

Zürich

Tätowierte Polizisten sind unerwünscht

Um in das Korps der Stadt- oder der Kantonspolizei aufgenommen zu werden, trennen sich jedes Jahr mindestens zehn Anwärter von ihren Tattoos. Denn im Einsatz wirken diese nicht seriös.

Tina Fassbind

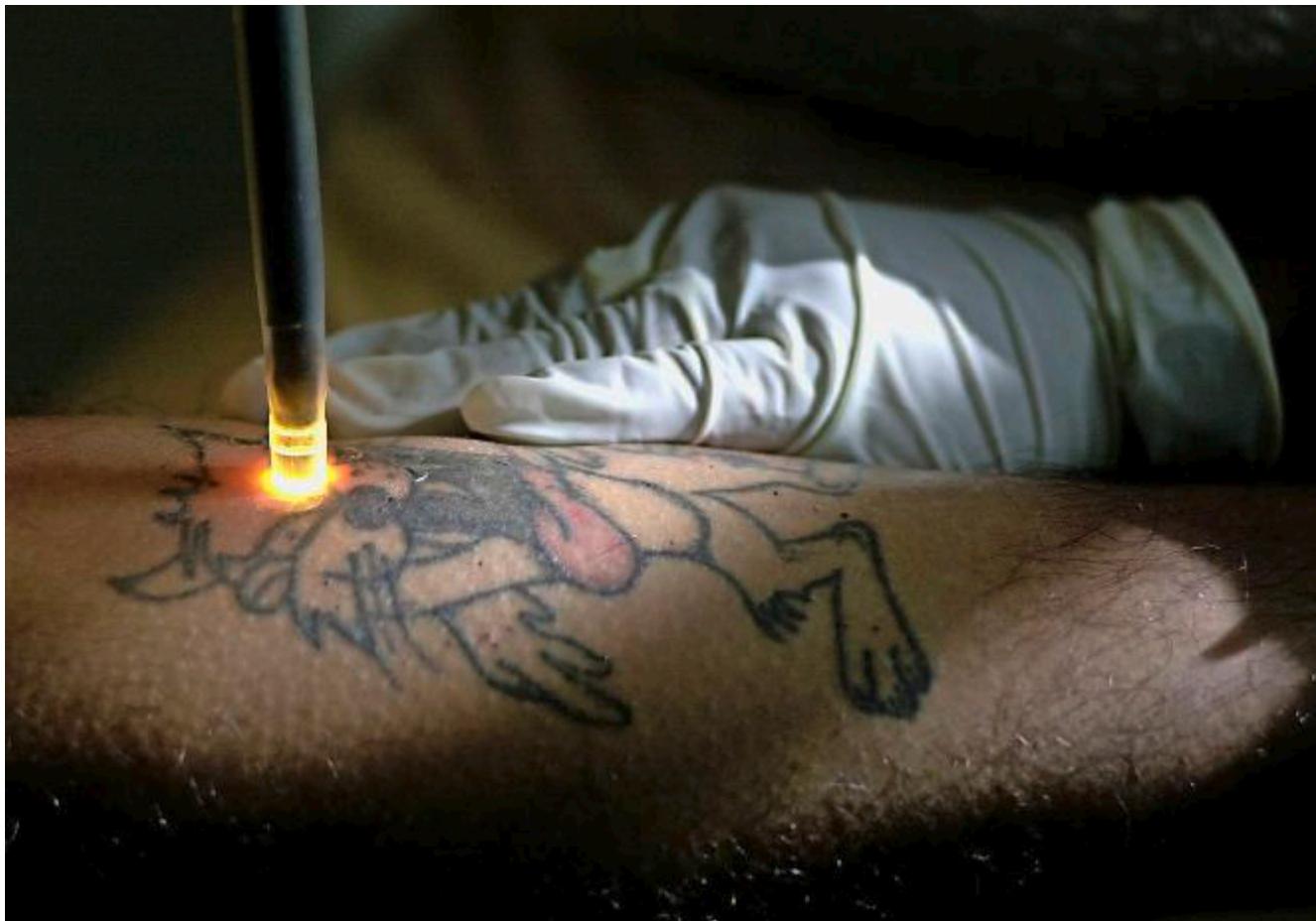
Zürich - Sobald in Zürich die Temperaturen steigen, ist in der Stadt wieder mehr Haut zu sehen. Und diese ist nicht selten mit allerlei Tattoos bestochen. Blumen, Delfine, Sterne, Kois, Totenköpfe und Tribals - die Vielfalt der Motive ist unerschöpflich.

