

Landesrechnungshof



TIROLER  
LANDTAG

## Radwegeausbau in Tirol

## **Impressum**

Landesrechnungshof Tirol  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck  
Telefon: +43 512 508 3032

Email: [lrh@tirol.gv.at](mailto:lrh@tirol.gv.at)

[www.tirol.gv.at/lrh](http://www.tirol.gv.at/lrh)

Herausgegeben: LR-0640/33, 20.7.2021

## **Abkürzungsverzeichnis**

|           |                            |
|-----------|----------------------------|
| BGBI. Nr. | Bundesgesetzblatt Nummer   |
| id(g)F    | in der (geltenden) Fassung |
| i.V.m.    | In Verbindung mit          |
| LGBl. Nr. | Landesgesetzblatt Nummer   |
| LRH       | Landesrechnungshof         |
| Z.        | Ziffer                     |
| zzgl.     | zuzüglich                  |



## Inhaltsverzeichnis

|      |                                                           |    |
|------|-----------------------------------------------------------|----|
| 1.   | Einleitung .....                                          | 1  |
| 2.   | Radverkehr in der Bundes- und Landespolitik .....         | 3  |
| 3.   | Ausgangslage - Mobilitätsprogramme des Landes Tirol ..... | 6  |
| 4.   | Alltags- und Freizeitradverkehr .....                     | 9  |
| 4.1. | Das Tiroler Radwegkonzept .....                           | 9  |
| 4.2. | Förderungen .....                                         | 15 |
| 4.3. | Organisation .....                                        | 18 |
| 4.4. | Projekte und Projektabwicklung .....                      | 22 |
| 4.5. | Budget und Ausgaben .....                                 | 29 |
| 4.6. | Evaluierung der Fördermaßnahmen .....                     | 32 |
| 4.7. | Ausblick: Programme der Tiroler Landesregierung .....     | 36 |
| 5.   | Mountainbike-Routen und Singletrails .....                | 38 |
| 5.1. | Mountainbike-Modell .....                                 | 39 |
| 5.2. | Förderungen .....                                         | 44 |
| 5.3. | Organisation .....                                        | 46 |
| 5.4. | Projekte und Projektabwicklung .....                      | 47 |
| 5.5. | Budget und Ausgaben .....                                 | 51 |
| 5.6. | Evaluierung der Fördermaßnahmen .....                     | 55 |
| 5.7. | Ausblick: Programme der Tiroler Landesregierung .....     | 58 |
| 6.   | Verkehrssicherheit .....                                  | 59 |
| 6.1. | Unfallgeschehen .....                                     | 59 |
| 6.2. | Sicherheitskonzepte .....                                 | 61 |
| 6.3. | Haftpflichtversicherung des Landes Tirol .....            | 64 |
| 7.   | Zusammenfassende Feststellungen .....                     | 65 |



## 1. Einleitung

Der Landesrechnungshof Tirol (LRH) überprüfte zuletzt im Jahr 2018/19 im Rahmen des „Impulspaketes Tirol“<sup>1</sup> u.a. Maßnahmen zur Radwegoffensive und zur Förderung von Singletrails hinsichtlich ihrer Umsetzung (Verwendung zusätzlicher Mittel) und Wirkung in den Jahren 2015 bis 2017.<sup>2</sup>

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prüfungsart                 | Für einen gesamthaften Überblick sah der LRH in seinem Prüfplan für das Jahr 2020 die Initiativprüfung „Radwegeausbau in Tirol“ als eine Allgemeine Prüfung vor.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Prüfungsziel und Gegenstand | Ziel der Prüfung war es, die Inhalte und die Abwicklung des Radwegkonzepts und des Tiroler Mountainbike-Modells darzustellen. Die Aufmerksamkeit lag dabei auf den Zuständigkeiten, der Organisation sowie die Umsetzung von Projekten und ihrer Finanzierung. Abschließend betrachtete der LRH auch das Unfallgeschehen im Radverkehr und gab einen Überblick über die Sicherheitskonzepte des Landes Tirol.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Überprüfter Zeitraum        | Die Prüfung bezog sich insbesondere auf den Zeitraum der Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts in den Jahren 2015 bis 2020.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Prüfungsauftrag             | Der Landesrechnungshofdirektor beauftragte am 9.7.2020 eine Prüferin mit der gegenständlichen Prüfung. Die Dauer der Prüfung erstreckte sich, mit Unterbrechungen, von Juli 2020 bis Februar 2021.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Prüfungs-zuständigkeit      | Die Prüfungszuständigkeit des LRH begründet sich im Art. 67 Abs. 4 lit. a Tiroler Landesordnung 1989 <sup>3</sup> i.V.m. § 1 Abs. 1 lit. a Tiroler Landesrechnungshofgesetz <sup>4</sup> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Politische Zuständigkeit    | <p>Gemäß der Geschäftsverteilung als Anlage zur Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung<sup>5</sup> ist der 1. Landeshauptmannstellvertreter ÖR Josef Geisler u.a. für das Tiroler Radwegkonzept, Sportangelegenheiten sowie Land- und Forstwirtschaft verantwortlich.</p> <p>Belange des Umwelt- und Klimaschutzes (unbeschadet der Verantwortlichkeiten der anderen Mitglieder der Tiroler Landesregierung in den jeweiligen Sachgebieten) sowie des Naturschutzes, soweit diese nicht in das Ressort von Landeshauptmannstellvertreter Geisler fallen, liegen im Zuständigkeitsbereich der 2. Landeshauptmannstellvertreterin Mag.<sup>a</sup> Ingrid Felipe Saint Hilaire.</p> |

<sup>1</sup> Die Tiroler Landesregierung beschloss am 16.6.2015 das Impulspaket Tirol zur Konjunkturbelebung für den Wirtschafts- und Arbeitsmarkt Tirol mit verstärkten Maßnahmensetzungen vor allem in den Bereichen Bau, Wirtschaftsförderung, Tourismus, Bildung und Soziales.

<sup>2</sup> Impulspaket Tirol, LR-0610/23, 2019.

<sup>3</sup> Landesverfassungsgesetz vom 21.9.1988 über die Verfassung des Landes Tirol (Tiroler Landesordnung 1989), LGBl. Nr. 61/1988 idF LGBl. Nr. 133/2019.

<sup>4</sup> Gesetz vom 12.12.2002 über den Tiroler Landesrechnungshof (Tiroler Landesrechnungshofgesetz), LGBl. Nr. 18/2003 idF LGBl. Nr. 144/2018.

<sup>5</sup> Verordnung der Landesregierung vom 30.3.1999 über die Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 14/1999 idF LGBl. Nr. 73/2021.

**Organisatorische Zuständigkeit** Innerhalb des Amtes der Tiroler Landesregierung ist gemäß der Geschäftseinteilung<sup>6</sup> der Bau von Landesstraßen eine Aufgabe der Abteilung Verkehr und Straße. Die Abteilung Verkehrsplanung<sup>7</sup> ist u.a. für Verkehrsplanungen zuständig. Innerhalb der Gruppe Forst ist der Abteilung Forstorganisation u.a. die forstliche Förderung einschließlich der Steuerung von Förderungsprojekten zugeordnet. Die konkreten Zuständigkeiten der Organisationseinheiten bezüglich der Thematik „Radwege“ sind in der Geschäftseinteilung aber nicht geregelt.<sup>8</sup>

**Kritik – keine konkreten Zuständigkeiten** Der LRH stellt kritisch fest, dass die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung keine Zuordnung der Zuständigkeiten für das Tiroler Radwegkonzept, das Mountainbike-Modell oder die entsprechende Radinfrastruktur aufweist.

Gemäß dem „Tiroler Radkonzept 2015 – 2020“<sup>9</sup> wäre die Organisation im Amt der Tiroler Landesregierung wie folgt zu ändern gewesen:

- Gruppe Bau und Technik:  
Betreuung, Planung, Errichtung und Förderung von Radwegen für den regionalen Alltagsverkehr und für touristische Radverbindungen sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen (z.B. im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms) sowie
- Gruppe Forst:  
Betreuung, Planung, Errichtung und Förderung von Mountainbike-Routen, Singletrails und Downhill-Strecken.

**Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO** Der LRH empfiehlt, die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung um die jeweiligen Aufgaben der entsprechenden Organisationseinheiten in der Thematik „Radwege“ zu ergänzen.

**Stellungnahme der Regierung** *Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung um die jeweiligen Aufgaben der entsprechenden Organisationseinheiten in der Thematik „Radwege“ zu ergänzen, wurde mit der am 01.06.2021 in Kraft getretenen Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung weitgehend umgesetzt.*

---

<sup>6</sup> Verordnung des Landeshauptmannes vom 25.6.2019 über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 78/2019 idF LGBl. Nr. 23/2020 (bis 31.1.2021) sowie Verordnung des Landeshauptmannes vom 17.11.2020 über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 126/2020 (ab 1.2.2021).

Die Änderung der Verordnung über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 25.5.2021, LGBl. Nr. 78/2021, erfolgte nach Redaktionsschluss und wird daher im vorliegenden Bericht des LRH nicht berücksichtigt.

<sup>7</sup> Bis zum Inkrafttreten der Verordnung des Landeshauptmannes vom 17.11.2020 über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 126/2020 mit 1.2.2021 war dies das Sachgebiet Verkehrsplanung als eine Organisationseinheit der Abteilung Verkehr und Straße.

<sup>8</sup> Ohne Festlegung in der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung lag in der Vergangenheit die Zuständigkeit für Radwege bei der Gruppe Forst. Die Landesstraßenverwaltung beteiligte sich gemäß den Bestimmungen des Tiroler Straßengesetzes an überörtlichen Radwegen, wenn sie der Entlastung einer Landesstraße dienten. Im Jahr 2015 ging mit dem Beschluss des Tiroler Radwegkonzepts das Radwegenetz in den Tälern in den Verantwortungsbereich der Landesstraßenverwaltung über.

<sup>9</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 16.11.2015, VuS-0-149/1/6-2015, Anlage 1.



*Mit der Umbenennung der Abteilung Verkehr und Straße in „Abteilung Landesstraßen und Radwege“ wurden die Agenden der Radwege in der Abteilungsbezeichnung verankert und die Zuständigkeiten ebenfalls entsprechend präzisiert (Förderstelle für Radwanderrouen und Alltagsradwege; Unterstützung von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Tourismusverbänden bei Planung und Bau von Radwanderrouen und Alltagsradwegen).*

*Die Bezeichnung der Abteilung Verkehrsplanung wurde auf „Abteilung Mobilitätsplanung“ geändert und die Zuständigkeit um die Themenbereiche „Erfassung, Organisation und Aufbereitung von Mobilitätsdaten und GIS-Grundlagen“ ergänzt.*

*In der Abteilung Waldschutz werden die Radwege derzeit noch unter dem Begriff „Landschaftsdienst“ subsummiert. Auch hier wird eine Detailregelung für eine all-fällig zukünftige Änderung der Geschäftseinteilung vorgemerkt.*

**Prüfungsablauf** Im Zuge der Prüfung nahm der LRH Einschau bei den zuständigen Organisations-einheiten. Diese gewährten ihm Zugang zu den wesentlichen Datenverarbeitungssystemen (ELAK der Abteilung Verkehr und Straße, WIKI der Gruppe Forst und der Abteilung Verkehr und Straße sowie SAP) und stellten prüfungsrelevante Unterlagen zur Verfügung. Ergänzend fanden zu speziellen Themen Besprechungen mit den zuständigen MitarbeiterInnen statt.

