

# PLANUNGSVERBAND INNSBRUCK UND UMGEBUNG

## Mobil 2050 – Radfahren im Tiroler Zentralraum ABSCHLUSSBERICHT

---

### Inhaltsverzeichnis

1. Ziele des Projekts und Zielerreichung .....	1
2. Die Arbeitspakete, ihre Ziele und Umsetzung .....	3
3. Kosten und Abrechnung .....	8
4. Erkenntnisse, lessons learned .....	8

**Projektstart:** unmittelbar nach Unterzeichnung des Förderübereinkommens  
Ende Mai 2021

**Projektende:** Ende Jänner 2023

**Projektdurchführung** durch den PIU | Planungsverband Innsbruck und Umgebung,  
verantwortlich: PIU-Geschäftsstelle

### 1. Ziele des Projekts und Zielerreichung

#### Ausgangssituation und Hintergrund des Projekts:

Das Land Tirol hat in den letzten Jahren konzeptive Grundlagen zur Stärkung des (Alltags-)Radverkehrs erstellt. Das Thema Mobilität und das Radfahren waren im Planungsverband Innsbruck und Umgebung (PIU) und seinen Gemeinden immer wieder Thema, diese Herausforderungen sind im Bewusstsein.

Der PIU als jene Einrichtung, die übergemeindliche und regionale Lösungen vorantreibt und die Gemeinden bei ihren Herausforderungen unterstützt, hat zunächst Ideen für mehrere Mobilitätsformen erarbeitet und schlussendlich ein Projekt zum Thema Radfahren erarbeitet.

Dieses zielte nicht auf ein weiteres Radverkehrskonzept ab, sondern ist sehr maßnahmen- und umsetzungsorientiert konzipiert. Dafür wurden Informations-, Wissens- und Entscheidungs-Grundlagen in den Gemeinden geschaffen, die motivierend und koordinierend wirken. Natürlich sollten die Beteiligten und Entscheidungsträger:innen in den Gemeinden mit in eine Routenentwicklung einbezogen werden. Damit sollten weitere Radwege in Richtung Umsetzung gebracht werden.

### **Projektziele und -inhalte:**

- Das Wunschliniennetz aus dem Landesradkonzept sollte in konkrete Routenführungen übersetzt werden.
- Die Gemeinden sollten dabei unterstützt werden, übergemeindliche und realisierbare Radroutenführungen zu finden und dann in Folge umzusetzen.
- Als eine Art Vorbereitung zur verkehrsplanerischen Radwegeplanung sollte:
  - Wissen um den regionalen und konzeptionellen Rahmen der Radwegeplanung aufgebaut werden,
  - die Information um die Fördermöglichkeiten, -stellen und Ansprechpartner verbreitet werden,
  - eine interkommunale Abstimmung zu Trassenführungen erfolgen,
  - idealerweise eine Meinungsbildung dazu in den kommunalen Gremien stattfinden,
  - so weit als möglich der nächste Schritt gesetzt werden: die Projekte planerisch vorzubereiten.

Die Gemeinden sollten mit diesem Projekt regionale Alltagsradwege abstimmen und vorbereiten und noch besser in die Lage versetzt werden, diese anzugehen und die gegebenen Fördermöglichkeiten für Planung und Umsetzung auszuschöpfen.

Der Projektplan dazu sah als **Arbeitspakete** vor:

- Förder-Leitfaden erstellen
- Best-Practice-Katalog
- Beratungsangebot für die Gemeinden
- Info-Tour durch die PIU-Gremien, PV 14 bis 19 und PIU-Gemeinden
- Routenentwicklung und Prüfung der Realisierbarkeit
- Ergänzende Infrastruktur: Radabstellboxen und Radwege-Beschilderung
- Organisation und Abstimmung: Winter-/Schneeräumung

Die **Herangehensweise** sah regelmäßig moderierte Gespräche und Workshops vor. Dies mit der Absicht, zusätzlich positive „Nebenwirkungen“ zu erzeugen:

- Entstehen eines gemeinsamen Ziels → Motivation und Schwung für die Umsetzung
- das Überzeugen der Gemeinderäte durch abgestimmte Vorgehensweisen zu erleichtern
- qualitative Verbesserungen durch das Einarbeiten verschiedenster Sichtweisen und Bedenken
- erzeugen einer höheren und gegenseitigen Verbindlichkeit.

Last but not least steht das grundsätzliche Ziel des PIU, das übergemeindliche und regionale Denken zu stärken.