Dass Tätowierungen gerade bei jungen Erwachsenen weitverbreitet sind, bekommen auch die Zürcher Polizeikorps zu spüren. «Wir werden immer häufiger von Polizeiaspiranten gefragt, ob Tattoos bei uns erlaubt seien oder nicht», sagt Judith Hödl, Mediensprecherin der Zürcher Stadtpolizei. «Damit mussten wir uns auseinandersetzen. Deshalb haben wir im Frühling die Vorgaben zum Thema Tattoos präzisiert.»

Strumpf übers Tattoo

Die Regelungen besagen, dass sichtbare Tattoos bei der Stadtpolizei Zürich nicht erlaubt sind. Wer eine Tätowierung hat, muss diese je nach Einsatzbereich mit Uniform oder mit ziviler Kleidung abdecken können. «Ist ein kleiner Teil des Tattoos trotzdem noch zu sehen, muss der zuständige Abteilungsleiter entscheiden, ob das zulässig ist oder nicht», so Hödl. Generell nicht erlaubt seien Motive und Inhalte, «die nicht mit dem Polizeiberuf vereinbar sind». Konkrete Beispiele, welche Tattoos dies wären, nennt Hödl nicht.

Ausgenommen von diesen Regelungen sind langjährige Mitarbeiter der Stadtpolizei, die eine grosse sichtbare Tätowierung am Arm haben. Sie dürfen gemäss Hödl einen hautfarbenen Strumpf zum Abdecken der Körperzeichnung verwenden. Dieser Ausnahmefall komme aber nur bei rund einem



Wer zur Polizei will, muss bisweilen einiges auf sich nehmen: Tattooentfernung mittels Laser. Foto: Esteban Felix (AP, Keystone)

Dutzend Polizisten zur Anwendung. «Aspiranten werden von Anfang an darauf aufmerksam gemacht, wenn ein Tattoo nicht zum Beruf passt.»

Ähnlich sieht die Situation beim Korps der Kantonspolizei Zürich aus. «Kantonspolizisten dürfen Tattoos ha-

ben, so viele sie wollen. Solange man sie nicht sieht, wenn sie Uniform tragen», sagt Mediensprecher Beat Jost auf Anfrage, denn: «In Uniform repräsentieren die Polizisten das Polizeikorps.» Schliesslich müsse man Gesetze durchsetzen und im Einsatz seriös wirken, so

Jost. Es gehe aber auch darum, als Einheit wahrgenommen zu werden. «Das Gesamterscheinungsbild muss stimmen, da passt so etwas Individuelles wie ein Tattoo nicht rein.»

Weil die Anfragen der Aspiranten zum Thema Tattoo meist vor der Bewer-

bung bei der Kantonspolizei eingehen, musste gemäss Jost «fast noch nie jemand wegen Körperzeichnungen abgewiesen werden». Nur in sehr seltenen Fällen stelle der Arzt bei der sportmedizinischen Abklärung eines Polizeiaspiranten Tätowierungen fest, die sich nicht mit den Vorgaben im Korps vereinbaren lassen. «Dann wird der Bewerber abgelehnt.»

Jugendsünden weglassen

Einigen ist die Aufnahme im Polizeikorps so wichtig, dass sie sich dafür sogar von ihren Tätowierungen trennen. «Wir behandeln jährlich mindestens zehn Polizeiaspiranten, die sich ein Tattoo entfernen lassen möchten», sagt Peter Steiner, Leiter der Tattooentfernungspraxis in Schwerzenbach.

Es seien hauptsächlich Zeichnungen am Unterarm, die weggelassert würden. «Die Patienten wollen später als Polizisten nicht dauernd mit langärmeligen Uniformen Dienst leisten müssen», sagt Steiner. Die Tattoos seien meist in jungen Jahren gestochen worden, als die Patienten noch nicht gewusst hatten, dass sie später einmal zur Polizei gehen würden.

Entfernung fünfmal teurer

Wer eine solche Jugendsünde von seinem Arm weglassen will, muss dafür fünfmal so viel bezahlen wie damals für das Stechen des Tattoos. Der Preis für die Entfernung wird nämlich gemäss Steiner nach Fläche berechnet. Pro Quadratmeter kostet sie einen Franken. Hinzu kommen Pauschalen für Behandlungszeit und Material. Ein paar Gedanken an die weitere Zukunft sind also sicher angebracht, bevor man sich ein Tattoo stechen lässt.

Stadt Schlieren entlässt verurteilten Stadtpolizisten

Ein Beamter, der unter anderem wegen mehrfachen Amtsmissbrauchs verurteilt wurde, hat das Vertrauen der Stadt Schlieren verloren.

Thomas Hasler

Schlieren - «Er hat das Recht, dass man ihn schützt, solange seine Schuld nicht abschliessend bewiesen ist», sagte Pierre Dalcher (SVP), Sicherheitsvorstand der Stadt Schlieren, im Dezember 2014 der «Limmattaler Zeitung». Wenn aber das Obergericht das Urteil des Bezirksgerichts bestätigte, sei «vieles infrage gestellt».