**Vereinheitlichung** In den Unterlagen (Regierungsbeschlüsse, Ausfertigungen und andere Materialien) wird das Konzept zur Forcierung des Radverkehrs in Tirol als „Tiroler Radweg(e)-konzept 2015“, „Radkonzept Tirol“ oder „Tiroler Radkonzept 2015 (- 2020)“ betitelt. Zur Vereinheitlichung wählte der LRH die Bezeichnung „Tiroler Radwegkonzept“<sup>10</sup>.

## 2. Radverkehr in der Bundes- und Landespolitik

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und eine Voraussetzung zur aktiven Teilhabe am gesellschaftlichen Miteinander. Das steigende Verkehrsaufkommen (Schwer- und Individualverkehr) belastet aber zunehmend Mensch und Umwelt.

Besonders im Verkehrssektor ist eine Trendwende bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen erforderlich.<sup>11</sup> Dazu sind Maßnahmen zu entwickeln, um den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern sowie den Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Shared Mobility<sup>12</sup>) zu steigern. Der Radverkehr spielt bei dieser Mobilitätswende eine wichtige Rolle.

<sup>10</sup> Die in diesem Zusammenhang genannten „Radfahrer“, „Biker“ und andere Verkehrsteilnehmende sowie „Eigentümer“, „Wegehalter“ und Ähnliche bezeichnen jeweils die Person, unabhängig von deren Geschlecht.

<sup>11</sup> In Österreich verursacht der Verkehr rund  $\frac{2}{3}$  der Treibhausgas-Emissionen. Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) ist dabei laut Kyoto-Protokoll eines der wichtigsten Treibhausgase.

<sup>12</sup> Die geteilte Mobilität (englisch: shared mobility) bezieht sich auf die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs, Fahrrads oder eines anderen Transportmittels.

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Masterplan Radfahren 2006 | Bereits Mitte der 2000er Jahre hatte die Förderung des Radverkehrs, der nicht nur keine Emissionen verursacht, sondern auch durch die körperliche Aktivität gesundheitsfördernd ist, für das damalige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) einen hohen Stellenwert. Zur Erfüllung entsprechender Programme und Strategien initiierte das BMLFUW im Jahr 2006 die Erstellung eines Masterplans für den Radverkehr. Der darauffolgende Umsetzungsschwerpunkt „Radverkehr“ in den klima:aktiv <sup>13</sup> mobil-Programmen setzte den Startschuss für eine neue Radverkehrsoffensive in Österreich. Im Jahr 2011 wurden die Maßnahmen evaluiert und neue Schwerpunkte für die Umsetzung im Zeitraum 2011 bis 2015 gesetzt. |
| Fahrradpaket 2013         | Im März 2013 trat das Fahrradpaket 2013 des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in Kraft. Dieses Paket umfasst u.a. den Einsatz neuer Infrastrukturelemente <sup>14</sup> wie Begegnungszonen <sup>15</sup> , Fahrradstraßen <sup>16</sup> und Radwege ohne Benützungspflicht <sup>17</sup> , durch die der Radverkehr weiter gefördert werden sollte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Bild 1: Kennzeichnung einer Begegnungszone mit erlaubter Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (Beginn/Ende), einer Fahrradstraße sowie eines Radweges/Geh- und Radweges ohne Benützungspflicht (Quelle: StVO. 1960 idgF)



|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Masterplan Radfahren 2015 - 2025 | Mit dem Masterplan Radfahren 2015 - 2025 führte das damalige BMLFUW die Radverkehrsförderung in Österreich fort. Ziel war und ist es, mit einer noch breiteren Umsetzung des Masterplans und neuen Impulsen den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 13 % zu steigern. <sup>18</sup> |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>13</sup> klima:aktiv wurde im Jahr 2006 gegründet und ist die Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) und ein Instrument für die Energiewende. Im Fokus stehen die vier Themencluster Bauen und Sanieren, Energiesparen, erneuerbare Energien und Mobilität, die die wichtigsten Ansatzpunkte für die Energiewende darstellen.

<sup>14</sup> Diese Elemente stehen seit dem 31.3.2013 mit Inkrafttreten der 25. Novelle (BGBl. I Nr. 39/2013) der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO. 1960, BGBl. Nr. 159/1960 idgF) zur Verfügung.

<sup>15</sup> Eine Begegnungszone ist gemäß StVO. 1960 eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt und als solche gekennzeichnet ist. Fußgänger dürfen die gesamte Fahrbahn benützen und Kfz-Lenker sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr weder behindern noch gefährden. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (in Ausnahmen auch 30 km/h) und ist am Verkehrszeichen vermerkt.

<sup>16</sup> In Fahrradstraßen ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten. Ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 StVO. 1960 genannten Fahrzeugen, das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens sowie das Queren der Fahrradstraße. Radfahrer dürfen hier nebeneinander fahren, sich dabei aber nicht behindern. Das Tempolimit beträgt 30 km/h.

<sup>17</sup> Diese Radwege dürfen von Radfahrern benützt werden, müssen es aber nicht.

<sup>18</sup> Im Oktober 2020 beschloss der Verkehrsausschuss des Nationalrates die Weiterführung von Maßnahmen für mehr aktive Mobilität und der Förderung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr. So soll die Bundesregierung und insbesondere die zuständige Bundesministerin (BMK) u.a. den „Masterplan Radfahren“ aktualisieren (Quelle: <https://www.tt.com/go/30758901/> [27.10.2020]).

Der Masterplan Radfahren 2015 - 2025 umfasst dazu folgende Schwerpunkte:

- klima:aktiv mobil-Radverkehrsoffensive<sup>19</sup>:  
Beratung, Förderung und Bewusstseinsbildung im Radverkehr,
- radfahrfreundliche Rahmenbedingungen:  
Ausbau der Infrastruktur, gesetzliche Rahmenbedingungen,
- Informationssysteme und Bewusstseinsbildung:  
Hebung des Stellenwertes des Alltagsverkehrsmittels Fahrrad,
- Optimierung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln:  
Kombination insbesondere mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes,
- Wirtschaftsfaktor Radfahren:  
Entwicklung und Vermarktung hochwertiger Produkte und Dienstleistungen aus Österreich, sowie
- Radfahren als Gesundheitsförderung:  
verstärkte Kommunikation und Verankerung im Gesundheitsbereich.

Regierungs-  
programm  
des Bundes  
2020 - 2024

Die Umsetzung dieser Schwerpunkte als Offensive für eine aktive, sanfte Mobilität<sup>20</sup> ist auch Inhalt des Regierungsprogramms 2020 - 2024. Neben dem Radpaket mit dem Bekenntnis zur Erhöhung des Radanteils auf 13 % bis zum Jahr 2025, dem Ausbau der Bundesfinanzierung für Infrastrukturmaßnahmen („Masterplan Radland Österreich“) und dem Abbau finanzieller Barrieren (steuerliche Begünstigungen und Abschaffung von Benachteiligungen) sieht das Regierungsprogramm auch für das Radfahren eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vor.

Programme des  
Landes Tirol

Nicht nur auf Bundesebene, auch in der Tiroler Mobilitätspolitik ist es ein Ziel dafür zu sorgen, dass die Menschen in Tirol sicher, umweltschonend, zügig und günstig an ihr Ziel kommen. Der Radverkehr spielt auch hier eine stetig steigende Rolle. Der Ausbau der Radinfrastruktur und die Förderung des Radverkehrs sind bereits seit mehreren Jahren ein Thema. Die Tiroler Landesregierung beschloss in der vergangenen Legislaturperiode (2013 - 2018) folgende Programme:

- „Tiroler Radwegkonzept“ sowie
- „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“, in Verbindung mit dem
- „Mountainbike-Modell Tirol 2.0“.

<sup>19</sup> Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) erhöhte im Juli 2020 das Förderbudget für den Radverkehr für das Jahr 2020 mit 40,0 Mio. € gegenüber dem Vorjahr um fast das Zehnfache (Quelle: <https://www.tt.com/go/30759211/> [27.10.2020]). Mit dem „Aktionsprogramm klima:aktiv mobil - Radverkehr und Mobilitätsmanagement“ werden klimafreundliche Mobilitätslösungen, die u.a. zur Forcierung des Rad- und Fußgängerverkehrs beitragen, gefördert (<https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/radfahren-foerdern-mit-system.html> [22.0.2021]).

<sup>20</sup> „Sanfte Mobilität“ bezeichnet ein Konzept, das nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche und sichere Fortbewegungsarten wie Zufußgehen, Radfahren und die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel unterstützen möchte.

Regierungs-  
programm  
für Tirol  
2018 - 2023

Mit den Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2018 - 2023 sollen diese Programme weitergeführt und umgesetzt werden. Die Koalitionspartner vereinbarten dazu, den Ausbau des Tiroler Rad- und Radwandernetzes sowie der dazu notwendigen Infrastrukturen (überdachte Abstellplätze, Beschilderungen, Beleuchtungen, Verleihsystem, Ladestationen und Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr) mit Priorität voranzutreiben und zu fördern.

Mit ihrem Regierungsprogramm 2018 - 2023 bekannte sich die Tiroler Landesregierung dazu, dass Tirol ein Sportland ist und vereinbarte die weitere Ausweisung von Mountainbike-Routen. Aufbauend auf dem Tiroler Mountainbike-Modell beabsichtigte sie ähnliche Modelle auch für Singletrails zu schaffen.

### 3. Ausgangslage - Mobilitätsprogramme des Landes Tirol

Die Einhaltung der unionsrechtlichen Luftqualitätsziele und der innerstaatlich gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte nach dem Immissionsschutzgesetz - Luft<sup>21</sup> und der EU-Ziele im Bereich der Treibhausgasreduktion verlangt verschiedene Maßnahmen.

Großes Potenzial zur Erreichung der geforderten Grenzwerte lag und liegt besonders im Bereich Verkehr bei bewusstseinsbildenden Maßnahmen.

Mobilitäts-  
programm 3 x 3  
2008 - 2012

Mit Beschluss vom 13.11.2007<sup>22</sup> beauftragte die Tiroler Landeregierung die damalige Abteilung Verkehrsplanung<sup>23</sup>, das Mobilitätsprogramm des Landes „3 x 3“ umzusetzen. Ziel dieses Mobilitätsprogramms waren genaue Definitionen einer zu erreichenden Änderung in der Verkehrsmittelwahl:

- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs um + 3 % an allen Wegen in Tirol,
- Erhöhung des Radverkehrsanteils um + 3 % an allen Wegen kürzer als 3 km sowie
- Erhöhung des Fußgängeranteils um + 3 % an allen Wegen kürzer als 3 km.

Den Bezug für diese „3 x 3“-Änderung im Modal Split<sup>24</sup> stellte eine Mobilitätserhebung für den Zentralraum von Innsbruck und die Stadt Innsbruck im Jahr 2002 dar. Der Umsetzungszeitraum für diese Änderungen war auf fünf Jahre (2008 - 2012) angelegt.

---

<sup>21</sup> Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz - Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idgF.

<sup>22</sup> Beschluss der Tiroler Landeregierung vom 13.11.2007, VIb4-0.137/50-07.

