

# Vom Platz zwischen den Ohren

Platz für Velofahrende wird oft nur da geschaffen, wo er sowieso vorhanden ist. Doch wenn ein Ort zur «Velostadt» werden will, reicht das nicht aus, wie eine sommerliche Velotour zeigt.

TEXT: NICOLE SOLAND | ILLUSTRATION: TNT-GRAPHICS

Vor ein paar Monaten schrieb ich für die Zeitung «P.S.» über das Buch «Velowende», das unter anderem der Frage nachgeht, was es braucht, um eine «Velostadt» zu werden. Geblieben ist mir dieser prägnante Satz: Velostadt wird man, wenn man es will. Er kommt mir seither beim Velofahren des Öfteren in den Sinn, so auch in den Sommerferien, in denen wir entlang des Tauernradweges unterwegs waren. Die Route führt von den Krimmler Wasserfällen her erst der Salzach entlang und folgt später dem Inn bis nach Passau. Vor allem nach Salzburg bedeutete das Überqueren des Flusses meistens, dass man von Österreich nach Deutschland, genauer Bayern, wechselte oder umgekehrt.

Und wo wollten sie nun Velostädte sein, hüben oder drüben? Schwer zu sagen, wobei: An ein doch eher extremes Beispiel erinnere ich mich gut. Kurz nach Salzburg, wir gelangen nach Oberndorf, Österreich; schöne breite Velowege, tipptoppe Signalisierung. Einen Campingplatz aber gibt es in Oberndorf nicht, und das Tourenbüchlein empfiehlt sowieso einen Ausflug über die historische Brücke nach Laufen in Bayern, wo einen ein «prächtiges Stadtbild» erwarte. Und drei, vier Kilometer von dort liegt, wie praktisch, der Abtsee, samt Badi und Camping, also nichts wie los.

Ankunft ennet der Brücke: Ein eigentlich schöner grosser Platz, doch vom Strassencafé an der Ecke aus hat man einen super Blick auf parkierte Autos; wir hätten uns glatt auf dem Münsterhof in Zürich befinden können, bevor er autofrei wurde. Wir fahren neben



**Nicole Soland**

Landei, lebt in Zürich, ist Redaktorin bei der linken Zürcher Zeitung P.S., fährt täglich Velo und macht mit ihrem Mann jeden Sommer eine Velotour, mit Zelt und altmodischen Landkarten im Gepäck.

öfter stehenden als fahrenden Autos dem Rand des Platzes entlang weiter und bremsen kurz ab, um nach rechts in eine schmale Gasse zu spienzeln – da kommt von hinten ein Töfffahrer herangeschossen und schreit uns an, wir sollten ihm gefälligst aus dem Weg gehen.

Wir drehten dann, einigermaßen verdattert, trotzdem eine kurze Runde durch die Altstadt und stellten fest, dass leider kein Weg daran vorbeiführte – wir mussten zurück und uns durch das historische Stadttor auf der anderen Seite des Platzes zwängen wie die ganze lange Autoschlange auch. Kein Velostreifen weit und breit, nur hupende Autos und schlechte Luft. Erst als wir

das Städtchen hinter uns gelassen hatten, besserte es mit der Autolawine. Und siehe da, neben der Überlandstrasse Richtung See, auf der es vergleichsweise wenig Verkehr hatte, gab es doch tatsächlich einen abgetrennten Veloweg!

Gut, dort hatte es eben Platz – dort, wo es ihn gebraucht hätte, halt nicht. Oder? Wer es genau wissen will, findet die ausführliche Antwort im «Verkehrswende»-Buch, es lohnt sich! Und die kurze Antwort, die lautet so: Dass eine Stadt oder Gemeinde nun mal «nicht genügend breite Strassen für Veloinfrastruktur» habe, ist ein Mythos. Aber Platz fürs Velo muss zwischen den Ohren entstehen, bevor er mit Farbe markiert oder in Asphalt gegossen werden kann. Sonst wird des nix ...

Weitere Kolumnen finden Sie auf: [velojournal.ch/blog](https://velojournal.ch/blog) ↗