

# UNTER STROM

Elektrische Anlagen









# DER STROM FLIEßT

Die „Elektrische“ – diesen Namen bekam sie bereits vor über 150 Jahren verpasst und mit Strom fahren unsere U-Bahnen und Straßenbahnen in Frankfurt natürlich auch heute noch. 600 Volt und zukünftig sogar 750 Volt Spannung versorgen die Oberleitungen und Tausende Ampere Gleichstrom fließen über die Stromabnehmer in die Fahrzeuge.

Täglich und teils rund um die Uhr bieten wir Mobilität für Frankfurt. Die Bahnen – inklusive Haltestellen, Büros, Werkstätten und Betriebshöfe – werden dabei von unseren internen Fachabteilungen gewartet, repariert und ausgebaut, auf den Strecken werden die Fahrdrähte und Leitungen regelmäßig ausgetauscht und neu verlegt. Denn das umfangreiche Netz und die dazugehörige Infrastruktur stellen die Versorgung für unsere rund 400 U-Bahnen und Straßenbahnen sicher. Die ständige Erweiterung und Modernisierung der Betriebstechnik ist essenziell für den Erhalt eines modernen Verkehrsnetzes und unabdingbar für die Umsetzung der Verkehrswende. Bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt arbeiten verschiedene Bereiche an den elektrischen Anlagen und sorgen dafür, dass Fahrwege, Fahrleitungsanlagen, sowie Leit-, Signal- und Nachrichtentechnik immer einsatzbereit und auf dem neusten Stand der Technik sind. Damit unsere Bahnen zuverlässig fahren.

Die Mobilität entwickelt sich stetig weiter und elektrische Anlagen müssen an neue Bedingungen angepasst werden. Zum Beispiel, wenn das neuste Straßenbahnmodell, der „T“-Wagen, auf die Schiene geht. Dieser fährt zukünftig nicht nur in einer Variante mit den gewohnten 30 Metern Länge, sondern auch als 40 Meter langer Wagen. Dafür werden Haltestellen verlängert und Fahrleitungsmasten versetzt. Auch in der Leitstelle wird in den kommenden Jahren die Technik umgestellt: Zukünftig werden die Bahnen über moderne digitale CBTC-Technologie überwacht, zunächst im Tunnelbereich, später wird diese Technologie auf Ampelschaltungen und somit den oberirdischen Verkehr erweitert. Hier gilt Frankfurt als Vorreiter, was international für viel Aufmerksamkeit und Interesse sorgt. Diese Technik bietet innerhalb des bestehenden Systems großes Einsparpotenzial in den Bereichen Energie und Verschleiß bei gleichzeitiger Optimierung der Kapazitäten.

Optimierung von Kapazitäten und ressourcenschonender Betrieb tragen zur Nachhaltigkeit bei. Dieses Thema beschäftigt uns bei der VGF sehr und festigt unsere zukünftige Bedeutung. Bahnen sind umweltfreundlich und werden die Mobilität auch in den nächsten 150 Jahren gestalten. Unsere Abteilung Elektrische Anlagen mit ihren Fachteams für Fahrstrom, Fahrleitung und Licht & Kraft stellen sich mit ihrem planerischen Wissen und der langen betrieblichen Erfahrung diesen spannenden Aufgaben.

# SAFT FÜR DIE BAHN

Unsere Bahnen fahren mit Strom, den wir von den Kraftwerken hier in Frankfurt beziehen. In den Gleichrichterwerken wird dieser auf Gleichstrom und die von den Bahnen benötigte Fahrleitungsspannung umgewandelt.

Dies gehört neben den Planungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sowie der Störungsbehebung zu den Zuständigkeiten der Abteilung Fahrstrom.

**Im Gespräch haben wir uns mit Meistereileiter Max Engler (32), Mechatroniker Moritz Martens (24) und Veronika Peric (20), Elektrotechnikerin für Betriebstechnik in der Ausbildung, ausgetauscht.**

Wir haben die drei an ihrem Arbeitsplatz im Betriebshof Römerhof getroffen. Dies ist einer der Standorte der Abteilung Elektrische Anlagen und Sitz der beiden Meistereien für Fahrstrom und Fahrleitung sowie der zugehörigen Planungsteams. Max Engler hat wie viele seiner Teammitglieder bereits seine Ausbildung bei der VGF gemacht. Neben seinem Job, zu dem viele Nachtschichten und Bereitschaftsdienste gehören, studiert er Bahningenieurwesen an der „Technischen Hochschule Mittelhessen“. Seine kleine Tochter ist vier Jahre alt. „Neben dem Job noch zu studieren ist in dieser Abteilung nichts Ungewöhnliches“, versichern uns die beiden Kollegen Max und Moritz.



AKTUELL WIRD IN ALLEN 54 GLEICHRICHTERWERKEN DER VGF DIE LEISTUNGSKAPAZITÄT ERHÖHT UND DIE FAHRLEITUNGSSPANNUNG VON 600 AUF 750 VOLT ANGEHOBE. HINZU KOMMT DIE UMSTELLUNG DER NETZTOPOLOGIE AUF ZWEISEITIGE SPEISUNG. DIES WURDE NÖTIG, UM DIE ENERGIEEFFIZIENZ IM FAHRSTROMNETZ ZU ERHÖHEN.



Sie listen uns gleich weitere Mitarbeitende auf, die sich parallel zum Job weitergebildet haben. Auch Moritz Martens studiert im Abendstudium Technik mit dem Schwerpunkt Automatisierungstechnik. Ob er dann an den Schreibtisch wechselt, fragen wir ihn. „Zum Teil schon“, bestätigt Moritz, aber alle drei sind sich einig: „Das Spannende an diesem Job ist nun mal der Einsatz vor Ort mit den regulären Wartungsarbeiten und besonders den Notfällen.“ Dafür gibt es die Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht und die Kolleg:innen in der Bereitschaft.

Den Respekt vor ihrer Arbeit und der Verantwortung, die sie bei ihren Einsätzen tragen, merkt man ihnen an. Wenn man mit Blaulicht unterwegs ist, heißt das, die Situation ist ungeklärt und muss gesichert werden. In diesem Moment leiten und koordinieren die Einsatzkräfte der Rufbereitschaft die Arbeiten. Sie entscheiden, wie viele Kolleg:innen auf jeden Fall gebraucht werden und wer welche Aufgaben übernimmt. Für die zum Teil sehr jungen Mitarbeitenden ist das eine große Verantwortung. „Du freust dich auf den ersten Einsatz. Wenn es dann soweit ist und du mit Blaulicht in acht Minuten von Bad Homburg in die Frankfurter Innenstadt saust, schwitzt du Blut und Wasser“, berichtet Moritz, der bereits mit 24 Jahren die Einsätze koordiniert. Auch Veronika meint, dass sie nach der Ausbildung irgendwann noch die Meisterprüfung oder die Weiterbildung zur Technikerin macht. Was sie an ihrem Job reizt, sind die abwechslungsreichen Aufgaben. „Es ist halt nie das Gleiche“, sagt sie und Max kann das nur bestätigen: „Es gibt keine langweiligen Tage. Es gibt nur Tage, die superspannend sind, und Tage, die etwas weniger spannend sind.“

„Es gibt keine langweiligen Tage. Es gibt nur Tage, die superspannend sind, und Tage, die etwas weniger spannend sind.“

Max Engler (32)

