

Braucht es Frauenfiguren auf Verkehrstafeln?



pro
Andrea Tedeschi
Inlandredaktorin

Wenn man ihm den Sitz absprechen wolle, nur weil er ein Mann sei, dann müsse er daran erinnern, dass die Chancengleichheit auch für Männer gelte. Das sagte Hans Stöckli, SP-Ständeratskandidat im Oktober kurz vor dem zweiten Wahlgang im «Bund». Tatsächlich haben viele Wähler auf Frauen statt Männer gesetzt. Wie sehr es die Männer kränkte, dass so viele Frauen sie im Parlament ersetzten, machte auch ein Parteikollege deutlich: «Wir müssen auch den Männern Sorge tragen.» Als Frau konnte man kaum glauben, dass ausgerechnet Männer sich beklagen, weil sie für einmal erleben, was Frauen als tatsächliche Mehrheit der Bevölkerung dieses Landes seit Jahrzehnten erfahren: aufgrund des Geschlechts übergangen zu werden. Dass Frauen fraglos zur Gesellschaft gehören wie Männer, will Genf als erste Schweizer Stadt im öffentlichen Raum nun sichtbar machen und die Hälfte der Strassenschilder, die einen Mann auf einem Zebrastreifen zeigen, mit Frauen ersetzen: mit schwangeren, älteren, eher dicke, eher dünne oder im Afro-Look. Der kleine Eingriff im Stadtbild ist rich-

tig, erzeugt aber schon jetzt grosse Reaktionen. Die bisherigen Schilder repräsentierten die Frauen durchaus, meinte zum Beispiel ein Westschweizer Journalist. Manche Frauen hätten kaum Brüste. In Genf gibt es rund 500 solcher Piktogramme, die einen Mann mit Hut im Stil der 1950er-Jahre zeigen. Immer, wenn es um Gleichstellung geht und Frauen dasselbe fordern, das auch für Männer gilt, hört und liest man diesen Satz. «Ich lehne jegliche Art von Diskriminierung und Ungleichbehandlung der Frauen ab», heisst es als Erstes. Dann kommt das Fügewort, das weniger fügsam ist als es tönt: «aber». Es folgt eine Reihe von Argumenten, sogar die Kosten sind eines, die den Frauen das Gleiche absprechen, das für Männer normal ist. Anders gesagt: Dass die Männlichkeit die Norm ist, während die Weiblichkeit zur Abweichung der Norm wird. Studien belegen jedoch, dass sich Frauen von dieser «neutralen» Form nicht mitgemeint fühlen. Dass es schmerzhaft ist, nicht als selbstverständlich zu gelten, haben einige Politiker im Herbst erfahren. Glauben Sie, dass es für Frauen im Alltag anders sei?

PRO & CONTRA

In Genf gibt es sie, in Schaffhausen (noch) nicht: Grosstadtrat Urs Tanner fordert, dass 50 Prozent der Verkehrstafeln bei Fussgängerstreifen Frauen zeigen sollen. Ist das ein kleiner Schritt in Richtung Gleichberechtigung oder einfach unnötig?



contra
Thomas Martens
Regionalredaktor

Damit wir uns gleich von Anfang an richtig verstehen: Nicht zuletzt als Vater zweier Töchter bin ich gegen jede Form von Diskriminierung oder sonstige Ungleichbehandlung von Frauen und anderen Bevölkerungsgruppen. Selbstverständlich müssen Frauen dieselben Rechte und Möglichkeiten haben wie Männer, das steht für mich völlig ausser Frage. Beim Thema, ob im Sinne der Gleichbehandlung auf Schaffhauser Verkehrszeichen künftig auch Frauen abgebildet werden sollen, gibt es für mich aber nur eine Antwort – Nein. SP-Grosstadtrat Urs Tanner nimmt sich für seinen Vorstoss die Stadt Genf zum Vorbild, in der mittlerweile auf der Hälfte der Verkehrszeichen Frauen abgebildet sind. Wer braucht und was solls? Haben Frauen etwas davon, wenn sie auf Lichtsignalanlagen oder Schildern abgebildet sind? Okay, es schadet ihnen auch nicht, könnte man argumentieren. Aber wer für eine mit Verlaub aufgesetzte und arg bemühte Feminisierung des städtischen Schilderwalds Geld ausgeben will, geht unverantwortlich mit Steuergeldern um. Das Geld käme an anderer Stelle, etwa bei

Hilfsorganisationen oder beruflichen Förderangeboten für Frauen und Mädchen, zielführender zum Einsatz. Der Vorschlag wirkt auf mich eher wie eine Alibiaktion oder ein Ablenkungsmanöver. Um vielleicht Untätigkeit oder Unvermögen bei der geschlechterdurchlässigen Berufsbildung, Förderung des Wiedereinstiegs in den Beruf für Frauen oder besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verschleiern, zündet man jetzt Nebelkerzen und setzt fragwürdige Zeichen, die am eigentlichen Thema vorbeigehen. Politiker sollten eher die Probleme der nach wie vor bestehenden Benachteiligung und Unterdrückung von Mädchen und Frauen im Alltag (häusliche Gewalt oder Zwangsehe) und in der Arbeitswelt (weniger Geld für gleiche Arbeit oder fehlende Karrierechancen) konkret und tatkräftig anpacken, als sich auf verschlungenen Pfaden im Dickicht der fadenscheinigen Ersatzhandlungen zu verirren und an so Unnütziges wie neue Schilder zu denken. Welche Bevölkerungsgruppe fordert denn als Nächstes ihr Recht auf adäquate Abbildung im Strassenverkehr? Und mal ehrlich, wer achtet schon auf Verkehrszeichen...