Am Dienstag hat das Obergericht den Schuldspruch des Bezirksgerichts Dietikon in zwei wesentlichen Punkten bestätigt. Der 44-Jährige, der im November 2008 zur Stadtpolizei Schlieren gestossen war und die Polizeiarbeit als seinen Traumberuf bezeichnete, wurde wegen mehrfachen Amtsmissbrauchs und einfacher Körperverletzung verurteilt und zu einer bedingten Geldstrafe von 270 Tagessätzen verurteilt. Auslöser war der Vorfall mit einem Randständigen in einem Schrebergarten im Juni 2011 (TA

vom Mittwoch). Der zweite in den Fall involvierte Beamte hat das Korps bereits früher verlassen.

Vertrauen und Akzeptanz

Wie Pierre Dalcher am Donnerstag mitteilte, ist dem Beamten auf den Herbst ordentlich gekündigt worden. Die Kündigung sei nach dem Urteil des Obergerichts «unumgänglich» geworden - und zwar unabhängig davon, ob der Beamte das Urteil noch ans Bundesgericht weiterziehe. Seit dem erstinstanzlichen Urteil im Dezember 2013 war der 44-Jährige vom Dienst suspendiert und nur im administrativ-technischen Bereich zeitlich eingesetzt worden.

«Das Vertrauen in die Polizeiarbeit und die Akzeptanz der Polizisten in der Öffentlichkeit stehen für die Stadt Schlieren bei der Beurteilung der personellen Situation im Polizeikorps im Vordergrund», teilte Dalcher mit. Die frei werdende Stelle soll möglichst schnell wieder besetzt werden. Mögliche Kandidaten würden «sehr intensiv hinterfragt, um mögliche Fehlgriffe zu vermeiden», ergänzte Dalcher auf Anfrage.

Ob der Beamte die Kündigung anfechten wird, ist noch offen, wie sein Anwalt Valentin Landmann auf Anfrage mitteilte.

Ein Umbau für fast 70 Millionen Franken

Zürich - Nach einer dreijährigen umfassenden Sanierung ist das Pflegezentrum Witikon kaum mehr wiederzuerkennen. Die Fassade wirkt leicht und luftig, die grossen Fenster lassen viel Licht herein. Aus den früheren Mehrbeträumen sind 148 Ein- und Zweibettzimmer mit direktem Zugang zu den Nasszellen entstanden. Das Leben spielt sich in den Gemeinschaftsräumen und auf den Balkonen ab. Für Menschen mit Demenz stehen zwei Dachterrassen sowie ein geschützter Gartenbereich zur Verfügung. Auch pflegerisch entspricht das Haus dem neusten

Stand. Es führt eine Abteilung für Sehbehinderte, eine für Aufnahme und Übergangspflege. Zudem gehören spezialisierte Dienstleistungen für Demenzbetroffene zum Angebot. Der Eingangsbereich wurde ebenfalls aufgewertet; die einladende Cafeteria ist auch für die Quartierbevölkerung offen. Die Stadt geht davon aus, dass das 30-jährige Pflegezentrum durch bauliche Massnahmen 60 Prozent weniger Energie brauchen wird. Das Baubudget von 69,2 Millionen Franken wurde laut einer Mitteilung des Hochbaudepartements nicht überschritten. (mq)

«Wir brauchen ein Metro-Tram»

ETH-Professor Ulrich Weidmann schlägt weniger Haltestellen, bessere Rotsignale und ein Tram unter dem Boden vor, um den ÖV zu beschleunigen.

Mit Ulrich Weidmann sprach Beat Metzler

Die Zürcher Trams sind in den letzten 20 Jahren pro Linie um gut eine Minute langsamer geworden. Warum ist das ein Problem?

Die Minute mehr kann bewirken, dass es eine zusätzliche Tramkombination oder einen zusätzlichen Bus pro Linie braucht. Das kostet. In Zürich hat der Tempoverlust laut VBZ zusätzliche Ausgaben von acht Millionen Franken im Jahr ausgelöst. Ausserdem verringert die Verlangsamung die Einnahmen.

Wieso?

Tram und Busse verlieren Passagiere, weil diese auf schnellere Alternativen umsteigen. Schon heute benutzen viele Menschen die S-Bahn für innerstädtische Wege. Dadurch gehen die Biletterverkäufe zurück, und die S-Bahn wird überlastet. Die Verlangsamung ist also doppelt schädlich.

Was bringt die Zürcher Trams zum Erlahmen?

