

Emanzipation im Cockpit ist ein Langstreckenflug

Pilotinnenerlebnisse reichen von manipulierter Bordtechnik bis zur immer noch fehlenden Kinderbetreuung. / Ein Streckenprotokoll von Frauke Gans



Foto: Frauke Gans

Pilotin Andrea Amberge, konkret Airbus-A340-Kapitänin der Lufthansa, erinnert sich noch gut an den Passagier auf Sitzplatz 2C, der beim Betreten des Flugzeugs durch die offene Cockpittür nur ihre Hand erspät hatte.

Sie war damit beschäftigt, für den Start alle Checks durchzugehen. In der Luft tauchte ein Flugbegleiter lachend bei ihr auf. „Der Passagier hatte ihn ent-rüstet gefragt, warum die Kapitäne der Lufthansa heute rot lackierte Fingernägel hätten. Die Vorstellung war für ihn naheliegender als eine Kapitänin.“

Diesen Ausdruck hat sich die Luft-hansa extra von der Deutschen Gesell-schaft für Sprache absegnen lassen. Denn erst seit 20 Jahren gibt es die weibliche Version dieses Berufs im Cockpit. Da die frisch geba-ckenen Kapitäninnen vor knapp 20 Jahren sich ange-messen über das Bordmikro melden wollten, erfand die Fluglinie das feminisierte Wort.

Bis heute gibt es nur wenige Pilo-tinnen, privat wie beruflich. Dabei ist die Weltbevölkerung ziemlich gleich-mäßig aufgeteilt: 49 Prozent Männer, 51 Prozent Frauen.

Betrachtet man Statistiken, sind Frauen im Verkehr umsichtiger, verur-sachen weniger Unfälle. Man kann sich im Prinzip besonders vertrauensvoll zu Frauen ins Fahr- oder Flugzeug setzen.

Und trotzdem: Frauen beruflich am Steuer sind die Ausnahme. Vor allem im Cockpit. Lässt man die Pilotinnen aus der Fliegerriege hervortreten, machen nur ungefähr sieben Prozent einen Schritt nach vorne. Der männliche Rest von 93 Prozent bleibt stehen und wird sich viel-

leicht fragen: „Was ist los? Warum sind wir an Flugschulen immer noch fast unter uns?“ Oder sind Männer mit ein Grund?

Fragt man unter Pilotinnen, haben Sie meist eine oder mehrere Geschichten wie Andrea Amberge dazu parat. Die Kapi-tänin hört auch häufiger bei Angabe ihres Berufs, sie sehe gar nicht danach aus. „Ich frage mich, welchen Look man als Frau im Cockpit denn klassischerweise haben muss.“ Vielleicht den eines Mannes?

Privatpilotin Ursula Hammer aus Wertheim fliegt seit über 30 Jahren. Ihr Mann hat seinen Flugschein erst seit fünf Jahren. „Steigen wir aus der Ma-schine, wird meistens er als Pilot be-grüßt.“ Das liege vermutlich zu einen an Vorurteilen. „Doch zugegeben, wir Pilo-tinnen sind so wenige, dass es wahr-scheinlicher wäre, dass mein Mann geflogen ist.“

Als Richterin privat geflogen

Die Pilotin hätte ihr Hobby gerne zum Beruf gemacht. Aber als sie sich für ein Studium entschei-den musste, waren Frauen in Deutschland an Flugberufsschulen noch nicht zugelassen. „Also studierte ich Jura, wurde Richterin und flog privat.“ Frauen durften zwar Recht sprechen, aber nicht für Fluglinien am Steuer sitzen. Zehn Jahre später ließ Lufthansa die ers-ten ins Cockpit.

Ursula Hammer war dafür bis vor kurzem Präsidentin der deutschen Sek-tion der 99s (sprich ninety nines): eine amerikanische Vereinigung der Pilotin-nen mit Gründungsdatum 1929, die heu-te in 44 Ländern vertreten ist.

Andrea Amberge ist ebenfalls Mit-glied. Der Gründungsgrund hat bis heu-te wenig an Aktualität verloren. Ursula Hammer: „Auf einem 99s Treffen in Jor-danien fiel mir auf, dass beim Hinflug mit Co-Pilotin nur der Kapitänname ge-

nannt wurde. Beim Rückflug mit zwei Männern wurden beide Namen durch-gegeben.“ Wer auf Religionen und His-torie verweist, irrt. In arabischen Län-dern gibt es ähnlich viele Pilotinnen wie in der westlichen Welt, und dort sitzen seit weit längerer Zeit Frauen im Cock-pit als beispielsweise in Deutschland.