Über den Wolken Markus Müller über eine getrübt Abschiedsfeier und den Aufsteller durch Ramsemer Schüler

Absturz überschattet Jumbo-Abschied

Vor genau zwanzig Jahren traf sich die Swissair-Familie zum Abschied vom Vorzeigeflugzeug Jumbo. Am Morgen landete die letzte Boeing 747 von ihrem Letztflug von Atlanta. Am Nachmittag stand sie majestätisch im riesigen Hangar bereit zum Abschiedsfest. Aufgeklebte Tränen unterhalb der Cockpitfenster zeigten, dass der Abschied vor allem den Piloten schwerfiel. Obwohl ursprünglich als Militärmaschine konzipiert, war das Flugzeug beliebt und schön zu fliegen. Wir von den technisch weit fortschrittlicheren DC-10 und MD-11 spotteten allerdings, mit so vielen Rädern könne man ja auch nichts falsch machen bei der Landung. Ich selber zog die Douglas-Jets dem grossen Flieger vor. Das Streckennetz war interessanter mit langen exotischen Aufenthalten. Zudem, sorry liebe ehemalige Jumbo-Kollegen, bin ich nicht von kleiner Statur.

Zweieinhalb Tausend Gäste fanden sich zur Verabschiedung ein. Den Ansprachen von Geschäftsleitung und letztem Chefpilot folgten Festmahl und musikalische Unterhaltung. Das Fest trug die Party-Handschrift von Swissair-CEO Jeff Katz. Von American Airline kommandierte er in seinen drei Jahren eine neue lockere Unternehmenskultur in das Nationalheiligtum. Er kam beim weltoffenen fliegenden Personal gut an. Einige alte «Swissairler» hatten eher Mühe mit dem Stil des ersten und einzigen ausländischen Swissair-Chefs oder taten sich schwer mit der neuen Amtssprache. Bei einer Sitzung in seinem Büro zeigte er mir stolz den grossen Kasten im Fenster. Es sei die einzige Aircondition an der Fassade des Balsberg-Verwaltungsgebäudes, die er gegen den Widerstand der Baubehör-



BILD KEY

den durchgedrückt habe. Ein absolutes Muss für einen Amerikaner. Man sagte dem Gebäude übrigens damals voraus, man würde bei Ausgrabungen nach der nächsten Eiszeit vermuten, es habe eine Papierfabrik dort gestanden. Heute werden keine Luftfahrtdokumente mehr erstellt, sondern Ski und Velos verkauft. Man hätte besser mehr auf Katz als Kritiker der Hunter-Strategie gehört. Nicht ernst gemeint, aber doch bezeichnend beantwortete er denn auch die Frage nach seinem grössten Erfolg: «Die Einführung von gebrandeten Porzellan-Kaffeetassen auf allen Flügen.» Er schied kurz nach dem Jumbo aus. Für halb sieben war der Pushback des Swissair-Jumbos aus dem Hangar als

«Wunsch und Optimismus wurden leider vier Monate später durch das Grounding zunichte gemacht.»

Schlusspunkt der Feier geplant. Draussen bahnte sich allerdings dramatisches Unheil an. Sirenen heulten und Blaulichtfahrzeuge verliessen das Flughafenareal. Eine Crossair Saab 340 stürzte, von der damals noch nicht mit Social Media erschlossenen Festgemeinde kaum wahrgenommen, kurz nach dem Start ab. Ein tragisches Ereignis, das sich im Nachhinein durch eine Verknüpfung von Fehlplanung, Fehlanstellung, mangelhafte Ausbildung, schlechte Sprachkenntnisse, mangelhafte gegenseitige Überwachung, fehlende Cockpit-Kommunikation und pilotischem Fehlverhalten erklären liess. Es war ein herber Schlag für die Schweizer Luftfahrt nach der Erholung vom SR111-Absturz. Nach zwei

guten Jahresergebnissen herrschte nämlich wieder Aufbruchstimmung und es war geplant, die grosse Passagier- und Frachtkapazität der B747 mit der von Airbus angekündigten gestreckten Version A340-600 zu ersetzen. Die Sekundarschule Ramsen nahm mit ihrem flugbegeisterten Lehrer Arthur Meister das Thema auf und baute ein fast drei Meter langes Modell des zukünftigen Flaggschiffs. Zusammen mit der Taufurkunde, «Ramser Jugendliche glauben an die Zukunft der Swissair», überreichte die dritte Sekundarklasse dem damaligen Operationschef das Modell. Wunsch und Optimismus wurden leider vier Monate später durch das Grounding zunichte gemacht. Das Ramser Swissair-Modell hängt aber auch nach neunzehn Jahren immer noch prominent im Piloten-Planungsraum der Swiss. Die Option A340-600 wurde von der Swiss in der Folge nicht eingelöst, sondern die alte kleinere Version beschafft.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat

