

# auf die Insel



Der Geschäftsführer von „Road International“, René Karg. PRIVAT, AFP

ne gravierende Folgen haben. Gerade bei Transporten, die eine längere Vorlaufzeit hätten, gebe es diesbezüglich keine Schwierigkeiten. Herausfordernder seien dagegen Aufträge, die sehr kurzfristig abgewickelt werden müssen. Hier müsse dann besonders genau darauf geachtet werden, dass keine Fehler passieren.

**Schiffsausfall.** Aus Sicht der Fahrer gebe es derzeit an der Grenze zwischen EU und Großbritannien so gut wie keine Probleme, bringt Karg die Erfahrungen aus seinem Unternehmen auf den Punkt. Allerdings könne es manchmal schon zu Staus

kommen, wenn etwa das Zollsystem überlastet sei. Ebenfalls Sorge der Ausfall eines Schiffs bei einem Fährunternehmen für Kapazitätsengpässe.

**Höhere Kosten.** Durch den Brexit deutlich gestiegen ist aus Sicht des Unternehmers auch der Aufwand, der im Hintergrund betrieben werden muss. Gerade für ein eher kleineres Unternehmen sei der höhere Verwaltungsaufwand auch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Diesbezüglich müsse man einfach gemeinsam mit den Kunden schauen, wie mit den höheren administrativen Kosten umgegangen werden kann.



Der Brexit hatte Auswirkungen auf den Warenverkehr. AFP

## GASTKOMMENTAR

### Die klassische Frechheit

Die Landesradwege werden auf Restflächen und als Stückwerk geplant. Dabei werden die Bedürfnisse der Radfahrer ignoriert.

Bei vielen millionenschweren Autostraßenbauprojekten im Land berichtet die Landesregierung – gern an prominenter Stelle – auch über begleitende Radwege, die zeitgleich umgesetzt werden. Nicht erwähnt wird, dass diese Rad-Projekte

allein deshalb notwendig sind, damit Autofahrer noch mehr Platz haben und ungehindert schnell fahren können. Die Umsetzung dieser Radwege zeigt, dass sie zudem wohl hauptsächlich dem Schönreden der Autostraße dienen. So etwa wird im Rahmen des 300-Millionen-Stadttunnels in Feldkirch eine kleine Radwegbrücke groß angepriesen – eine Baustellenzufahrt,



„Es braucht dringend Radwege, die mehr sind als nur Greenwashing von Autostraßen.“

die später zum Radweg gemacht wird. Dieser wird ein einziges Auf und Ab und damit nicht gerade attraktiv für Alltagsradler.

Als geradezu „klassische Frechheit“ bezeichne ich die Situation bei der Schweizerstraße in Dornbirn, die im Zuge des 35-Millionen-Projekts „Rheintal Mitte“ ausgebaut wurde. Die Autostraße ist längst fertig, der begleitende Radweg führt nirgendwohin.

Der Gipfel ist allerdings eine tückische Lücke: Als Radler steht man mittendrin plötzlich vor einem Graben und ist gezwungen, sich die Straße für einige Meter mit den (mindestens) 80 Stundenkilometer fahrenden Autos und Lkw zu teilen. Diese Lücke zu schließen kann aufgrund von Verfahren noch Jahre dauern. Anstatt eine sichere Übergangslösung zu finden, setzen die Vorarlberger Behörden für diese Jahre wohl auf das Motto „wird schon nix passieren“.

Es scheint lediglich die Kommunikationsabteilung des Landes erkannt zu haben, dass sich die teilweise geradezu megalomanen Autostraßenbauprojekte besser verkaufen lassen, wenn man auch Radwege mitpropagiert. Es braucht aber dringend auch Landesradwege, die mehr sind als nur Greenwashing von Autostraßenbau. Sichere, durchgängige und bevorrangte Radrouten fehlen im ganzen Land, im Walgau genauso wie im Rheintal. Diese müssten vom Land mit dem gleichen Elan – das heißt mit ähnlichem personellem und finanziellem Aufwand – verfolgt werden wie etwa der Stadttunnel Feldkirch, zumindest, wenn man es im Land ernst meinte mit den Radverkehrs- und Klimazielen.

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

neue-redaktion@neue.at