



SELBSTBEWUSST AUF JEDER LINIE

**Vom Fahrdienst bis in die
Führungsebenen – Frauen bei der rnv**



SELBSTBEWUSST AUF JEDER LINIE

**Vom Fahrdienst bis in die
Führungsebenen – Frauen bei der rnv**



VORWORT 4–5

DIE rnv ALS MODERNER ARBEITGEBER

Ausgezeichnet	7–9
Perspektiven in jede Richtung	11–19

DIE WEIBLICHE SEITE DER rnv

Vielfältige Wege	20–23
Mehr als Fahren	25
Technisch versiert	27–29
Die Lenkerin	31

FRAUEN AUF DEM FAHRERSITZ

Von der Schienenputzerin zur Wagenführerin	33–35
Das vorläufige Ende	37–39
Eine Frau der ersten Stunde	41–43
Gleichstellungsdebatte trägt Früchte	45
Von Anfang an dabei	47–49
Tendenz steigend	51
Die kleinste Straßenbahnfahrerin	53
Am Ziel	55

QUELLEN 56

IMPRESSUM 56

Vorwort

Der öffentliche Personennahverkehr war immer schon der Schrittmacher für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften.

Gleichzeitig hat sich gerade in Betrieben, die Menschen an ihr Ziel bringen und damit von zentraler Bedeutung sind, zu allen Zeiten die gesellschaftliche Realität widerspiegelt.

So hat es beispielsweise auch bei den Verkehrsbetrieben in der Region, aus denen einmal die rnv erwachsen sollte, einige Zeit gedauert, bis man(n) zur Erkenntnis kam,

dass Frauen genauso in der Lage sind, eine Straßenbahn oder einen Bus zu lenken, wie ihre männlichen Kollegen. In den 1970er Jahren vertraten ÖPNV-Experten aus der Region beispielsweise noch die These, dass Frauen die körperlichen Voraussetzungen für den Fahrdienst fehle. Die Leistungen der vielen Fahrerinnen, die während des Zweiten Weltkriegs den ÖPNV in der Region und darüber hinaus am Laufen hielten, waren zwischenzeitlich vergessen. Gut 34 Jahre ist es her, dass endlich eintrat, was aus heutiger Sicht völlig selbstverständlich ist: Die Verkehrsbetriebe stellten nach erfolg-



Martin in der Beek
Technischer
Geschäftsführer rnv



Christian Volz
Kaufmännischer
Geschäftsführer rnv



Stephan Fuhrmann
Betriebsratsvorsitzender

reich absolvierter Ausbildung erstmals 20 Frauen in den Dienst als Straßenbahnfahrerinnen ein.

Seitdem hat sich viel getan. Bei der rnv gibt es heute keine „Männerdomänen“ mehr. Frauen sind nicht nur aus dem Fahrdienst, sondern auch aus allen anderen Tätigkeitsfeldern nicht mehr wegzudenken. Gleisbauerinnen, Bauingenieurinnen, Busfahrerinnen, Juristinnen und Controllerinnen – ohne sie wäre die rnv nicht in der Lage, ihren Auftrag zu erfüllen. Frauen bereichern die Teams in allen Abteilungen der Verkehrsbetriebe. Die Ausführung von verant-

wortungsvollen Tätigkeiten ist in unserem Unternehmen unabhängig vom Geschlecht zur Selbstverständlichkeit geworden. Als einer der gekürten Top-Arbeitgeber der Region bietet unser Unternehmen heute vielfältige Perspektiven in modernen Tätigkeitsfeldern und Beschäftigungsmodellen – gleichberechtigt für alle Arbeitnehmer. Die vorliegende Veröffentlichung skizziert den steinigen Weg, auf den sich Frauen im Fahrdienst begaben, um heute als gleichwertige qualifizierte Fachkräfte wahrgenommen zu werden. Der Blick in die Vergangenheit sollte uns außerdem für die Zukunft ermu-

tigen. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends verändern unsere Arbeitswelt. Demografische Entwicklung, Globalisierung, Wertewandel, mehr Menschen mit Migrationshintergrund – das sind die Herausforderungen, denen sich unser Unternehmen stellen muss. Die rnv hat den Wandel als Chance erkannt und beschreitet auch künftig neue Wege, die die Wertschätzung von vielfältigen Beschäftigten fördern und die Zufriedenheit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erhöhen.

TOP

NATIONALER
ARBEITGEBER

2017

FOCUS

DEUTSCHLANDS
BESTE ARBEITGEBER
IM VERGLEICH

IN KOOPERATION MIT

kununu[®] | statista

Ausgezeichnet

Die rnv bringt Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim voran – mit Straßenbahn- und Buslinien im unverkennbaren blau-orangen Design. Mit rund 200 Kilometern Schiene verfügt die rnv über das längste zusammenhängende Meterspurnetz Deutschlands. Die mehr als 2.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus fast 50 Nationen sorgen mit je fast 200 Straßenbahnen und Bussen für nachhaltige Mobilität in der Metropolregion Rhein-Neckar. Ihren Hauptsitz hat die rnv in Mannheim. Das Unternehmen ist jedoch vielerorts in der Region mit Betriebshöfen, Mobilitätszentralen und Verkaufsstellen präsent. Größere Betriebshöfe befinden sich in Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim. Kleinere Außenstellen gibt es auch in Mannheim-Käfertal, Edingen und Bad Dürkheim. In Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim stehen den Fahrgästen darüber hinaus Mobilitätszentralen zur Verfügung.

Umweltfreundliche und barrierefreie Mobilität ist eine Herausforderung, die die Gesellschaft in Zukunft noch deutlich stärker beschäftigen wird, als dies heute schon der Fall ist. Bei der rnv haben Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Chance, dieses Thema in der Region aktiv mitzugestalten. Neben beruflichen Perspektiven in rund 100 Tätigkeitsfeldern bietet das Unternehmen seinen Beschäftigten außerdem optimale Arbeitsbedingungen und eine hohe Beschäftigungssicherheit. Die rnv versteht sich als sozialer und engagierter Arbeitgeber, von dessen Stärke die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren. Dieses Bestreben zeigt Wirkung: Die rnv befindet sich unter den 1.000 besten Arbeitgebern Deutschlands. In einem Ranking der Zeitschrift FOCUS sowie der Bewertungs- und Statistikplattformen Kununu und Statista wurde das Unternehmen mit dem Siegel „Top Nationaler Arbeitgeber 2017“ ausgezeichnet. Um den Fahrgästen auch weiterhin einen umweltfreundlichen, bequemen und sicheren ÖPNV bieten zu können, ist die rnv ständig auf der Suche nach neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Schülerinnen und Schülern, die eine Ausbildung oder ein Studium anstreben, eröffnet sich bei der rnv ein vielfältiges Spektrum an spannenden Berufsfeldern rund um das Thema ÖPNV. So bildet das Unternehmen zum Beispiel Elektroniker und Gleisbauer, Fachkräfte im Fahrbetrieb und Kfz-Mechatroniker sowie Fachinformatiker für Systemintegration aus. Die Auszubildenden erhalten während ihrer gesamten Ausbildung Beratung und Unterstützung. Schließlich ist jede Investition in den Nachwuchs eine Investition in die Zukunft des Unternehmens. Schon nach einer kurzen Einarbeitungszeit werden die Auszubildenden intensiv in die Betriebsabläufe eingebunden. Damit stellt die rnv sicher, dass das theoretische Wissen, das die Jugendlichen in ihrer Ausbildung erwerben, auch gleich zur Anwendung kommen kann.



Für Menschen mit Studienwunsch ist die rnv eine attraktive Anlaufstelle. In Zusammenarbeit mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg bildet das Unternehmen beispielsweise ab Herbst dieses Jahres Studierende für die Bachelor-Studiengänge Elektrotechnik, Mechatronik und Bauwesen aus. Auch für diejenigen, die sich bereits im Studium befinden, gibt es bei der rnv reichlich Gelegenheit, erste Praxiserfahrungen in verschiedensten Tätigkeitsfeldern zu sammeln. Als Praktikantin oder Praktikant erhalten Studierende nicht nur Einblicke in die Arbeitswelt der rnv, sondern können nach einer angemessenen Einarbeitungszeit aktiv im Unternehmen mitarbeiten. Praktika sind sowohl in den kaufmännischen wie auch in den gewerblich-technischen Bereichen der rnv möglich. Und Studierende, die einfach nur einen spannenden Nebenjob suchen, können zum Beispiel am Steuer einer Straßenbahn Platz nehmen.

Selbstverständlich ist die rnv auch stets auf der Suche nach gut ausgebildeten Fachkräften, Absolventen und Experten mit Berufserfahrung. Ingenieurinnen und Ingenieure aus vielen Fachrichtungen haben hier die Möglichkeit, spannende Projekte zu planen und Wirklichkeit werden zu lassen. Genauso benötigt das Unternehmen Planerinnen und Planer, die das rnv-Verkehrsangebot weiterentwickeln, IT-Fachleute, Monteure und Elektriker, die dafür sorgen, dass Strom durch die Fahrleitungen für die Bahnen fließt.

Wer sich für eine Zukunft in der rnv interessiert und die Region gemeinsam mit vorbringen will, findet weiterführende Informationen und aktuelle Stellenangebote im Internet unter www.rnv-online.de/karriere. Auf seinem YouTube-Kanal www.youtube.com/rnvGmbH gibt das Unternehmen in der Playlist „Die rnv sucht“ außerdem spannende Einblicke in verschiedene angebotene Berufsgruppen:



Perspektiven in jede Richtung

Die rnv punktet als Arbeitgeber mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten in zahlreichen Unternehmensbereichen. Ein kurzer Einblick in die einzelnen Fachbereiche gibt Aufschluss über die Vielfalt der Aufgaben, denen sich die mehr als 2.000 Beschäftigten bei der rnv tagtäglich stellen.

Im Fahrbetrieb sorgen etwa 1.200 Angestellte Tag für Tag für die sichere und zuverlässige Beförderung der etwa 600.000 Fahrgäste je Werktag. Hierbei meistert der Fachbereich die alltäglichen Herausforderungen auf Straße und Schiene in minutiös geplanten Zeitfenstern und abgestimmten Arbeitsprozessen. Die Teamleiter sind direkte Ansprechpartner für das Fahrpersonal zu allen betrieblichen Themen. Die Personal- und Bedarfsplanung des Fahrpersonals obliegt der Verantwortung der Standortleiter. Ebenso dazu gehört die Betriebszentrale – das Zentrum des rnv-Verkehrsnetzes. Hier stellen die Verkehrsmeister und Fahrdienstleiter rund um die Uhr Anschlüsse sicher, analysieren Störungsschwerpunkte und koordinieren im Bedarfsfall einen Ersatzverkehr, leiten Fahrzeuge um oder bestellen Rettungs- und Reparaturteams an einen Unfallort.

In den Werkstätten in Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Käfertal und Edingen arbeiten etwa 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bereichs „Fahrzeuge“. Hier sind unter anderem Industriemechaniker, Mechatroniker, Fahrzeuglackierer, Konstruktionsmechaniker, Elektroniker, Sattler und Schreiner am Werk. Die Betriebswerkstätten und die Schwerpunktwerkstatt stellen die tägliche Ausfahrt der Schienenfahrzeuge und Busse sicher.