## 2. Die Arbeitspakete, ihre Ziele und Umsetzung

Die einzelnen Arbeitspakete wurden nicht wie vor Projektstart geplant umgesetzt. Wie fast in allen Projekten erforderte die Entwicklung ein Reagieren auf neue Gegebenheiten, wodurch die Arbeitspakete in unterschiedlichem Ausmaß umgesetzt wurden.

Nichtsdestotrotz wurden aus PIU-Sicht die Ziele erreicht. Wie und mit welchen Schritten wird im folgenden Abschnitt dargestellt. Auf die zwischenzeitlichen Verzögerungen durch die Corona-Pandemie bzw. die damit verbundenen Einschränkungen, die in einer Verlängerung des Projektzeitraums resultierten, wird nicht weiter eingegangen, weil sie auf die Inhalte keine Auswirkungen hatten.

### 2.1 Förderleitfaden

#### Ziel:

Erstellung einer Unterlage, die den Gemeinden übersichtlich und kompakt alle wesentlichen Informationen zu den möglichen Förderungen für alle Radfahr-(Infrastruktur-)Projekte vermittelt.

#### Umsetzung und Ergebnis:

Die Förderübersicht wurde auf der PIU-Homepage [www.piu.gv.at](http://www.piu.gv.at) webseitenorientiert dargestellt und in der Broschüre „Förderungen und Good-Practice-Beispiele“ in gedruckter Version an alle PIU-Gemeinden verteilt (direkter postalischer Versand von mindestens zwei Exemplaren für Politik und Verwaltung, zusätzlichem Präsentieren und Verteilen bei PIU-Gremiensitzungen und PV 14 bis 19-Sitzungen). Sammlung und Zusammenstellung erfolgten in Kooperation mit den Förderstellen des Landes.



Deckblatt der Broschüre

#### Ergänzende Anmerkungen:

Wir haben die Förderübersicht direkt vor der Drucklegung nochmals in einem Teil überarbeitet und mit der Veröffentlichung zugewartet, weil für die Richtlinien des Landes eine Überarbeitung gestartet wurde. Dafür sind geringfügig höhere Kosten angefallen.

Das Angebot, den Gemeinden weitere Exemplare zuzusenden, wurde von keiner Gemeinde in Anspruch genommen. In späteren Veranstaltungen wurden jedoch immer wieder einzelne Exemplare mitgenommen.

Die Abteilung Mobilitätsplanung hat die Broschüre an alle Tiroler Gemeinden verteilt. Dafür wurden anstatt der ursprünglich geplanten 150 Stück 500 Exemplare gedruckt. Davon sind noch ca. 50 Exemplare für die weitere Verteilung vorhanden.

Die Onlineversion wird bei geänderten Förderrichtlinien aktualisiert werden. Dafür wäre wiederum die Zusammenarbeit mit den Landes-Förderstellen hilfreich.

### 2.2 Best-Practice-Katalog

#### Ziel:

Bereitstellen von guten Beispielen für Radfahranlagen und ergänzende Rad-Infrastruktur, um die Verantwortlichen in den Gemeinden über Machbarkeit und unterschiedliche Lösungen anzuregen und zur Nachahmung zu motivieren. Dafür sollten

die Beispiele in vergleichbaren und auch erreichbaren Gemeinden liegen und Kontaktdaten von Ansprechpersonen beinhalten.

