

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft 22: **An die Arbeit!**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«ICH WAR 17 JAHRE POLIZEIOFFIZIER»



01 Hans Rudolf Wymann war während 17 Jahren unter der Woche als Verkehrsingenieur tätig und an einigen Wochenenden während des Jahres als sogenannter Brandtoursoffizier im Einsatz. Nun freut er sich auf seine Pensionierung (Foto: dd/red)

Wie es dazu kam, dass er als Bauingenieur während mehrerer Jahre auch noch die Antiterrorereinheit der Stadtpolizei leitete: Dies und Vieles mehr zu seinem bewegten Leben erzählte uns Hans Rudolf Wymann bei einem Besuch in der Dienstabteilung Verkehr des Stadtzürcher Polizeidepartements.

Was ist an Ihrem Berufsweg ungewöhnlich, und wie kam es dazu?

Aussergewöhnlich ist wahrscheinlich, dass nicht jeder Bauingenieur rückblickend sagen kann, er sei 17 Jahre Polizeioffizier gewesen. Nach meinem Studium an der ETH Zürich habe ich von 1972 an zunächst 14 Jahre auf dem Stadtplanungsamt in Bern gearbeitet, wo ich während des Studiums ein Praktikum absolviert hatte.

Irgendwann kam der Wunsch auf, vertieft in der Ausführung tätig zu sein. Bei der Stadtpolizei Zürich, Abteilung für Verkehr, wurde zu dieser Zeit eine Stelle frei, auf die ich mich bewarb. Sicher kam mir bei der Wahl zugute, dass ich beim Militär eine Ausbildung zum Kompaniekommandanten gemacht habe.

Inwieweit hat sich Ihre Arbeit von der vorherigen Stelle unterschieden?

Die fachtechnische Arbeit war grundsätzlich nicht anders. Völlig neu hingegen war das polizeiliche Wissen und Können. Ich übernahm direkt eine Führungsaufgabe als Polizeikommissar, bildete mich intern weiter und absolvierte die ganze Ausbildung auf Offiziersstufe. Irgendwann kam es soweit, dass ich als Bauingenieur Polizeiausbildner für Taktik war – wer hätte das gedacht?

Hatte die neue Zugehörigkeit zur Polizei noch andere Auswirkungen auf Ihre berufliche Laufbahn?

Auf jeden Fall: Wie die Jungfrau zum Kind kam ich zum Beispiel zur Antiterrorereinheit. Das lag auch daran, dass ich durch meine Zugehörigkeit zur Genietruppe beim Militär eine Sprengausbildung absolviert hatte. Zunächst ging es nur um die Stellvertretung des Chefs der Antiterrorereinheit. Nachdem ich dieses Amt während eines Jahres sporadisch übernommen hatte, wurde ich gebeten, die Leitung der Antiterrorereinheit zu übernehmen, wobei die Ausbildung der Mitglieder von professionellen Instruktoren durchgeführt wurde. Ich habe allerdings auch oft mitgemacht: Abseilen von hohen Gebäuden oder aus dem Helikopter, Ausbildung an verschiedenen Waffen. Als Polizeioffizier muss man sich auch für polizeiliche Einsätze bereithalten.

Meine Erfahrungen aus den vielen Fronteinsätzen wie Demonstrationen, Häuserräumungen oder bei internationalen Fussballspielen gehören zu den weniger erfreulichen Erinnerungen dieser Zeit.

Nach 17 Jahren war Schluss. Aus der Abteilung Verkehr der Stadtpolizei wurde 2003 die selbstständige Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements. Was hiess das für Sie? Für die Angehörigen der Abteilung hiess das, dass wir wieder in den zivilen Status übergeführt wurden. Waffen und Uniform haben wir abgegeben. Ich persönlich habe während der dreizehmonatigen Übergangszeit die Abteilung interimistisch geführt und dabei festgestellt, dass ich mich lieber auf das Fachliche konzentriere. Die Direktorenstelle habe ich gar nicht angestrebt; ich zog es vor, wieder einen Bereich zu leiten und an der Front zu arbeiten. So, dass ich sehen kann, welche Ideen umgesetzt werden. Der heutige Direktor hatte bei seinem Stellenantritt, wie zahlreiche Mitarbeitende in der Dienstabteilung Verkehr übrigens auch, nur wenig Bezug zu Verkehrsthemen, speziell zum Verkehrsmanagement. Er als ausgebildeter Maschineningenieur hat sich aber sehr rasch in das für ihn fachfremde Gebiet eingearbeitet und wirkt heute erfolgreich als Verkehrsfachmann.