Im Bereich „Infrastruktur“ geht es um die Planung, den Bau sowie den Betrieb von Bahnanlagen und Liegenschaften. Neu- und Umbauprojekte werden hier in Abstimmung mit externen Beteiligten wie Baufirmen, Planern, Leistungsträgern, Kommunen oder Behörden, aber auch mit betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden gesteuert. Auch die Fachabteilung „Gleisanlagen und Haltestellen“ leistet mit Planung, Durchführung und Überwachung von Instandhaltungsarbeiten im Streckennetz sowie der Betreuung der Haltestellen und Brücken einen wichtigen Beitrag. Die Bahnstromversorgung, die elektronische Fahrwegsteuerung und die Fahrgastinformation zählen wie auch die Gebiete Stellwerke, Signalanlagen, Bahnübergänge, Betriebshöfe und Tunnel ebenso zu den Aufgaben des Fachbereichs. Hinzu kommt das Facility Management.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Angebots- und Betriebsplanung stimmen die 75 rnv-Linien bestmöglich aufeinander ab. Anhand von Verkehrserhebungen und statistischen Auswertungen ermitteln sie ein kundenorientiertes Fahrtenangebot im gesamten rnv-Verkehrsgebiet. Sie prüfen auch, inwiefern Fahrgastwünsche zu Fahrplananpassungen umsetzbar sind. Am Ende entsteht jedes Jahr aufs Neue ein logistisches Meisterwerk: die Jahresfahrpläne. Damit auch bei großen Konzerten, Sportveranstaltungen, Messen oder Märkten alle schnell ans Ziel kommen, plant der Fachbereich zudem zahlreiche Sonderverkehre: Dank der ausgetüftelten Zusatzverkehre und Umleitungen schaffen es die Busse und Bahnen, in kurzer Zeit tausende Fahrgäste zu befördern. Die Datenpflege der elektronischen Auskunftssysteme und des rechnergestützten Betriebsleitsystems sowie die Aufbereitung von Daten für das betriebliche Kennzahlensystem gehören ebenso zu den Aufgaben des Fachbereichs.



Der Bereich „Einkauf und Logistik“ beschafft alle benötigten Materialien sowie die Bau- und Dienstleistungen des Unternehmens. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter planen und steuern Einkaufsprozesse, gestalten Lieferantenbeziehungen, leiten Vergabeverfahren ein, führen nach bestimmten Qualitätsgrundsätzen Verhandlungen und schließen Verträge ab. Der finalen Beauftragung geht die Suche, Bewertung und Auswahl der Lieferanten voraus. Gemeinsam mit dem Einkauf stellen die Logistikerinnen und Logistiker die Versorgung der Fahrzeug-Werkstätten und Infrastruktur-Bereiche sicher und behalten im Bestands- und Lieferprozess den Überblick über tausende Artikel und Materialien. Im Laufe eines Geschäftsjahres realisieren sie mehr als 100.000 Lagerbewegungen.

Ob Kundenzentren, Fahrscheinautomaten, Handy-Ticket oder Online-Shop – der Fachbereich „Vertrieb“ kümmert sich um den Verkauf von Fahrscheinen und die daraus resultierenden Kasseneinnahmen der rnv. Hierbei zählen der Abonnement-Vertrieb sowie der Ticketverkauf über die Fahrscheinautomaten zu den Hauptvertriebswegen. Über 65 private Agenturen stehen für den persönlichen Vertrieb bereit, wie auch die Mobilitätszentralen in Ludwigs-hafen, Mannheim und Heidelberg. In diesen modernen Beratungsstellen erhalten Kunden umfassende Informationen zum gesamten Leistungsportfolio der rnv und können eine Rückmeldung zum Mobilitätsangebot des Unternehmens geben. Neue bargeldlose und standortunabhängige Vertriebsformate wie der rnv-Online-shop oder die Handy-Ticket-App ergänzen den klassischen Direktverkauf. Der Aufbau einer langfristigen Kundenbeziehung sowie die Neukunden-Akquise stehen im Mittelpunkt aller absatzorientierten Maßnahmen. Weiteres Tätigkeitsfeld des Bereichs ist die Fahrausweisprüfung.

Als interner Navigator und Gesprächspartner unterstützt der Bereich „Rechnungswesen und Controlling“ die Leitungsebenen durch eine zielorientierte Investitions- und Erfolgsplanung, ein regelmäßiges Risikomanagement und einen Vorschauprozess. Um fundierte Handlungsempfehlungen an das Management abgeben zu können, sind neben den Prognosedaten die Daten der Buchhaltung wichtig. In der rnv arbeiten die Bereiche des Rechnungswesens und des Controllings nicht traditionell getrennt, sondern in interdisziplinären Arbeitsgruppen. Sowohl die zentrale Buchhaltung als auch alle zentralen Nebenbuchhaltungen, wie etwa die Anlagen-, Kreditoren- oder Debitorenbuchhaltung, sind dem Fachbereich zugeordnet. Die Buchhaltung und das Controlling erbringen ihre Leistungen auch für die Schwestergesellschaft MVV Verkehr GmbH und die Tochtergesellschaft Zentralwerkstatt für Verkehrsmittel GmbH.



Der Bereich „Personal“ versteht sich innerhalb der rnv als serviceorientierter Ansprechpartner sowohl für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch für die Führungskräfte. Die Personalstrategie der rnv zielt auf die Stärkung der Ausbildung, die Umsetzung des Tarifvertrages und die nachhaltige Reduzierung von Fehlzeiten. Besonders wichtig ist dabei die Gewinnung, Bindung und Weiterentwicklung von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Auswahl der richtigen Mitarbeiter und Führungskräfte für die aktuellen und künftigen Themenfelder, unter anderem die Digitalisierung des ÖPNV, wird von der Personalbetreuung und Personalentwicklung mit ihrer Fachexpertise begleitet. Der Bereich betreut die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einerseits in Sachen allgemeiner Themen, andererseits individuell in puncto Entgeltabrechnung, betrieblicher Altersversorgung, Krankenzusatzversicherungen oder arbeitsvertraglicher Belange.

Die Beschäftigten des Fachbereichs „Recht und Versicherungen“ setzen Verträge auf, prüfen Entscheidungsvorlagen, verhandeln mit Geschäftspartnern, erstellen juristische Stellungnahmen und beraten das Unternehmen und dessen Töchter V-Bus und ZWM sowie die Schwestergesellschaft MVV Verkehr GmbH in sämtlichen Rechtsfragen mit Ausnahme des Arbeitsrechts. Schwerpunkte sind das Vergaberecht bei der Beschaffung und Ausschreibung von Lieferungen und Leistungen, das allgemeine Vertragsrecht, das Baurecht sowie das Wirtschaftsrecht. Die Schadensachbearbeiter regulieren Schadens- und Regressforderungen mit dem Schädiger, dem Versicherer oder direkt mit den betroffenen Personen. Dazu bedienen sie sich ihrer Kenntnisse im Haftungs- und Versicherungsrecht und in der bedarfsgerechten Abwicklung von Versicherungsfällen. Das Portfolio der Juristen wird durch die Betreuung sämtlicher Unternehmensversicherungen, wie Haftpflicht-, Kasko- und Feuerversicherungen der Fahrzeuge sowie Gebäude-, Strafrechtsschutz- und Elektro-/Inhaltsversicherungen, komplettiert. Schlussendlich bereitet der Fachbereich auch die Gesellschafterversammlungen vor und betreut den Aufsichtsrat der rnv sowie weitere Gremien von MVV Verkehr, ZWM und V-Bus.

Klare Organisationsstrukturen und definierte Prozesse sind der Schlüssel zu mehr Effizienz, Flexibilität und Mitarbeiterzufriedenheit. Deshalb widmet sich der Fachbereich „Organisation“ und „IT“ der Optimierung der Arbeitsabläufe sowie der Errichtung einer funktionalen IT-Infrastruktur. Die Beschäftigten des Bereiches „Organisation“ geben das rnv-Managementhandbuch mit Richtlinien und Verfahrensanweisungen heraus und regeln die Verwaltung und Bearbeitung aller Dokumente der rnv. Unter dem Dach des Bereiches sind ebenfalls der Umweltschutz sowie das Arbeitsschutz-, Energie-, Abfall-, Entsorgungs- und Gefahrgutmanagement Thema. Im Arbeitsumfeld der Informationstechnik zählen die Installation der Informations- und Telekommunikationssysteme sowie der reibungslose Betrieb von zahlreichen Anwendungen ebenso zu den Aufgaben wie die Bereitstellung von Endgeräten. Auch die Vernetzung der Standorte liegt in der Verantwortung des Bereiches.



Wie in Teilen des Gebietes „Controlling“ geht es im Bereich „Interne Revision“ darum, Geschäftsprozesse zu verbessern. Hierfür prüfen die Angestellten diese unabhängig und objektiv. Sie unterstützen die Organisation, indem sie die Effektivität des Risikomanagements, der Kontrollen und der Führungs- sowie Überwachungsprozesse bewerten und helfen, diese zu verbessern.

Das breite Aufgabenfeld des Fachbereichs „Personalrecht“ umfasst sämtliche arbeits-, steuer- und sozialversicherungsrechtliche Angelegenheiten der rnv, der Allianzgesellschaften sowie der Tochtergesellschaft V-Bus. Zu den Schwerpunkten zählen rechtliche Fragestellungen wie etwa zu Entgelten, Ausbildungsvergütung, Arbeitszeit und Urlaub. Auch Fragen zu Sonderzahlungen, Kündigung, steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Aspekten oder zur betrieblichen Altersversorgung gehören dazu. Daneben stellt dieser Bereich die rechtlichen Aspekte der Betriebsrats- oder Aufsichtsratswahlen sicher.

Ziel des Bereichs „Unternehmensentwicklung“ ist die gesamtheitliche Weiterentwicklung der rnv. Der Bereich bearbeitet Fragestellungen, die die rnv der Zukunft entscheidend bestimmen. Im Mittelpunkt steht das Realisieren der von der Geschäftsführung vorgegebenen Unternehmensstrategie. Zudem nimmt der Bereich die Rolle einer internen Unternehmensberatung ein. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen sich auch mit den Anforderungen der Fahrgäste und entwickeln in enger Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung beständig neue Ansätze zur Angebotsoptimierung. Die Produktmanager der Unternehmensentwicklung haben sowohl die Beförderung der Kunden im Blick als auch die vielen weiteren rnv-Dienstleistungen für andere Verkehrsunternehmen, Kommunen und Unternehmen. Zum Tagesgeschäft zählt die Analyse und Bewertung der repräsentativen Kundenumfragen, die Korrektur- und Verbesserungsprozessen dienen.



Die Angestellten des Fachbereichs „Unternehmenskommunikation“ sind Dienstleister, Botschafter, Vermittler, Kreative, Wortakrobaten und Gestalter mit dem Ziel, die Leistungen der rnv positiv und fachkundig innerhalb des Unternehmens und in der Öffentlichkeit darzustellen. In enger Abstimmung mit allen Abteilungen berichtet der Fachbereich über Projekte, Themen und Aufgaben des Unternehmens. Die Arbeit der Unternehmenskommunikation umfasst dabei zwei große Aufgabengebiete: das Marketing und die Redaktion, die eng miteinander verzahnt sind.

Das Marketingteam sorgt für ein einheitliches Erscheinungsbild des Unternehmens. Es erstellt Informationsmaterial in Form von Flyern und Broschüren, gestaltet und schaltet Anzeigen und entwirft Werbekampagnen. Darüber hinaus organisieren die Kolleginnen und Kollegen Veranstaltungen und vermieten die historischen Fahrzeuge der rnv.

Der Bereich „Redaktion“ kommuniziert Themen und Belange des Unternehmens sowohl an die Belegschaft des Unternehmens als auch an die Öffentlichkeit. Die Kontaktpflege mit den lokalen Medien sowie mit Städten und Gemeinden steht im Mittelpunkt der Pressearbeit. Durch Pressemitteilungen, Pressekonferenzen und andere Veranstaltungen informieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über Neuigkeiten und Aktuelles im Verkehrsgebiet. Die Pflege der Homepage sowie der Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter und YouTube obliegt ebenfalls dem Fachbereich.