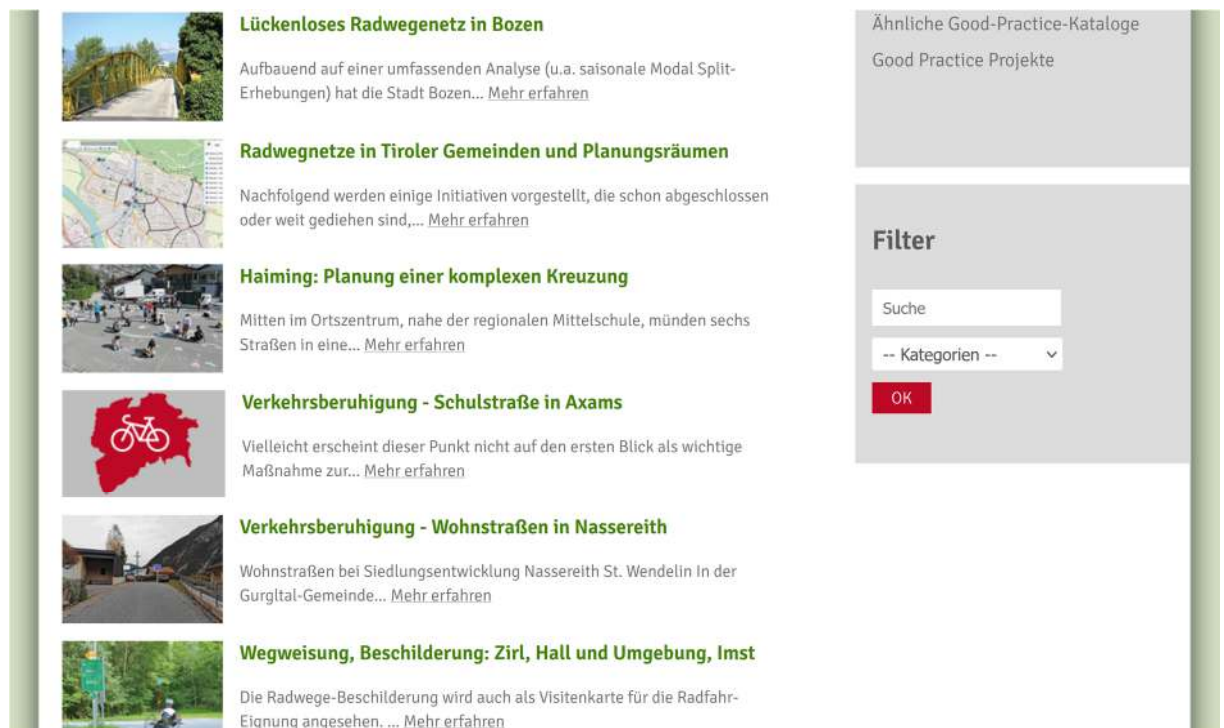
**Umsetzung und Ergebnis:**

Der Beispielkatalog wurde gemeinsam mit der Förderübersicht in der oben dargestellten Broschüre gedruckt. Ebenso sind sie auf der PIU-Homepage verfügbar. Dafür wurde eigens eine neue Seitenstruktur-Vorlage sowie eine Filter- und Suchfunktion erstellt.

In den PIU-Gremien und PV 14 bis 19 wurden in den Präsentationen zum Projekt Mobil 2050 einzelne Beispiele mit dem Verweis auf den gesamten Katalog vorgestellt.

Die Kategorien, für die jeweils mindestens zwei unterschiedliche Beispiele präsentiert wurden, sind: 1 Analyse und Zielsetzung, 2 Radrouten-Netz, 3 Entschärfung von Gefahrenstellen, 4 Verkehrsberuhigung, 5 Wegweisung & Beschilderung, 6 Abstellanlagen, 7 Kommunikation und Kooperation, 8 Gemeindeinterne Organisation und Vorbildwirkung der Gemeinde, 9 Kombiniertes (Rad-)Verkehr / Multimodale Mobilität, 10 Winterräumung, 11 Vorrang für Radfahrer:innen, 12 Straßen-Um- und -Rückbau. Für die Kategorien elf und zwölf konnten in räumlicher Nähe nur Ansätze gefunden werden.

Die Zusammenstellung wurde unter Mitwirkung des Landes Tirol (Abteilungen Mobilitätsplanung und Landesstraßen und Radwege), von Klimabündnis Tirol und Energie Tirol, des VVT sowie zweier Kollegen der Universität Innsbruck erarbeitet (Danke!). Sie beinhaltet auch grundlegende Info-Boxen zu Planung und Gestaltung von Radwegenetzen oder zu Abstellanlagen. Diese wurden von Univ.Prof.Dr. Markus Mailer erstellt. Natürlich wurden die Ansprechpartner:innen in den zahlreichen Gemeinden mit deren Einverständnis und Kontaktdaten angeführt.



The screenshot displays a list of seven good practice projects on the left and a search filter on the right. The projects listed are:

- Lückenloses Radwegenetz in Bozen**: Aufbauend auf einer umfassenden Analyse (u.a. saisonale Modal Split-Erhebungen) hat die Stadt Bozen... [Mehr erfahren](#)
- Radwegnetze in Tiroler Gemeinden und Planungsräumen**: Nachfolgend werden einige Initiativen vorgestellt, die schon abgeschlossen oder weit gediehen sind,... [Mehr erfahren](#)
- Haiming: Planung einer komplexen Kreuzung**: Mitten im Ortszentrum, nahe der regionalen Mittelschule, münden sechs Straßen in eine... [Mehr erfahren](#)
- Verkehrsberuhigung - Schulstraße in Axams**: Vielleicht erscheint dieser Punkt nicht auf den ersten Blick als wichtige Maßnahme zur... [Mehr erfahren](#)
- Verkehrsberuhigung - Wohnstraßen in Nassereith**: Wohnstraßen bei Siedlungsentwicklung Nassereith St. Wendelin in der Gurgltal-Gemeinde... [Mehr erfahren](#)
- Wegweisung, Beschilderung: Zirl, Hall und Umgebung, Imst**: Die Radwege-Beschilderung wird auch als Visitenkarte für die Radfahreignung angesehen. ... [Mehr erfahren](#)