Auch einigen Orts in der Helikopter-szene scheint man noch mit der Weib-lichkeit zu hadern. Es ist allerdings eher die ältere Generation, die das Cockpit lie-ber in Männerhand sieht in ihrem Flie-gerverein. „Die jüngeren Männer schei-nen stolz, eine Frau im Team zu haben. Bei älteren Semestern muss ich mich immer wieder behaupten. Allerdings ist das wenig dramatisch. Ein Beispiel: Eine Journalistin hatte über mich geschrieben und einer meiner jüngeren Kollegen ha-tete den Artikel im Fliegerstüberl aufge-hängt. Am Tag darauf hing der Aus-schnitt plötzlich in der hintersten Ecke, dann verschwand er schnell.“

Schaut man auf den Beginn der weib-lichen deutschen Fluggeschichte, sind heutige Anekdoten zu Reaktionen auf Pilotinnen harmlos.

Die erste Frau, die in Deutschland die Prüfung zum Erwerb eines Privatpilo-tenscheins ablegte, war Melli Beese. Sie musste sich Ende des 19. Jahrhunderts Fluglehrer suchen, die überhaupt bereit, waren Frauen zu unterrichten. Ihr Flug-zeug wurde zudem von Männern immer wieder manipuliert, in Kauf nehmend, dass sie bei einem Absturz ihr Leben ver-lieren könnte. Einmal entdeckte sie die Sabotage rechtzeitig, ein anderes Mal konnte sie notlanden.

Im Vergleich kann man beruhigt fest stellen: Die Zeiten haben sich gebessert.

Trotz erwähnter Reaktionen werden Frauen am Steuer allgemein akzeptiert. Andrea Amberge nimmt bis auf jene Aus-

nahmen hauptsächlich Begeisterung wahr, wenn sie von ihrem Beruf erzählt oder Passagiere begreifen, dass eine Frau sie fliegt. „Wir bekommen Rückmeldung durch unseren Service. Demnach freuen sich viele, wenn eine weibliche Stimme Fakten zum Flug durchgibt. Wir sind eben noch relativ selten, also ein bisschen et-was Besonderes.“

Aber wo bleibt denn nun der weib-liche Nachwuchs? Andrea Amberge hat darauf eine Antwort: „Es ist immer noch die Sorge um die Familienpla-nung. Was ist, wenn ich schwanger werde? Wie mache ich das mit der Kinder-betreuung, wenn ich um die Welt jette?“

Diese Fragen stellen sich zwar viele berufstätige Frauen. Denn das Thema Kinderbetreuung ist wahrhaftig nicht zufriedenstellend geregelt in der Arbeitswelt. Aber es ist natürlich noch schwieriger, ein fieberndes Kind früher von der Kita abzu-holen, wenn man grade ans andere Ende Deutschlands geflogen ist. Die Statistik zeigt: Es sind in Deutschland immer noch hauptsäch-lich Frauen, die mit den Babys zu Hause bleiben und dann in Teilzeit arbeiten.

Halbtagsarbeit ließe sich jedoch durchaus auf Männer und Frauen ver-teilen. Hieß es nicht, immer mehr Män-ner nähmen Erziehungsurlaub? Immer mehr bedeutet allerdings einen Anstieg von 0,6 auf 1,5 Prozent. Und dann meist nur für drei Monate.

Aber ist das der einzige Grund für die wenigen Pilotinnen in der Welt? Warum fliegen nicht mehr Frauen privat?

Schockierenderweise scheint es im Zeitalter von #MeToo und lange nach BH-Verbrunnungen in den 60ern auch die Furcht vor Stereotypen zu sein. „Ich den-ke, eine Rolle spielt unter anderem noch

die Berührungsangst mit Mathematik, Physik oder der Gedanke, Frauen könn-ten nicht so gut räumlich sehen.“ Bisher hat Kapitänin Amberge allerdings noch jede Landebahn gut getroffen, und we-der Mathe noch Physik bereiten ihr ein Problem. Eine Ausnahme? Wohl kaum. Es fehlt scheinbar immer noch an Selbst-bewusstsein unter Frauen.

Denn es ist nicht so, dass sie sich für die Fliegerei nicht interessierten. Amberge wird oft von Frauen angesprochen. Auch von Mädchen, die sie befragen über Arbeitszeiten, Verdienst, die Ausbil-dung. Es ist die Gesellschaft, die Frauen immer noch vermittelt, sie seien tech-nisch unbegabter als Männer.

An der Lufthansa-Flugschule ist in-zwischen ein Pilotinnenanstieg zu ver-zeichnen, zurzeit 15 Prozent der Auszu-bildenden. Etliche Fluglini-nen, wie auch die Lufthansa, starten im Moment Kampagnen, um Frauen für den Beruf zu begeistern. Laut der deutschen Airline, „um Potenzial nicht ungenutzt zu lassen.“ Denn Bewerber hätten sie eigentlich mehr als ausreichend.