Vielfältige Wege

Vor etwas mehr als knapp einhundert Jahren wurde Frauen in Deutschland das Wahlrecht gewährt. Bis es so weit war, verließen mutige Vorreiterinnen die ausgetretenen Pfade ihrer Mütter und Großmütter und erhoben ihre Stimmen und Fäuste. Sie setzten eine Entwicklung in Gang, die es den Frauen von heute ermöglicht, nicht nur auf politischer Ebene mitzuwirken und die Geschicke der Republik mitzubestimmen. Dank der Bestrebungen nach Gleichberechtigung können sie sich heute auch in einem Beruf ihrer Wahl verwirklichen und mit ihrer Arbeitskraft einen Beitrag zum Wohlstand der Gesellschaft leisten.

Frauen haben inzwischen auch die ehemals männerdominierten Arbeitswelten für sich entdeckt. Längst sind Berufsfahrerinnen, Ingenieurinnen, Mechatronikerinnen oder IT-Spezialistinnen an ihren Arbeitsplätzen keine Seltenheit mehr. Dennoch sitzen an vielen Schaltstellen in der deutschen Wirtschaft und vielen anderen Schlüsselpositionen nach wie vor überwiegend Männer.

Frauen sind noch nicht am Ziel ihrer Bestrebungen, haben sie doch nach wie vor die Hürde der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu nehmen. Allerdings sind sie auch selbst gefragt, ihre Chancen zu nutzen. Die rnv bietet verschiedene Beschäftigungsmodelle, die Laufbahnen unterschiedlicher Fassung ermöglichen – hier sind Frauen auf dem richtigen Weg, hier können sie Verantwortung übernehmen.

Bei der rnv können Frauen ihre beruflichen Ziele in einem der vielen spannenden Einsatzgebiete umsetzen. In den Bereichen „Fahrbetrieb“, „Fahrzeuge“, „Infrastruktur“, „Angebots- und Betriebsplanung“, „Vertrieb“ sowie „Einkauf und Logistik“ stehen ihnen alle Türen offen. Gleiches gilt für die Gebiete „Rechnungswesen und Controlling“, „Personal“ sowie „Recht und Versicherungen“. Auch in den Sektoren „Organisation und IT“, „Personalrecht“, „Unternehmensentwicklung“ und „Unternehmenskommunikation“ bieten sich zahlreiche Perspektiven für weibliche Fachkräfte. Auf jeder Ebene haben sie wie ihre männlichen Kollegen die Möglichkeit, ihren ganz individuellen Weg zu gehen.

Ausgehend vom Fahrdienst ist es beispielsweise möglich, in den Aufsichtsdienst zu wechseln. Daneben bringen ehemalige Fahrerinnen ihre Erfahrungen im Marketing, im Vertrieb oder in der Dienstplannerstellung ein.

Als Teil des Teams bereichern die rnv-Mitarbeiterinnen in vielfältiger Weise das Unternehmen und bringen gemeinsam mit ihren Kollegen die Metropolregion Rhein-Neckar mit einem effizienten, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Nahverkehr voran. Um den Mitarbeiterinnen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu erleichtern, hat das Unternehmen unterstützende Maßnahmen zur Kinderbetreuung und flexible Arbeitszeitmodelle entwickelt. Bei der rnv spielt zudem die berufliche Entwicklung eine große Rolle: Sowohl für das Fahrpersonal als auch für die Werkstätten und die Verwaltung gibt es ausführliche Weiterbildungskonzepte, die kontinuierlich die Fähigkeiten und Fertigkeiten der Belegschaft fördern.

Bestes Beispiel für die Veränderungsmöglichkeiten bei der rnv ist Petra Paulus. Sie war immer daran interessiert, sich neuen Herausforderungen zu stellen und all ihre Talente zu nutzen. Ihren Einstieg fand sie im Oktober 1984 auf einem noch sehr frischen Gebiet: im neunwöchigen Ausbildungskurs zur Straßenbahnfahrerin. Das war der zweite Kurs der Verkehrsbetriebe, in dem überhaupt Bewerberinnen zugelassen waren. Dennoch hatten die fünf Frauen im Kurs keine Ressentiments von ihren männlichen Mitstreitern zu fürchten. Sie unterstützten sich gegenseitig. „Wir kannten unsere Schwächen und haben zusammengehalten“, berichtet die heute 56-Jährige. An das Gefühl bei ihrer ersten Fahrt erinnert sie sich noch heute: „Ich war unglaublich stolz.“ Paulus genoss ihre Arbeit als Schienenfahrzeugführerin, die sie in Teilzeit ausübte.

Im Jahr 1989 erfuhr sie von einer Ausschreibung für die Busfahrer-Ausbildung im Unternehmen. „Ich wurde gefragt, warum ich meine Bewerbung noch nicht abgegeben hätte“, erzählt sie. Ein Grund dafür war, dass fünf Berufsjahre im Fahrdienst dafür vorausgesetzt wurden. Sie wurde angenommen und gehörte nach der dreimonatigen Ausbildung zu den ersten drei Frauen am Standort Mannheim, die auf einem Busfahrersessel Platz nehmen durften. Von den Fahrgästen wurde Paulus zunächst interessiert beäugt. „Einmal stieg auf dem Lindenhof ein älterer Herr ein, der einige Zeit mitfuhr und mir beim Aussteigen lächelnd sagte: ‚Jetzt hab ich gedacht, ich werde von zarten Händen chauffiert, aber ihr fahrt ja wie die Männer!‘“, entsinnt sich Paulus. „Mich hat es gefreut, da es hieß, dass wir Frauen es genauso gut draufhaben wie unsere Kollegen.“ Wenn sie zu hören bekam „Wie, ihr könnt auch Bus fahren?“, entgegnete sie flugs „Man muss den Bus ja nicht schieben“. Paulus war Vorreiterin: Sie war eine der zwei ersten Fahrerinnen der damaligen MVG – die beiden Kraftomni-bus- und Wagenführerinnen (kurz: Kowa) konnten sowohl eine Straßenbahn führen als auch einen Bus steuern.

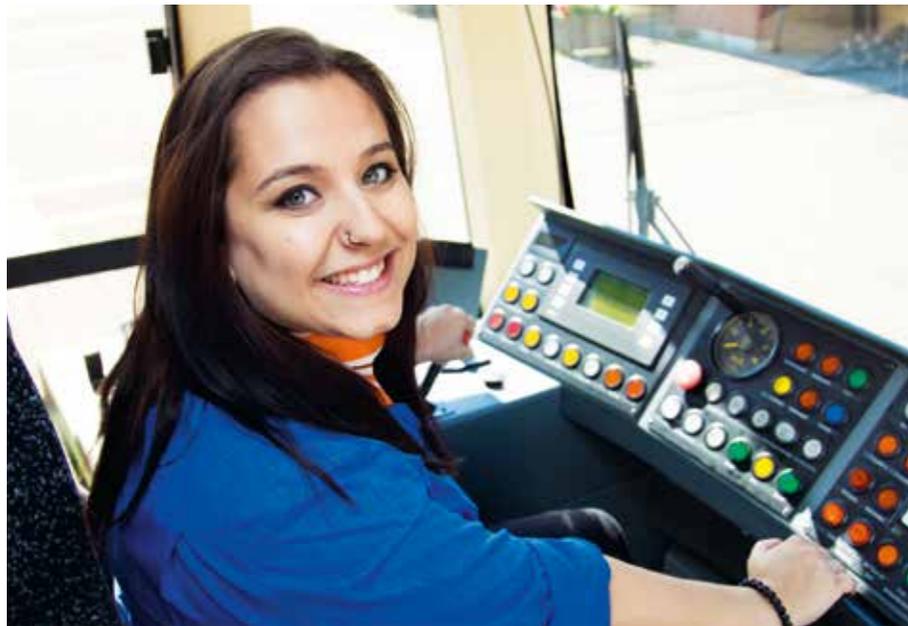


Petra Paulus

Als der Busführerschein noch recht frisch war, bewarb sich Paulus als Verkehrsmeisterin – und wurde prompt abgelehnt. „Mir fehlte es an Erfahrung auf der Straße“, sagt sie. Kurz darauf bewarb sich die „Kowa“-Fahrerin in der Diensterteilung und arbeitete dort vier Jahre lang neben dem Busfahren als Aushilfsdisponentin. Später wechselte Paulus von einer Teilzeit- in eine Vollzeitbeschäftigung. 1998 wurde im Bereich Fahrbetrieb eine neue Organisationseinheit gegründet und Paulus war bereit: Zunächst wurde am Standort Mannheim die sogenannte Teamstruktur eingeführt. Jede Fahrpersonaleinheit wurde einem Teamleiter zugeordnet. Paulus ergriff ihre Chance und bewarb sich mit Erfolg auf die Stelle der Teamleiterin. In dieser Position unterstützte sie beispielsweise ihre Fahrerinnen und Fahrer, betreute sie nach traumatischen Ereignissen, moderierte Teamsitzungen und führte mit ihnen Gespräche zu Beschwerden und Anregungen der Kunden. „So einen Austausch und die Möglichkeit, Probleme zu besprechen, hatte es vorher für das Fahrpersonal noch nicht gegeben“, berichtet sie.

Mit der Gründung der rnv wurde eine gemeinsame einheitliche Dienstkleidung für alle Standorte eingeführt. Nebenbei kümmerte sich die umtriebige Teamleiterin auch um die Bestellung der Dienstkleidung am Standort. Diese Aufgabe nahm 2014 überhand und Paulus wurde angeboten, sich ausschließlich diesem Bereich zu widmen. Seit Januar 2015 ist sie für die gesamte Organisation von Dienstkleidung für Fahrpersonal, Verkehrsmeister und Teamleiter der rnv, das sind circa 1.100 Mitarbeiter, zuständig. „Bei neu eingestellten Beschäftigten organisiere ich die Anprobe und führe in das Bestellsystem ein.“ Aber ganz kann Paulus vom Fahrbetrieb nicht lassen: Sie hilft mit beim Aufbau des Intranets für diesen Bereich. „Ich war mit Leib und Seele Fahrerin, aber mir war von Anfang an klar, dass mir das Fahren allein nicht ausreicht“, resümiert sie. Paulus hat sich stets für ihre persönliche Weiterentwicklung innerhalb des Unternehmens interessiert. „Als die Teamstruktur eingeführt wurde, habe ich mich persönlich von der Stellenausschreibung angesprochen gefühlt. Mit meiner Erfahrung habe ich

die Chance gesehen, etwas zu bewirken“, führt sie aus. Gerade im Bereich Fahrbetrieb bietet das Unternehmen Mischarbeitsplätze – etwa am Steuer und in der Diensterteilung beziehungsweise als Disponentin oder Disponent. „Bei der rnv gibt es immer Möglichkeiten, sich zu verändern und zu entwickeln“, versichert Paulus. Ihre jetzige Aufgabe erfüllt sie nach eigenem Bekunden mit ganzem Herzen, immer mit dem Wunsch verbunden, die Kolleginnen und Kollegen gut gekleidet zu wissen.



Annika Klumb

Mehr als Fahren

Annika Klumb ist eine FiF. Eine Fachkraft im Fahrbetrieb, wie die offizielle Bezeichnung lautet. Im September 2015 begann sie eine dreijährige Ausbildung bei der rnv. Ihre Berufswahl hat sie bis heute keine Sekunde bereut. Denn der Job hält eine Menge Abwechslung bereit – im Cockpit, am Schreibtisch und in der Werkstatt.

Die serviceorientierte Allrounderin ist abteilungsübergreifend tätig. Neben dem Einsatz im Fahrdienst in Bus und Bahn prüft Klumb die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge. Auch kleinere Wartungs- und Reparaturarbeiten nimmt die 23-Jährige vor: Der Umgang mit dem Schraubenschlüssel und das handwerklich-technische Know-how in der Werkstatt sind Teil ihrer praktischen Ausbildung.