The search filter on the right includes a search box, a category dropdown menu, and an OK button.

Screenshot von <https://www.piu.gv.at/page.cfm?vpath=mobil-2050>

**Ergänzende Anmerkungen:**

Wie oben erwähnt, erging die gesamte Broschüre auch an alle Gemeinden Tirols. Es liegen noch ca. 50 Exemplare zur weiteren Verbreitung vor.

Externe Kosten sind in diesem und dem vorangehenden Arbeitspaket angefallen für die inhaltliche Mitarbeit der Universität, die grafische Gestaltung der Broschüre, ihrem

Druck sowie der Einrichtung der neuen Grundstruktur für den PIU-Homepageteil der Good-Practice-Beispiele. Sowohl für die grafischen Leistungen als auch für den Druck wurden drei Vergleichsangebote eingeholt. Die Vergabe erfolgte an den Best- / zugleich auch Billigstbieter.

### **2.3 Beratungsangebot für die und Info-Tour durch die Gemeinden**

#### Ziel:

Die Absicht war, die Gemeinden und die PV 14 bis 19 direkt vor Ort zu Förderungen, Beispielen und Möglichkeiten zu informieren und bei Bedarf darauf aufbauend zu beraten (hinsichtlich der Förderungen, der Vorgehensweise und zu grundlegenden Inhalten. Erwartete Zielgruppen waren die Gemeindeverwaltung und die -Politik.

#### Umsetzung und Ergebnis:

Seitens der Gemeinden wurde weder die direkte Information noch die Beratung nachgefragt und abgerufen.

Die einzige Umsetzung in diesem Arbeitspaket waren die Präsentationen in der Verbandsversammlung, im Verbandsausschuss und in den PV 15, 17 und 18.

#### Ergänzende Anmerkungen:

Nachdem bereits nach der doppelten Information zu Förderungen und Good-Practice-Beispielen (per Mail und der postalischen Verteilung – in beiden wurde auf das Angebot hingewiesen) die fehlende Nachfrage spürbar war, haben wir ein weiteres Mail mit erweitertem Empfängerkreis (Bauämter und Ausschussvorsitzende) bzw. expliziter Bitte um Weiterleitung dorthin mit dem Angebot ausgesandt. Auch in den Gremiensitzungen haben wir darauf hingewiesen.

Trotzdem ist keine Nachfrage eingegangen.

### **2.4 Regionale Routenentwicklung**

#### Ziel:

Dieses Arbeitspaket hatte das Ziel, übergemeindliche Alltagsradweg-Lösungen zu entwickeln und im Bedarfsfall auch intensiver zu betreuen. Dies sollte durch das Zusammenspannen und Koordinieren mehrerer Gemeinden geschehen, wobei der PIU entsprechend seiner allgemeinen Zielsetzung eine stärkende und motivierende Rolle einnimmt, die vermittelt und als neutraler Kümmerer fungiert.

In der Annahme, dass es aus der Info-Tour und der Beratung der Gemeinden zahlreiche solche Routen gibt, war im Vorfeld dieses Arbeitspaketes das der **projektinternen strategischen Planung** geplant.

#### Umsetzung und Ergebnis:

Dieses interne Arbeitspaket der strategischen Planung wurde nicht benötigt, weil es aus dem fehlenden Vorlauf keine große Auswahl an unterschiedlichen regionalen Routen gegeben hat. Deshalb war es auch nicht notwendig, eine Auswahl für eine intensivere Betreuung zu treffen.

Die Routenentwicklung wurde stattdessen in eigenen Planungsworkshops mit den PV 14 bis 19 durchgeführt. Diese wurden allen sechs Planungsverbänden angeboten. Teilnehmer:innen waren insbesondere die Bürgermeister:innen, teilweise unterstützt von Mitarbeiter:innen der Verwaltung. Die ersten Workshops beinhalteten zunächst einen Block zur Information und Bewusstseinsbildung, im Anschluss daran wurde anhand von Plänen in Kleigruppen gearbeitet (für die Planvorbereitung sind externe Kosten angefallen).