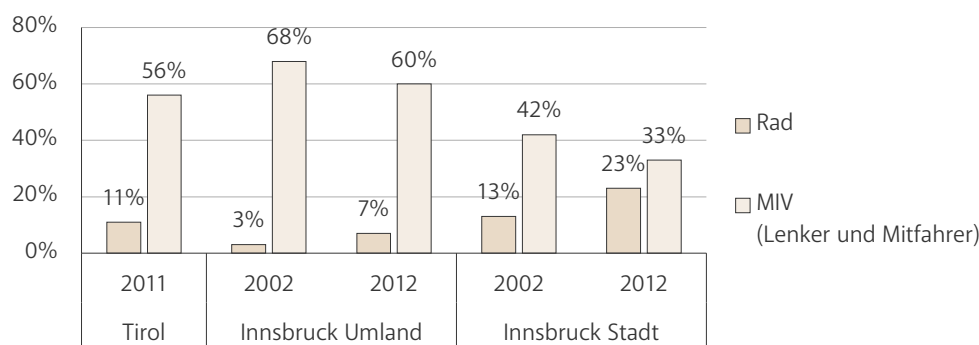
<sup>23</sup> Mit Inkrafttreten der Verordnung über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 124/2013, am 1.1.2014 war dies das Sachgebiet Verkehrsplanung (bis 31.1.2021, LGBl. Nr. 126/2020).

<sup>24</sup> „Modal Split“ wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt und beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.

Mit der Verfolgung der Ziele erwartete die Tiroler Landesregierung insbesondere die Reduktion von negativen Auswirkungen (Schadstoffen) im Verkehr, aber auch positive Effekte auf die Verkehrssicherheit, die Lebensqualität und die Gesundheit sowie eine Reduktion von Stauzeiten und die Entlastung bestehender Infrastrukturen.

**Evaluierung des Mobilitätsprogramms** Im Jahr 2011 evaluierte das Land Tirol das (geänderte) Mobilitätsverhalten der TirolerInnen in Umsetzung des Programms „3 x 3“ mit der Tiroler Mobilitätsstudie 2011. Diese Studie zeigte, dass die Ziele des Programms 2008 - 2012 zwar nicht für jedes Verkehrsmittel getrennt, jedoch in Summe für den Umweltverbund erreicht und sogar übertroffen wurden. Das Mobilitätsprogramm sollte daher auf eine weitere Periode ausgeweitet werden.

Diagr. 1: Verkehrsmittelwahl (Fahrrad und motorisierter Individualverkehr)  
 (Quelle: „Verkehr in Tirol - Bericht 2011“, AdTLR, Abt. Verkehrsplanung, Juni 2012; Darstellung: LRH)



**ZukunftsRaum Tirol 2011** Zudem lagen auch mit dem Raumordnungsplan „ZukunftsRaum Tirol 2011“ - Strategien zur Landesentwicklung<sup>25</sup> Schwerpunkte in der Forcierung des Rad- und Fußverkehrs im Alltag, z.B. mit dem Aus- und Aufbau eines übergemeindlichen Radnetzes und dem Propagieren der Radinfrastruktur.

**Mobilitätsprogramm 2013 - 2020** Mit Beschluss vom 5.6.2012<sup>26</sup> beauftragte die Tiroler Landesregierung die damalige Abteilung Verkehrsplanung mit der Umsetzung des Mobilitätsprogramms des Landes in dem Zeitraum 2013 - 2020.

Ausgehend von der Mobilitätserhebung im Jahr 2011 definierte das Mobilitätsprogramm 2013 - 2020 folgende Ziele:

- Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs landesweit um + 3 % an allen Wegen,
- Erhöhung des Radverkehrsanteils landesweit um + 3 % an allen Wegen,

<sup>25</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 27.9.2011, RO-STAT-1.1164.29/27.2011.

<sup>26</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 5.6.2012, Vlb4-0.143/341-12.

- Erhöhung des Fußgängeranteils landesweit um + 1 % an allen Wegen sowie
- Senkung des Modal Split im Kfz-Bereich (Fahrende und Mitfahrende) auf unter 50 %.

Ein Schwerpunkt, für den ein maßgeblicher Handlungsbedarf und hohes Potenzial zur Erfüllung der gesetzlichen Rahmenbedingungen bestand, lag auf der Radinfrastruktur. Als ein Einzelziel bestimmte das Mobilitätsprogramm 2013 - 2020 die Erstellung eines landesweiten Radwegkonzepts.

Dieses Konzept sollte ein Landesradwegenetz definieren, einen Ausbauplan und Finanzierungshorizont erstellen sowie Erhaltungsverantwortlichkeiten klären.

Planungsauftrag Radwegkonzept Im Auftrag des Landes Tirol<sup>27</sup> und in Zusammenarbeit mit einem Büro für Verkehrs- und Raumplanung erstellte ein Planungsbüro im November 2014 ein Radwegkonzept, das einerseits Qualitätskriterien für Radwege, andererseits Wunschlinien<sup>28</sup> für radtaugliche Verbindungen identifiziert.

Tiroler Radwegkonzept Mit dem Beschluss vom 16.11.2015<sup>29</sup> beauftragte die Tiroler Landesregierung die Abteilung Verkehr und Straße und das damalige Sachgebiet Verkehrsplanung mit der Umsetzung dieses Tiroler Radwegkonzepts.

Als Voraussetzung für die optimierte Umsetzung des Konzepts und zur Abgrenzung der Aufgaben innerhalb des Amtes der Tiroler Landesregierung und gegenüber externen Partnern legte die Tiroler Landesregierung folgende Organisationsstruktur fest:

- Gruppe Bau und Technik:  
Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts im Bereich des regionalen Alltags- und touristischen Radverkehrs (siehe Abschnitt 4.) sowie
- Gruppe Forst:  
Betreuung und Förderung der Mountainbike-Routen, Singletrails und Downhill-Strecken (siehe Abschnitt 5.).

---

<sup>27</sup> Das Land Tirol vergab den Auftrag im Wege einer Direktvergabe an das Planungsbüro mit dem besten Konzept (aus drei Angeboten). Die Auftragssumme (= Abrechnungssumme) betrug € 28.800 (brutto).

<sup>28</sup> Wunschlinien beschreiben idealisierte über- und innerörtliche Verbindungen, die eingerichtet werden müssten, um den Umstieg auf das Rad zu erleichtern.

<sup>29</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 16.11.2015, VuS-0-149/1/6-2015.

**Differenzierung** Zur Unterscheidung und Festlegung der Zuständigkeiten differenzierten die beteiligten Organisationen die Rad(wander)wege und Mountainbike-Routen wie folgt:

Tab. 1: Differenzierung Rad(wander)weg und Mountainbike-Route (Quelle: Abteilung Verkehr und Straße/Gruppe Forst; Darstellung: LRH)

| Kriterium                    | Rad(wander)weg                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Mountainbike-Route                                                                                                                                                                   |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lage und Verbindungsfunktion | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit Verbindungs-/Anschlussfunktion</li> <li>• Verbindung von zwei oder mehreren Gemeinden, auch zu weiteren Talachsen und anderen Netzen</li> <li>• größtenteils über den Dauersiedlungsraum in Tallagen in möglichst direkter Verbindung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine spezielle Verbindungsfunktion</li> <li>• Start sowohl im Siedlungsraum als auch in der Peripherie möglich</li> </ul>                  |
| Zweck                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alltags-/Freizeitverkehr oder touristischer Radverkehr</li> <li>• keine besondere technische, sportliche oder konditionelle Herausforderung</li> </ul>                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Freizeit- und touristischer Radverkehr</li> <li>• besondere technische, sportliche und konditionelle Herausforderungen</li> </ul>           |
| Potenzial                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichen von Mobilitäts- und Klimazielen</li> <li>• Potenzial für Alltags-/Freizeitnutzung,</li> <li>• Radwanderrouten im touristischen Interesse</li> </ul>                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenkungsfunktion in der Natur</li> <li>• bedarfsgerecht für Mountainbikes</li> <li>• im touristischen und öffentlichen Interesse</li> </ul> |

## 4. Alltags- und Freizeitradverkehr

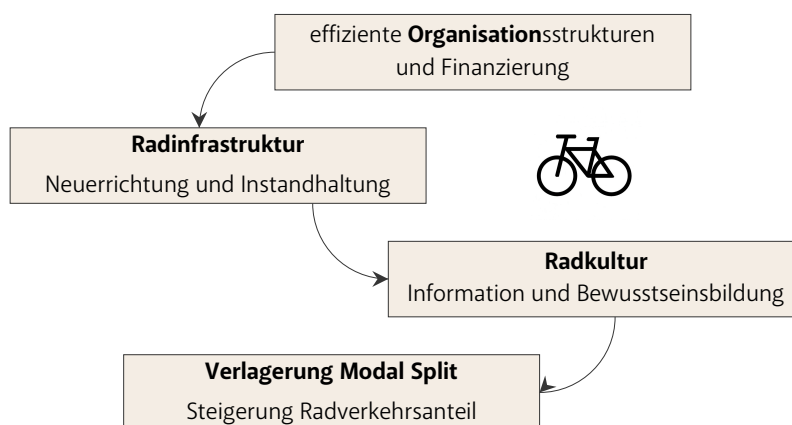
### 4.1. Das Tiroler Radwegkonzept

**Zielsetzung** Mit dem Tiroler Radwegkonzept und den zugehörigen Förderungen beabsichtigte das Land Tirol zur Steigerung und Attraktivierung des Radverkehrs die Radinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern und auszubauen. Damit soll der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs und den Anforderungen der Radfahrer, zugleich aber auch den Intentionen verschiedener Richtlinien entsprochen werden, die eine vermehrte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erfordern.

**Feststellung - nur qualitative Vorgaben** Der LRH stellt fest, dass die Zielsetzung des Tiroler Radwegkonzepts nur qualitative Vorgaben enthält, ohne messbare Inhalte und Vorgaben (finanziell, zeitlich). Es schafft jedoch Rahmenbedingungen, um die definierten Ziele des übergeordneten Mobilitätsprogramms 2013 - 2020 zu erreichen.

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Themenfelder | <p>Das Tiroler Radwegkonzept ist in drei Themenfelder untergliedert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Themenfeld A: Neuerrichtung und Instandhaltung von Radinfrastruktur,</li><li>• Themenfeld B: Radkultur (Information und Bewusstseinsbildung) sowie</li><li>• Themenfeld C: effiziente Organisationsstrukturen und Finanzierung.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Bewertung    | <p>Der LRH stellt fest, dass die Themenfelder des Tiroler Radwegkonzepts voneinander abhängen und sich gegenseitig beeinflussen. Als ein aufeinander aufbauendes Maßnahmenkonzept sind für eine ganzheitliche Zielerreichung alle Themenfelder zu berücksichtigen.</p> <p>Die Errichtung und Instandhaltung einer einheitlichen, durchgängigen Infrastruktur setzt eine übergeordnete Organisation und Planung voraus. Eine ausgebaute und dadurch attraktive Streckenführung spricht den Nutzer an und trägt wesentlich zur Nutzungsbereitschaft bei. Das gestärkte Bewusstsein gegenüber der Radkultur kann schließlich auch ein Umdenken im Mobilitätsverhalten bewirken und den Radverkehrsanteil im Modal Split steigern.</p> |

Bild 2: Zusammenhängende Zielsetzung der Themenfelder des Tiroler Radwegkonzepts (Darstellung: LRH)



|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Schlüssel-<br>maßnahme | <p>Mit dem Ziel<sup>30</sup> der Steigerung des Radanteils an allen Wegen der Tiroler Bevölkerung und dem Ausbau der Radinfrastruktur definierte das Tiroler Radwegkonzept den Aus- und Aufbau eines übergemeindlichen Radwegenetzes für den Alltagsverkehr als Schlüsselmaßnahme (Themenfeld A - Infrastruktur).</p> |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### Typologie des Radwegenetzes

Bei der Festlegung von Verbindungen im Radwegenetz werden gemäß dem Tiroler Radwegkonzept verschiedene Typen von Radwegen

- mit vorwiegend zielbezogenem Radverkehr (Alltag) und
- mit vorwiegend wegbezogenem Radverkehr (Freizeit)

---

<sup>30</sup> Diese Zielsetzung baute auf den Ergebnissen der Mobilitätserhebung 2011 und den Erfahrungen des Mobilitätsprogramms 2008 - 2012 auf.



unterschieden, die verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur stellen. Mountainbike-Routen und Singletrails sind nicht Bestandteil dieses Konzepts.