„Im ersten Jahr lernen wir alle Bereiche kennen, für die man keine Fahrerlaubnis braucht“, berichtet Klumb. So wirkt sie außerdem an der Fahrzeugdisposition und Personalplanung mit. In der Leitzentrale hat die Auszubildende in einem Team

von einer Handvoll Mitarbeiter den Überblick über das gesamte Streckennetz und weiß exakt, wo sich welche Bahn oder welcher Bus gerade befindet. Daneben arbeitet sie im Kundenservice und in weiteren kaufmännischen Bereichen. Der vielseitige Charakter des Berufs ist genau das Richtige für Klumb. „Ich finde es toll, dass die Ausbildung mir das Straßenbahnfahren ermöglicht und zugleich ist der Einblick in den gesamten Betrieb spannend. Besonders gefällt mir, dass es auch einen kaufmännischen Teil gibt“, erklärt die Auszubildende. Auch der Kontakt zu Kunden liegt ihr, gerade in so einem großen Kundencenter wie in Mannheim ist das wichtig: „Im Kontakt mit unseren Kunden habe ich stets ein offenes Ohr. Es macht mir Freude, Interessenten und Bestandskunden bei Fragen und Problemen zur Seite zu stehen und sie kompetent zu beraten. Geht nicht, gibt's nicht – ist der Kunde am Ende zufrieden, bin ich es auch.“ Und obwohl sie ein starkes Interesse für das Berufsfeld mitbrachte, bekam sie die technischen Kenntnisse erst während der Ausbildung vermittelt. Doch für die 23-Jährige war das kein Problem: „Ich habe viele wichtige Infos für die spätere Praxis bekommen, was Signale und Weichen

betrifft oder auch, wie sich kleinere Fahrzeugdefekte beheben lassen.“ Beeindruckt von der Fahrzeugtechnik freut sie sich immer wieder, wenn sie sich ans Steuer setzt. Denn Klumb ist im dritten Lehrjahr und hat bereits die eigentliche Fahrausbildung absolviert. „An einem Tag in der Woche ist Fahrtag. Im Fahrschulwagen haben wir erst mal alle Strecken einmal abgefahren, auch die Umleitungen und unbekannteren Routen“, erzählt sie. Seit Mai 2017 hat Klumb schon Fahrgäste. Auch eine Lieblingsstrecke gibt es unter den angehenden FiFs: Die Linie 4 nach Bad Dürkheim ist am abwechslungsreichsten und schönsten. „Da hat man sehr oft einen eigenen Gleisbereich für sich, das macht besonders Spaß“, erklärt Klumb. Im Unternehmen fühlt sich die Allrounderin wohl. Sie kennt alle Betriebsteile und Kollegen. Denn die Auszubildende vernetzt die rund 1.000 Fahrer und 1.000 weiteren Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der anderen Bereiche der rnv. „Trotz der Größe an unserem Hauptsitz in Mannheim fühlt es sich an wie eine große Familie“, äußerte Klumb mit einem Lächeln. „Und ich habe gute Chancen, mich weiterzuentwickeln“, fügt sie hinzu.



Christin Sinning

Technisch versiert

Technik ist keine reine Männersache mehr. Längst beweisen sich unzählige Frauen auf Baustellen und in Werkstätten und bereichern die Branche mit fachkundiger Expertise und hoher Sozialkompetenz.

Christin Sinning ist so eine. Die Bauingenieurin wollte nach dem Abitur eigentlich in eine künstlerische Richtung gehen. Doch dann hat sie nach ihrem Schulabschluss ein Jahr in einem Ingenieurbüro gejobbt. „Da habe ich gemerkt, dass das Bauwesen etwas für mich ist“, berichtet Sinning. Als logischen nächsten Schritt begann sie dann ein Studium, in dem sie sich zur Bauingenieurin ausbilden ließ, mit der Vertiefungsrichtung Baubetrieb und Projektmanagement. Dem Ingenieurbüro blieb sie in dieser ganzen Zeit treu und arbeitete neben dem Studium auf Basis eines Werkstundenvertrages weiter. Nach dem Diplom startete die 36-Jährige in einem Ingenieurbüro als Assistenz der Bauleitung. „Hier habe ich Zeit gehabt, mich als Frischling einzuarbeiten, und dabei viel von meinen erfahrenen Kollegen profitiert“, entsinnt sie sich. Ganz klassisch ging es

weiter in der Bauüberwachung und in der Bauleitung bei einer Baufirma. Sie betreute eigene Projekte im Tief- und Gleisbau. Zu ihren Aufgaben zählten unter anderen Ausschreibung, Vergabe, Abrechnung und das Nachtragsmanagement der Projekte. Als Bauleiterin war sie mit der Arbeitsvorbereitung der Baustellen samt Koordinierung der verschiedenen Gewerke beschäftigt, genauso wie mit Termin- und Qualitätskontrollen der ausgeführten Arbeiten und der Abrechnung. Auch Gummistiefel gehörten zu ihrer Ausrüstung: Sinning war viel auf der Baustelle unterwegs. Damals war sie eine von drei Ingenieurinnen in der Firma.

„Nach vier Jahren hat mir es nicht mehr gereicht, auf der Auftragnehmerseite zu stehen“, erinnert sich Sinning. Dann kam die rnv ins Spiel. Mit dem Unternehmen kam sie schon direkt nach ihrem Studium in Berührung, als sie im Ingenieurbüro arbeitete, denn ihr Betrieb war Auftragnehmer der rnv. Ein Abteilungsleiter des Verkehrsbetriebes kannte Sinning von verschiedenen Projekten; er wusste, dass sie „die Seiten wechseln“ wollte. Als eine Stelle frei war, informierte er die kompetente junge Frau – so kam sie schließlich zur rnv. „Das war der beste Jobeinstieg, den ich je hatte“, berichtet die 36-Jährige. Denn ihr kam zugute, dass sie neben dem Abteilungsleiter auch einige Projektleiter bereits kannte.

Seitdem leitet Sinning Infrastrukturprojekte bei der rnv. Sie steuert den Ablauf und die einzelnen Realisierungsschritte von Baumaßnahmen. Dabei hat sie die Einhaltung des Kostenbudgets und des Zeitrahmens sowie die Umsetzung der fachlichen und qualitativen Ziele im Blick. Im Einzelnen bedeutet das, dass Sinning etwa Termine koordiniert, sich um die technische Abstimmung kümmert und das Projekt fachlich begleitet. „Klar arbeiten die Baufirmen in eigener Regie und wir haben Bauüberwacher und eine Bauoberleitung im Projektteam, aber trotzdem müssen wir unseren Standard durchsetzen und Entscheidungen treffen“, hält sie fest. Aktuell leitet sie den Neubau einer 2,2 Kilometer langen Stadtbahnstrecke zur Anbindung des Heidelberger Stadtteils „Bahnstadt“.



Lisa-Marie Konrad

Bei der rnv sind rund ein Viertel der Ingenieure Frauen. In Sinnings Abteilung sind sogar die Hälfte der Projektleiter weiblich. Keine von ihnen wird mit Samthandschuhen angefasst oder mit kritischen Blicken auf der Baustelle bedacht. „Warum auch, wir haben die gleiche Qualifikation wie unsere männlichen Kollegen“, betont die Ingenieurin. In den vergangenen zehn Jahren gab es immer mehr Frauen, die diesen Weg einschlugen, auch wenn er viel mit Technik und Zahlen zu tun hat. „Wenn wir heute keine Frauen auf den Positionen im technischen Sektor hätten, hätten wir einen noch größeren Fachkräftemangel“, berichtet Sinning.

Frauen mit Benzin im Blut machen eine Ausbildung zur Mechatronikerin. So auch Lisa-Marie Konrad, die ihr Interesse für den Maschinen- und Anlagenbau recht früh entdeckte. Sie ist eine von sechs weiblichen Auszubildenden der rnv, die sich im technisch-gewerblichen Bereich wohlfühlen. Alles begann mit einem Tag Schulpraktikum in einer der Betriebswerkstätten des Unter-

nehmens. „Das hat mir so gefallen, dass ich die restlichen Schulpraktika auch hier gemacht habe – eine Woche, zwei Wochen und dann einen Tag pro Woche in der 10. Klasse“, führt die 18-Jährige aus. Spannend fand sie vor allem die Größe der Busse, in deren Motorraum sie sich zu schaffen machen durfte. Im September 2015 begann sie ihre Ausbildung als Mechatronikerin. „Wir kennen uns mit beidem aus – mit mechanischen Bauteilen und elektronischen Komponenten“, erklärt Konrad. In der Ausbildung kommt sie gut klar, auch wenn der theoretische Teil sehr anspruchsvoll ist. „Ich habe Spaß am meinem Job“, bekräftigt die 18-Jährige. Konrad ist sich der Verantwortung vollends bewusst, die ihre Arbeit mit sich bringt: „Weil wir Menschen befördern, müssen wir darauf achten, dass die Arbeiten besonders sorgfältig ausgeführt werden.“

Ihre besten Freundinnen waren von Konrads Berufswahl schockiert, doch „das hat sich schnell gelegt“. In der Bus-Werkstatt am Standort Mannheim ist die Auszubildende die einzige Frau, aber sie fühlt sich trotzdem wohl unter ihren Kollegen. „Ich

bin schon immer mit Jungs besser klar gekommen als mit Mädchen“, erzählt sie – ein Bürojob wäre für sie keine Alternative. Anpacken, das kann sie, und der Umgang mit Öl und den schmutzigen Bauteilen gehört für sie selbstverständlich dazu. „Wir haben eine Schutzcreme, mit der wir uns die Hände vor der Arbeit eincremen. Damit lässt sich der Dreck einfach abwaschen.“

Im Februar 2019 wird sie ihre dreieinhalb-jährige Lehre beenden und würde danach gern weiter im Unternehmen bleiben. Die 18-Jährige ist mit dem Herzen dabei. „Wenn man Interesse an etwas Handwerklichem und an Fahrzeugen hat, ist Mechatronik eine gute Wahl“, fasst sie zusammen.



Yasmin Yürür

Die Lenkerin

„Es ist alles wie am Schnürchen gelaufen“, erzählt Yasmin Yürür rückblickend. Sie ist gerade einmal drei Jahre dabei und hat alle Aufstiegsmöglichkeiten genutzt, die sich ihr bisher bei der rnv boten. Inzwischen arbeitet sie als Abteilungsleiterin im Bereich „Personal“ – eine Erfolgsstory.

Ihrem Aufstieg in die rnv-Führungsriege gingen arbeitsreiche Jahre voraus. An der Universität Mannheim studierte die heute 33-Jährige Rechtswissenschaften mit dem Schwerpunkt Arbeitsrecht. Nach dem ersten Staatsexamen stand das Referendariat an, welches sie in Hessen absolvierte. Vor dem zweiten Staatsexamen durften die Referendare eine Wahlstation durchlaufen, bei der sie etwa in einer Anwaltskanzlei oder auch in einem Unternehmen Praxiserfahrung sammeln konnten. Yürür schaute sich nach einer geeigneten Firma um und musste gar nicht lange suchen: „Für mich war die rnv von Anfang an aufgrund der vielfältigen Tätigkeitsfelder, durch den Bezug zur Metropolregion und von der Größe her interessant.“

Dann ging alles ganz schnell. „Das Vorstellungsgespräch lief sehr gut, und so nahm alles seinen Lauf.“ Im Februar 2014 schnupperte die Ludwigshafenerin drei Monate in den Unternehmensbereich „Personal“. Im Anschluss konnte Yürür die zweimonatige

Elternzeitvertretung für einen Kollegen übernehmen, und danach wurde ihr eine auf ein Jahr befristete Stelle angeboten. Nachdem sie das zweite Staatsexamen bestanden hatte, auf das sie sich parallel zu ihrer Arbeit bei der rnv vorbereitet hatte, konnte sie also direkt ihre erste Stelle nach dem Studium antreten. „Ich hatte großes Glück, alles hat ineinander gegriffen und gepasst“, berichtet Yürür bescheiden.