Das Workshop-Angebot wurde von den PV 15, 17 und 19 angenommen. In den ersten beiden wurden jeweils zwei Workshops abgehalten, im **PV 17**, Völs - Kematen und Umgebung - Sellrain, wurde in der darauffolgenden PV-Sitzung zusammen mit anderen Tagesordnungspunkten noch weiter daran gearbeitet. Das regionale Radwegthema ist damit in das Arbeitsprogramm des PV 17 eingegangen: der Fortschritt der übergemeindlichen Routen wird von den jeweils betroffenen Gemeinden in Kooperation vorangetrieben, einige Förderansuchen sind in der Abt. Landesstraßen und Radwege bereits eingelangt.

Die Ergebnisse der beiden Workshops im **PV 15**, Telfs und Umgebung - Salzstraße, sind einerseits planlich festgehaltene Routenideen und der Beschluss, ein regionales Radwegekonzept zu beauftragen. Dessen Ausschreibung bis zur Auftragsvergabe wurde im Rahmen dieses Projektes begleitet. Die Erarbeitung ist derzeit im Gange (Fertigstellung vermutlich April/Mai 2023), die organisatorische Begleitung erfolgt in einem eigenen Auftrag durch den PV 15. Die in den Workshops ausgearbeiteten Routenideen sind in Ausschreibung und Arbeitsprozess eingegangen.

Der **PV 19**, Südöstliches Mittelgebirge, hat vor einigen Jahren im Zuge des Vitalregions-Prozesses bereits Radwege für die Region entwickelt (eher aus einer Freizeitwege-Perspektive). Im Workshop wurde zunächst dessen Umsetzung evaluiert (auch anhand einer damals erstellten Maßnahmenliste). Anschließend haben alle Gemeinden zahlreiche neue Verbindungen angedacht und abgewogen und dabei sogar eine nur noch zu beschildernde Verbindung in die Rossau nach Innsbruck entdeckt (eine kleine notwendige Prüfung bzgl. Durchfahrtsmöglichkeit ist positiv ausgefallen). Die Radwegverbindung nach Innsbruck Großteils entlang der Landesstraße wurde ebenfalls intensiv besprochen und weitere Gespräche mit dem fehlenden Grundstückseigner vereinbart.

#### Ergänzende Anmerkungen:

In diesen drei Planungsverbänden ist es gelungen, eine Wissensgrundlage und hohe Motivation für Radwegverbindungen zu schaffen sowie konkrete Planungen bzw. Umsetzungen vorzubereiten.

In den drei anderen Planungsverbänden wurde das mehrfache Angebot der Workshops aus unterschiedlichen Gründen abgelehnt.

Der PV 14, Seefelder Plateau, argumentierte, dass sie bereits touristische Radwegverbindungen haben, der Alltagsradverkehr zwischen den Gemeinden weniger von Bedeutung und derzeit andere Themen vorrangig sind. Eine Überlegung ist in den losen Gesprächen entstanden, die hoffentlich in den Köpfen weiter präsent bleibt: Radwege zwischen den Gemeinden auf Loipentrassen anzudenken.

Der PV 16, Hall und Umgebung hat mit dem Planungsbüro Planoptimo vor einigen Jahren ein Radverkehrskonzept erstellt. Dessen Existenz war das Argument, dass es im Moment keine weitere Radwege-Ausarbeitung braucht. Noch vor dem Start von Mobil 2050 Radverkehr hat die Abteilung Grundzusammenlegung des Landes eine Besprechung einberufen, weil es in der Umsetzung des Konzepts große Lücken gibt und das Zeitfenster nach Abschluss der Zusammenlegung wieder deutlich geschlossener ist. Unser Angebot als PIU-Koordination, eine Lösungsmoderation war Grundlage für die gemeinsame Absicht, einen solchen moderierten Workshop durchzuführen. Mit dem Start von Mobil 2050 haben wir mit der damaligen PV-Obfrau vereinbart, den Mobil 2050-Radworkshop dafür zu nutzen. Seitens des Planungsverbandes wurden diesbezüglich trotz Nachfrage jedoch keine weiteren Schritte gesetzt.

Der PV 18, Westliches Mittelgebirge, arbeitet seit einigen Monaten ebenfalls mit dem Büro Planoptimo an der Weiterentwicklung und Umsetzung des Radweges Götzens –

Mutters. Da dabei auch immer wieder der gesamte PV-Raum in Diskussion steht, sehen sie keinen Bedarf.