Der Alltagsverkehr wird weiter in regionale und überregionale Verbindungen, die zwischen den Gemeinden oder grenzüberschreitend festgelegt sind, und lokale Verbindungen zur Anbindung des örtlichen Radwegenetzes an die übergeordnete Infrastruktur unterteilt.

Tab. 2: Typisierung der Radwege (Quelle: Radkonzept Tirol, Themenfeld A – Infrastruktur, 2014; Darstellung: LRH)

| Kategorie |                                           |      | Bezeichnung                             | Kurzbeschreibung                                  |
|-----------|-------------------------------------------|------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Alltag    | überregionale/<br>regionale<br>Verbindung | S    | Schnellradweg                           | Radweg höchster Kategorie mit hohem Potenzial     |
|           |                                           | R I  | Regionaler Radweg I                     | gemeindeverbindender Radweg mit hoher Bedeutung   |
|           |                                           | R II | Regionaler Radweg II                    | gemeindeverbindender Radweg                       |
|           | lokale<br>Verbindung                      | L I  | Lokaler Radweg I                        | gemeindeinterne Verbindung mit hoher Bedeutung    |
|           |                                           | L II | Lokaler Radweg II                       | gemeindeinterner Radweg                           |
| Freizeit  |                                           | F    | Freizeitradweg,<br>touristischer Radweg | überregionale, touristische Radweg-<br>verbindung |

Die Unterscheidung der Radwege hinsichtlich ihrer Bedeutung basiert auf aus dem Verkehrsmodell Tirol<sup>31</sup> ermittelten Potenzialen im Radverkehr und einer sinnvollen Netzbildung. Sowohl für lokale als auch überregionale und regionale Verbindungen sind Kategorien mit hoher (R/L I) und geringer (R/L II) Bedeutung vorgesehen. Überregional und regional charakterisiert die Kategorie „Schnellradweg“ (S) den Idealtypus des Radwegenetzes in stark frequentierten Verdichtungsräumen. In der Hierarchie der Radverkehrsnetze werden die Schnellradwege auch als Hauptrouten und die R I und II-Typen als Verbindungs- und Sammelrouten bezeichnet. Die lokalen Verbindungen dienen meist der Flächenerschließung

### Definition von Qualitätskriterien

Ausgehend von der Typologie des Radwegenetzes und den unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen der Nutzer werden gemäß dem Tiroler Radwegkonzept die verschiedenen Radwegetypen nach dem Stand der Technik durch folgende Qualitätskriterien charakterisiert:

<sup>31</sup> Das Verkehrsmodell Tirol ist ein überregionales (makroskopisches) Verkehrsmodell, mit dem großräumige Analysen von baulichen oder verkehrsorganisatorischen Maßnahmen einer objektiven Bewertung zugeführt werden können. Werden in einem intermodalen (verkehrsübergreifenden) Modell die Netze des Individual- und Pkw-Verkehrs und das Netz des öffentlichen Verkehrs integriert, lassen sich Verlagerungspotenziale zwischen den Verkehrssystemen untersuchen. Das Verkehrsmodell Tirol basiert auf dem Verkehrsnetz, Daten zum Mobilitätsverhalten (Mobilitätsbefragung 2011) und Strukturdaten (anonymisierte Bevölkerungsdaten, Arbeitsplätze, Geschäftsflächen, ...).

Tab. 3: Qualitätskriterien (Quelle: Radkonzept Tirol, Themenfeld A – Infrastruktur, 2014; Darstellung: LRH)

| Kriterien                                         | Alltag                             |     |      |                   |      | Freizeit |
|---------------------------------------------------|------------------------------------|-----|------|-------------------|------|----------|
|                                                   | Überregionale/regionale Verbindung |     |      | Lokale Verbindung |      |          |
|                                                   | S                                  | R I | R II | L I               | L II | F        |
| <b>Führung</b>                                    |                                    |     |      |                   |      |          |
| durchgehend befahrbar                             | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| verkehrssicher                                    | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| Einbindung in Netz                                | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| direkte Wegführung, keine Umwege                  | x                                  | x   |      |                   |      |          |
| intermodale Umsteigemöglichkeiten                 | x                                  | x   |      |                   |      | x        |
| Querungen und Kreuzungen vermeiden                | x                                  |     |      |                   |      |          |
| Trennprinzip <sup>32</sup> :                      |                                    |     |      |                   |      |          |
| ausschließlich Radverkehr, Radweg                 | x                                  |     |      |                   |      |          |
| kombinierter Geh- und Radweg, Radstreifen         |                                    | x   |      |                   |      |          |
| Mischprinzip:                                     |                                    |     |      |                   |      |          |
| nur „Anrainerverkehr“                             |                                    |     | x    |                   |      | x        |
| geringer Kfz-Verkehr                              |                                    |     |      | x                 | x    |          |
| abseits von Lärmquellen                           |                                    |     |      |                   |      | x        |
| landschaftlich attraktiv                          |                                    |     |      |                   |      | x        |
| <b>Errichtung</b>                                 |                                    |     |      |                   |      |          |
| gute Entwässerung                                 | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| frei von Hindernissen                             | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| befestigte, glatte Oberfläche                     | x                                  | x   |      |                   |      | x        |
| Breite des Verkehrsraumes (Zweirichtungsverkehr): |                                    |     |      |                   |      |          |
| ≥ 4,5 m (Überholmöglichkeit)                      | x                                  |     |      |                   |      |          |
| ≥ 3,5 m (Anhänger   Anhänger)                     |                                    | x   |      |                   |      |          |
| ≥ 2,5 m (Rad   Anhänger)                          |                                    |     | x    | x                 | x    | x        |
| Kurvenradien außerorts:                           |                                    |     |      |                   |      |          |
| ≥ 22 m (bis zu 30 km/h)                           | x                                  | x   |      |                   |      |          |
| ≥ 14 m (bis zu 25 km/h)                           |                                    |     | x    |                   |      |          |
| ≥ 8 m (bis zu 20 km/h)                            |                                    |     |      | x                 | x    | x        |
| Steigung:                                         |                                    |     |      |                   |      |          |
| ≤ 3 %                                             | x                                  | x   |      |                   |      |          |
| ≤ 6 % (bis 500 m)                                 |                                    |     | x    |                   |      |          |
| ≤ 8 % (bis 250 m)                                 |                                    |     |      | x                 | x    | x        |
| <b>Wartung</b>                                    |                                    |     |      |                   |      |          |
| Erhaltung                                         | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| Reinigung                                         | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| Winterdienst                                      | x                                  | x   |      | x                 |      |          |
| <b>Ausstattung</b>                                |                                    |     |      |                   |      |          |
| Beschilderung                                     | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| Abstellanlagen an Zielen                          | x                                  | x   | x    | x                 | x    | x        |
| Einkehrmöglichkeiten                              |                                    |     |      |                   |      | x        |
| Rastplätze                                        |                                    |     |      |                   |      | x        |
| Servicestationen                                  | x                                  |     |      |                   |      | x        |
| Beleuchtung                                       | x                                  |     |      |                   |      |          |
| Infotafeln                                        |                                    |     |      |                   |      | x        |
| Attraktivierung (z.B. Mülleimer, Fußstützen)      | x                                  |     |      |                   |      |          |

<sup>32</sup> Unter Trenn- und Mischprinzip versteht man die getrennte oder gemeinsame Führung von Verkehrsteilnehmergruppen auf Verkehrsflächen.

**Bewertung** Der LRH stellt fest, dass diese Qualitätskriterien sowohl in der Kategorie „Führung“ den allgemeinen Grundsätzen für die Planung von Radverkehrsnetzen (zusammenhängend, geschlossen und sicher) als auch in der Kategorie „Errichtung“ den Mindestanforderungen der Entwurfsgrundlagen gemäß RVS 03.02.13 – Radverkehr (2/2014) entsprechen. In den Kategorien „Wartung“ und „Ausstattung“ sind, je nach Bedeutung und Typisierung, Kriterien zur Steigerung des Fahrkomforts und der Servicierung (Hilfe- und Dienstleistungen) des Radweges zusammengefasst.

**Abweichungen möglich** Auf Grund der topographischen Gegebenheiten in Tirol sind in der Praxis die konstruktiven Kriterien nicht immer durchgehend einzuhalten (hier insbesondere das Kriterium der Steigung). Auf kurzen Streckenabschnitten können daher die Grenzen auch überschritten werden. Wesentlich für die Bewertung und Typisierung ist der überwiegende Charakter einer Verbindung.

### **Beschilderung**

**Leitsystem** Ein qualitätsvolles Radroutennetz zeichnet sich auch durch ein gutes Leitsystem vor Ort aus, damit die Radrouten auch ohne Zuhilfenahme von Navigationsgeräten leicht auffindbar sind. Eine klare, einheitliche und gut erkennbare Radwegbeschilderung ist daher Qualitätskriterium in allen Kategorien.

Im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts entwickelte das Land Tirol ein Leitsystem für (über-)regionale Radwanderwegenetze und das lokale Radwegenetz. Es unterscheidet sich insbesondere in der Farbe vom Leitkonzept für Mountainbike-Routen<sup>33</sup> nach dem Tiroler Mountainbike-Modell 2.0. Durch die Kombinationsmöglichkeit und Abstimmung der beiden Leitsysteme sind Mountainbike-Routen auch über das Radwegenetz leicht erreichbar.

**Basisnetz** Als übergeordnetes (hochrangiges) Radroutennetz wird für eine dauerhafte Beschilderung und eine klare Festlegung der Zielangaben auf den Weisungstafeln ein stabiles Basisradwegenetz festgelegt. Ähnlich dem Landesstraßennetz wird so eine eindeutige Radroute mit eindeutiger Routenführung, Bezeichnung und Nummerierung definiert.