Aus einem Jahr im Bereich „Personal“ wurden zwei, und im März 2016 wurde der Vertrag der Juristin schließlich entfristet. Nur ein Jahr später, im April 2017, wurde bei der rnv eine Führungsposition frei, und Yürür erhielt die Stelle. „Ich hatte immer den Wunsch, die Karriereleiter hochzuklettern. Aber ich hatte nicht damit gerechnet, dass es so schnell geht“, führt sie aus. Seitdem ist sie Abteilungsleiterin und für Personalfragen der zwei größten Bereiche des Unternehmens, des Fahrbetriebs und der Angebots- und Betriebsplanung, zuständig. Yürür begleitet Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der Einstellung bis zum Austritt und befasst sich außerdem mit dem Individualarbeitsrecht. Sie sichtet Bewerbungen, führt Vorstellungsgespräche, beantwortet rechtliche Fragen und kommuniziert mit dem Betriebsrat. „Für meinen Job ist es äußerst praktisch, dass ich Juristin bin“ resümiert sie.

Seit diesem Jahr ist Yürür zusätzlich Mobbing-Beauftragte und Beauftragte nach dem Allgemeinen Gleichstellungsgesetz. Auch hier hilft ihr ihr juristischer Background, kombiniert mit Fingerspitzengefühl. „Wenn jemand käme, der sich wegen seines Geschlechts oder seiner Nationalität diskriminiert oder gemobbt fühlt, würde ich entweder zunächst in den Dialog mit den Betroffenen gehen und weitere Schritte folgen lassen oder die beiden Parteien gleich an einen Tisch bringen.“ Noch ist niemand mit einer Beschwerde oder Anfrage an sie herangetreten, meistens liegt bei kleineren Unstimmigkeiten nur ein Bedarf an Kommunikation vor. „Vor 50, 60 Jahren war es sicherlich noch anders, was Frauen im Berufsleben angeht. In heutiger Zeit ist das kein Thema mehr.“ Die Gleichberechtigungsbewegung hat Früchte getragen; als Arbeitgeber hält die rnv zahlreiche Chancen bereit. Yürür ist überzeugt: „In unserem Unternehmen werden auch Frauen für Führungspositionen mit offenen Armen empfangen.“



*Schienenmaid und Wagenputzerin:
Auch in Mannheim galten Frauen zunächst
als fahrdienstuntauglich.*

Die ersten 64 ausgebildeten weiblichen Kräfte
treten ihren Fahrdienst in Mannheim an

28.4.1915

Von der Schienenputzerin zur Wagenführerin

Noch Anfang des 20. Jahrhunderts waren die historisch gewachsenen Berufsstrukturen ausschließlich auf männliche Interessen und Verhaltensweisen ausgelegt. Arbeiten, die jedwede Art von Qualifizierung erforderten, waren auch nur ihnen vorbehalten. Bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts begann sich allen gesellschaftspolitischen Widerständen zum Trotz allmählich eine neue bürgerliche Frauenrolle herauszubilden. Jedoch verschaffte einzig die Not des Ersten Weltkrieges Frauen wenigstens vorübergehend die Möglichkeit, beruflich aktiv zu werden. Erstmals erlangten sie auch durch ihre neu gewonnenen Fachkenntnisse gesellschaftliche Anerkennung.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges und die Einberufung wehrfähiger Männer zum Militärdienst führten erstmals zu einem erheblichen Mangel an geschultem Personal in Verwaltung und Wirtschaft. Der Zusammenbruch des öffentlichen Lebens drohte und war nur noch durch berufstätige Frauen abzuwenden. Notgedrungen

übernahmen sie in dieser Situation die verwaisten Arbeitsplätze – und hatten sich sogleich gegen den heftigen Widerstand von Fachleuten zu behaupten. So sprachen insbesondere Ärzte den Frauen aufgrund ihrer „speziellen weiblichen Physis“ jegliche Kompetenz und Leistungsfähigkeit außerhalb ihres Haushaltes ab. Man betrachtete Frauen als gänzlich unfähig, wirtschaftliche Zusammenhänge zu erfassen und komplexe technische Anlagen, wie beispielsweise Straßenbahnen, bedienen zu können. Dennoch wurden in deutschen Großstädten Frauen jetzt nicht mehr länger nur als „Schaffnermädchen“ oder „Schienenputzerinnen“ dienstverpflichtet, sondern nach einer kurzen Ausbildung erstmals auch als Wagenführerinnen eingestellt.

Die ersten 64 ausgebildeten weiblichen Kräfte traten in Mannheim am 28. April 1915 ihren Dienst an. Bis Ende des Jahres waren dann bereits 241 Frauen im Fahrdienst beschäftigt. Ende 1916 waren schließlich 343 weibliche Kräfte als Ersatz für die kriegsdienstpflichtigen Schaffner und Wagenführer angestellt. Ein Jahr später waren sogar 719 der 1.056 bei der Straßenbahn Beschäftigten weiblich – circa 68 Prozent.

Doch zurück zum Anfang. Ab 1915 sprach man von „fühlbarem Mangel“ an Personal bei den Verkehrsbetrieben aufgrund der Einberufungen. Um dem zu begegnen, wurden zunächst Frauen für einen 14-tägigen Ausbildungskurs zur Schaffnerin geworben. Der Taglohn betrug 3,50 Mark, nach zwei Monaten 4 Mark zuzüglich Kriegszulagen. Der Dienst betrug neun-einhalb Stunden einschließlich der Vorbereitungszeit am Morgen und der Abrechnungszeit am Abend. Zur Vergütung bedurfte es offensichtlich einer Klarstellung durch die Großbadische Generaldirektion der badischen Staatsbahnen an das städtische Straßenbahnamt im Mai 1915. Die Direktion wies an, wegen der „gleichen Verwendung“ den weiblichen Schaffnern die „gleiche Vergütung“ wie den „männlichen Kriegsaushülfen“ zu zahlen.



Mannheimer Fahrerinnen und Fahrer 1915

Nach Ende des Ersten Weltkrieges werden die Schaffnerinnen und Fahrerinnen wieder auf Tätigkeiten im sozialen oder häuslichen Bereich verwiesen

Die Geschichte der Fahrerinnen wiederum startete etwas später, im November 1915. Zu diesem Zeitpunkt ging ein Bericht beim Bürgermeisteramt ein, der die Ausbildung von Wagenführerinnen vorsah. Am 21. Dezember 1915 wurde die „versuchsweise Verwendung weiblicher Personen im Wagenführerdienst unter der Voraussetzung, dass die Bedienung der Handbremse keine größere Kraftanstrengung erfordert“, genehmigt. Eine weitere Bedingung: Für den Fahrdienst mussten Bewerberinnen mindestens 21 Jahre alt sein. Wenige Wochen später begannen sieben Frauen den ersten Kurs ihrer Ausbildung zur Wagenführerin. Bei den Kriegsamtsstellen 1916 wurden Frauenreferate eingerichtet: „Sie sollten vor allem die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit sowie die Familienverhältnisse von Arbeiterinnen überprüfen.“ Ein wichtiger Aspekt, der den weiblichen Angestellten Anerkennung garantieren sollte, war ihre Ausstattung mit Uniformen. Gerade in der strengen Gesellschafts-

ordnung der wilhelminischen Zeit wurde dem Träger jeder Dienstkleidung uneingeschränkt Respekt gezollt und dessen Ansehen automatisch aufgewertet. Daher wurden mit der ersten Berufung von Frauen in den Fahrdienst trotz schwacher Wirtschaft und Kriegsnot in den Städten Mittel aufgebracht, um auch den weiblichen Mitarbeitern der Verkehrsunternehmen Uniformen zu ermöglichen. Auf den Stil und Habitus wurde bei der Ausstaffierung der Frauen dabei ebenso Wert gelegt wie bei der Dienstkleidung ihrer männlichen Kollegen. Für beide Geschlechter dominierte die Farbe Schwarz und sowohl die Jacken der Damen als auch die Röcke der Herren waren aus demselben Tuch gefertigt. Die strenge Wirkung militärischer Uniformen wurde dabei durch einreihige Schnitte, große Reverskrägen, den Besatz von Dienstabzeichen und schließlich durch eine unverzichtbare Kopfbedeckung gezielt nachempfunden. Zu ihren Dienstjacken konnten die Frauen beliebige Blusen sowie knöchellange Röcke in gedeckten Farben aus ihrem Privatbesitz kombinieren. Zusätzlich ausstaffiert wurden gerade die Wagenführerinnen im Winter mit Filzstiefeln und langen Stulpen-Handschuhen, sowie Mänteln und wärmerer Unterwäsche.

Nur so konnten auch die Frauen – wie zuvor schon ihre männlichen Kollegen – in den zunächst offenen Fahrerhäuschen zu jeder Jahreszeit Wind und Wetter trotzen. Erst das spätere Verglasen der Fahrerstände verbesserte für beide Geschlechter schließlich die Arbeitsbedingungen als Wagenführer. Trotz ihrer erwiesenen Leistungen wurden Frauen nach dem Ende des Ersten Weltkrieges zumeist wieder auf Tätigkeiten im sozialen oder häuslichen Bereich verwiesen. Zum Kriegsende wurden die weiblichen Beschäftigten im Fahrdienst entlassen. Nach einem Protest beriet nochmals der Gemeinderat. Danach wurden von den rund 720 Frauen 24 aufgrund ihres Familienstandes oder ihrer persönlichen Situation (verwitwet, geschieden, Mann vermisst) in anderen städtischen Dienststellen untergebracht. Erst der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verschaffte Frauen erneut die Möglichkeit, die eigene Leistungsfähigkeit in der Verwaltung, den Werkstätten und im aktiven Fahrdienst unter Beweis zu stellen und so ihre Position in der Gesellschaft auch dauerhaft zu sichern.



Wieder einen Schritt weiter: Mitarbeiterinnen ersetzen allmählich männliches Personal im Fahrdienst



Stolz auf die eigene Leistung, stolz auf die eigene Uniform. Frauen im Mannheimer Fahrdienst

Das vorläufige Ende

Straßenbahnen waren auch zu Zeiten des Zweiten Weltkrieges das wichtigste Verkehrsmittel. Autos gab es nur wenige, Fahrräder wechselten schnell unfreiwillig den Besitzer. Die Verkehrsbetriebe waren daher für das Leben der Stadt noch unverzichtbarer als in friedlichen Zeiten. Während Frauen unmittelbar nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zunächst wieder nur als Hilfsarbeiterinnen und Schaffnerinnen oder als Wagenputzerinnen tätig waren, übernahmen sie mit dem Fortschreiten der militärischen Auseinandersetzungen allmählich die beruflichen Aufgaben der Männer.