Trams und Busse müssen vor Rotlichtanlagen heute länger warten, wie ich als Passagier regelmässig festzustellen meine. Das hat zwei Gründe: Das Ampel-System wurde durchoptimiert und noch präziser abgestimmt. Deshalb können die einzelnen Rotlichter nicht mehr so schnell auf die Anmeldungen von Trams und Bussen reagieren. Zusätzlich hat man an vielen Kreuzungen Velophasen hinzugefügt. Dadurch braucht das Umstellen auf die Tramphase länger, die Fahrtfreigabe folgt oft zu spät.

Das reicht, um ganze Linien auszubremsen?

Auf der gesamten Strecke summieren sich die Rückstände. Ein Tramnetz

pünktlich zu führen, ist sehr anspruchsvoll. Da kommen unzählige Faktoren zusammen. Das ist Uhrmacherarbeit.

Was könnte Zürich besser machen?

Die Rotsignale wieder konsequenter auf Trams und Busse ausrichten. Dazu die Eigentrassees des öffentlichen Verkehrs stärker von den Strassen abgrenzen. Zürich hat sich hier nicht als übermässig kreativ erwiesen. Es gibt mehr Mittel als Asphalt und Rasengittersteine. Auch längere Abstände zwischen Haltestellen würden helfen.

Dann brauchen die Passagiere mehr Zeit, um die Haltestelle zu erreichen. Damit geht der Tempogewinn im Tram wieder verloren.

Man kann diese beiden Faktoren - Fahrzeit und den Weg zur Haltestelle - optimal aufeinander abgleichen. Am besten wären Abstände von 400 bis 450 Metern. In Zürich liegen sie momentan bei 300 bis 330 Metern.

Niemand freut sich, wenn man ihm die Haltestelle wegstreicht.

Das kann ich nachvollziehen. Einzelne Haltestellen aufzuheben, reicht auch meistens nicht. Es brauchte eine Neuverteilung mehrerer benachbarter Haltestellen. Eine weitere Möglichkeit wäre, schnelle und langsame Linien einzuführen. Wenn auf einer Strecke mehrere Trams fahren, wie etwa der 4er, der 13er und der 17er zwischen Escher-Wyss-Platz und Hauptbahnhof, könnte eine der drei Linien nur noch an jeder dritten Haltestelle stoppen. So gewinnt man viel Zeit. Viele Städte haben solche Lösungen mit zwei Geschwindigkeiten. Dass das auch in Zürich funktioniert, zeigt die Forchbahn.

Wie schneidet das Tempo der Zürcher Trams international ab?

Selbst im Schweizer Vergleich sind die Zürcher Trams langsam. Und viele deutsche Städte ähnlicher Grösse haben Stadtbahnen, die klar abgetrennt vom Restverkehr fahren und dadurch viel schneller unterwegs sind. Aus meiner Sicht ist in Zürich ein Umdenken nötig.

Warum?

Das System, obwohl hochgelobt, stösst inzwischen an seine Grenzen. Viel lässt sich nicht mehr herausholen. In der Innenstadt sind die Trams der verschiedenen Linien bereits sehr eng ineinander verzahnt. Die Architektur des öffentlichen Verkehrs stammt aus einer Zeit, als man davon ausging, dass Zürich schrumpft und sich die Einwohnerzahl bei höchstens 350 000 einpendelt. Seit 15 Jahren erleben wir das Gegenteil. Zürich ist um 50 000 Einwohner gewachsen, Arbeitsplätze sind hinzugekommen. Wahrscheinlich werden in den nächsten Jahren nochmals 50 000 Menschen in die Stadt ziehen. Das erhöht den Druck auch auf die kurzen Strecken. Mit dem heutigen Netz lässt sich das irgendwann kaum mehr bewältigen. Die Stadt droht zu verstopfen.

Wie würde sich das verhindern lassen?

Wir brauchen eine Stadtbahn, ich nenne sie Metro-Tram. Sie funktioniert möglichst unabhängig von Autos, Velos und Fussgängern. In der Innenstadt lässt sich das nur durch eine Tieferlegung unter den Boden erreichen. So beschleunigt man nicht nur den öffentlichen Verkehr, man entlastet auch die wichtigsten Stadtplätze, die heute oft nicht viel mehr sind als grosse Trambahnhöfe.

Sie haben die Idee des Metro-Trams bereits mehrmals vorgestellt. Wie sind die Reaktionen?

Es ist wie in einem schalltoten Raum. Wenig kommt zurück. Die Stadt und die meisten Politiker scheinen davon auszugehen, dass der heutige öffentliche Stadtverkehr langfristig genügt. Das ist aber nicht so.



Ulrich Weidmann
Professor am
ETH-Institut für
Verkehrsplanung und
Transportsysteme