Und die Schichtdienste und die Bereitschaft? Sind das Hürden, wenn es darum geht, sich für diesen Job zu entscheiden? Veronika hatte am Anfang durchaus Sorge und fühlte sich unwohl, nachts am Bahnhof im Einsatz zu sein oder überhaupt erst einmal mitten in der Nacht zur Arbeit zu kommen. Mittlerweile sieht sie das gelassen. Sie wohnt auf dem Land, ursprünglich kommt sie aus Bosnien. In Bosnien hatte sie bereits eine Mechatronik-Ausbildung angefangen und sich dann in Frankfurt bei der VGF beworben. Deutsch spricht sie fließend, weil sie, wie sie sagt, als Kind viele deutsche Cartoons geschaut hat. Ihr Vater ist seit 2015 hier, sie und ihre Mutter kamen 2018 nach. Warum sie sich für diese Ausbildung entschieden hat? Sie hätte damals lieber gleich die Ausbildung im Bereich Elektrotechnik gemacht. Davon wurde ihr aber abgeraten, da sie die einzige Frau unter 20 Auszubildenden gewesen wäre. Dass sie in ihrer Ausbildung zur Elektrotechnikerin für Betriebstechnik bei der VGF trotzdem eine der wenigen jungen Frauen sein würde, die sich für eine technische Ausbildung entschieden haben, darauf war sie vorbereitet. Tatsächlich arbeiteten dann an ihrer ersten Ausbildungsstation in der Stadtbahnzentralwerkstatt in der Heerstraße doch zehn Kolleginnen. Im Bereich Fahrstrom sieht es da anders aus: Hier war sie ein halbes Jahr lang die einzige Frau. Trotzdem möchte sie nach ihrem Abschluss 2024 unbedingt ins Team zurück. Die vielseitige Arbeit und die Kollegialität haben ihr super gefallen. „Wir haben unsere Nasen überall drin“, bestätigt Max. „Aber die Kolleg:innen im Unternehmen wissen das zu schätzen, denn wir helfen und haben gute Lösungen.“

Und dann erzählt er aus seinem Arbeitsalltag: Von einer Störung, zu der er kurz vor Feierabend gerufen wurde, weil ein Stromabnehmer einer Bahn abgerissen war. Eigentlich nicht außergewöhnlich,

bis das Ausmaß vor Ort sichtbar wurde. Nicht ein Stromabnehmer war abgerissen, sondern alle Bügel des Vier-Wagen-Zuges waren beschädigt und die Bahn steckte mit den Fahrgästen im Tunnel fest. Ein zweiter Zug stand bereits hintendran, ebenfalls fahrunfähig. Feuerwehr und Polizei hatten sich noch keinen Überblick über die Situation verschaffen können und es dauerte fast eine Stunde, bis die Menschen aus dem Tunnel evakuiert werden konnten. Die Ursache herauszufinden, um weitere Züge vor Schäden zu bewahren und die Fahrzeuge rollfähig zu bekommen waren die großen Herausforderungen in den kommenden 14 Stunden.

„Beeindruckt hat mich, dass alle Kolleg:innen aus der Tagschicht geblieben sind und niemand nach Hause ging, bis wir die Situation gelöst hatten. Entweder sie waren am Unfallort oder sie haben die Ablöseteams organisiert und Berechnungen für die Ersatz-Stromversorgung im Büro erledigt. Das war eine tolle Zusammenarbeit!“ Um die Strecke wieder frei zu bekommen, mussten auf knapp 200 Metern die Oberleitungen getauscht werden. Ein ungünstiges Zusammenspiel zwischen Stromabnehmer, Fahrdrabt und einer zu langen Wartephase vor dem Signal führten zu dem Vorfall.

Ihre Arbeit macht ihnen Spaß, sie tragen viel Verantwortung und müssen Entscheidungen treffen. Wo sie in Zukunft arbeiten wollen? Max, der engagiertes Mitglied im Verein Historische Straßenbahnen e. V. ist und das Verkehrsmuseum mit großem Einsatz unterstützt, hat sein Hobby in den Maßstab 1:1 umgesetzt und will bleiben. Moritz schaut, wie sich Schreibtisch und Vor-Ort-Einsatz nach seinem Abschluss kombinieren lassen, und Veronika freut sich, zukünftig Einsätze fahren zu dürfen, und hofft, dass sie bald die eine oder andere Kollegin dazugewinnt.





ABTEILUNG FAHRLEITUNG

# SPANNUNG AUF DIE BAHN

DIE FAHRLEITUNG UNSERER BAHNEN IN FRANKFURT LÄUFT ALS OBERLEITUNG. DIE PLANUNG SOWIE DIE WARTUNG UND INSTANDHALTUNG DER LEITUNGEN WIRD VON DER ABTEILUNG FAHRLEITUNG BETREUT. BEI ALLEN NEUBAUPROJEKTEN IST DIE ABTEILUNG INVOLVIERT UND PLANT DAS STATISCHE UND ZUGLEICH DYNAMISCHE KONSTRUKT AUS FAHRLEITUNGEN, MASTEN UND WANDANKERN.

## Wir sprachen mit Fatma Assidi (34), Projektleiterin für Fahrleitungen.

### *Fatma, wie sieht deine tägliche Arbeit im Sachgebiet Fahrleitung aus?*

Als Projektleiterin kümmere ich mich um kleine wie große Projekte in unserer Abteilung. Kleine Arbeiten sind zum Beispiel der Austausch von Masten oder Wandankern aufgrund von Verschleiß oder Unfallschäden. Zu den großen Projekten gehören die Fahrleitungsplanung der U5-Verlängerung ins Europaviertel und jetzt sehr aktuell die Verbreiterung der Kurven für den langen „T“-Wagen. Die neue Generation „T“ der Straßenbahnen ist erstmalig 40 Meter lang und benötigt in den Kurven einen größeren Radius. Inwiefern hier Masten versetzt werden müssen, wird von uns entlang der Strecke überprüft.

### *Teamarbeit oder Solo? Wie gestaltet sich dein Job?*

Wir stimmen uns immer mit dem Bahnbau, dem Fahrstrom und der Leitstelle ab und arbeiten eng zusammen. Bei größeren Maßnahmen gehören dann auch weitere Abteilungen wie der Haltestellenneubau und die Signaltechnik dazu. Dazu kommt die Einbindung der städtischen Ämter, vom Grünflächenamt bis zum Straßenverkehrsamt, sowie der TAB (technischen Aufsichtsbehörde), die auch die Abnahme eines Streckenabschnitts begleiten. So ein Umbau oder Neubau betrifft viele Bereiche und entsprechend ist viel Abstimmung nötig.

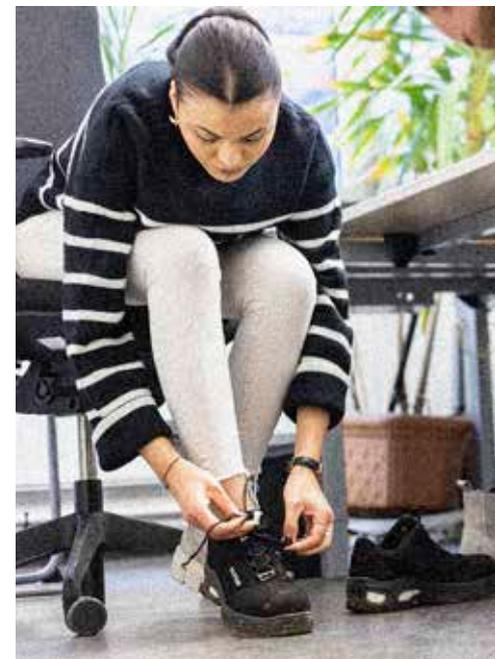
### *Bist du auch vor Ort dabei und begleitest dort die Bauarbeiten?*

Ja, das bin ich. Ich habe die Pläne erstellt und bin dafür verantwortlich. Für mich gehört es dazu, bei den Arbeiten schnell und direkt ansprechbar zu sein. Und es ist auch spannend: Theorie ist nicht gleich Praxis und ich bin bei den Abnahmen schon sehr angespannt. Da sind dann alle dabei:

Fachbereichsleitung, Betriebsleitung, die Prüflingenieur:in, jemand von der TAB und ich als Projektleiterin. Wenn die Bahn ohne Probleme den neuen Abschnitt passiert, ist alles gut und der Betrieb läuft wieder reibungslos.