## **2.5 Ergänzende Infrastruktur**

### Ziel:

Ziel war es hier, nach Bedarf und Notwendigkeit zu koordinieren, vermitteln und falls Bedarf zu organisieren, ohne Doppelgleisigkeiten mit anderen Stellen zu erzeugen.

### Umsetzung und Ergebnis:

Wir haben uns hier mit dem VVT abgestimmt und deren Angebot der Radboxen und später auch der Leihräder beworben.

Aus dem nächsten Punkt Winterräumung haben die Gemeinden den Wunsch nach einem neuen Warnschild geäußert. Hier haben wir mit der zuständigen Landesabteilung koordiniert – mit dem Ergebnis, dass kein neues Schild geschaffen werden soll.

## **2.6 Organisation und Abstimmung**

### Ziel:

Im Winter 2020/21 wurde der PIU mehrfach in Sachen Winterräumung insbesondere des Innradwegs kontaktiert. In einer schnellen Recherche wurde sichtbar, dass die Winterräumung des Innradwegs trotz der bestehenden Innradweg-Erhaltungsgemeinschaft sehr unterschiedlich gehandhabt wird.

In einer Vollversammlung der Erhaltungsgemeinschaft haben wir das Projekt Mobil 2050 präsentiert und die Aufgabe übernommen, die rechtlichen Grundlagen für die Gemeinden zu recherchieren und zusammenzustellen und Grundlagen für eine abgestimmte und ggf. gemeinsame Vorgehensweise zu schaffen, da dies perfekt in dieses Projekt passt.

### Umsetzung und Ergebnis:

Rechtzeitig vor dem Winter 2021/22 wurde die Arbeitsgrundlage präsentiert und diskutiert. Sie enthält die rechtlichen Grundlagen und die Haftungsfrage, die Versicherung, die bisherige Handhabung in den Erhaltungsgemeinschafts-Gemeinden, die Anforderungsniveaus laut RVS und die Erfahrungen und Einschätzungen eines Schneeräumungs-Dienstleisters.

Als Ergebnis haben die Gemeinden der Innradweg-Erhaltungsgemeinschaft eine Winterräumung durchzuführen. Im Herbst 2022 haben wir diese evaluiert und dieses Ergebnis in einer Vereinsversammlung im Oktober präsentiert. Dort wurde die Weiterführung beschlossen wiederum inkl. Dokumentation sowie eine erweiterte Evaluation durch ein Verkehrszählgerät. Diese soll in einigen Jahren durchgeführt werden.

### Ergänzende Anmerkungen:

Wie die Evaluation zeigt, ist weiterhin eine gewisse Skepsis gegenüber dem Radfahren im Winter vorhanden. Gleichzeitig wurde mehrfach eine Frequenzsteigerung wahrgenommen (v.a. in den Gemeinden näher an Innsbruck). Aus PIU-Sicht haben sich einige Synergien mit den anderen Arbeitspaketen ergeben und mit diesem Projektteil sowohl eine Verbesserung des Angebots als auch weitere Bewusstseinsbildung in den Gemeinden erreicht.

## 2.7 Projektkoordination und Abstimmung mit der Abt. Mobilitätsplanung

Die Projektkoordination und -arbeit war in der Startphase des Projekts aufgrund anderer wichtiger Aufgaben nur etwas eingeschränkt möglich. Auch war die Aufteilung innerhalb der PIU-Geschäftsstelle zunächst nicht optimal geregelt.

In einem Jour Fixe mit der Abteilung Mobilitätsplanung wurde die Art der Fortführung näher besprochen. Zusammen mit einem Personalwechsel in der PIU-Geschäftsstelle ist das Projekt dann intensiv vorangetrieben worden. Regelmäßige Jour-Fixes mit der Abt. Mobilitätsplanung haben eine laufende Abstimmung gewährleistet.

Zum Projektstart und mit der Veröffentlichung der Förder- und Good-Practice-Broschüre wurde eine Presseaussendung verfasst, die beide in allen Printmedien sehr gut präsent waren. Mit dem Ende des Projekts soll eine letzte folgen.

