakteren und Kulturen zusammenarbeiten möchte, ist es genau das richtige.

Ich bin sehr froh und dankbar, mich damals für den Einstieg bei Vossloh entschieden zu haben und dass sich Vossloh so aktiv dafür einsetzt, mehr Mädchen und Frauen für die Bahnindustrie zu begeistern – sei es durch die Girls Days, die Frühstarter-Initiative mit norddeutschen Universitäten, dem Nachwuchs Campus Experience Day für MINT-interessierte SchülerInnen oder bei Workshops auf nationaler und internationaler Ebene. Einfach starten!

Das Interview ist Teil der VDB-Kampagne „Starke Frauen, starke Bahnindustrie“.