### *Sind Bahnen deine Leidenschaft?*

Ich habe in Tunesien mein technisches Abitur mit den Schwerpunkten Mathematik, Physik und Naturwissenschaft gemacht und bin im Anschluss nach Deutschland gekommen. Hier wollte ich unbedingt etwas machen, für das Deutschland steht und bekannt ist. Für mich war das die Automobilindustrie. In der Studienberatung ist mir dann vom Maschinenbau abgeraten und die Mechatronik mit Schwerpunkt Antriebstechnik empfohlen worden. Der Studiengang ist flexibler, deswegen kann ich auch in meinem jetzigen Bereich arbeiten – denn meine große Leidenschaft ist alles, was sich bewegt und Räder hat.



*Fatma, nach dem Studium bist du auch erst mal bei einem Automobilzulieferer eingestiegen. Wie bist du dann zur VGF gekommen?*

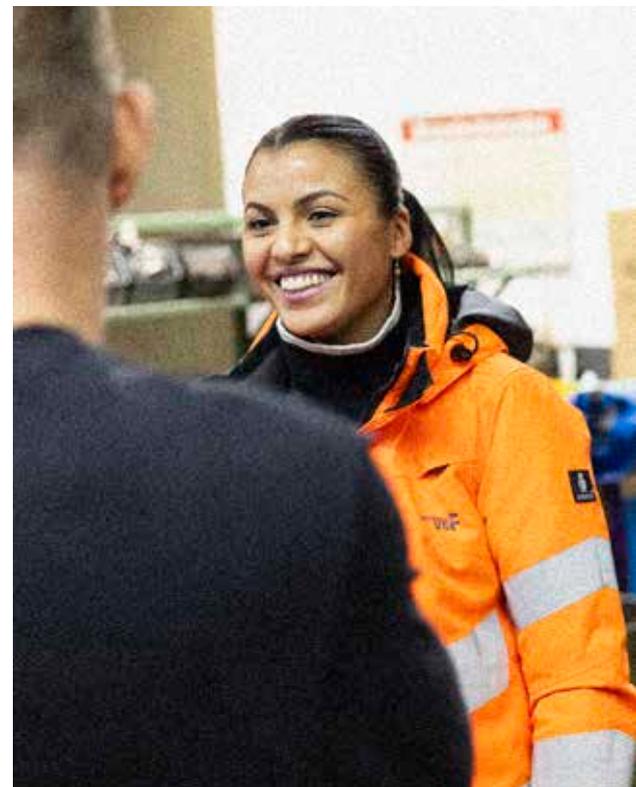
Mein damaliger Arbeitgeber hat unser Werk geschlossen und ich musste mich nach einem neuen Job umsehen, wenn ich nicht nach Bayern umziehen wollte. Ich war in Frankfurt angekommen und Menschen, die mir nahe stehen, leben hier. Der Gedanke, mitten in der Pandemie in eine andere Stadt zu ziehen, hat mich schwer beschäftigt. Aber ich habe mir auch Sorgen gemacht, ob ich hier in Frankfurt einen neuen Job finde, da viele Arbeitgeber während Corona einen Einstellungsstopp hatten. Meine Mutter riet mir: „Geh zu den Bahnen, die fahren immer.“

*Aus der Not heraus also ... Ist die Fahrleitung trotzdem etwas für deine Zukunft?*

Ich habe für mich hier einen ganz neuen Bereich kennengelernt und viel Wissen gewonnen. Die Arbeit, die ich heute mache, hat viel mit Koordination und Organisation zu tun. Das ist auf andere Bereiche übertragbar. Die VGF hat viele Projekte, die sich mit der Zukunft des Nahverkehrs beschäftigen. Zum Beispiel interessieren mich die Studien und Testbetriebe zum autonomen Fahren sehr.

*Werden unsere Bahnen in 30 Jahren noch Fahrleitungen benötigen und wie wird sich die Mobilität in Frankfurt entwickeln?*

Vielleicht ist die klassische Fahrleitung nicht die Zukunft, andere Bereiche wie AV, also autonomes Fahren, werden sich rasch weiterentwickeln. Das hat meiner Meinung nach große Potenziale für den Nahverkehr. Die Bahn wird es aber nicht überflüssig machen, dafür ist sie zu erfolgreich als Massenmobilitätsmittel. Durch die Oberleitungen ist sie unheimlich effizient zu versorgen. Mit ihrem Energieverbrauch liegt sie bei einem Bruchteil des Verbrauchs von Pkws. Mit Strom aus erneuerbaren Energien und auf Rasentrassen wäre sie komplett emissionsfrei – daran wird in Politik und Verkehrsbetrieben gearbeitet. Andere Verkehrsmittel, außer das Fahrrad, sind da noch sehr weit weg.





„Ich habe in der Abteilung Fahrstrom ein dreimonatiges Praktikum gemacht und völlig neue Bereiche der Elektrotechnik kennengelernt. Jetzt werde ich bei der VGF meine Bachelor-Arbeit schreiben. Ich finde es toll, wie die Kolleg:innen mich in diesem Entschluss unterstützt haben.“

Studentin Zare Saeedeh (34)

A man with a beard, wearing a bright blue hoodie and work gloves, is focused on working on a metal structure. He is using a red-handled screwdriver. The structure is made of white-painted metal beams. In the foreground, there is a yellow tool or component. The background shows a green wall with horizontal lines.

IN DER WERKSTATT DER ABTEILUNG FAHRLEITUNG WERDEN REPARATUREN DURCHFÜHRT UND SONDERKONSTRUKTIONEN GEBAUT, DENN VIELE MASTEN, FAHRLEISTUNGSKOMPONENTEN UND AUCH DFI-ANZEIGER (DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATIONEN) BENÖTIGEN EINE ANPASSUNG AN IHRE BESTEHENDE UMGEBUNG.