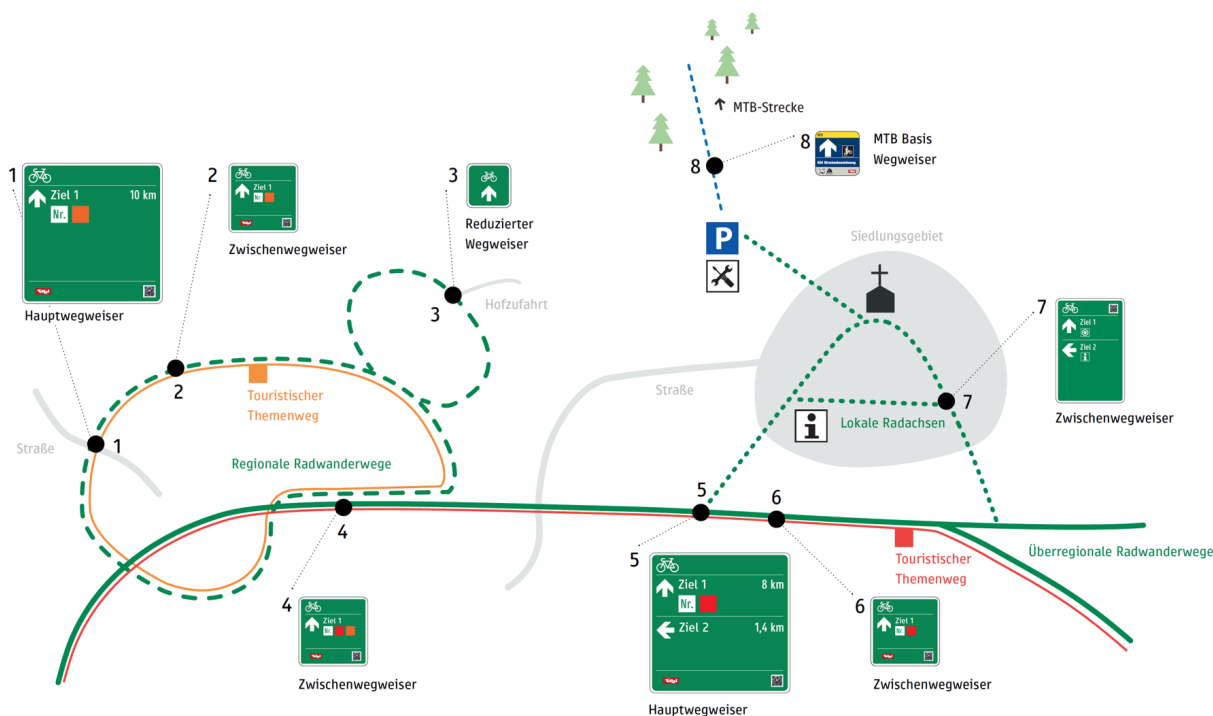
**Radrouten-Netze** Diesem Basisnetz ordnen sich schließlich alle regionalen und lokalen Radrouten unter. Aufbauend auf diesem Basisnetz besteht die Möglichkeit, besonders attraktive Radrouten oder Radrunden als Themenweg (z.B. Salven-Radrunde) zu definieren oder auf Mountainbike-Routen zu verweisen. Wenn möglich und wo sinnvoll sind vorhandene offizielle Mountainbike-Routen an das Radwanderwegenetz anzubinden, damit ein durchgängiges Radroutennetz entsteht und als Basis für das Radrouting<sup>34</sup> verwendet werden kann.

<sup>33</sup> Das Leitsystem für Mountainbike-Routen wurde bereits im Jahr 2014 für das Mountainbike-Modell 2.0 (siehe Abschnitt 5.) entwickelt.

<sup>34</sup> Das Radrouting Tirol ist eine multimodale Routenauskunft des Landes Tirol und beinhaltet offiziell freigegebene Strecken für alle Radtypen (<https://radrouting.tirol/> [22.2.2021]).

Grundsätzlich werden die Wegweiser entlang der Radwanderrouten aufgestellt. Haupt-, Vor-, Zwischen- und Pfeilwegweiser des überregionalen Radwegesystems stehen an relevanten Kreuzungspunkten. Reduzierte Wegweiser dienen der Routenbestätigung und werden zur Klarstellung an relevanten Kreuzungspunkten positioniert.

Bild 3: Typische Einsatzbereiche der Schildertypen (Quelle: Tiroler Radwanderwege - Leitsystem Teil 2 Planungshinweise / Weiterentwicklungen, Stand: 10/2017)



Beschlderungs-  
handbuch

Das Handbuch für Radwegbeschilderungen<sup>35</sup> gibt das Design für das Leitsystem für die Radroutenbeschilderung vor und bietet

- grafische Vorlagen zur Tiroler Radwegebeschilderung (Vorgabe der Schildergröße, Farbcodes und Schriftarten),
- Grundsätze zum Leitsystem und Einsatzbereiche der Wegweiser sowie
- Vorgaben zu Material und Montage.

<sup>35</sup> Mit dem Stand 10/2017 liegt die Version 2.0 „Integration des Leitsystems für lokale Radwanderwege / Radachsen“ vor. Teil 1 „Grafische Vorgaben“ gibt Empfehlungen zur einheitlichen Beschilderung von Radwanderwegen in Tirol. Die vorliegende Weiterentwicklung des Radwanderwege-Leitsystems ermöglicht neben einer verbesserten Orientierung im Alltagsradverkehr auch die Integration von touristischen Radwanderrouten. Im Teil 2 „Planungshinweise / Weiterentwicklungen“ (Stand: 10/2017, Version 1.0) werden dem Planer Hinweise und Lösungen zu Fragen aus der Praxis zu den unterschiedlichsten Umsetzungsfragen zur Verfügung gestellt.

Feststellungs-  
bescheid  
Erholungsweg-  
beschilderung

Am 21.3.2017 erließ die Tiroler Landesregierung als zuständige Behörde einen Feststellungsbescheid<sup>36</sup> gemäß § 15 Abs. 4 Tiroler Naturschutzgesetz 2005<sup>37</sup> für die Erholungsraumbeschilderung in Tirol (rechtskräftig mit 19.4.2017). Sie stellte damit fest, dass die Errichtung, Aufstellung, Anbringung und Änderung der Beschilderung für überregionale Radwege unter Einhaltung der Vorgaben im Beschilderungshandbuch (Vorgaben zur Größe der Beschilderung, der Farbgebung unter Verwendung von RAL-Farben<sup>38</sup> und der Schriftart) keine Beeinträchtigung der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 TNSchG 2005 erwarten lässt.

Mit Feststellungsbescheid<sup>39</sup> vom 7.8.2018 (rechtskräftig mit 5.9.2018) bewilligte die Tiroler Landesregierung auch die landesweit einheitliche Beschilderung von Radrennstrecken.

Auf Grund dieser Bescheide sind für dementsprechende Beschilderungen keine naturschutzrechtlichen Bewilligungen mehr erforderlich. Grundsätzlich sind für die Erkennbarkeit der Beschilderung gut sichtbare Standorte zu favorisieren, eine Sichtbeeinträchtigung für andere Verkehrsteilnehmer darf aber nicht entstehen. Ebenso ist eine zu hohe Dichte an Wegweisungstafeln zu vermeiden.

Rahmen-  
vereinbarung

Für eine landesweit einheitliche Beschilderung der Radrouten schloss das Land Tirol im Dezember 2018 zunächst für das Jahr 2019 eine Rahmenvereinbarung über die Lieferung von Verkehrszeichen für Radwege in Tirol ab.<sup>40</sup> Im November 2019 erfolgte vereinbarungsgemäß die erste, im November 2020 die zweite Vertragsverlängerung um jeweils ein weiteres Jahr (Vertragsende: 31.12. des Folgejahres). Auf Grund dieser Rahmenvereinbarung können Gemeinden und Tourismusverbände die Lieferungen und Leistungen zu denselben Bedingungen abrufen.

## 4.2. Förderungen

Für Förderungen der öffentlichen Hand sind Richtlinien zu erlassen und zu veröffentlichen. Diese legen die Rahmenbedingungen für die Zuerkennung von Förderungen fest und konkretisieren einen rechtlich vorgegebenen Förderungsauftrag.<sup>41</sup>

<sup>36</sup> Mit Eingabe vom 21.7.2016 (U-NSCH-11/24/35-2016) stellte das Land Tirol, vertreten durch die Abteilungen Sport, Waldschutz sowie Verkehr und Straße des Amtes der Tiroler Landesregierung, einen Antrag auf Erlassung eines Feststellungsbescheides gemäß § 15 Abs. 4 TNSchG 2015, LGBl. Nr. 26/2005 idF LGBl. Nr. 87/2015.

<sup>37</sup> Kundmachung der Landesregierung vom 12.4.2005 über die Wiederverlautbarung des Tiroler Naturschutzgesetzes 1997 (Tiroler Naturschutzgesetz 2005 - TNSchG 2005), LGBl. Nr. 26/2005 idF.

<sup>38</sup> Als RAL-Farben werden normierte Farben bezeichnet, denen eindeutige Nummern zugeordnet sind. Die weltweit eingesetzten Farbsysteme und -kataloge ermöglichen die präzise Kommunikation einer Farbe, ohne ein Farbmuster übergeben zu müssen. RAL steht dabei als Abkürzung für den 1925 gegründeten Reichs-Ausschuss für Lieferbedingungen, der einen Farbkatalog mit jeweils vierstelligen Nummern zur Kennzeichnung der Farben erstellte.

<sup>39</sup> Mit Eingabe vom 12.4.2018 (VuS-0-149/1/116-2017) stellte das Land Tirol, vertreten durch die Abteilung Verkehr und Straße, einen Feststellungsantrag gemäß § 15 Abs. 4 TNSchG 2005, LGBl. Nr. 26/2005 idF LGBl. Nr. 32/2017, betreffend die landesweit einheitliche Beschilderung von Rennradstrecken.

<sup>40</sup> Auf Grund des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 20.11.2018, VuS-0-6/1/135-2018, und mit Auftrag vom 6.12.2018 vergab das Land Tirol die Lieferung von Verkehrszeichen für Radwege in Tirol für den Lieferzeitraum 2019 im Wege eines EU-weiten offenen Verfahrens im Oberschwellenbereich (Bekanntmachung mit ABl. 2018/S 147-337550 vom 2.8.2018; Bekanntgabe der Auftragsvergabe mit ABl. 2018/S 241-551896 vom 14.12.2018) zum Abschluss einer Rahmenvereinbarung gemäß § 5 und § 25 BVergG 2006 an den Billigstbieter (aus drei Angeboten). Optional wurde eine zweimalige Verlängerung um jeweils ein weiteres Jahr gewährt.

<sup>41</sup> Aus: „Leitfaden für die Prüfung von Förderungen“, gemeinsam von den Landesrechnungshöfen, dem Stadtrechnungshof Wien und dem Österreichischen Städtebund erarbeitet und im März 2014 verabschiedet.

Für die Förderung der Infrastruktur des regionalen Alltags- und des touristischen Verkehrs war in Umsetzung des Tiroler Radwegkonzept eine neue Förderrichtlinie auszuarbeiten. Bestehende Fördermöglichkeiten im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms, des Tiroler Verkehrssicherheitsfonds und von Radverkehrsinfrastrukturen setzte das Land Tirol entsprechend der budgetären Möglichkeiten fort.

**Förderung für Mobilitätsprojekte** Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs traten am 1.4.2013 die Förderrichtlinien des Landes zum Mobilitätsprogramm „Tirol mobil 2013 - 2020“ in Kraft. Diese enthielten Förderungen für Planungskonzepte ebenso wie für Infrastrukturmaßnahmen, Beratungen oder bewusstseinsbildende Maßnahmen. Ziel dieser Förderung war der Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsangebote für alle Bevölkerungsgruppen.

**Förderung für Radwegprojekte** Zur Förderung von Infrastrukturprojekten beschloss die Tiroler Landesregierung am 16.11.2015 im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts<sup>42</sup> neue Förderrichtlinien für den Ausbau des Radwegenetzes. Damit sollte sichergestellt werden, dass sowohl die rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechend der allgemeinen Richtlinie für Landesförderungen<sup>43</sup> eingehalten als auch Projekte entsprechend ihrer regionalen Bedeutung gefördert und somit prioritär<sup>44</sup> umgesetzt werden können. Die Förderrichtlinien waren zunächst im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts 2015 - 2020 gültig<sup>45</sup>.

