



Christian Clerici mit Katharina Wirth-Gorbach. VIBE

einen gibt es steuerliche Vorteile, zum anderen wird auch das Fuhrparkmanagement einfach ausgelagert. Der Entfall des Sachbezugs, die Vorsteuerabzugsberechtigung und die moderne, umweltfreundliche Positionierung sind neben der Vermeidung langer Standzeiten, der einfachen Kalkulierbarkeit und der großen Flexibilität die wichtigsten Argumente für ein E-Auto-Abo, heißt es bei Vibe.

Ein Kunde, der das ähnlich sieht, ist Thorsten Hölzlsauer. Über Katharina Wirth-Gorbachs Vater hat er von der Firma Vibe erfahren. Da hatte er sich bereits ein Jahr lang mit dem Gedanken beschäftigt, ein E-Auto als Firmenwagen anzuschaffen, hatte sich alle möglichen Autos angesehen. Aber zwölf bis 14 Monate auf das neue Auto warten – die Lieferfristen sind derzeit entsprechend –, das wollte er auch nicht.

**Luft nach oben bei Reichweite.** Da kam ihm gelegen, dass es bei Vibe nicht so lange geht:

die Firma hat Wagen vorbestellt und wirbt damit auch entsprechend. Derzeit kann Automarkt aufgrund des weltweiten Chipmangels der Nachfrage nach E-Autos nicht nachkommen. Im Dezember konnte Hölzlsauer dann dennoch seinen Audi Q4 e-tron entgegennehmen.

Bisher ist er durchaus zufrieden, wobei die Reichweite seiner Angabe zufolge im



Winter bei rund 400 Kilometern liegt.

„Da ist noch Luft nach oben.“ Aber das Fahrgefühl?

„Ausgesprochen angenehm, es ist sehr leise im Autoinnern.“ Und wie steht es um das Gewissen?

„Gut, und mit dem zu erwartenden enormen Entwicklungsschub in puncto Batterie und der damit weit höheren Reichweite können wir dann auch bei den anderen Firmenfahrzeugen auf E-Mobilität umsteigen“, erklärt Hölzlsauer.

Auch wenn es für ihn zu früh ist, buchhalterisch Bilanz zu ziehen: „Das Modell von Vibe rechnet sich für mich persönlich auf jeden Fall.“

## GASTKOMMENTAR

# Das Amtsgeheimnis „Unfall“

Was das Informationsfreiheitsgesetz für die Verkehrssicherheit bringen könnte.

Der internationale Vergleich zeigt, dass weniger Radfahrer verletzt oder getötet werden, je mehr in einem Land Fahrrad gefahren wird. Dies vor allem, weil man Radfahrer auf der Straße „gewohnt“ ist und mehr Rücksicht nimmt. Ich

nenne es das „Vorarlberger Paradoxon“: Bei uns werden zwar immer mehr Kilometer geradelt, trotzdem steigt die Zahl der verletzten Radfahrer kontinuierlich.



„Ich nenne es das ‚Vorarlberger Paradoxon‘.“

114 Radunfallhäufungsstellen wurden 2019 vom Land festgestellt. Welche das sind, ist nach Ansicht des

Landes allerdings geheim. Da es mir nicht einleuchtet, wie ein Straßenabschnitt in seinem Recht auf Datenschutz verletzt werden kann, gehe ich davon aus, dass das Land schlicht fürchtet, eine eklatante Untätigkeit offenlegen zu müssen.

Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass an solchen Unfallstellen „unverzüglich“ Maßnahmen zu finden und zu verwirklichen sind, um weitere Unfälle zu verhindern.

Dennoch tut sich bei bekannten Unfallhäufungsstellen im Land seit Jahren nichts. Es darf zugestanden werden, dass nicht alle Gefahrenstellen leicht

zu sanieren sind. Dennoch gibt es ein ganzes Bündel von Maßnahmen, das (nicht nur) bei Gefahrenstellen die Sicherheit von Radfahrern stark erhöhen würde: Radstrecken müssten an vielen Stellen besser sichtbar gemacht werden, etwa durch Sharrows oder Bike-Boxen an Kreuzungen. Radstreifen müssten verbreitert und Wege besser instandgehalten werden.

Zudem müsste die erlaubte – und die tatsächlich gefahrene – Höchstgeschwindigkeit der Autos an die schwächeren Verkehrsteilnehmer angepasst werden. Ich meinte als Bürgerin wissen zu dürfen, wo es für mich als Radfahrerin gefährlich ist, wo ich besser nicht mit meinen Kindern fahre und was für mehr Sicherheit geplant ist.

Mit dem Informationsfreiheitsgesetz – gegen das sich die Länder derzeit so sträuben – könnten sich Behörden bei Untätigkeit wohl nicht länger fadenscheinig auf das Amtsgeheimnis berufen. Die geplanten – oder eben nicht geplanten – Maßnahmen oder die Gründe, warum keine Verbesserungen vorgenommen werden, müssten offengelegt werden. Vielleicht würde das die Sanierung mancher Gefahrenstellen doch beschleunigen?

**Veronika Rüdissler** ist Politikwissenschaftlerin und Vorstandsmitglied der Radlobby Vorarlberg.

neue-redaktion@neue.at