„Meine Arbeit ist schon grob und schmutzig. Was dabei herauskommt, sind aber kreative und individuelle Lösungen, die meinen Kolleg:innen helfen, ihren Job vor Ort zu meistern.“

Alex Wolff (29)  
Metallbauer



# BLICK AUS LUFTIGER HÖHE

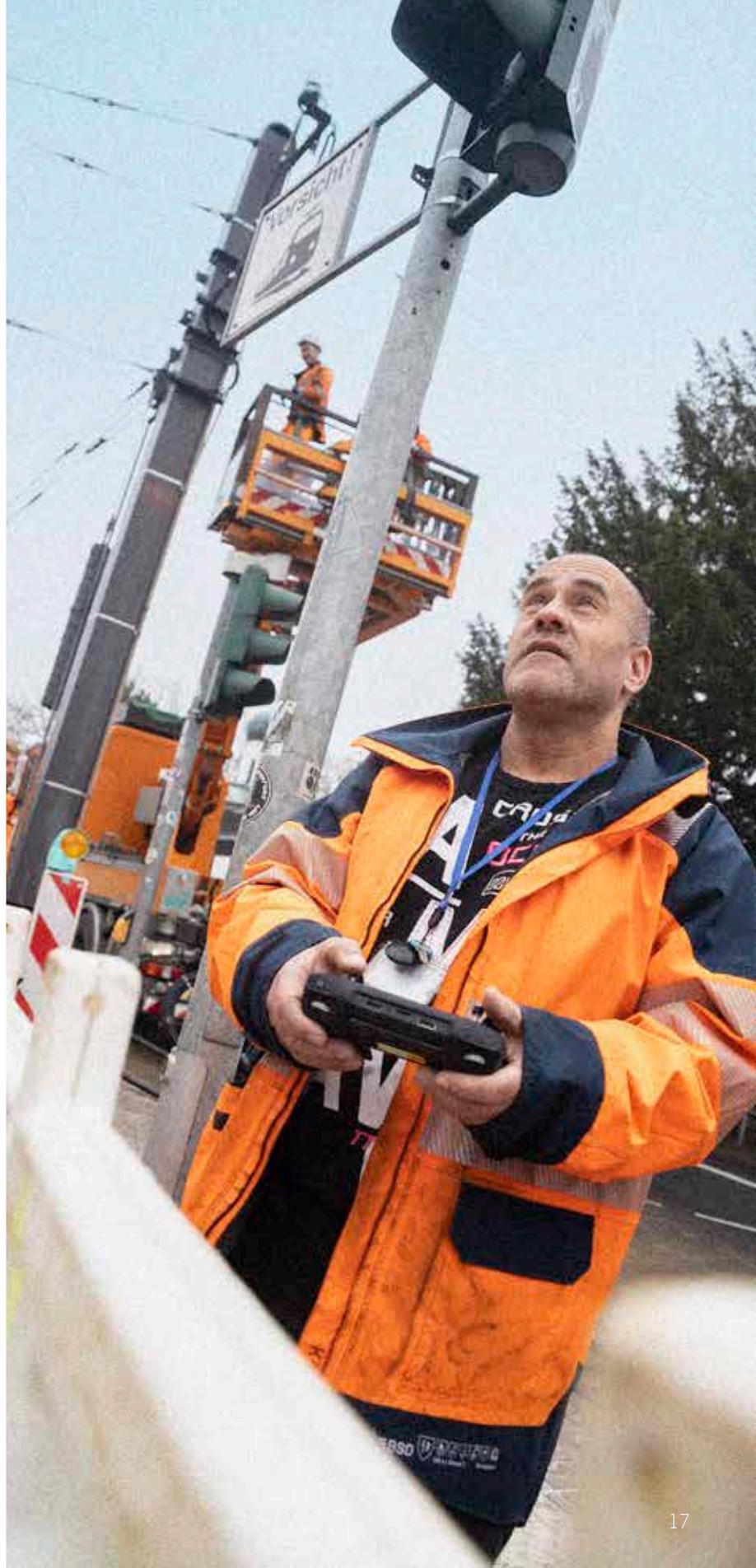
Egal ob Fahrdrabt, Streckentrenner, Wandanker oder Isolatoren in 16 Metern Höhe – mithilfe unserer Drohnen können wir die Fahrleitungsanlagen und deren Komponenten schnell und sicher prüfen. Mögliche Schäden werden unkompliziert erkannt und können umgehend behoben werden. Mit der eingebauten Thermalkamera lassen sich zum Beispiel Erwärmungen am Fahrdrabt feststellen.

Die Drohnen geben uns bei Störungen einen Überblick über die Sachlage, damit der Betrieb schnell wieder aufgenommen werden kann. Auch auf Großbaustellen verschaffen uns die Drohnen eine gute Übersicht über alle arbeitenden Gewerke.

„Die Drohnentechnik bietet uns so viele neue Möglichkeiten. Unsere Arbeitseinsätze sind dadurch flexibler und es werden Kosten gespart. Und einen Flugschein macht man auch nicht jeden Tag ...“

Uli Kolodziej (57)  
Energieelektroniker





# ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

## Elektrische Anlagen



Der Fachbereich Elektrische Anlagen betreut die Sachgebiete Fahrstrom, Fahrleitung sowie Licht & Kraft. Sie planen und setzen die Stromversorgung unserer Bahnen und Anlagen um.

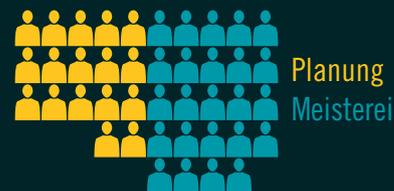
## Fahrstrom



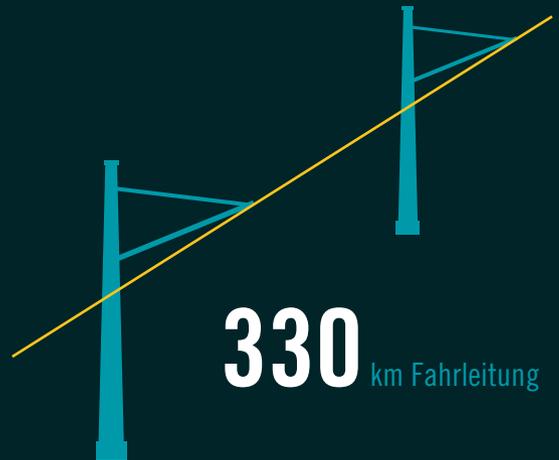
## Fahrleitung



## Licht & Kraft



LICHT-  
SIMULATION





# IMMER GUT VERSORGT

Die Anlagen und Systeme in den Büros und Betriebsanlagen, Tunneln und Haltestellen der VGF werden durch die Abteilung Licht & Kraft regelmäßig gewartet und geprüft. Zudem planen die Mitarbeitenden dieser Abteilung neue Anlagen oder tauschen veraltete Lichtsysteme und Aggregate in den Bauwerken aus. Dazu gehören Notbetriebe und -beleuchtungen genauso wie Brandschutzkonzepte und weitere sicherheitsrelevante Themen auf diesem Gebiet.

**Im Interview sprachen wir mit Elektriker Thorsten Mag (56) und Mustafa Karli, Elektrotechniker für Betriebstechnik (32 Jahre).**

*Mustafa, seit wann bist du bei der Verkehrsgesellschaft Frankfurt? Wie bist du zur Verkehrsgesellschaft gekommen?*

Ich bin seit dreieinhalb Jahren bei der VGF, letztes Jahr habe ich meine Ausbildung als Elektroniker für Betriebstechnik abgeschlossen. Davor habe ich studiert, und zwar Energieeffizienz und erneuerbare Energien.

*Warum dann die Ausbildung?*

Ich habe mein Studium nicht beendet. Abzubrechen und mir nach sieben Jahren einzugestehen, dass dieser Weg nicht der richtige für mich ist, war hart. Ich hatte als Werkstudent meine Erfahrungen in

IN DEN LANGEN UNTER-IRDISCHEN GÄNGEN DER BETRIEBSBAUWERKE UND STATIONEN TREFFEN SICH DIE MITARBEITENDEN AUS MEISTEREI UND PLANUNG.

Ingenieurbüros gemacht und konnte mir einen Job am Schreibtisch nicht vorstellen. Die Entscheidung ist mir sehr schwer gefallen, aber heute kann ich sagen, es war die richtige und mir ist eine Last von den Schultern genommen worden.