Ab Mitte 1939, also noch vor dem Ausbruch des Krieges, begann die Reichsverkehrsgruppe landesweit Frauen als Schaffnerinnen zu gewinnen, in Mannheim wurden Schaffnerinnen im Mai 1940 per Anzeige gesucht. Nach dem Beispiel anderer Großstädte wie Berlin, Frankfurt, Hamburg, Dresden und Kassel wurden hierfür zunächst Wagenwäscherinnen zu Schaffnerinnen ausgebildet. Dabei wurde darauf geachtet, dass die weiblichen Angestellten neben der Arbeit weiterhin für ihre Familie

da sein konnten. Darüber gibt etwa ein Beitrag in der Frankfurter Zeitung vom 13. Juli 1939 Auskunft: „Der Dienst dauert etwa vier Stunden; er zerfällt in Früh- und Spätdienst und wird so gelegt, dass die Straßenbahnschaffnerinnen ihrer Familie nicht ganz entzogen werden. In erster Linie kommen Frauen aus der Gefolgschaft der Straßenbahnfahrer in Betracht, dann aber auch solche Frauen, die keine kleinen Kinder besitzen.“

In Mannheim versuchte man ab 1941 die Vereinbarkeit von Familien und Beruf zu erleichtern – mit einem Ausweis für berufstätige Frauen, die ihnen in Geschäften die bevorzugte Bedienung garantierte. Im selben Jahr behalf man sich zusätzlich mit dem Einsatz von „Arbeitsmädchen“ als Schaffnerinnen. Diese sogenannten Kriegshilfsdienstverpflichteten des Bundes der Deutschen Mädchen arbeiteten wie die Hitlerjugend auch für 50 Pfennig Taschengeld pro Tag sowie Unterkunft und Verpflegung. Besonders gern gesehen waren junge Mannheimerinnen, die eigens wegen ihrer Ortskenntnisse für den Schaffnerdienst angeworben wurden. 1942 stellten die Frauen rund ein Drittel der Straßenbahnbegleiter. Im Vergleich zum Ersten Weltkrieg wartete man relativ lange, bis es zum Einsatz von

Wagenführerinnen kam. Obwohl schon 1940 durch eine Ausnahmeregelung der Aufsichtsbehörde genehmigt, gab es erst drei Jahre später die ersten Fahrerinnen für Busse und Straßenbahnen. Ungeachtet dessen, dass Frauen auch schon zwischen 1915 und 1918 sich auf bis dato Männern vorbehaltenen Positionen behaupteten, herrschten nach wie vor starke Ressentiments gegenüber dem Einsatz von Frauen im Fahrdienst. Erneut gab es hitzige Diskussionen. Aus dem Sitzungsprotokoll der Untergruppe Mannheim wird ein Ingenieur mit dem Namen Steinmetz mit den Worten zitiert: „Wir waren von Anfang an entschlossen, Frauen nur als Schaffnerinnen und Wagenreinigerinnen zu verwenden. Frauen sollten erst dann als Wagenführerinnen verwendet werden, wenn alle anderen Möglichkeiten restlos erschöpft sind. Frauen sind ihrer Veranlagung nach für den aufregenden und anstrengenden Wagenführerdienst im Großstadtverkehr nicht besonders geeignet. Wenn auch mit Einschränkungen, so muss man doch der Auffassung sein, dass eine Frau bei gutem Willen und innerer Bereitschaft die Aufgabe der Schaffnerin erfüllen kann.“

Die Reichsverkehrsgruppe wirbt landesweit für Frauen als Schaffnerinnen



*Allen Gegnern zum Trotz war es 1943 dennoch soweit:
Die Frauen wurden schließlich als Wagenführerinnen eingesetzt.*

Auch wenn sich Frauen schon einmal als Teil eines Kollegenverbandes bewährt hatten, gab es weitere Befürchtungen der Verantwortlichen bei den Verkehrsbetrieben. Eine Bekanntmachung des Unternehmens vom August 1941 verdeutlicht dies: „Wir werden auch von außenstehenden Personen auf so manche ungehörige Handlung unseres Personals aufmerksam gemacht, sodass wir unsere Wagenführer, Schaffner und Schaffnerinnen dringend ersuchen, sich nicht in unglückliche Verhältnisse zu stürzen und dafür besorgt zu sein, dass der Ruf unseres Personals makellos ist.“ Allen Gegnern zum Trotz war es 1943 dennoch so weit: Die Frauen wurden schließlich als Wagenführerinnen eingesetzt.

Auch in der Zeit des Zweiten Weltkrieges wurde auf eine respektverheißende Uniformierung der Fahrerinnen und Schaffnerinnen großer Wert gelegt. Der lange Uniformrock der Kaiserzeit verschwand jedoch aus dem modischen Erscheinungsbild. Für

die Damen wurden die Dienstjacken nun mit kleinem Legekragen besetzt und ebenso wie die Röcke deutlich kürzer. Allerdings durfte keinesfalls das Knie entblößt sein und mussten die jetzt sichtbaren Beine der Mitarbeiterinnen durch Strümpfe schicklich verhüllt werden. Ebenso hatten auch die Farben der Kleidungsstücke weiterhin gedeckt zu bleiben. Beim Schuhwerk wurden nun flache Absätze zwingend vorgeschrieben. Der Kopf hingegen wurde durch ein Schiffchen bedeckt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Schnitte der Uniformen durch zivilere Formen geprägt, die Farben der gewählten Stoffe heller. Ende der 1940er Jahre kam man allmählich von den Doppelreihen der zierenden Metallknöpfe der Jacken ab. Schließlich wurde auch der Verzicht einer Kopfbedeckung toleriert und die Nutzung privater Röcke im Dienst genehmigt. Insgesamt begann sich die Ausstattung und Beschaffenheit der Dienstkleidung an modischen Entwicklungen zu orientieren.

Die Akzeptanz des weiblichen Personals hielt jedoch nach der Rückkehr der Frontkämpfer nicht lange an. Spätestens im Jahre 1952 mussten Frauen den Fahrbetrieb wieder verlassen. Grund dafür war eine Bestimmung, dass Doppelverdiener aus dem Öffentlichen Dienst auszuscheiden hatten, was eben meist die erwerbstätigen Frauen traf. Auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges standen die zurückgekehrten Männer nach und nach wieder auf den Lohnlisten der Verkehrsunternehmen.

Die „Kriegsschaffenden“ müssen den Fahrbetrieb wieder verlassen



Nicht mehr länger die Ausnahme: Ganze Heerscharen weiblicher Kräfte halten Wirtschaft, Versorgung und öffentlichen Nahverkehr aufrecht.

Eine Frau der ersten Stunde

Per Stellungsbeleg kam sie zur Straßenbahn. Anna Massoth war im November 1939 gerade 20 Jahre geworden. Weil sie nicht im Bund Deutscher Mädchen war, hatte sie keine Anstellung. Also wurde sie als Schaffnerin verpflichtet und musste nach kurzer Ausbildung ab Januar 1940 die harte Arbeit auf dem „Schlenkerwagen“, dem Beiwagen, verrichten. Nach einem halben Jahr durfte die zu damaliger Zeit jüngste Schaffnerin auf den Motorwagen – ein „beruflicher Aufstieg“.

In ihren Memoiren erinnert sich Massoth noch gut an diese Zeit: Weichen umlegen, Anhänger ankoppeln, sich durch den vollbesetzten, schaukelnden Wagen durchkämpfen und Fahrscheine entwerfen. Das war recht kompliziert. Denn auch damals gab es verschiedene Preisstufen und auf dem Fahrschein musste notiert werden, wo und wann der Fahrgast zustieg und wo er hinwollte. 34 Pfund wog die Ausrüstung, die Schaffner und Schaffnerinnen mit sich schleppen mussten, einschließlich des Galoppwechslers zum Durchkassieren.

Massoth absolvierte einen Monat Ausbildung, bestand die Prüfung irgendwie. Auf dem Lehrplan standen „Die höfliche Schaffnerin“ und Haltestellen auswendig lernen. Die Mühe des Auswendiglernens hatte sie sich, dem Rat ihrer Mutter folgend, erspart. „Das lernst du ganz schnell, wenn du einfach aus dem Fenster schaut.“ Doch als Massoth im Schlenkerwagen stand, waren die Scheiben dick zugefroren; sie konnte nur durch einen schmalen Spalt, den sie mit dem Finger eisfrei hielt, nach draußen schauen. Mit jugendlicher Unbekümmertheit erledigte sie ihre Aufgabe trotzdem: „Sind Sie gestern die gleiche Strecke gefahren? Was haben Sie da bezahlt? Dann kostet es heute bei mir genauso viel.“ Zugeteilt wurde sie zur Linie 4, die damals von Feudenheim, vorbei am Bunker Neckarplatt und Sellweiden, zwischen städtischem Krankenhaus und Neckar hindurch über die Hitlerbrücke (heute Friedrich-Ebert-Brücke) zum Tennisplatz fuhr, auf dem heute das Nationaltheater steht. Weiter ging es über Wasserturm und Tattersall zum Hauptbahnhof, dann über Lindenhofsteg und Rheinbrücke zum Pfalzbau, zur Kaiser-Wilhelm-Straße und zum Ludwigsplatz, und schließlich zur Wendeschleife am Hindenburg-Park (heute Ebert-Park).

Um halb vier hieß es aufstehen, damit der um fünf Uhr am Bahnhof Waldhof wartende Wagen erreicht werden konnte. Der brachte Fahrer und Schaffner zum Colli-Depot. Um halb sechs Uhr starteten die Bahnen für die Fahrgäste auf ihren Kurs. Wie ihre Kollegen trugen auch die Schaffnerinnen Uniformen mit langen Hosen, die im Winter in den kalten Wagen dringend nötig waren. Eine Sommervariante gab es jedoch nur für die Männer. Die Frauen schwitzten folglich erbärmlich in den warmen Kitteln. Massoths Mutter, eine gelernte Schneiderin, kreierte aus einem Spencer eine eigene Sommeruniform für ihre Tochter. Das rief natürlich einen Kontrolleur auf den Plan, und schon musste sich Anna Massoth bei ihrem Vorgesetzten, Baurat Hartwig, rechtfertigen. Statt einer Standpauke gab es kurze Zeit später auch für die Frauen eine Sommeruniform: Bluse und Rock.



Führersitz: 1934 versuchsweise eingeführt. Nach etwa einem Jahr ausgebaut. Die Aufsichtsbehörde hatte die Sitze verboten.

Zu Baurat Hartwig musste Massoth öfter. Beispielsweise als eine gut angezogene vornehme Dame zu allseitigem Gelächter der Schaffnerin und der übrigen Fahrgäste im trüben Licht des Wagens in die Kofferecke plumpste. So passiert im Theaterwagen. Diese waren beim Fahrpersonal wenig beliebt. Nach acht Stunden Arbeit musste noch einmal Zeit drangehängt werden, um die Theaterbesucher ab Paradeplatz nach Hause zu befördern. Noch ganz im Theateraustausch bemühten sich die Leute meist nur langsam einzusteigen. Sehr zum Ärger des Personals, das sie mit Rufen und Gesten dazu zu animieren versuchte. Einmal fragte ein vor dem Theaterwagen stehender Mann Massoth, wo der Wagen „denn jetzt“ hinfahre. Ihre Antwort „Wenn Sie nicht weggehen, Ihnen ins Kreuz“ brachte ihr eine weitere „Einladung“ zum Baurat ein. Der lange Dienst mache müde, argumentierte sie dort: Acht Stunden stehen, abkassieren, die Haltestellen ausrufen, Fliegeralarm ... Die Wagen müssten schließlich auch noch ins Depot, dort müsse sie das Geld ab-

rechnen. Erst danach könnten sie und ihre Kolleginnen mit dem Fahrrad nach Hause. Zudem: Auch sie würde gerne mal ins Theater gehen. An Karten zu kommen, habe sie aber keine Chance. Statt eines Ruffels fand Massoth einige Tage nach dem Vorfall in ihrem Wertfach zwei Theaterkarten. Auch die abendlichen Fahrten Richtung Sandhofen blieben der ehemaligen Schaffnerin noch gut im Gedächtnis. Da hingen die Soldaten wie Trauben an der letzten Bahn, um noch vor dem Zapfenstreich in die Kaserne zu kommen. Gefährlich war das vor allem auf der Strecke über die enge Friedrichsbrücke (heute Kurpfalzbrücke). Nur wenige Zentimeter waren zwischen den Fliegersoldaten und der Brückenkonstruktion. Dass sich die Lage ernster gestaltete, wurde schnell deutlich. Anfangs bestaunte man noch die „Christbäume“, mit denen feindliche Bomber ihr Zielgebiet absteckten. Bei Paniken in den Bunkereingängen gab es bald die ersten Toten. Fliegeralarm – das bedeutete schnell den Bügel abziehen, hinten und vorne ein rotes Lämpchen aufsetzen, sich in Sicherheit bringen. Fahren durften Frauen erst in den letzten Kriegsjahren. Doch Anna Massoth lernte es schon früher. Auf dem letzten Streckenstück in Ludwigshafen waren selten viele

Fahrgäste in der Bahn. Dort brachte ihr der Fahrer Ernst Biereth das Fahren bei – was sich für ihn auszahlen sollte. Denn eines Tages wurde er ohnmächtig, als es über die Rheinbrücke Richtung Ludwigshafen ging. Aufruhr unter den Fahrgästen – die junge Schaffnerin behielt jedoch die Nerven. Sie bat Fahrgäste, die Bank freizumachen und den Fahrer daraufzulegen. Dann setzte sie sich an die „Kurbel“, wie der damalige Drehschalter zur Beschleunigung und zum Bremsen hieß, und fuhr vorbei am lautstark schimpfenden Aufsichtsbeamten am Ludwigsplatz zum Hindenburg-Park. Sie fuhr zurück über die Rheinbrücke bis zum Krankenhaus, schlug dort Alarm und ließ so ihren Fahrer verarzten. „Straßenbahnfahren war leichter als Autofahren“, sagt Massoth zurückblickend. Der Krankentransport blieb aber ihre einzige Episode als Fahrerin. Denn als schließlich die Personalnot so groß war, dass in dieser Funktion auch Frauen gesucht waren, war sie schon bei der Reichsbahn.