## 3. Kosten und Abrechnung

In einer Zwischenabrechnung wurden die getätigten Leistungen bis Ende 2021 abgerechnet. Die Schlussabrechnung erfolgt mit diesem Endbericht:

Verrechnet mit dem Auszahlungsansuchen Ende 2021 Insgesamt 266,95 Leistungsstunden; zugrundeliegende PIU-Abrechnungen wurden dort mitgeliefert	€ 25 549,70
2022 <b>GemNova</b> an PIU: Leistungsstunden: Qu1: 12,75 + Qu2: 14,25 + Qu3: 4 + Qu4: 4 = 35 h; Euro brutto Qu1: 1.606,50 + Qu2: 1.795,50 + Qu3: 504,-- + Qu4: 504,-- siehe Abrechnungen GemNova an PIU im Anhang	€ 4 410,--
2022 <b>beratung krismer</b> an PIU: Leistungsstd: Qu1: (38,5+42,75)* + Qu2: (55+5)* + Qu3: 30,5 + Qu4: 30 = 194 h*; Euro brutto Qu1: 7.353,-- + Qu2: 7.350,-- + Qu3: 3.843,-- + Qu4+01/24: 3.780,-- siehe Abrechnungen beratung krismer an PIU im Anhang	€ 22 191,--
<i>Zwischensumme: Arbeitsleistungen PIU Geschäftsstelle 2022: 236,75 h*</i>	€ 26 736,--
<b>Externe Leistungen</b> an PIU: Contentfarm Layout Broschüre: € 1 856,-- Aschenbrenner Druck Broschüre: € 1 768,80 Agindo Webseitenprogrammierung Good-Practice: € 624,-- max2 Workshop PV 15 inkl. Vorbesprechung alle WS: € 1 984,50 max2 Workshop PV 17 + 19: € 1 795,50 Univ.Prof.Markus Mailer Inputs: € 1 610,-- ZT Stephan Tischler: € 1 005,48 siehe die jeweiligen Abrechnungen an PIU im Anhang	€ 10 653,28
<b>Gesamtkosten des Projekts</b> (ohne Reisekosten – lt. Vertrag nicht abrechenbar) gesamt 503,70 Leistungsstunden* Aufstellung der Leistungsstunden im Anhang/in den Originalrechnungen an PIU Bruttobetrag, da der PIU ist nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist	<b>€ 62 938,98</b>
<b>Auszahlungsersuchen</b> (für die Leistungen 2022, 236,75 Leistungsstunden) Gesamtkosten abzgl. Auszahlung 2021 Bruttobetrag, da der PIU ist nicht vorsteuerabzugsberechtigt ist	<b>€ 37 389,28</b>

\* Assistentztätigkeiten wurden mit verringerten Stundensätzen abgerechnet

## 4. Erkenntnisse, lessons learned

### Projektreflexion:

Gut gelaufen sind insbesondere die Workshops in den PV 15, 17 und 19. Dort konnte das bereits vorhandene Bewusstsein und grundlegende Wissen weiter ausgebaut werden und wurde die regionale Sicht und das Herangehen gestärkt. Und vor allem konnten konkrete regionale Radwegprojekte vorangetrieben und teilweise entwickelt werden.

Auch der Good-Practice-Katalog ist bei den Gemeinden sehr gut angekommen. Ebenso ist u.E. die Durchführung, Evaluation und Fortführung der Winterräumung des Inradwegs ein Erfolg (verbunden mit der damit einhergehenden Bewusstseinsbildung in den Bauhöfen und der Tatsache, dass etliche Gemeinden nicht nur den Inradweg daraus resultierend geräumt haben).

In Teilbereichen ist das Projekt anders gelaufen als erwartet – die Nachfrage nach Beratung war nicht gegeben. Dies liegt unserer Einschätzung nach insbesondere daran, dass die Personen, die dafür verantwortlich sind, für zahlreiche Aufgabenfelder zuständig sind (insbesondere in den kleineren Gemeinden) und damit die Priorität der Radinfrastruktur derzeit nicht ganz oben steht.

#### Erkenntnisse, lessons learned:

Die folgenden Punkte sind vor allem vor der Frage zu sehen, wie man vom Konzept in die Umsetzung kommt (und nicht nur jene Projekte verwirklichen kann, die leicht umsetzbar sind).