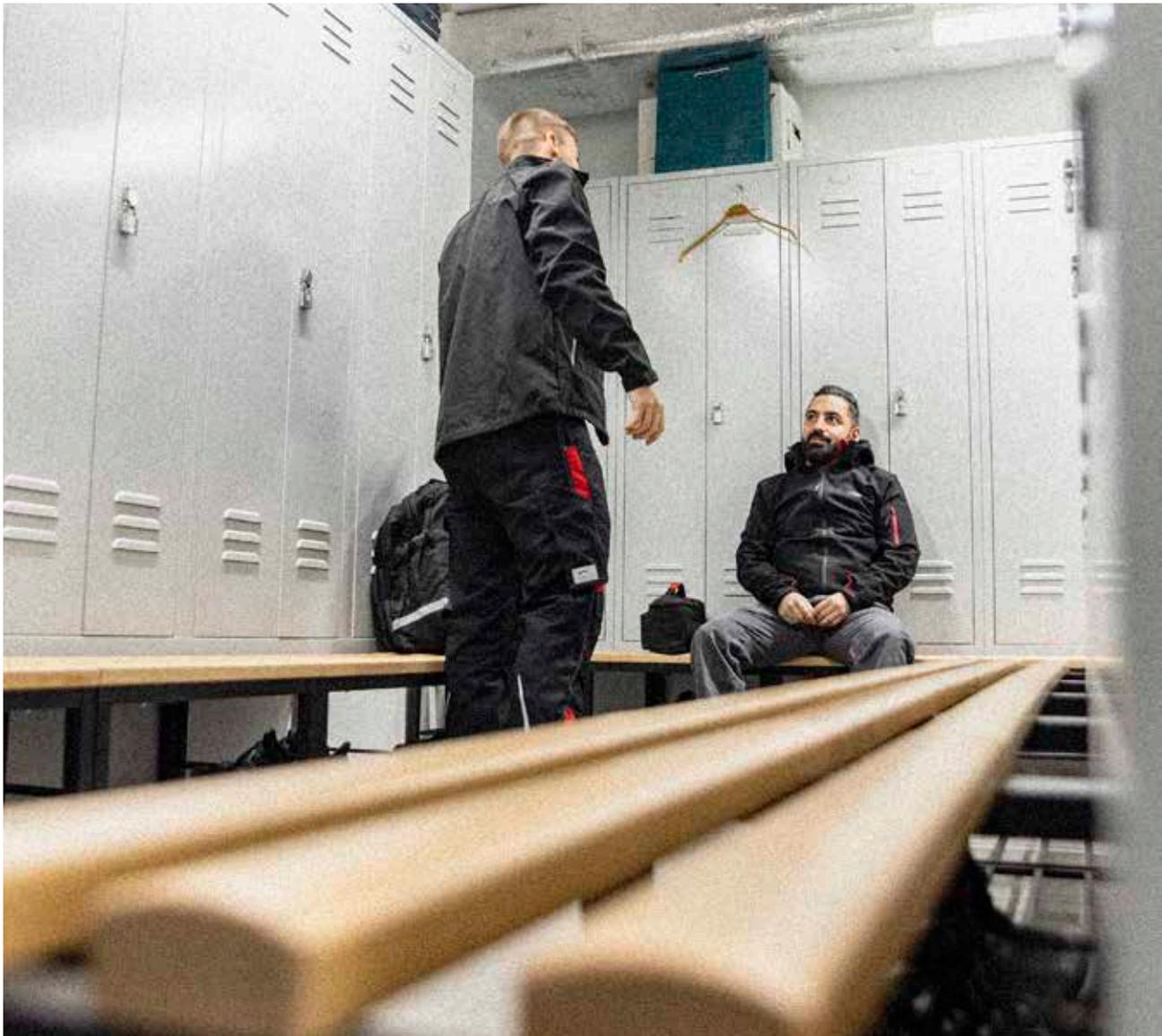
### *Und warum die VGF?*

Meine Familie hat mich darauf gebracht, mich bei der VGF zu bewerben. Mein Vater selbst arbeitet bei Siemens und hat immer gesagt: „Schau dir doch mal die Verkehrsgesellschaft an, die haben viele unterschiedliche technische Abteilungen.“ Ich habe

mich im Netz informiert und mich beworben, aber letztlich waren mein Bauchgefühl und ein gutes Einstellungsgespräch ausschlaggebend.

### *Wie lange war die Ausbildung? Und wie hat sie dir gefallen?*

Drei Jahre. Die VGF hat Ausbildungskooperationen mit anderen Firmen und wir haben die Ausbildung zum Teil in modernen Ausbildungswerkstätten gemacht. Die waren super ausgestattet und hatten tolle Lehrkräfte – die Qualität hat gestimmt und ich habe viel praktisches Wissen mitgenommen.



### *Willst du weiter studieren oder deine Ausbildung weiter fortsetzen?*

Im Moment bin ich glücklich, mit der Ausbildung fertig zu sein. Ich habe das Gefühl, ich bin angekommen. Vor Kurzem haben meine Frau und ich geheiratet und wir wollen eine Familie. Ich arbeite selten in der Nachtschicht und habe aktuell noch keine Bereitschaftsdienste. Das ist schön, denn dann kann ich Zeit mit meiner Familie verbringen. Irgendwann ist dann vielleicht der richtige Zeitpunkt für eine Weiterbildung zum Meister. Kurse und Seminare gehören in den technischen Berufen eh dazu: Es ist sogar gesetzlich vorgeschrieben, die Mitarbeitenden jährlich fortzubilden, da die Entwicklung einfach so schnell ist. Bleibst du nicht auf dem aktuellen Stand, bist du ganz schnell draußen ...

### *Thorsten, du bist schon gut zehnmalsolange hier wie Mustafa. Angefangen hast du 1989 als technischer Angestellter.*

Das ist richtig. Und seit 2000 bin ich Fachplaner in der Abteilung Elektrische Anlagen. Meine Ausbildung habe ich allerdings in einem mittelständischen Familienbetrieb mit rund 100 Mitarbeitenden gemacht.

### *Dort wolltest du nicht bleiben?*

Ein netter Betrieb, aber auch sehr eng. Ständig stand man im Fokus und die Arbeit war einseitiger und nicht so abwechslungsreich wie in unserem Unternehmen mit 2.500 Mitarbeitenden. Und wir hatten eine Sechs-Tage-Woche, dazu noch Überstunden. Oft war kein einziger Tag frei. Auch wenn die Bezahlung stimmte, war das mit einer Beziehung oder sogar Kindern nicht zu vereinbaren. Geld ist halt nicht alles. Meinen Beruf, mittlerweile bin ich Meister, mache ich sehr gerne. Ich habe hier außerdem Freiheiten, die in kleinen Betrieben nicht möglich sind. Wir arbeiten selbstständig zusammen und die Abstimmung zwischen den Meistereien und Planer:innen läuft gut. Wir bekommen Defekte, Ausfälle oder Mängel von den Kolleg:innen gemeldet und überlegen uns, welche Leistungen in den Wirtschaftsplan müssen und welche so dringend sind, dass wir sie umgehend ausschreiben. Die Ausschreibungen stimmen wir mit den Mitarbeitenden in Einkauf und Meisterei ab, um das bestmögliche



Angebot zu erhalten. Solche Prozesse zu gestalten und zu entscheiden, gefällt mir und die Arbeit macht mir Spaß. Das war nicht immer so. Es gab Phasen der Umstrukturierung und Neuaufstellung innerhalb des Unternehmens, die viel Unruhe brachten. Das liegt hinter uns und ich genieße meine vielfältigen Tätigkeiten wieder.

