

Jobanzeige

Illwerke-Vorstand Helmut Menzel geht in Pension, Strom ist im Landhaus derzeit Chefsache.

PATRICK SAELY/VKW; MARCEL HAGEN/VKW; HARTINGER



Bereits bei der Nachbesetzung des Abteilungsvorstandes Regierungsdienste war in der Ausschreibung die Voraussetzung eines Jusstudiums entfallen, die Stelle ging dann auch an eine Nichtjuristin – die vormalige Büroleiterin des Landeshauptmannes. „Der Wortlaut der Aus-

schreibung wurde einstimmig vom Aufsichtsrat beschlossen“, so Summer. Sie sei adaptiert worden, weil angesichts der Planungen rund um das Kraftwerk Lünensee II „die Erfahrung in der Entwicklung und Abwicklung von großen Wasserkraftprojekten von Vorteil“ sei.

Energie als Chefsache. Landeshauptmann Markus Wallner hat sich zuletzt angesichts der Energiekrise immer wieder öffentlich mit Strom- und Gasthemen auseinandergesetzt. Landeshauptstadthalterin Barbara Schöbi-Fink musste gar für ein Pressefoyer einspringen, weil Wallner sich beim Ausschuss der Regionen mit EU-Kommissar Johannes Hahn traf, um sich bei ihm für erleichterte regulative Konditionen für den Bau des geplanten Kraftwerks am Lünensee einzusetzen.

Gerüchte, wonach Wallner sich selbst auf die Stelle bewerben könnte, wolle man „nicht einmal kommentieren“, hieß es aus seinem Büro. Die Bewerbungsfrist endet jedenfalls mit 5. November.

Manager als Zeuge geladen

Ladung zur Zeugeneinvernahme erhalten, wie die NEUE aus gut informierten Kreisen erfuhr.

Wallner noch nicht einvernommen. Der Manager – die „VN“ bezeichneten ihn als einen der „führenden Wirtschaftstreibenden im Land“ – hatte in einer eidesstattlichen Erklärung gegenüber der genannten Zeitung behauptet, Wallner habe im Jahr 2018 bei einem Betriebsbesuch um Inserate für die – mittlerweile eingestellte – Wirtschaftsband-Zeitung geworben und dafür politisches Entgegenkommen versprochen. Der Mann

wollte allerdings in der Öffentlichkeit anonym bleiben. Wie die Ermittler nun zum Namen des Mannes gekommen sind, ist nicht bekannt. Wallner wies die schwerwiegenden Vorwürfe stets scharf zurück. Der Landeshauptmann sei bis dato nicht von der WKStA einvernommen worden, teilte dessen Sprecher Simon Kampl auf Anfrage mit.

Tittler und Rüdissler wurden bereits im September von den Korruptionsermittlern einvernommen. Beiden wird Vorteilsannahme vorgeworfen. Auch sie beteuern ihre Unschuld.

Jörg Stadler

GASTKOMMENTAR

Eine schöne Vielfalt

Die Regeln für Radstreifen und Radwege werden leider oft nicht im Interesse der Radfahrer ausgelegt.

Ich finde das schön: die neue Vielfalt an Fahrrädern, die man in den letzten Jahren auf Vorarlbergs Straßen sehen kann. Hier betagte Menschen, die auf einem Dreirad radeln. Da Eltern, die ihre Kinder in verschiedensten Lastenrädern oder mit Kikis kutschieren. Dort ein paar

Jugendliche, die gemeinsam in die Schule radeln ...



„Radstreifen sollten mindestens 1,5 Meter breit sein, doch die Praxis hinkt noch weit hinterher.“

Auch die Vorschriften zur Straßenplanung (RVS) passen sich an die Entwicklung auf dem Fahrradmarkt an. Zwei Meter breite Radwege sehen die Richtlinien vor, Radstreifen entlang einer Straße sollten mindestens 1,5 Meter breit sein, um für alle Fahrräder sicher zu sein.

Doch die Praxis hinkt noch weit hinterher: Dreiräder,

Lastenräder oder Kikis passen vielerorts nicht auf die schmalen Radstreifen. Betagte Menschen müssen ebenso wie Eltern und Kinder über Randsteine und Kanaldeckel rumpeln (während man ihnen autofahrend nicht mal ein Hügelchen vor einem Zebrastreifen zumuten würde). Die Jugendlichen müssen auf schmalen Streifen hintereinander radeln (während sie auf

Mamas Auto-Rücksitz gemütlich nebeneinander quatschen könnten).

Es ist verständlich, dass nicht sämtliche Radwege im Land innerhalb von zwei, drei Jahren neuen Entwicklungen angepasst werden können.

Nicht verständlich ist, dass in Vorarlberg auch bei neu- oder umgebauten Straßen die Vorschriften für sichere Radwege oft zu Ungunsten der Radler (und Fußgänger) ausgelegt werden. Dann ist bei einer neuen Straße der Radstreifen wieder nur einen Meter breit. Oder „Haupttradrouten“ führen durch Fußgängerzonen – was dann für alle sehr unangenehm ist.

Das Land Vorarlberg will (angeblich), dass mehr Menschen aufs Rad umsteigen. Mit „more of the same“ in der Straßenplanung wird das allerdings schwer. Wo kein Platz ist für einen breiten Radstreifen, dort braucht es auch keinen zu schmalen. Wo fünf Autosparken, aber kein Radweg, dort dürfte ruhig auch mal ein Autostreifen zum Radweg gemacht werden. Rechtlich ist so vieles möglich – doch wie Gesetze und Vorschriften interpretiert werden, wird von der Politik vorgegeben. Will das Land die neue Vielfalt fördern, wird es neue Interpretationen brauchen.

Veronika Rüdissler ist Politikwissenschaftlerin und Vorstandsmitglied der Radlobby Vorarlberg.

neue-redaktion@neue.at