- Wie in zahlreichen Projekten und Themen war deutlich sichtbar, dass dort, wo einzelne Personen für das Thema Radfahren einstehen, am meisten weitergeht. Die Projekterfolge sind also auch sehr am **Einsatz einzelner Menschen** (insbesondere Bürgermeister) in den Gemeinden abhängig. Daraus könnte der Schluss gezogen werden, dass es auch weiterhin wichtig ist, überzeugte Verbündete als Treiber zu finden (bzw. wichtige Stakeholder zu überzeugen). Dort, wo die Obleute der PV 14 bis 19 weniger Bezug zum Thema Radfahren haben, war es schwierig, hineinzukommen.
- Immer wieder sind wir auf Situationen gestoßen, wo bereits schon früher Gespräche mit einzelnen Grundbesitzer:innen geführt wurden und diese ablehnend reagiert haben. Dort fielen dann immer wieder Sätze wie: „wir warten, bis die Grundbesitzer etwas von der Gemeinde brauchen“. Damit scheint das Wichtigste zu sein, dass die Radwegplanung und -trassierung **über einen längeren Zeitraum präsent gehalten wird** (und nicht die passende Gelegenheit dann versäumt wird). Erst recht ist das der Fall, wenn Wechsel in den Zuständigkeiten eintreten (Bauamts-Mitarbeiter:innen, Ausschuss-Obleute, Bürgermeister:innen). Dazu, wie dies geschehen kann, haben wir im Projekt nicht gesprochen. Ein Gedanke dazu ist jedoch das regionale Herangehen und ggf. das **in ein regionales Konzept-Gießen** wie im PV 15. Durch den Beschluss eines regionalen Konzepts, das auch in den einzelnen Gemeinderäten beschlossen werden sollte, haben zahlreiche Menschen Kenntnis der Trassen und könnten sich die Gemeinden gegenseitig erinnern.
- Grundsätzlich wichtig erscheint uns, dass **das Gefühl für die Wichtigkeit** des Radverkehrs steigt. Damit sind die geplanten Trassen und Konzepte länger präsent, mehr Menschen haben sie im Hinterkopf, ev. sind sogar Grundbesitzer:innen leichter zu überzeugen (weil sie durch ihr Entgegenkommen eine Leistung für die Allgemeinheit erbringen). Dies ist aus der allgemeinen und sich stetig verbessernden Stimmung in jenen PVs, die die Workshops durchgeführt haben, ableitbar. Deshalb die Bewusstseinsbildung auf mehreren Ebenen und in persönlichen Gesprächen besonders wichtig.
- Immer wieder kam der Wunsch der Gemeinden (auch in Situationen, wo einzelne Grundbesitzer:innen nicht kooperieren), dass das **Land als übergeordnete Stelle** die Vorbereitung und Planung übernehmen soll – um die regionale Bedeutung auszudrücken, um die persönlichen Verbindungen in den Gemeinden auszuschalten

und um die Ressourcenfrage in den Gemeinden zu lösen. Die Hoffnung dahinter ist, dass Widerstände von der übergeordneten Ebene leichter zu bewältigen sind. Ein weiteres Argument dazu war: regionale Radwege sind wie Landesstraßen zu sehen.

- Die Integration der Stadt Innsbruck in die Radworkshops erwies sich als schwierig. Dies dürfte vermutlich an den Ressourcen gelegen haben und daran, dass sie mit ihren Radprojekten sehr ausgelastet sind.

### **Zusammenfassende Wirkungsabschätzung und Zielerreichung**

- Breite Information und Bewusstseinsbildung durch die erstellte Broschüre, die zahlreichen Präsentationen und die Informationsblocks in den Workshops. Bleibend auch durch den eigenen Bereich auf der PIU-Homepage.
- In den drei Planungsverbänden Telfs-Umgebung-Salzstraße, Völs-Kematen Umgebung-Sellrain und Südöstliches Mittelgebirge wurden in den Workshops zahlreiche konkrete Impulse und Entwicklungen für übergemeindliche Radwege gesetzt.
- Diese befinden sich in unterschiedlichen Stadien: vom überspannenden regionalen Radwegkonzept (das auch ein Sofortnetz für die unmittelbare Umsetzung beinhalten wird und einige Gemeinden im heurigen Budget vorgesehen haben) über konkrete Planungen und Einreichungen bis zur schrittweisen Vorbereitung bis zur Planung.
- Die Winterräumung wurde über die Innradweg-Erhaltungsgemeinschaft und ausgehend vom Innradweg, der im direkten Umland von Innsbruck auch als Pendlerweg genutzt wird, ein- und weitergeführt. Auch hier ist eine deutlich sichtbare Bewusstseinsbildung sichtbar.
- Im Bereich der ergänzenden Infrastruktur, insbesondere Radboxen und Leihräder, wurde das Angebot bekannter gemacht – erste PIU-Gemeinden bereiten sie mit dem VVT vor.