### *Bei Mustafa hat die Familie sich bei der Berufswahl eingeschaltet. Würdest du deinen Kindern raten, einen technischen Beruf auszuüben?*

Bei meinem Sohn konnte ich es nicht verhindern (lacht). Er hat die Schule mit 16 beendet und eine Ausbildung als Energiegeräteelektroniker gemacht. Die Freude an der Technik hat er wohl von mir. Für seinen heutigen Arbeitgeber hat er sich entschieden, weil sie ihm ein gutes Angebot mit einem JobTicket gemacht haben. Für jemanden, der noch kein Auto hat und auf dem Land wohnt, ist das wichtig.

*Das hätte er aber auch bei der VGF bekommen.*

Ich bin ganz froh, dass er nicht täglich mit mir mitläuft, aber ich bin gespannt, wohin ihn sein Weg noch führt. Meine Tochter ist gerade 18 geworden und hat die Schule noch nicht abgeschlossen.

*Wäre dein Beruf auch für deine Tochter interessant?*

Vielleicht. Zumindest Nachhaltigkeit ist ein wichtiges Thema für sie und wird bei uns in der Familie diskutiert. Ich finde, wir sind ein nachhaltiges Unternehmen. Nicht nur, weil wir Mobilität für alle bieten, sondern weil meine Erfahrungen zeigen, dass Verkehrsanbieter sehr langfristig und qualitativ planen und bauen. Langlebigkeit ist oft gut für unsere Umwelt. Neue Techniken und Entwicklungen sind natürlich auch wichtig, aber lässt uns hinterfragen, ob die alten sofort auf den Müll gehören.

*Thorsten, Mustafa, die VGF ist ein wichtiger Arbeitgeber für Frankfurt und der Mobilitätsgarant für unsere Stadt. Spielt der Standort Frankfurt für euch eine persönliche Rolle?*

**Mustafa:** Ich bin hier aufgewachsen und Frankfurt ist meine Stadt. Ich arbeite zentral an der Hauptwache und selbst wenn wir jetzt ein bisschen weiter rausziehen sollten, komme ich immer gut und schnell zur Arbeit, denn die Verbindungen vom Umland mit der S-Bahn in die Innenstadt sind gut ausgebaut.

**Thorsten:** Auch wenn ich nicht mehr in Frankfurt wohne: Ich bin hier geboren und genieße es, in der Stadt zu arbeiten und dort auch mal meine Freizeit zu verbringen.





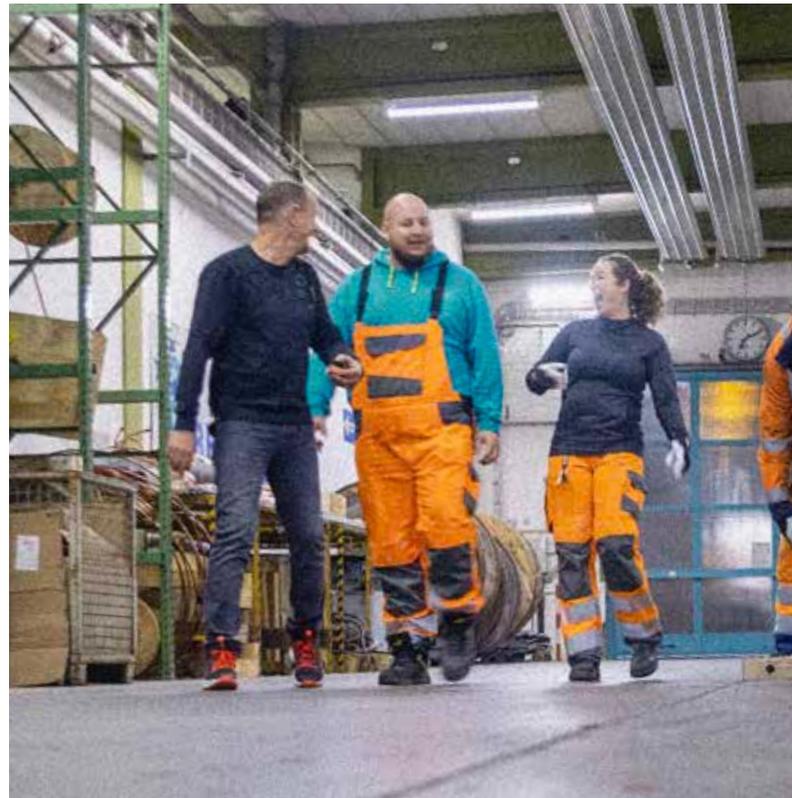
# KOMM INS TEAM

Um in den Meistereien der Betriebstechnik zu arbeiten, ist eine abgeschlossene Berufsausbildung als Mechatroniker:in, Fahrleitungsmonteur:in, Industriemechaniker:in, Elektroniker:in oder Elektrotechniker:in Voraussetzung. Für die Arbeiten in der Planung, Bauleitung und im Führungsbereich ist eine Weiterbildung (Techniker:in oder Meister:in) oder ein technisches Studium erforderlich.

Bei der VGF bieten wir Ausbildungen in der Mechatronik und Elektronik an. In der Ausbildung selbst werden sämtliche technische Abteilungen durchlaufen. Wer in der Fachabteilung arbeiten möchte, braucht eine weitere Qualifikation, beispielsweise den Meistertitel oder etwas Vergleichbares. Die VGF unterstützt die Mitarbeitenden bei der Qualifizierung und Weiterbildung oder bietet auch die Möglichkeit, neben dem Beruf ein Studium zu absolvieren.

Berufe in der Abteilung Elektrische Anlagen zählen zu den Extrem-Jobs. An der Oberleitung wird meist im eingeschalteten Zustand gearbeitet. Unsere Turmwagen können sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene fahren, die Fahrzeuge haben eine isoliert aufgebaute Arbeitsbühne, dadurch ist der Stromkreis nicht geschlossen und das Arbeiten an den Anlagen ist auch im Betrieb möglich. Denn Strom sieht man nicht, schmeckt man nicht und riecht man nicht. Man fühlt in leider nur. Und dies gilt es unter allen Umständen zu vermeiden. Unsere Bahnen fahren mit 600 und zukünftig mit 750 Volt Gleichspannung.