Der Bereich, dem Sie heute vorstehen, nennt sich «Analyse und Planung». Was sind Ihre Aufgaben?

Unsere Hauptaufgabe ist es, Bauprojekte, die den Verkehr beeinflussen, hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu beurteilen. Wir arbeiten dabei eng mit unseren Berufskollegen aus dem Tiefbauamt, den Verkehrsbetrieben der

HANS RUDOLF WYMANN

Hans Rudolf Wymann studierte an der ETH Zürich Bauingenieurwesen. Zunächst arbeitete er beim Stadtplanungsamt in Bern. 1986 wechselte er zur Abteilung für Verkehr der Stadtpolizei Zürich und wirkte dort als Polizeioffizier mit entsprechender Aus- und Weiterbildung während 17 Jahren. Als die Abteilung Verkehr 2003 zur eigenständigen Dienstabteilung Verkehr des Polizeidepartements wurde, wurde er wieder in den zivilen Status übergeführt. Der Verkehrsplanung ist er während seiner gesamten Berufspraxis treu geblieben und ist auch nach seiner Pensionierung als Verkehrsexperte zum Beispiel beim VSS tätig.

Stadt Zürich, dem Amt für Städtebau, der Stadtentwicklung und weiteren Dienststellen der Stadtverwaltung zusammen. Kurz vor meiner Pensionierung beschäftigten mich noch zwei Projekte ganz besonders: die Verkehrsorganisation im Kreis 5 und die Bemühungen, die Langstrasse vom Durchgangsverkehr zu befreien. Da ich seit je mit dem Velo unterwegs bin, habe ich mich auch besonders für die Velofahrenden und die Verkehrsberuhigung im Allgemeinen eingesetzt – soweit dies möglich ist, wenn man den Gesamtverkehr im Auge behalten muss. Vor 24 Jahren habe ich zum Beispiel die abteilungsinterne Velokommission ins Leben gerufen. Die ebenfalls abteilungsinterne Fussgänger-schutzkommission liegt mir auch sehr am Herzen, und bei der Umsetzung der Tempo-30-Zonen in Zürich war ich Gesamtprojektleiter. Nach meiner Pensionierung behalte ich mein Mandat beim VSS weiterhin und arbeite

an Fragen der Verkehrsforschung und Verkehrstechnik mit. Die Freude am Verkehr habe ich nicht verloren. Er fasziniert mich nach wie vor. Es war eine vielseitige Aufgabe mit einer Menge an Kontakten zu interessanten Personen.

Sie sind während Ihrer beruflichen Laufbahn Ihrem Beruf treu geblieben, haben aber einen sehr intensiven Nebenberuf gewählt.

So kann man es zusammenfassen. Der Tätigkeit als Verkehrsingenieur bin ich unter der Woche nachgegangen. Während einiger Wochen und Wochenenden war ich für die Polizei im Einsatz. Das hat sicher Spass gemacht, war aber auch sehr belastend. Wenn ich an meine Treffen mit ehemaligen Studienkollegen oder mit Kameraden der Genietruppen denke, hörte ich immer wieder: «Nein, der arbeitet nicht mehr als Bauingenieur.» An einen Piloten und einen Berufsmusiker erinnere

ich mich spontan. Beide haben offenbar ihre wahre Leidenschaft zum Beruf gemacht.

Sie gingen im Mai 2010 in Pension. Was möchten Sie den vielen jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren mit auf den Weg geben?

