

«UNS FEHLT MANCHMAL DER MUT»

Während zehn Jahren war Max Reifler als Stadttingenieur in Winterthur auch für den Unterhalt und den Ausbau der Veloinfrastruktur mit verantwortlich. Im Gespräch mit dem Velojournal schaut er zurück auf seine Arbeit und wirft einen Blick in die Velozukunft der Stadt.

VJ: Für unser Interview sind Sie von Ihrem Wohnort Embrach wieder einmal nach Winterthur gefahren. Wie fühlt sich das an?

Max Reifler: Ich komme jeweils gerne zurück. Eigentlich bin ich in Winterthur zu Hause und habe eine wichtige Zeit meines Lebens hier verbracht. Ich mag diese Stadt und kann mich gut mit ihr identifizieren – das war auch entscheidend, um meine Arbeit gut machen zu können.

Mit Winterthur waren Sie als Chef des Tiefbauamts für eine Velostadt zuständig – fahren Sie selber gerne Velo?

Ja klar, ich lege pro Jahr mehr Kilometer mit dem Velo zurück als mit dem Auto und bin bis vor kurzem jeden Tag von Embrach mit dem Velo nach Winterthur zur Arbeit gefahren. Daher wusste ich auch immer, wo die Velofahrenden der Schuh drückt.

Welche grossen Themen standen an, als Sie bei der Stadt zu arbeiten begannen?

Ich traf damals eine sehr heterogene Situation an. Innerhalb des Tiefbauamts wa-

ren beispielsweise die Ingenieurabteilung für Planung und Projektierung sowie das Strasseninspektorat voneinander getrennt. Das störte mich und ich schlug im Rahmen einer Organisationsentwicklung entsprechende Veränderungen vor. Da es damals gerade eine Vakanz gab, erhielt ich schliesslich die Chance, die Leitung des Tiefbauamts zu übernehmen und ihm eine neue Organisationsstruktur zu geben.

Wie haben Sie die Organisation verändert?

Wir haben das Amt in die Bereiche Strasse, Kanal und Entsorgung aufgeteilt. So war es beispielsweise möglich, den Strassenunterhalt und die Planung in einer Hauptabteilung zusammenzufassen.

Abfall, Strassen, Abwässer – die Bandbreite der Themen im Tiefbauamt ist riesig. Wie sind Sie damit umgegangen?

Ich konnte ja nicht in allen Bereichen als Spezialist Bescheid wissen, deshalb war es für mich wichtig, gute Abteilungsleiter zu haben, die autonom arbeiten und nach

FÜR HOCHWERTIGE SCHNELLE VELOWEGE MÜSSTE MAN NIVEAUKREUZUNGEN AUFHEBEN. ABER DAS IST UNBEZAHLBAR.

MAX REIFLER

aussen auftreten konnten. Ich sah meine Rolle eher im Hintergrund, als Gesamtkoordinator und Unterstützung für die Leute an der Front. Das hat ziemlich gut funktioniert, setzte aber einen guten Informationsfluss voraus.

In Ihre Zeit fiel der Wandel Winterthurs von der Industrie- zur Wohnstadt. Welchen Einfluss hatte das auf ihre Arbeit?

Die Öffnung der beiden Sulzerareale in Oberwinterthur und in der Stadtmitte war eine sehr spannende Zeit und gab uns viel zu tun. Die Stadt übernahm damals Teile der Arealerschliessung wie etwa die Sulzerallee, die Pionierstrasse oder die gerade fertig gestellte Gleisquerung, die im Rahmen des Masterplans Bahnhof entstanden ist.

AUSSTELLUNG BIKE DESIGN CITY

Bis zum 30. Juli zeigt das Gewerbemuseum Winterthur die Ausstellung «Bike Design City». Im Fokus steht die Wiederentdeckung des Velofahrens in der Stadt. Gezeigt werden nicht nur Fahrräder für den Einsatz in der Stadt, sondern auch neue technische Entwicklungen. Ein zweiter Bereich der Ausstellung widmet sich zudem der velogerechten städtischen Infrastruktur, wie sie beispielsweise in Kopenhagen heute schon Standard ist.

Bike Design City, Gewerbemuseum Winterthur, Di-So 10-17 h, Do bis 20h
www.gewerbemuseum.ch

- 1 | Max Reifler, während zehn Jahren Winterthurer Stadttingenieur.
- 2 | Im Herbst 2016 fertiggestellt: Gleisquerung für den Langsamverkehr.
- 3 | Beim Bahnhof Grüze wird ein Velotunnel gebaut.
- 4 | An der Technikumstrasse ist der Platz für gute Velolösungen knapp.



Gefällt Ihnen die Querung?

Da habe ich sehr viel Freude dran und finde es eine gelungene Lösung. Klar hat es einige Kompromisse gebraucht, aber das Gesamtergebnis kann sich sehen lassen. Die Arbeiten an der Erschliessung der einstigen Industrieareale sind aber noch nicht abgeschlossen. So fehlen beispielsweise beim Bahnhof noch die Busquerung und der Velotunnel.