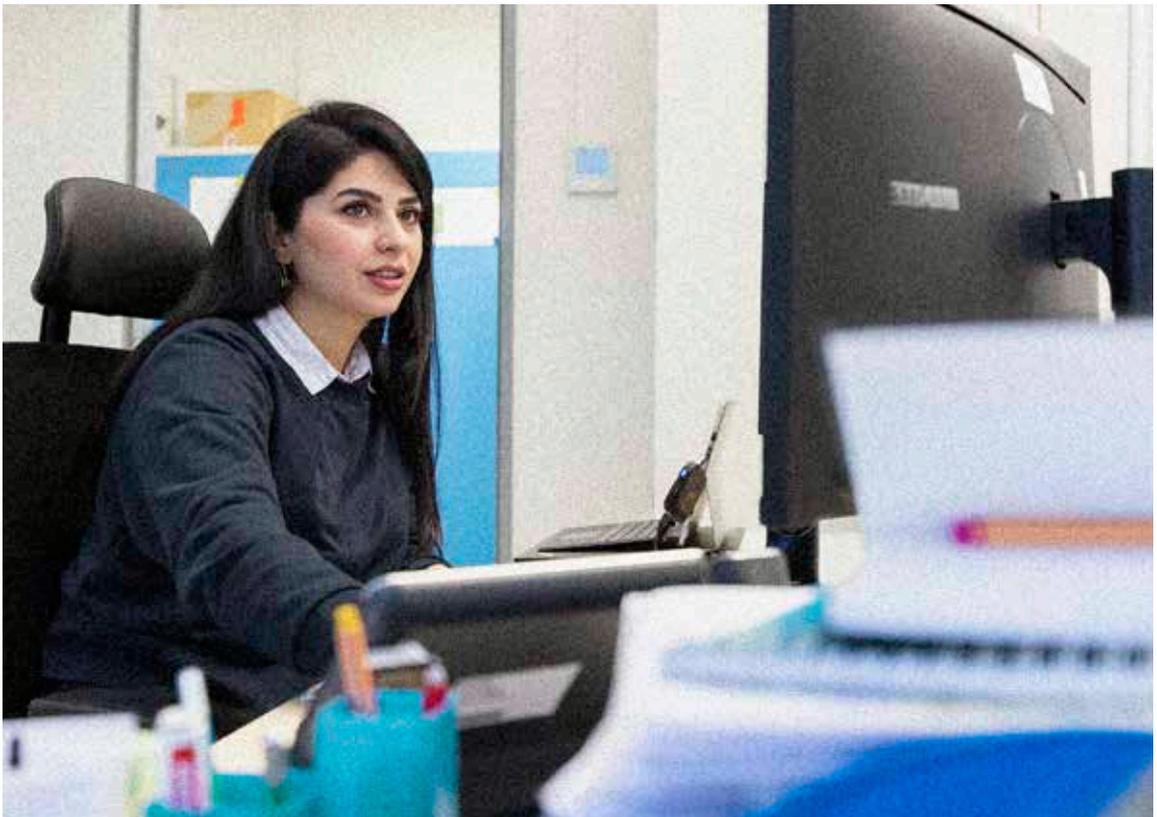
Im Grenzbereich werden schon mal Werte über 7.000 Ampere abgelesen. Arbeiten unter solchen Leistungen bedeutet eine große Verantwortung und das absolute Einhalten von Sicherheitsmaßnahmen, denn mit solch hohen Strömen lassen sich Metalle aneinander Schweißen.



„Im Iran habe ich Architektur studiert und hier in Deutschland ein Studium in Wirtschaftsingenieurwesen drangehängt. Zur VGF bin ich über ein Praktikum während des Studiums gekommen und habe im Bereich Fahrleitung meinen Bachelor gemacht.

Mein Chef hat mich von Anfang an unterstützt und gefördert – jetzt mache ich noch meinen Master.“