**Förderungsgegenstand** Das Land Tirol unterstützt mit der Förderung Gemeinden, Gemeindeverbände und Tourismusverbände bei der abgestimmten Planung<sup>46</sup>, Errichtung und Instandhaltung von überregionalen und regionalen Radverkehrsanlagen und Radrouten (S, R I/II) sowie touristischen (Freizeit-)Radwegverbindungen (F). Nicht förderfähig sind Radwege und Radrouten mit ausschließlich lokaler Bedeutung (L I/II), kombinierte Geh- und Radwege nur bis zur anrechenbaren Breite eines entsprechenden Radweges.

Förderungswürdig sind Aufwendungen für vorbereitende Untersuchungen und Planungen sowie Investitionskosten, soweit diese nicht bereits mit anderen Landes- oder Sondermitteln finanziert werden. Zu fördern ist der Nettoaufwand dieser Investitionskosten. Ergänzende Förderungen durch Finanzierungsbeiträge der EU sowie des Bundes sind möglich.

---

<sup>42</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 16.11.2015, VuS-0-149/1/6-2015.

<sup>43</sup> Allgemeine Richtlinie des Landes Tirol für Förderungen aus Landesmitteln laut Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 10.7.2018, FIN-1/318/41, IR5.1/6/4. Diese Richtlinie trat am 1.9.2018 in Kraft und gilt für alle ab diesem Zeitpunkt eingelangten Förderanträge. Gleichzeitig traten die am 6.9.2016 von der Landesregierung beschlossenen (gültig ab 1.11.2016) „Allgemeinen Richtlinien für Förderungen aus Landesmitteln“ außer Kraft. Diese geänderte Richtlinie löste zuvor die Fassung vom 15.10.2013 ab.

<sup>44</sup> Neben ihrer regionalen Bedeutung sind förderbaren Vorhaben auch auf Basis einer Kosten-Nutzen-Rechnung für Infrastrukturen zu priorisieren.

<sup>45</sup> Mit der Fortschreibung der Förderrichtlinien im Jahr 2020 (Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.6.2020, VuS-0-149/1/368/2020; FIN-1/103/884-2020) gelten diese unbefristet.

<sup>46</sup> Eine digitale, kartographische Erfassung der Projekte bereits in der Planungsphase kann die Abstimmung zwischen benachbarten Planungsregionen erleichtern. Diesen Projekten können in weiterer Folge Daten, wie z.B. Planungsgrundlagen und bewilligte Förderungen, zugeordnet und diese verortet werden.

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fördersätze              | Unter Zugrundelegung der Finanzkraft des/der FörderwerberIn konnten nach Maßgabe der verfügbaren Budgetmittel und der Bedeutung des Vorhabens zunächst Förderprozentsätze zwischen 40 % und 60 % der Bruttokosten gewährt werden.                                        |
| Anpassung<br>Fördersätze | Im Vorfeld der Ausrichtung der UCI <sup>47</sup> Rad-Weltmeisterschaft 2018 beschloss die Tiroler Landesregierung am 24.5.2016 <sup>48</sup> die Anpassung der Förderrichtlinien und hob die Prozentsätze um jeweils 10 % an. Damit werden folgende Höchstsätze gewährt: |

Tab. 4: Förderprozentsätze (Höchstsätze) je Qualitätsstufe (Quelle: Förderrichtlinien Radwegkonzept, Version 2020)

| Fördergegenstand |                                                                                                                          | Fördersatz je Qualitätsstufe bis zu |         |         |         |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|---------|---------|---------|
|                  |                                                                                                                          | S                                   | R I     | R II    | F       |
| A                | Planungen, Konzepte, Evaluationen, Verkehrssicherheitsüberprüfung, Beschilderung                                         | 70 % *)                             |         |         | 50 % *) |
| B                | Errichtung, Verbesserung und Instandhaltung von Radfahranlagen und Radrouten<br>Anmerkung: Mobiliar wird nicht gefördert | 70 % *)                             | 60 % *) | 60 % *) | 50 % *) |

\*) für finanzschwache Gemeinden kann eine weitere Erhöhung der Prozentsätze um 10 % erfolgen

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Exkurs:<br>Bundesförderung                    | Neben den Landesförderungen förderte das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) von Juli 2020 bis Februar 2021 Investitionskosten zur Errichtung von Radschnellverbindungen (verbinden über größere Entfernungen wichtige Quell- und Zielbereiche). Zudem setzte es im Rahmen des Aktionsprogramms klima:aktiv mobil <sup>49</sup> einen Schwerpunkt im Bereich des Radverkehrs sowie des umweltfreundlichen Mobilitätsmanagements. |
| Exkurs:<br>Positives Kosten-Nutzen-Verhältnis | Das EU-Projekt EVIDENCE <sup>50</sup> untersuchte in den Jahren 2014 bis 2017 verschiedene umweltfreundliche Verkehrsmaßnahmen auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dabei zeigte sich, dass Radverkehrsförderungen sehr effizient sind und Investitionen in den Radverkehr langfristig einen sehr hohen Nutzen bringen.                                                                                                                                                                         |

<sup>47</sup> Der Internationale Radsport-Verband (französisch: Union Cycliste Internationale, kurz UCI) ist der Dachverband nationaler Radsport-Verbände.

<sup>48</sup> Beschluss die Tiroler Landesregierung vom 24.5.2016, LHGP-ST-10/16.

<sup>49</sup> Quelle: [https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user\\_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente\\_Betriebe/Fahrzeuge\\_Mobilitaet\\_Verkehr/KA\\_MOBIL\\_Leitfaden\\_Multimodales\\_Verkehrssystem.pdf](https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Dokumente_Betriebe/Fahrzeuge_Mobilitaet_Verkehr/KA_MOBIL_Leitfaden_Multimodales_Verkehrssystem.pdf) [22.02.2021].

<sup>50</sup> Das EU-Projekt „Evidence of the Proven Economic Benefits of Sustainable Transport Initiatives to Facilitate Effective Integration in Urban Mobility Plans“ (deutsch: Beweis für nachgewiesene wirtschaftliche Vorteile nachhaltiger Verkehrsinitiativen zur Erleichterung einer effektiven Integration in städtische Mobilitätspläne) brachte ein europaweites Team zusammen, um die Auffassung zu untersuchen, dass derartige Initiativen nicht mit der "traditionellen" Verkehrsinfrastruktur konkurrieren und wirtschaftlichen Nutzen bringen. Das Projekt war auf eine Dauer von 1.3.2014 bis 28.2.2017 angelegt. (Quelle: <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/evidence> [17.11.2020]).

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Radinfrastruktur ist durch die Fahrzeit- und Treibstoffersparnis, vor allem aber durch den Gesundheitsnutzen sehr positiv. Dabei ist besonders ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit passender Radinfrastruktur und die Kombination mit anderen Verkehrsmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsberuhigung für die Zunahme des Radfahrens entscheidend.

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kosteneffiziente Maßnahmen | Die Förderung des Radverkehrs ist im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sehr kosteneffizient. Im Jahr 2017 veröffentlichte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) den Leitfaden „Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden“ <sup>51</sup> . Darin werden Möglichkeiten gezeigt, wie die gestiegenen Anforderungen zur Förderung des Radverkehrs auf der einen Seite und geringe finanzielle Mittel auf der anderen Seite verbunden werden können. |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 4.3. Organisation

In Tirol werden Radwege von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Tourismusverbänden errichtet und betreut. Gemäß Tiroler Straßengesetz<sup>52</sup> hat die Gemeinde die Straßenbaulast<sup>53</sup> u.a. für Radwege im Bauland zu tragen. Diese gesetzliche Regelung zum Betrieb und der Erhaltung von Radwegen in Tirol sollte auch mit den Tiroler Radwegkonzept beibehalten werden.

Im Auftrag der Tiroler Landesregierung unterstützt das Land Tirol in Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts die Gemeinden und Tourismusverbände im Rahmen der Förderrichtlinien finanziell und im Rahmen einer „Amtshilfe“ mit planerischem und organisatorischem Know-how.<sup>54</sup>

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Interne Aufgabenverteilung | Wie bereits erwähnt, ist innerhalb des Amtes der Tiroler Landesregierung und gegenüber den externen Partnern die Gruppe Bau und Technik für den regionalen Alltags- und touristischen (Freizeit-)Radverkehr zuständig. Die daraus entstehenden Aufgaben obliegen den Abteilungen Verkehr und Straße und Verkehrsplanung mit abteilungsübergreifender Unterstützung weiterer Organisationseinheiten des Landes Tirol. |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

---

<sup>51</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss\\_radverkehr/publikationen/foerderung\\_radverkehr.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/foerderung_radverkehr.html) [31.3.2021].

<sup>52</sup> Gesetz vom 16.11.1988 über die öffentlichen Straßen und Wege (Tiroler Straßengesetz), LGBl. Nr. 13/1989 idgF.

<sup>53</sup> Gemäß § 2 Abs. 8 Tiroler Straßengesetz umfasst die Straßenbaulast die Kosten für den Bau (einschließlich der Grunderwerbskosten) und die Erhaltung der Straße.

<sup>54</sup> Mit Regierungsbeschluss VuS-0-149/1/6-2015 vom 16.11.2015 beauftragte die Tiroler Landesregierung die Abteilung Verkehr und Straße und das damalige Sachgebiet Verkehrsplanung, Gemeinden, Gemeindeverbände, Gemeindekooperationen oder juristische Personen mit Gemeindebeteiligung und Tourismusverbände unter Beachtung der Kriterien des Tiroler Radkonzepts bei der Errichtung von Alltagsverbindungen und touristischen Radwanderwegen zu unterstützen.



Tab. 5: Aufgabenverteilung zur Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts

| Aufgaben                                                                   | Organisationseinheit                                                                 |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategieentwicklung                                                       | Abteilung Verkehrsplanung                                                            |
| Abwicklung der Förderungen lt. Förderrichtlinien                           | Abteilung Verkehr und Straße                                                         |
| Zahlungsabwicklung                                                         | Abteilung Verkehr und Straße                                                         |
| Beschilderung, Radrouting                                                  | Abteilung Verkehrsplanung                                                            |
| <b>außerdem:</b>                                                           |                                                                                      |
| Projektbegleitung von externen Planern<br>(Unterstützung der Förderwerber) | Abteilung Verkehr und Straße<br>Sachgebiet Brücken- und Tunnelbau<br>Baubezirksämter |
| Ausschreibungen<br>(Unterstützung der Förderwerber)                        | Abteilung Verkehr und Straße<br>Sachgebiet Brücken- und Tunnelbau                    |
| Bauausführung (Örtliche Bauaufsicht)                                       | Baubezirksämter                                                                      |
| Digitale Erfassung und Verwaltung der Radwege                              | Abteilung Geoinformation<br>Abteilung Verkehrsplanung                                |

Die Aufgaben zur Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts werden zur Zeit der Prüfung in den Abteilungen Verkehr und Straße und Verkehrsplanung von fünf MitarbeiterInnen erledigt. Neben dem Thema „Radwegkonzept“ befassen sich diese aber auch noch mit anderen Aufgaben. Ihr personeller Arbeitsaufwand sowie jener der weiteren beteiligten Organisationen, insbesondere in den Baubezirksämtern, ist quantitativ nicht erfasst.