Das Wichtigste ist, dass man Freude an dem hat, was man macht.

«GRENZGÄNGER»

Im Jahr 2008 hat TEC21 die Interviewreihe «Berufsbild im Wandel» veröffentlicht. 2010 kommen unter dem Titel «Grenzgänger» Bau-fachleute zu Wort, die sich von ihrem klassischen Berufsbild entfernt und eine besondere Nische für sich entdeckt haben. Sie berichten vom Verlassen ausgetretener Pfade, vom Erkunden und Überschreiten der Grenzen ihrer angestammten Disziplin – und von der faszinierenden Vielfalt der Berufe rund um das Bauen.

Bisherige Gesprächspartner: Urs B. Roth (TEC21 7/2010), Pascal Waldner (TEC21 12/2010), Andrée Mijnsen (TEC21 16-17/2010) und Urs Tappolet (TEC21 20/2010)

WIE ARBEITEN INGENIEURE IN EUROPA?

Eine kürzlich erschienene Studie vergleicht Arbeitsbedingungen von Ingenieuren und Ingenieurinnen in 31 europäischen Ländern.

(vdi/dd) Die Studie¹ im Auftrag des Vereins Deutscher Ingenieure wurde durch das Institut der deutschen Wirtschaft Köln erstellt. Sie berücksichtigt 27 EU-Mitgliedstaaten sowie Kroatien, Island, Norwegen und die Schweiz. Insgesamt zeigt sich eine starke Heterogenität unter den Staaten

KNAPP 100 000 INGENIEURE IN DER SCHWEIZ

In Deutschland sind aufgrund der Grösse des Landes im europäischen Vergleich die meisten Ingenieure und Ingenieurinnen beschäftigt (1 213 800). Vergleicht man den Anteil dieser Berufsgruppe mit dem Total aller Beschäftigten eines Landes, liegt die Rate in Finnland und Deutschland bei knapp über 3%, in der Schweiz bei 2.66% und in Österreich und der Slowakei bei unter 1%.

TEILZEITLAND SCHWEIZ

Die wöchentliche Arbeitszeit variiert zwischen gut 37 Stunden und mehr als 45 Stunden. In Österreich, Island und Frankreich wird am längsten gearbeitet. Die Niederlande, Norwegen und Finnland haben die kürzeste Wochenarbeitszeit. In der Schweiz wird im Schnitt rund 41 Stunden gearbeitet. Betrachtet man die Teilzeitbeschäftigung unter den IngenieurInnen, liegen Norwegen und die Schweiz mit 23% bzw. 15% an der Spitze. In der Tschechischen Republik, Polen und Spanien sinkt diese Zahl unter 5%.

BEINAHE-SCHLUSSLICHT

Ingenieurinnen sind mit 30% in den osteuropäischen Ländern wie Lettland und Bulgarien besonders stark vertreten. Mit rund 9% landet die Schweiz nur knapp vor Grossbritannien auf dem vorletzten Platz der Statistik. Im Durchschnitt ist jeder sechste Ingenieur in Europa weiblich – bzw. eine Ingenieurin.

JUNGE INGENIEURE

Irland und Spanien beschäftigen die meisten IngenieurInnen unter 35 Jahren. Damit können sie im Gegensatz zu Deutschland, Bulgarien und Norwegen der grossen Zahl altersbedingt aus dem Berufsleben ausscheidender IngenieurInnen gelassener entgegensehen.

Die besten Chancen, dass sich viele Jugendliche für ein Ingenieurstudium entscheiden, hat laut der Studie Finnland. Dort erreichten die Fünfzehnjährigen in der PISA-Studie die besten Ergebnisse in den Naturwissenschaften. Für Rumänien als Schlusslicht dieser Studie könnten die Ergebnisse zum Problem werden. Immerhin sind dort 252 600 Ingenieure und Ingenieurinnen beschäftigt, die früher oder später in den Ruhestand gehen.

Anmerkung

1 Ausführliche, englische Version des «European Engineering Report» unter www.vdi.de/studien