Mannheimer Schaffnerin in den 60er Jahren.



Mannheimer Schaffnerin in den 30er Jahren.

Eine Verordnung erlaubt fortan Frauen die Ausbildung zur Fahrerin

1971:

Gleichstellungsdebatte trägt Früchte

Wie gewonnen, so zerronnen: Lange Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gab es keine im Fahrdienst aktiven Frauen. Das bestehende grundsätzliche Verbot aus dem Jahr 1940, Frauen als Fahrerinnen von Schienenfahrzeugen, Bussen und Lastkraftwagen zu beschäftigen, hoben die Gewerbeaufsichtsämter nur in speziellen Situationen auf. Beispielsweise so geschehen in der Wirtschaftswunderzeit. Damals herrschte Personalnot, als ein Großteil der Fahrer in die Industrie abwanderte. Erst mit der „Verordnung über die Beschäftigung von Frauen auf Fahrzeugen“ wurden 1971 die gesetzlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Frauen mit einer Fahrerausbildung und einem Gesundheitsattest in der Tasche das Berufsfeld erobern konnten. Nach und nach stellten sich die Verkehrsunternehmen bei der Neubeschäftigung von Fahrpersonal darauf ein. Im Osten Deutschlands waren Frauen schon lange im Fahrbetrieb beschäftigt. Dagegen mussten sich die westdeutschen Unternehmen besonders in dieser Zeit der Gleichstellungsdebatten die kritische Frage gefallen lassen, warum nur Männer eingesetzt wurden.

Im Jahr 1984 war es dann in Mannheim so weit. Der erste Ausbildungskurs für Teilzeitstadtbahnfahrer wurde angeboten, der sowohl Männern als auch Frauen die Beschäftigung im Fahrdienst ermöglichte. Vorweisen mussten sie, wie 1971 schon festgelegt, ein Gesundheitszeugnis, einen Pkw-Führerschein und zudem ein makelloses Führungszeugnis. Beschränkender Faktor waren auch eine gewisse Körpergröße und ein Mindestalter von 21 Jahren. Für den ersten Kurs war auch eine Berufsausbildung vonnöten, für den zweiten Durchgang im gleichen Jahr schon nicht mehr. In der Aufnahmeprüfung wurden die Rechenkünste der Bewerberinnen und Bewerber getestet und sie mussten ein Diktat bestehen. Nach mehrwöchiger Ausbildung traten sie ihren Dienst an und die Frauen unter ihnen begannen erneut, aber nun dauerhaft, die gesellschaftliche Wahrnehmung der Frau zu ändern.

In vielen Köpfen hielten die alten Zeiten jedoch zunächst noch an. Die Reaktionen einiger Fahrgäste, als sie die Frauen des ersten Lehrgangs auf dem Führerstand erblickten, fielen dementsprechend aus. Eine der Protagonistinnen des ersten Ausbildungskurses, Liane Mayer, bekam beispielsweise Fragen wie „Gibt's wieder Krieg?“ zu hören. Doch die Frauen bewiesen trotz aller Widrigkeiten enormen Mut. Viele angehende Fahrerinnen hatten nur auf eine Chance gewartet, um eine neue gesellschaftliche Rolle einzunehmen oder um sich beruflich weiterzuentwickeln. Sonja Bonk beispielsweise wagte 1984 mit 34 Jahren einen beruflichen Neuanfang als Straßenbahnfahrerin. Auch für Helga Müller war es noch nicht zu spät. Dank einer Ausnahmeregelung konnte sie am allerersten Ausbildungskurs teilnehmen, obwohl sie die Altersgrenze von 35 Jahren schon überschritten hatte. Frauen auf dem Führerstand – das war vor 34 Jahren eine kleine Revolution.

Die MVV Verkehr bildet in Mannheim die ersten Fahrerinnen aus

1984:



Stolz präsentieren sich die Teilnehmerinnen des ersten Ausbildungskurses 1984 zur Stadtbahnfahrerin.

Von Anfang an dabei

Neun Wochen – so lange dauerte der Ausbildungs-Kurs zum Straßenbahnführen bei den damaligen Mannheimer Verkehrsbetrieben, der in die Geschichte eingegangen ist. Denn ab dem 14. Mai 1984 waren zum ersten Mal Frauen zugelassen. Eine von denen, die den gesellschaftlichen Wandel mit vorangetrieben haben, war Liane Mayer. Zurückblickend stellt sie fest: „Ich bin stolz, zur ersten Riege der Straßenbahnfahrerinnen dazuzugehören.“

„Ich war damals Hausfrau und habe gedacht, dass ich mir vorstellen könnte, Straßenbahnfahrerin zu werden“, erinnert sie sich. Die ausgebildete Einzelhandelskauffrau entdeckte eine Anzeige der Mannheimer Verkehrsbetriebe und bewarb sich kurzerhand. Zu dieser Zeit waren eine vorhandene Berufsausbildung und ein Mindestalter von 21 Jahren zwei der Bedingungen, um angenommen zu werden. Für diesen ersten Kurs mussten die Bewerberinnen und Bewerber zudem einen Pkw-Führerschein vorweisen können. „„Gutes Aussehen“ stand auch bei den Anforderungen in der Anzeige“, berichtet Mayer lachend.

Sie wurde angenommen und kurz darauf startete der Kurs aus 20 Frauen. Ein einzelner Mann war auch dabei. „Unser einziger männlicher Mitstreiter, Peter Kokoschka, traute seinen Augen kaum, als er den Unterrichtsraum betrat und nur uns Frauen sah“, entsinnt sich Mayer. Ab da war Büfeln angesagt: Jeden Tag stand Theorie auf dem Stundenplan. So instruierten die Fahrlehrer Mayer und die anderen Neulinge beispielweise über die Lichtzeitanlagen, die Streckenverläufe mit den Haltestellen und die technischen Details der damaligen Straßenbahnen. Jeden zweiten Tag ging es zudem raus auf die Strecke. „Bei unseren ersten Fahrstunden haben wir ganz schön gezittert und geschwitzt“, erzählt sie. Der Fahrlehrer stand hinter ihnen, jederzeit bereit, in Notfällen einzugreifen und den Ersatzbremsschalter an der Seite des Fahrersitzes zu ziehen. Der Ausbilder war auch dafür da, sie vor unvorhergesehene Situationen zu stellen. An einem kleinen Schaltpult, den das angehende Fahrpersonal „Schikanekasten“ taufte, simulierte er Bremsstörungen, defekte Türen und Ähnliches. Damit wurden sie bestens auf etwaige Probleme bei der späteren Routine vorbereitet. Anders als heute gehörte es zu

dieser Zeit ebenso zum Job der Fahrer, die Weichen einzustellen. Außerdem mussten die Fahrscheinrentner auf das jeweils aktuelle Datum eingerichtet und die „Zielfilme“, also die Liniennummernschilder hinter der Frontscheibe, platziert werden. Und auch der Fahrscheinverkauf lag in der Hand des Fahrpersonals.

Mitte Juli 1984 bestanden alle Fahrschülerinnen und der Fahrschüler die theoretische und praktische Prüfung und veränderten fortan das Bild des öffentlichen Personennahverkehrs in der Metropolregion. Zunächst waren sie noch 14 Tage mit einem erfahrenen Fahrzeugführer an ihrer Seite unterwegs, um die Abläufe zu trainieren. Danach waren sie noch nicht ganz am Ziel – einen ganzen Tag lang waren ihre Fertigkeiten beim Bremsen auf dem Prüfstand. Schließlich war es so weit: Das frischgebackene Fahrpersonal saß allein an der Kurbel, wie der Drehschalter zum Beschleunigen und Bremsen damals genannt wurde. „Es war trotz der Aufregung und der kleinen Sorge, dass man alles packt, ein sehr schönes Gefühl“, entsinnt sich Mayer.



Liane Mayer

Die MVV OEG stellt die ersten Frauen als Busfahrerinnen ein

1989:

Was inzwischen ein vertrauter Anblick ist, war damals Neuland. Und so verwundern auch einige erstaunte, aber auch viele freundliche Reaktionen der Fahrgäste von damals nicht. Mayer war sich ihrer Sache jedoch sicher: „Warum sollten wir Frauen nicht fahren können?“ Was ihr besonders im Gedächtnis blieb, war das Miteinander im Team innerhalb der Verkehrsbetriebe. „Wir wurden sehr gut von unseren Kollegen aufgenommen, auch von den älteren.“ Sie alle stiegen als Teilzeitkräfte ein, aber bald änderte sich die Verkehrssituation. Durch die längeren Einkaufszeiten im Einzelhandel mussten Busse und Bahnen länger im Zehn-Minuten-Takt unterwegs sein. Somit wurde mehr Fahrpersonal benötigt, sodass einige von Mayers Kolleginnen etwa ein halbes Jahr nach Kursende in Vollzeitbeschäftigung übergingen.

Heute sind noch fünf der ersten Straßenbahnfahrerinnen bei der rnv; Mayer und ihre Kollegin Petra Wiedemann fahren noch bis heute. „Als ich gefragt wurde, ob ich den Busführerschein machen will, habe ich abgelehnt“, sagt Mayer. Sie war von jeher davon fasziniert, ein schienengebundenes Fahrzeug zu steuern. „Das ist ein Gefühl, wenn man da vorn sitzt.“ Konzentration ist von der ersten bis zur letzten Minute ihres Einsatzes gefragt – eine Grundvoraussetzung für den Job. Und man muss mit der Zeit gehen können: Mayer lernte immer wieder, sich mit neuen Fahrzeugtypen zurechtzufinden, beachtete Veränderungen im Netz und hat sich auf die neu strukturierten Dienstzeiten mit Blockpausen eingestellt. Die Herausforderung heute sieht die 60-Jährige vor allem in den falsch abbiegenden Autofahrern und jenen, die bei Rot noch schnell über die Kreuzung rasen. Mayer, die auf allen Linien im Ludwigshafener und Mannheimer Gebiet unterwegs ist, macht das Fahren dessen ungeachtet noch immer Spaß: „Ich habe stets ein Kribbeln im Bauch, wenn ich in den Dalberg-Tunnel einfahre“. An das Jahr 2021 will Mayer noch nicht denken, dann wird ihr Dienst enden. „Mein letzter Tag wird mein schlimmster sein, es werden Tränen fließen“.



*Die erste Trainee der MVV Verkehr im Jahre 2003.
Diplom-Wirtschaftsingenieurin Christine Sommer-Lucas
beim „Probesitzen“ im Betriebshof.*

25 Jahre auf dem Fahrersitz: Die Fahrerinnen des
ersten Straßenbahn-Fahrschulkurses von 1984 feiern Jubiläum

2009:

Tendenz steigend

Mit den Straßenbahnfahrerinnen fing es an. Das gar nicht so „schwache Geschlecht“ nahm bald auch auf dem Fahrersitz von Bussen Platz. Im Jahr 1989 wurden die ersten drei Frauen am Standort Mannheim für den dreimonatigen Qualifizierungskurs zugelassen, nach dessen Ende sie ihren Busführerschein in den Händen hielten. Einzige Bedingung damals: Sie mussten fünf Jahre Straßenbahn gefahren haben. Seitdem herrscht bei den Verkehrsbetrieben volle Gleichberechtigung.