Ursula Hammer betrachtet das En-gagement der Fluglinien noch mit etwas skeptischem Humor: „Das ist wie in Kriegszeiten. Fehlt's an Personal, erin-nerst man sich, dass Frauen das auch kön-nen.“ Ein bisschen Ernst mag hinter dem Augenzwinkern liegen: „Ich bin froh, dass Frauen endlich mehr motiviert werden, Fliegen als Beruf zu ergreifen.“

Andrea Amberge möchte jungen Frauen klarmachen, wie schön ihr Arbeitsplatz ist und dass sie alles kön-nen, was sie möchten. Deshalb ihr Auf-ruf: „Ihr wollt Pilotin werden? Fragt mich! Ich stehe jederzeit Rede und Antwort. Fliegt! Es ist ein Traumberuf!“

„Mädels, fliegt! Ein Traumberuf!“

Der Arbeitgeberver-band Gesamtmetall macht Mädchen Mut, sich für Technikberufe zu interessieren: „Es kommt nicht darauf an, ob man ein Mann oder eine Frau ist. Es zählt einzig und allein die ge-meinsame Begeisterung für Technik“, heißt es auf der speziellen Website www.ausbildung-me.de des Verbandes.

„Fünf Gründe, warum Frauen und Technik super zusammenpassen“ listet der Branchenverband auf: „Köpfchen“, „Kreativität“, „Kommunikationsfähig-keit“, „Geschicklichkeit“ und „Familie“.

Von gestern stammt die Einschät-zung, für eine technische Ausbil-dung müsse man zu starker körperlicher Arbeit in der Lage sein. Nicht Muckis geben den Ausschlag, sondern Köpfchen – auch in ausgemachten Technikberufen.

Das spielt auch beim Thema „Krea-tivität“ eine Rolle – etwa für eine IT-Sy-stemelektronikerin stellt Kreativität eine ebenso wichtige Anforderung dar wie sie das bei künstlerischen Arbeitsplätzen ist.

Techniker müssen experimentieren können, um eine Idee zu haben und die Lösung einer kniffligen Aufgabe zu fin-den. Das kann man am besten gemein-

Meisterin auch ohne Muckis

Mädchen sollten sich mehr Gedanken machen über eine Ausbildung in technischen Berufen wie etwa der einer Pilotin / Von Felix Hüll

sam. Teamarbeit spielt auch in techni-schen Berufen eine große Rolle; sie er-fordert eine gute Kommunikationsfähig-keit. Mädchen und Frauen wird allge-mein ein hohes Maß an Einfühlungsver-mögen und Intuition zugeschrieben, was bei dieser Anforderung besonders zu-träglich ist.

Gleiches gilt für die Profilvergabe „Fingerspitzengefühl“ und „Ein-gnung zur Präzisionsarbeit“. Auch hier

gelten Frauen Männern mindestens als ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen.

Der Verband der Metallindustrie sagt, dass besonders Frauen den Wunsch äußern, eine Familie zu haben, und dass sie ihre Arbeitszeiten dann auch entsprechend darauf einstellen können.

In der Metallbranche ist zu sehen, dass sich Unternehmen bemühen, durch ent-sprechende Maßnahmen die Vereinbar-keit von Familie und Beruf zu fördern.

Dabei profitieren sie davon, Mitarbeite-rinnen so (er)halten zu können.

Pilotinnen stellen sich hier noch ho-he Hürden, deren Überwindung durch eine größer werdende Anzahl von Bewerberinnen und ausgebilde-ten Flugzeug-führerinnen um so drängender wird.

Nach Anga-ben des Piloten-berufsverbands „Vereinigung Cockpit“ gibt es in Deutschland inzwischen etwa 400 Berufspilo-tinnen. Damit liege der Frauenanteil bei Cockpitbesat-zungen zwar immer noch erst bei etwas über sechs Prozent, die Tendenz sei aber steigend.

Viele Fluggesellschaften würden auch gerne mehr Pilotinnen einstellen. Allein – es mangelt an Bewerberinnen.

Was Mädchen und junge Frauen wis-sen müssen, die gern einen MINT-Beruf ergreifen möchten, bieten etwa Info-Schriften der Bundesagentur für Arbeit

mit Verweisen auf weitere Ratgeber. MINT steht für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik.

Auf der Website www.mint.arbeits-agentur.de/#brochures stehen etwa Downloadangebote bereit. Genaue Be-rufsprofile bieten das Berufe-net, planet-beruf.de, das je-weilige Berufs-Informations-Zentrum BIZ so-wie die Ausbil-dungs- und Be-rufsberater bei den regionalen Dienststellen der Agentur für Arbeit.

Zwei, die diese Entscheidungs-tufe bereits hinter sich gelassen haben, sind die gebürtige Heidelbergerin Insa Thiele-Eiche (kleines Foto links) sowie Dr. Suzanna Randall (rechts).

Diese beiden Wissenschaftlerinnen und Astronautinnen in Ausbildung be-werben sich jetzt wieder, diesmal darum, als erste deutsche Frau mit zur Interna-tionalen Raumstation ISS ins grenzen-lose All zu fliegen. (Fotos: picture alliance)