Unterstützung in  
Amtshilfe

Nach Abschätzung der Abteilung Verkehr und Straße betreuten die Dienststellen des Landes Tirol fast 60 % des angestoßenen Investitionsvolumens für den Radwegeausbau in projektbegleitender „Amtshilfe“.

Formale Ersuchen der Projektträger um fachliche Unterstützung durch die Abteilungen Verkehr und Straße, das bisherige Sachgebiet Verkehrsplanung oder die jeweiligen Baubezirksämter mit Definitionen der zu erbringenden Leistungen gab es nicht.

Exkurs:  
Amtshilfe

Artikel 22 B-VG verpflichtet alle Organe des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände sowie der sonstigen Selbstverwaltungskörper im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereiches zur wechselseitigen Hilfeleistung (verfassungsrechtliches Gebot zur Erbringung von Hilfeleistungen).<sup>55</sup> Diese „Amtshilfe“ bezieht sich sowohl auf den Hoheitsbereich als auch auf die Privatwirtschaftsverwaltung.<sup>56</sup> Neben dem Ziel, die Erfüllung von (Staats-)Aufgaben sicherzustellen, soll aber auch eine möglichst ökonomische Erfüllung dieser Aufgaben erreicht werden.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 1.

<sup>56</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 35.

<sup>57</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 2.

**Bewertung** In Abhängigkeit von der Größe des Projektes sind Gemeinden und Tourismusverbände oft auf Grund fehlender eigener Ressourcen (Personal, Know-how) zur Abwicklung aufwändiger Vorhaben nicht im Stande. Im Sinne einer qualifizierten Projektarbeit und -umsetzung sieht der LRH die Unterstützung durch die MitarbeiterInnen und ExpertInnen der Tiroler Landesverwaltung grundsätzlich positiv.

**Ansuchen um Unterstützung** Amtshilfe ist nur auf Ersuchen möglich. Artikel 22 B-VG enthält keine Formvorschriften, sodass auch ein formloses oder mündliches Amtshilfeersuchen die Hilfeleistungspflicht auslösen kann.<sup>58</sup>

Im Wege der Amtshilfe ist vom ersuchten Organ ein unverzichtbarer Beitrag zur Erfüllung der vom ersuchenden Organ zu besorgenden Hauptaufgabe<sup>59</sup> zu leisten (unterstützender Charakter). Amtshilfe liegt somit nicht mehr vor, wenn die Gesamtheit der zu besorgenden Hauptaufgabe vom Hilfe leistenden Organ erledigt wird.<sup>60</sup>

**Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO** Der LRH empfiehlt, aus Gründen der Transparenz die Amtshilfeersuchen zu dokumentieren und den Umfang der Hilfeleistungen des Landes Tirol und die Verantwortlichkeiten bei der Errichtung von Alltags- und Freizeitradrouten gemäß Tiroler Radwegkonzept zu definieren.

Aus Sicht des LRH entstehen daraus für die Organisationseinheiten des Landes Tirol Vorteile für die Planbarkeit (Ressourcen, Personaleinsatz), aber auch für die Haftung im Falle eines Schadens. Allfällige durch das Land Tirol zu erbringende Hilfeleistungen können z.B. im Zuge der Förderansuchen und -zusagen geregelt werden. Die Förderrichtlinien (z.B. § 5 Abs. 1<sup>61</sup>) sind dann entsprechend anzupassen.

**Stellungnahme der Regierung** *Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, aus Gründen der Transparenz die Amtshilfeersuchen zu dokumentieren und den Umfang der Hilfeleistungen des Landes Tirol und die Verantwortlichkeiten bei der Errichtung von Alltags- und Freizeitradrouten gemäß Tiroler Radwegkonzept zu definieren, um daraus Vorteile für die Planbarkeit (Ressourcen, Personaleinsatz), aber auch die Haftung im Falle eines Schadens zu ziehen, wird darauf hingewiesen, dass in den standardisierten Förderzusagen durch das zuständige Regierungsmitglied LHStv. ÖR Josef Geisler seit etwa drei Jahren im Falle einer über die Beratungsleistung hinausgehenden Unterstützung folgendes festgehalten wird:*

<sup>58</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 32.

<sup>59</sup> Die Hauptaufgabe ist jene Aufgabe, die das um Amtshilfe ersuchende Organ auf Grund der Ausgestaltung seines gesetzlichen Wirkungsbereiches zu erfüllen hat und zu deren Besorgung von ihm Hilfeleistungen von einem anderen Organ erbeten werden (Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012, Rz 5).

<sup>60</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 30.

<sup>61</sup> Gemäß § 5 Abs. 1 der Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol (in Kraft seit 1.1.2016, ergänzt durch Regierungsbeschluss vom 24.5.2016, LHGP-ST-10/2016) ist dem Ansuchen um Förderung ein Finanzierungsplan für die Verwirklichung des Vorhabens mit Gesamtkosten, Eigenleistungen, eingesetzten Eigenmitteln, zugesagten oder beantragten Subventionen dritter Stellen und der beantragten Förderung beizulegen.

*„Für die Abwicklung darf ich Ihnen/dir über die Finanzierungszusage hinaus die Unterstützung bei der Ausschreibung und örtlichen Bauaufsicht durch das Baubezirksamt Kufstein/Innsbruck/Imst/Reutte/Lienz zusagen.“*

*Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird durch eine weitere Detaillierung der o.a. Standardformulierung bei Förderzusagen für Planungen und Bauvorhaben künftig noch besser Rechnung getragen.*

Grundsatz  
der eigenen  
Kostentragung

Gemäß den Bestimmungen des § 2 F-VG 1948<sup>62</sup> tragen der Bund und die Gebietskörperschaften grundsätzlich den Aufwand, der sich aus der Erfüllung ihrer Aufgaben ergibt. Zu diesen Aufgaben zählen auch jene privatwirtschaftlichen Verwaltungshandlungen, mit denen ein im öffentlichen Interesse gelegener Zweck verfolgt werden soll.<sup>63</sup>

Da die Amtshilfeleistungen in den Verantwortungsbereich des ersuchten Organs fallen, ist der damit im Zusammenhang stehende Aufwand auch von diesem zu tragen. Eine privatrechtliche Honorierung der erbrachten Hilfeleistungen ist im Bereich der Amtshilfe nicht vorgesehen.<sup>64</sup>

Empfehlung gem.  
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt, im Sinne der Kostenwahrheit die erbrachten Hilfeleistungen aufzuzeichnen. Das Land Tirol erhält dadurch einen Überblick über den Aufwand der in „Amtshilfe“ erbrachten Leistungen, die die tatsächlichen Projektkosten entsprechend erhöhen.

Stellungnahme  
der Regierung

*Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Kostenwahrheit die erbrachten Hilfeleistungen aufzuzeichnen, um dadurch einen Überblick über den Aufwand der in „Amtshilfe“ erbrachten Leistungen, die die tatsächlichen Projektkosten entsprechend erhöhen, zu erhalten, wird durch eine entsprechende Weiterentwicklung der Leistungsschätzung (Aufnahme zusätzlicher Leistungen) der Abteilung Landesstraßen und Radwege und der Baubezirksämter in Abstimmung mit der Abteilung Landesbuchhaltung umgesetzt.*

### Koordination „Radland Tirol“

Für eine koordinierte Bearbeitung der Radagenden und der Radstrategie des Landes Tirol initiierte die Abteilung Verkehr und Straße im März 2019<sup>65</sup> eine 1. Koordinationssitzung, an der VertreterInnen der zuständigen Organisationseinheiten des Landes Tirol, der Innsbruck-Tirol Sports GmbH (ITS), des Klimabündnis Tirol, der Stadt Innsbruck, der Tirol Werbung GmbH sowie der Verkehrsverbund Tirol GesmbH teilnahmen.

<sup>62</sup> Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (Finanz-Verfassungsgesetz 1948 – F-VG 1948), BGBl. Nr. 45/1948 idF BGBl. I Nr. 194/1999 idgF.

<sup>63</sup> VfGH A 10/88 vom 15.12.1988 iVm Aigner/Bräumann/Kofler/Tumpel, Die finanzverfassungsrechtliche Kostentragungspflicht der Gebietskörperschaften nach § 2 F-VG, StAW 2016, 63 (63).

<sup>64</sup> Kneihls/Lienbacher (Hrsg.), Rill-Schäffer-Kommentar Bundesverfassungsrecht (9. Lfg. 2012), Rz 40.

<sup>65</sup> In den Jahren zuvor ergriff die Tirol Werbung GmbH immer wieder die Initiative für Koordinationsbesprechungen. Bei einer Besprechung am 20.2.2019 zwischen der 2. LH-Stv.in Mag.<sup>a</sup> Felipe Saint Hilaire und VertreterInnen des späteren Teilnehmerkreises fiel die Entscheidung für diese Koordinationssitzung.

Bild 4: Teilnehmerkreis der Koordination „Radland Tirol“



|                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Steuerungs-<br>gruppe                     | Nach weiteren Sitzungen und einem einjährigen Vorbereitungsprozess wurde im Juni 2020 formell die Steuerungsgruppe „Radland Tirol“ unter der Leitung des 1. Landeshauptmannstellvertreters ÖR Josef Geisler und der 2. Landeshauptmannstellvertreterin Mag. <sup>a</sup> Ingrid Felipe Saint Hilaire eingerichtet. Ziel dieser Steuerungsgruppe ist die Koordination der Aufgaben und Handlungsfelder aller Beteiligten bei der Umsetzung der Radstrategien des Landes Tirol.                                             |
| Stabstelle                                | Für die Vorbereitung relevanter Themen für die Steuerungsgruppe und entsprechender Beschlüsse wurde die Stabstelle „Radland Tirol“ eingerichtet. Diese besteht aus je einem(r) VertreterIn der Abteilungen Verkehr und Straße und Verkehrsplanung, der Gruppe Forst und der Stadt Innsbruck und wird bei Bedarf einberufen.                                                                                                                                                                                               |
| Arbeitsgruppe<br>und Handlungs-<br>felder | <p>Die Koordinationstreffen der Arbeitsgruppe finden etwa halbjährig statt und umfassen derzeit folgende Handlungsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlagen Geodaten und Infrastruktur,</li> <li>• Radrouting und -beauskunftung,</li> <li>• Infrastruktur,</li> <li>• Multimodalität, intermodale Schnittstellen,</li> <li>• Wissenstransfer,</li> <li>• strategische Partnerschaften,</li> <li>• Spitzenleistungen / Freizeit und Tourismus sowie</li> <li>• internationale Radevents.</li> </ul> |
| Bewertung                                 | Im Sinne der gesamtheitlichen Zielverfolgung, Tirol als „Radland“ zu stärken, bewertet der LRH die koordinierte Abstimmung aller Beteiligten positiv.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

#### 4.4. Projekte und Projektabwicklung

##### Projektplanung

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Planungsablauf<br>Soll-Prozess | <p>Die Planung eines Radwegenetzes ist gemäß RVS 03.02.13 – Radverkehr (2/2014) als integrierte Planung mit der Raum- und der Gesamtverkehrsplanung abzustimmen. Folgende Planungsschritte werden empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Festlegung eines Planungsgebietes,</li> </ul> |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- die Analyse allfälliger Probleme, dazu zählen die Festlegung von Zielen, Zustandsanalyse und Mängelanalyse,
- die Erstellung eines Wunschliniennetzes aus theoretischen geradlinigen Verbindungen zwischen potenziellen Quellen und Zielen,
- die Netzerstellung durch Umlegung der Wunschlinien auf Straßen und Wege,
- Ermittlung konkreter Maßnahmen und deren Priorisierung und Realisierung.