Seit der ersten Möglichkeit zur Ausbildung für Fahrerinnen hat der Frauenanteil der mittlerweile 1058 Stadtbahn- und Busfahrer der rnv stetig zugenommen. Heute sind 34 Prozent der Straßenbahnfahrer weiblich. 36 Fahrerinnen, also 13 Prozent, sind ausschließlich im Busturnus unterwegs. Nahezu zehn Prozent der sogenannten „Kowa“-Fahrer, die sowohl Kraftomnibusse als auch Stadtbahnwagen lenken dürfen, sind Frauen.

Neben dem Aspekt der Gleichberechtigung hatte die Entscheidung, Frauen im Fahrdienst zu beschäftigen, offenbar auch positive Auswirkungen auf das Betriebsklima. Die langjährigen Fahrer und die Ausbilder in der betriebseigenen Fahrschule stellen rückblickend fest: Es hat sich im kollegialen Miteinander mit dem Eintritt der Frauen in den Fahrdienst etwas verändert. Und das lässt sich nicht immer an reinen Fakten festmachen. Frauen wird zu Recht nachgesagt, dass sie beispielsweise eher deeskalierend in kritischen Situationen mit Fahrgästen wirken.

Einen Bus oder eine Bahn steuern kann heutzutage jeder, der einen dreimonatigen Qualifizierungskurs absolviert. Eine weitere Möglichkeit, die Fahrberechtigung zu erlangen, ist die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb, kurz zur FiF. Von den Bewerberinnen und Bewerbern werden ein Pkw-Führerschein, ein guter Hauptschulabschluss und ein Mindestalter von 18 Jahren verlangt. Die Damen im Führerstand haben es leichter als die Vorreiterinnen der ersten Stunde: Sie profitieren wie ihre männlichen Kollegen auch vom technischen Fortschritt. Die modernen Busse sind mit Lenkhilfen und automatischen Getrieben, die Stadtbahnen mit vielfältigen elektronischen Komponenten, die die Arbeit erleichtern, ausgestattet. Damit sind auch die Arbeitsbedingungen für alle gleich.

Heute ist die verantwortungsvolle Tätigkeit unabhängig vom Geschlecht zur Selbstverständlichkeit geworden. Die neuen Generationen werden sich diese Selbstverständlichkeit zu eigen machen. Zum Girls' Day der rnv im April 2017 waren zahlreiche Mädchen im Alter von 10 bis 13 Jahren im Unternehmen, um einen Einblick in die technischen Ausbildungsberufe des Unternehmens zu erhalten. In pinke Warnwesten gekleidet schauten sie sich die Bereiche Fahrbetrieb, Fahrzeuge und Infrastruktur an. Im Laufe des Tages erfuhren die Mädchen auf diese Weise etwa, wo Busse und Straßenbahnen repariert werden und was eigentlich alles kaputtgehen kann. Sie alle gingen ganz stolz mit dem Straßenbahn-Diplom nach Hause. Und vielleicht kommt ja bei einigen von ihnen später noch eine Fahrberechtigung für Bahn und Bus dazu.



Alina Völker

Die kleinste Straßenbahnfahrerin

Eine Frau am Steuer – in den 1880er Jahren galt das als Novum. Ohne seine Gattin Bertha hätte Carl Benz vor gut 130 Jahren wohl nie das Auto entwickelt. Als erste Dame überhaupt fuhr Bertha Benz mit dem durchkonstruierten Motorwagen. Wie die Automobilbranche war auch der Beruf des Straßenbahnführers lange in Männerhand. Heute ist dagegen jeder fünfte Fahrer bei der rnv eine Frau. Doch der bloße Umstand, eine Frau zu sein, war nicht die einzige Hürde, der sich zumeist weibliche Bewerber noch im 20. Jahrhundert gegenüber sahen. Als es im Jahr 1984 den ersten Ausbildungskurs für Frauen bei den Mannheimer Verkehrsbetrieben gab, durften trotzdem nicht alle von ihnen fahren. Die Fahrerinnen mussten an den Sicherheitsschalter der Straßenbahnen gelangen und die Klappe oberhalb der Türen öffnen können, falls diese defekt waren. Deshalb galt die Mindestgröße von 1,60 Meter lange als eines von zahlreichen Einstellungskriterien für den Fahrdienst.

Ein Kriterium, das Alina Völker einst den Zugang zu ihrem Traumberuf verwehrt hätte. Denn die junge Frau ist mit einer Körpergröße von 1,48 Meter die kleinste Wagenführerin bei der rnv. Die 26-Jährige legte im Februar 2013 ihre Prüfung zur Fahrzeugführerin erfolgreich ab und beförderte seitdem Tausende von Fahrgästen mit der Straßenbahn, vornehmlich mit der Linie 4 zwischen Mannheim und Bad Dürkheim. Trotz ihrer Körpergröße weiß die Ruchheimerin sich zu behaupten. Diplomatie lautet ihr Credo. „Ich bin damit weiter als mit Drohungen gekommen“, spricht Völker aus Erfahrung. Stets Ruhe bewahren – das versucht sie auch bei Sondereinsätzen wie etwa zu Zeiten des Bad Dürkheimer Wurstmärkts. „Nur die wenigsten Fahrgäste sind aggressiv. Wenn es ernst wird, gibt es ja auch noch den Notfallknopf oder die Verbindung zur Leitstelle.“ Die Souveränität hat sich Völker über die Jahre angeeignet. Nach Abschluss der dreimonatigen Ausbildung war sie zunächst noch unsicher. „Am Anfang war es relativ stressig, so ganz allein im Führerhaus ohne Fahrlehrer“, sagt sie. Doch Völker erlangte mit der Zeit ein Gespür für kritische Verkehrspunkte. „Man entwickelt ein Gespür

für alle Situationen, die die Strecke für einen bereithält.“ Eine weitere Herausforderung ihres Jobs besteht darin, den straffen Zeitplan zu meistern. Lediglich ein Stopp von 20 Sekunden ist pro Haltestelle vorgesehen. Mittlerweile kennt Völker das gesamte über 200 Kilometer lange Straßenbahnnetz. „Das ist von großer Bedeutung. Deswegen müssen wir alle zwei Jahre unsere Kenntnisse auffrischen.“ Für die ehemalige Arzthelferin ist der Beruf eine Berufung. Das rührt auch daher, dass viele ihrer Familienmitglieder in der Branche tätig waren oder sind. Ihr Großvater Klaus und ihr Vater Michael arbeiteten bereits als Straßenbahnführer – und Ehemann Matthias ist ebenfalls dabei. Die Leidenschaft für den Beruf wurde Völker also quasi in die Wiege gelegt. Und trotz des durchaus stressigen Arbeitsalltags hat sie ihre Passion über die Jahre beibehalten.



Sylwia Korn

Am Ziel

Träume können durchaus wahr werden, auch berufliche – wenn man nur hart genug dafür arbeitet. So wie Sylwia Korn. Der für Ausflugsfahrten hergerichtete grüne Salonwagen hatte es ihr von Anfang an ange-tan. Die 40-Jährige kam 2008 zur rnv und arbeitete zunächst als Servicekraft in dem Oldtimer auf Schienen. Doch der Wunsch, diese alte Technik auch selbst steuern zu können, trieb sie an. „Irgendwann habe ich mich getraut und einfach nachgefragt, ob eine Ausbildung zur Straßenbahnfahrerin für mich im Bereich des Möglichen liegt“, erinnert sich Korn. Als sie dazu ermuntert wurde, es zu versuchen, strengte sie sich ganz besonders an. Abgesehen von den Herausforderungen, die alle Auszubilden-den erfolgreich meistern müssen, kämpfte die gebürtige Polin auch gegen Sprachhin-dernisse an. „Viele Fachbegriffe und Vor-schriften musste ich in einem Wörterbuch nachschlagen, um sie perfekt verstehen zu können“, erzählt Korn. Über mehre-re Wochen setzte sie sich intensiv mit der deutschen Sprache auseinander und lernte nicht nur viel über das Führen einer Stra-ßenbahn, sondern auch die Verkehrsregeln und Dienstvorschriften.

Unterstützung fand sie dabei bei vielen Kol-legen und nicht zuletzt bei ihrem Ehemann, der als Busfahrer bei der rnv arbeitet und deshalb die Leidenschaft der Gattin für den Beruf sehr gut nachvollziehen kann. Die Prüfung konnte sie dann entsprechend er-folgreich abschließen – 2011 hielt sie ihren Straßenbahnführerschein in Händen. End-lich durfte sie das Gefährt steuern, in dem sie Jahre zuvor als Servicekraft angefangen hatte. Die Maschine, die seit 1928 auf den Schienen der Region unterwegs ist, bietet dabei sehr wenig modernen Komfort. Ge-lenkt wird der Wagen nämlich im Stehen und technische Assistenzsysteme sucht man vergeblich. Genau dies macht aber den Reiz für die Straßenbahnfahrerin aus.

An die Aufregung bei ihrer ersten Fahrt ohne Ausbilder an der Seite kann sie sich noch sehr gut erinnern. Doch „die posi-tiven Rückmeldungen der Fahrgäste haben mich sehr gefreut und mir Bestätigung gegeben“, resümiert die 40-Jährige. Der gelungene Einstieg in ihre Laufbahn als Straßenbahnfahrerin hat sich für Korn aus-gezahlt. Schnell durfte sie ihr Können auf allen Strecken der rnv unter Beweis stellen. Mittlerweile bedient sie längst auch mo-dernstes Gerät, fährt mit Überblick und ruhiger Hand durch die belebten Straßen Mannheims oder gibt auf der Strecke nach Bad Dürkheim Gas. „Für mich ist ein gro-ßer Traum in Erfüllung gegangen“, blickt sie zurück. Wenn wieder eine Fahrt mit dem Schienenoldtimer ansteht, bekommt sie immer noch eine Gänsehaut. „Für mich ist es auch nach all den Jahren noch ein er-hebendes Gefühl, den grünen Salonwagen zu steuern“, erzählt sie mit einem Lächeln.

1. Sabine Wonder:
„Der Hauptbahnhof – Frauenarbeit
in den Verkehrsbetrieben“,
in: „Frauen nichts als Frauen“,
Band 1, 1995
2. „Verkehrsgeschichte im
Wandel der Zeit. Chronik der
Verkehrsunternehmen“, Mannheimer
Zeitungs-Verlag (Hrsg.), 1957
3. Stadtarchiv Mannheim:
19/1971 Nr.32
4. „Die Schuldigkeit dem Vaterland
gegenüber“, S. 177,f in:
„Stadt ohne Frauen“,
herausgegeben von der
Frauenbeauftragten der
Stadt Mannheim und den
Autorinnen, Mannheim 1993
5. Barbara Guttman:
„Weibliche Heimarmee:
Frauen in Deutschland 1914–1918“,
Deutscher Studien-Verlag,
Weinheim 1989
6. Anna Massoth:
Memoiren in 5 Bänden,
nicht veröffentlicht

Herausgeber

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Möhlstraße 27
68165 Mannheim
www.rnv-online.de

Verantwortlich

Unternehmenskommunikation
Telefon: 0621 465 14 93
Telefax: 0621 465 34 90
presse@rnv-online.de

Fotos

Nikola Neven Haubner
www.haubnerfotografie.de
Hannes Neumann (S. 10)
www.hannes-neumann-fotografie.de
Archiv

Gestaltung

Digitale PrePress GmbH | Ludwigshafen
www.digitale-prepress.de

Text

mssw Print-Medien Service Südwest GmbH

Druck

ABT Print und Medien GmbH | Weinheim
Auflage: 500

Gedruckt mit 100 % Ökostrom
und Ökofarben.