Hasti Mohammadizadeh (32)  
Projektleiterin für Fahrleitung



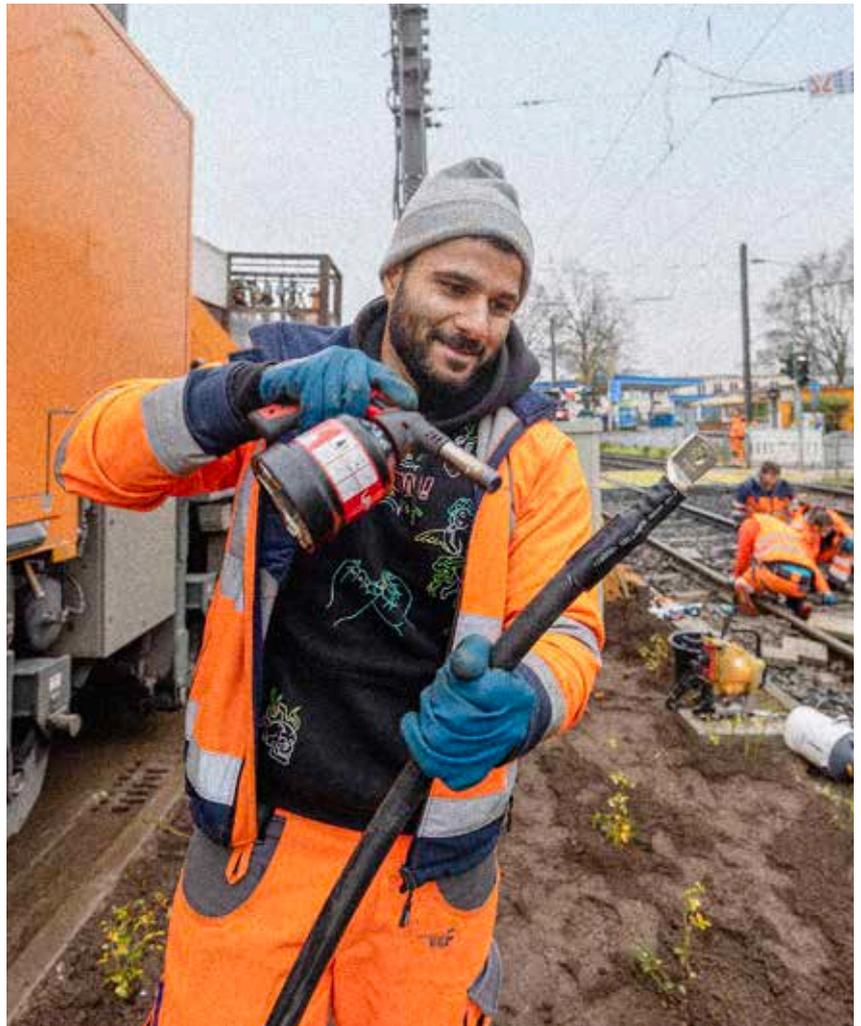
# KOLLEG:INNEN GESUCHT

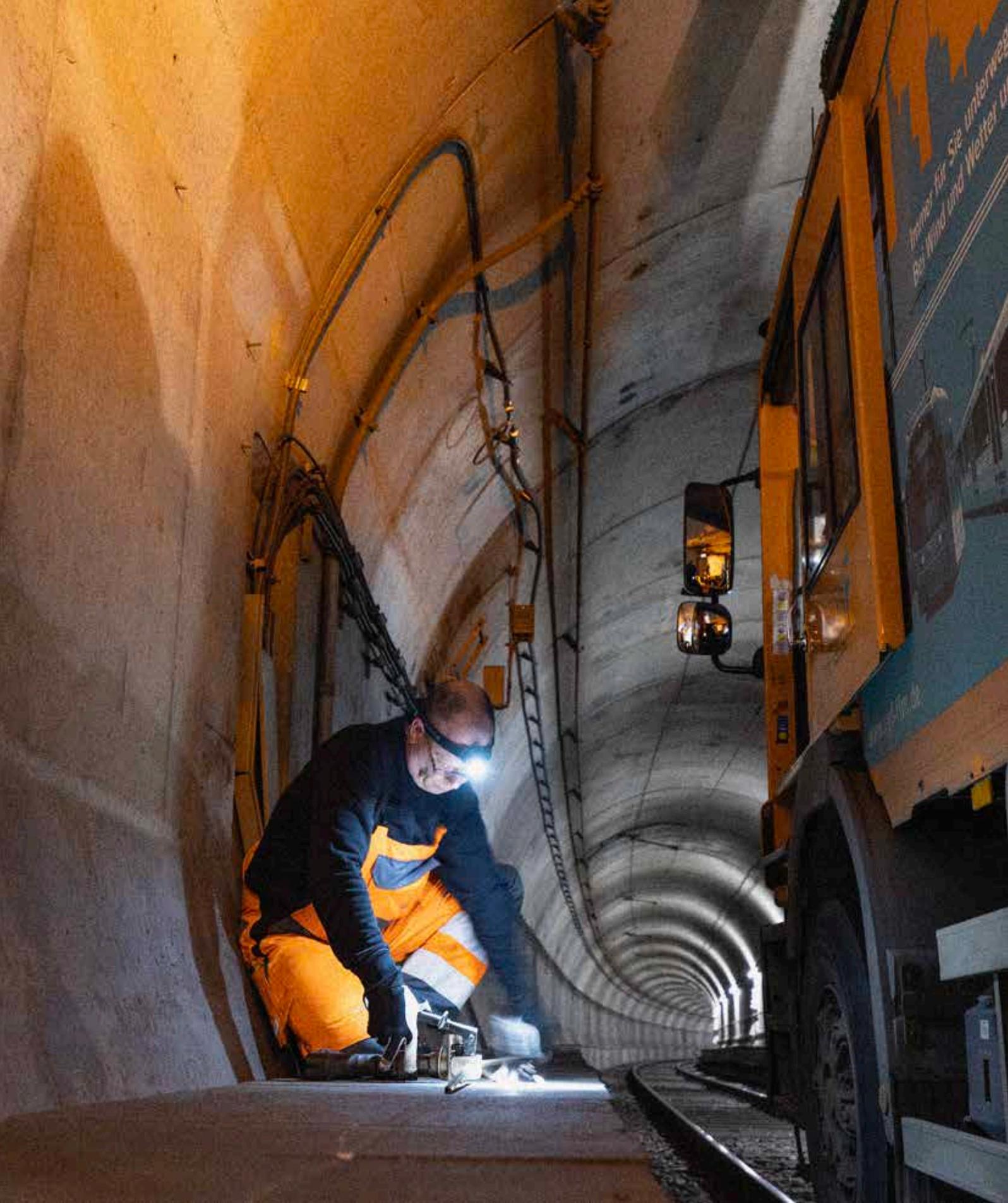
## Aus den Bereichen

- Elektronik Bahnstrom
- Elektronik Betriebstechnik
- Elektrotechnik für Licht- und Kraftanlagen
- Fahrleitungsmontage
- Mechatronik
- Projektplanung in den Bereichen Fahrstrom, Fahrleitung und Licht & Kraft

Mehr unter:

[vgf-ffm.de/karriere](http://vgf-ffm.de/karriere)



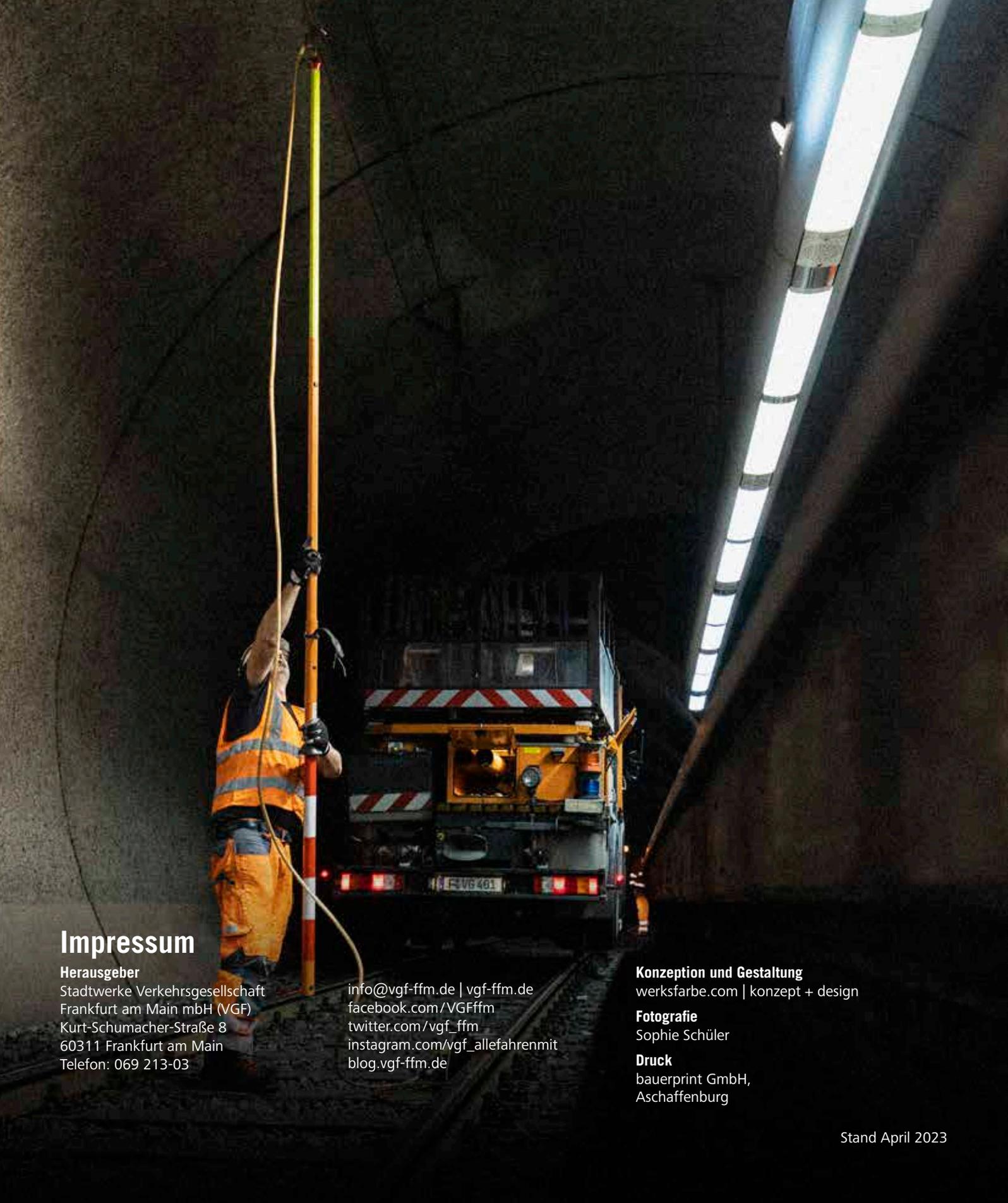


immer die See unterwe  
die Wind und Wetter u

immer die See unterwe  
die Wind und Wetter u





A full-page photograph of a worker in a tunnel. The worker is wearing a high-visibility orange safety vest and pants, and is holding a long, yellow and red striped pole that reaches up to the tunnel's ceiling. The tunnel is dimly lit, with a long fluorescent light fixture on the right side. In the background, a truck with a red and white striped canopy is parked on tracks. The license plate of the truck is visible and reads 'FV6403'.

## Impressum

### Herausgeber

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft  
Frankfurt am Main mbH (VGF)  
Kurt-Schumacher-Straße 8  
60311 Frankfurt am Main  
Telefon: 069 213-03

[info@vgf-ffm.de](mailto:info@vgf-ffm.de) | [vgf-ffm.de](http://vgf-ffm.de)  
[facebook.com/VGFffm](https://facebook.com/VGFffm)  
[twitter.com/vgf\\_ffm](https://twitter.com/vgf_ffm)  
[instagram.com/vgf\\_allefahrenmit](https://instagram.com/vgf_allefahrenmit)  
[blog.vgf-ffm.de](http://blog.vgf-ffm.de)

### Konzeption und Gestaltung

[werksfarbe.com](http://werksfarbe.com) | konzept + design

### Fotografie

Sophie Schüler

### Druck

bauerprint GmbH,  
Aschaffenburg