Stichwort Veloverkehr – wo steht Winterthur heute als Velostadt im schweizweiten Vergleich?

Im Vergleich zu anderen Städten stehen wir gut da. Gegenüber Zürich sind wir natürlich klar im Vorsprung. Ich habe das Gefühl, wir seien manchmal sogar etwas bescheiden. Ich bin selber oft in Städten im In- und Ausland mit dem Velo unterwegs. Wenn ich da vergleiche, stehen wir nicht schlecht da. Winterthur scheint zudem ein Stück weit ein «Velogen» zu haben, das andere Schweizer Städte nicht besitzen. Vor allem während der Blüte der Industrie war das Velo ein ganz wichtiges Verkehrsmittel für die Werktätigen. Das hatte sicher auch einen Einfluss auf die damaligen Verkehrsplaner und wirkt bis heute weiter – an Orten, wo das Velo nie diese Rolle spielte, fehlt eine solche DNA.

Und wie wird sich der Stellenwert des Velos in Winterthur künftig entwickeln?

Das zu erwartende Wachstum soll ja vor allem durch den Langsamverkehr und den ÖV bewältigt werden. Dabei wird das Velo einen wichtigen Stellenwert haben.

Wäre es denkbar, dass Winterthur der-einst das Level von Velostädten wie Kopenhagen erreicht?

Das ist nicht ganz einfach. Zum einen haben gute ausländische Beispiele eine optimale Topografie, zum anderen hat das Velo dort eine noch viel tiefer verwurzelte Tradition. Trotzdem kann man versuchen, den Weg der Vorbilder zu gehen, beispielsweise mit den Velo-Schnellbahnen. Aber daran herankommen wird man nicht. Einerseits fehlen uns die grosszügigen räumlichen Voraussetzungen mit 40 bis 50 Metern Fassadenabstand. Andererseits wird jeder Eingriff in die bestehende Struktur sehr teuer. Das zeigt das Beispiel der Gleisquerung eindrücklich. In der Stadt Winterthur gibt es zudem einige Engpässe, die schwierig zu beheben sind, ohne dass man beispielsweise Häuser abreißen würde – etwa an der Technikumstrasse beim Neumarkt. Hier muss man Lösungen im Rahmen des bestehenden Strassenraums finden.

Wo gibt es sonst noch Knacknüsse?

Für hochwertige, schnelle Velowege müsste man Niveaureuzungen mit anderen Verkehrsträgern aufheben. Doch

ZUR PERSON

Max Reifler (62) hat von 2006 bis 2016 das Tiefbauamt der Stadt Winterthur geleitet. Zuvor arbeitete er fünf Jahre als Leiter des städtischen Strasseninspektorats. Reifler hat am Technikum Winterthur ein Bauingenieurstudium absolviert und war vor seinem Wechsel zur Stadt zum Teil in leitender Position bei verschiedenen Firmen im Tief-, Strassen- und Industriegleisbau tätig. Max Reifler ist verheiratet, hat zwei Kinder und wohnt in Embrach ZH.

auch das ist fast unbezahlbar, sobald es Unterführungen braucht. Deshalb werden wir auch künftig mit Kompromissen leben müssen. Das ist aber auch in anderen Velostädten so.

Sehen Sie andere Ansätze?

Ich glaube es fehlt manchmal der Mut, in die Höhe zu bauen. Wir graben in der Schweiz lieber Tunnels. Dabei könnten gut gestaltete Brücken den einen oder anderen Knoten lösen. Im Ausland findet man gute Beispiele für verschiedene Verkehrsträger. Solche Ideen könnte ich mir auch für Winterthur gut vorstellen.

Blicken wir zum Schluss nochmals zurück – wie haben Sie die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Beteiligten bei der Suche nach Verkehrslösungen erlebt?

Oft ging es darum, Ideen zu finden, die sich innerhalb der bestehenden Infrastruktur und mit den vorhandenen Budgets realisieren liessen. Da muss ich Pro Velo ein Kränzchen winden. Von dieser Seite kamen sehr viele gute Ideen. Und umgekehrt haben wir zusammen auch Grenzen ausgelotet und neue Dinge ausprobiert. Manchmal hat es dann nicht geklappt, und man musste wieder nachkorrigieren. Generell kann ich feststellen, dass sich in den letzten Jahren die Fronten zwischen den verschiedenen Interessengruppen aufgeweicht haben. Die Konfrontation hat einem Dialog Platz gemacht. Das war ein grosser Schritt.

Eine gute Basis für die künftige Arbeit?

Ja, ganz klar, denn wie gesagt bleibt der Verkehrsraum knapp. Und wenn man den einen etwas gibt, nimmt man den anderen etwas weg. Schlussendlich müssen die gewählten Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer funktionieren. Und dazu ist der konstruktive Dialog der richtige Ansatz. ■

Reto Westermann