Feststellung -  
Praxis: kein  
formaler Prozess

Der LRH stellt fest, dass in der Praxis die Projektplanung meist keinem formalen Prozess folgt. Die Routenfindung ergibt sich in der Regel über die Nachfrage und Nutzung alternativer Wege. Die Kommunikation der Gemeinden und Tourismusverbände untereinander und die Zielsetzung der Förderrichtlinie<sup>66</sup> des Landes Tirol im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts tragen zu einer überörtlichen und überregionalen Abstimmung zwischen benachbarten Regionen bei. Nach Auskunft der Abteilung Verkehr und Straße funktionierten die Abstimmungen in der Vergangenheit immer gut.

*Stellungnahme  
der Regierung*

*Zur Feststellung des Landesrechnungshofes, dass in der Praxis die Projektplanung meist keinem formalen Prozess folgt, wird festgehalten, dass das Tiroler Radkonzept ein Wunschliniennetz enthält. Bei den Abstimmungen zwischen den Gemeinden und der Abteilung Landesstraßen und Radwege ist im Speziellen im Bereich der Alltagsradwege dieses Wunschliniennetz eine wichtige Planungsgrundlage für die Umlegung neuer Radwege und somit integrierter Bestandteil der Netzentwicklung.*

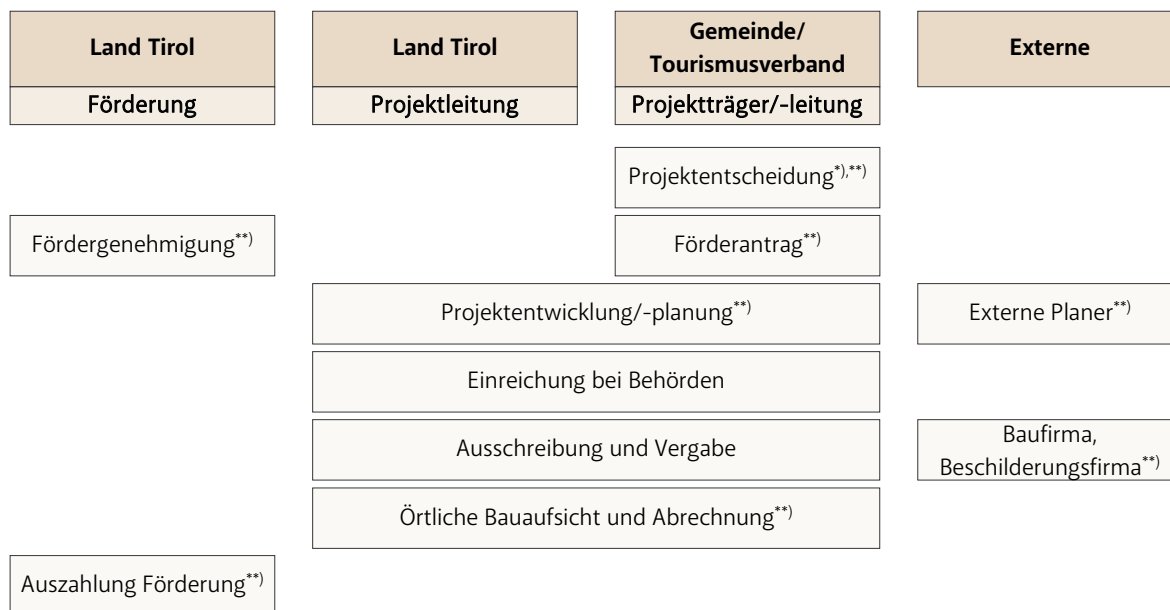
### Projektorganisation

Wie bereits erwähnt erfolgt die Umsetzung von Projekten des Radwegebaus durch Gemeinden und Tourismusverbänden unter Ausschüttung von Fördermitteln des Landes Tirol.

Die Organisation dieser Projekte ist in folgender Abbildung dargestellt. Projektbegleitend unterstützt das Land Tirol die Gemeinden und Tourismusverbände im Wege der „Amtshilfe“ mit Beratungen und Hilfeleistungen.

<sup>66</sup> Förderrichtlinien für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol (gültig im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts 2015 - 2020). Ziel der Förderung ist die abgestimmte Planung, Errichtung und Instandsetzung von überregionalen und regionalen Radrouten und Radwegen im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts 2015 - 2020.

Bild 5: Projektorganisation für die Umsetzung von Rad-Infrastrukturprojekten (Darstellung: Abteilung Verkehr und Straße / LRH)



<sup>\*)</sup> in Abstimmung mit der Förderstelle

<sup>\*\*)</sup> gilt auch für Beschilderung

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Projektträger und Projektleitung | Die Gemeinden und Tourismusverbände sind die jeweiligen Projektträger und übernehmen die Projektleitung. Sie fällen die Entscheidungen über die jeweiligen Projekte und Konzepte. Fachliche Unterstützung bei der Planungsarbeit und der Örtlichen Bauaufsicht erhalten sie gegebenenfalls von den ExpertInnen des Amtes der Tiroler Landesregierung und den Baubezirksämtern.                                                |
| Planung                          | Die Detailplanungen vergeben die Gemeinden und Tourismusverbände meist an externe Ingenieurbüros.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Projekt-ausführung               | Die Ausführung der Projekte erfolgt durch die Gemeinden und Tourismusverbände, die die Bauausführung an externe Bauunternehmen vergeben.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Ausschreibungen                  | Die meisten Ausschreibungen und Auftragsvergaben führen die Gemeinden und Tourismusverbände selbständig durch.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Beschilderung                    | Für die Beschilderung der Radwege sind die Gemeinden und Tourismusverbände zuständig. Das Land Tirol gibt hierfür in seinem Leitfaden landesweit einheitliche Vorgaben.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Instandhaltung                   | Die betriebliche Erhaltung der Radwege liegt in der Verantwortung der Gemeinden und Tourismusverbände.<br><br>Besonders im Winter 2020/21 thematisierten die Medien vermehrt auch den Winterdienst auf Tirols Radwegen, der ebenso in die Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinde fällt. Auf Grund der zunehmenden Radnutzung auch bei winterlichen Verhältnissen ist daher aus Sicht des LRH die Radwegeräumung zu verstärken. |

**Anregung** Der LRH regt an, gemäß den im Tiroler Radkonzept definierten Qualitätskriterien (siehe Tab. 3) und entsprechend den Betreuungsanforderungen der RVS 12.04.12<sup>67</sup> sowie unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte den Winterdienst auf überregionalen und regionalen (S/R I) sowie lokalen (L I) Verbindungen durch die Gemeinden zu forcieren. Er verweist dazu auf den Leitfaden „Radfahren im Winter“<sup>68</sup> des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) mit Strategien zur Förderung des Radverkehrs in der kalten Jahreszeit.

*Stellungnahme der Regierung* *Der Anregung des Landesrechnungshofes, den Winterdienst auf überregionalen und regionalen sowie lokalen Verbindungen durch die Gemeinden zu forcieren, wird Rechnung getragen. Das Land Tirol unterstützt in einem ersten Schritt den Planungsverband Innsbruck und Umgebung bei einer strukturierten Aufarbeitung dieser Frage und wird sich in die Definition entsprechender Anforderungsniveaus einbringen.*

### Projektschwerpunkte

**Anbindung des Alltagsverkehrs** In Tirol liegt der Schwerpunkt bei der Errichtung von Radinfrastruktur-Projekten im Zentralraum und den regionalen Zentren sowie in der Anpassung der in diesen Regionen bestehenden Infrastruktur an den Stand der Technik. Dazu zählt besonders der Ausbau und die Adaptierung von Radverbindungen für den Alltagsverkehr, aber auch die Anbindung von Gemeinden an das Basisnetz (z.B. Anbindung der Marktgemeinde Zirl an den Innradweg mit der Rad- und Fußgängerbrücke über den Inn) oder die Einrichtung von Abstellplätzen in den Zentren.

Bild 6: Geh- und Radwegbrücke über den Inn zwischen Zirl und Unterperfuss (Quelle: Land Tirol, 2019)



<sup>67</sup> RVS 12.04.12 - Schneeräumung und Streuung (2010).

<sup>68</sup> [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss\\_radverkehr/publikationen/radfahrenimwinter.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/radfahrenimwinter.html) [5.3.2021].



Lückenschluss  
touristischer  
Radrouten

Im Bereich des touristischen Verkehrs liegt das Hauptaugenmerk beim Lückenschluss (über)regionaler und internationaler Radverbindungen. Zur Attraktivierung dieser Verbindungen werden die Trassen oft vom motorisierten Verkehr getrennt. Abhängig von der Topographie werden dadurch teils aufwändige Sicherungs- und Stützkonstruktionen oder Brückenbauwerke erforderlich (z.B. Radweg R 28 Eiberg-Radweg zum Lückenschluss der Kaiserrunde).

Bild 7: Eiberg-Radweg im Bau (Quelle: Land Tirol, 2019)



Überregionale Radwanderwege können nur abschnittsweise nach oft jahrelangem Bemühen (Einigung mit Grundeigentümer) und nach Maßgabe der finanziellen Mittel der jeweiligen Gemeinden und Tourismusverbände errichtet werden. So lassen sich z.B. Bemühungen zur Schließung der noch immer bestehenden Lücke des Inn-talradweges im Bereich Rum/Thaur bis in die 1980er Jahre zurückverfolgen<sup>69</sup>. In ähnlicher Weise ist auch der Lückenschluss des europäischen Radwegenetzes im Wipptal seit Längerem ein Thema in der Tiroler Landespolitik<sup>70</sup>.

Umgesetzte  
Projekte

Seit Beginn der Radwegoffensive im Jahr 2015 wurden bis zum Jahr 2020 in Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts 145 km Radweg neu gebaut oder saniert. Neben der abschnittswisen Generalsanierung des Innradweges setzten die Gemeinden und Tourismusverbände, unterstützt durch das Land Tirol, u.a. Projekte an folgenden Radwegen um:

- Radweg Kalksteinrunde,
- Radweg Brixental,
- Radweg Kaiserwinkl,

---

<sup>69</sup> Der Lückenschluss des Inn-talradweges war z.B. Gegenstand der Anfragebeantwortung 198/1989 des damaligen Landeshauptmanns Dipl. Ing. Dr. Alois Partl.

<sup>70</sup> Mit der Entschließung 514/2012 des Tiroler Landtages in seiner Sitzung vom 30.1.2013 forderte er die Tiroler Landesregierung zur Erarbeitung einer Trassenstudie für einen Radweg durch das Wipptal auf.



- Radweg Kaiserrunde,
- Radweg Sölland/Leukental,
- Radweg Eiberg in mehreren Abschnitten,
- Radweg Ötztal in mehreren Abschnitten,
- Radweg Via Claudia Augusta in mehreren Abschnitten,
- Radweg Paznaun in mehreren Abschnitten sowie
- Radweg Stanzertal.

**Aktuelle Projekte** Zur Zeit der Prüfung befinden sich tirolweit Projekte zum Ausbau und der Sanierung des Radwegenetzes in Umsetzung, z.B.

- weitere Verbesserungen und Ertüchtigungen im Bereich des Innradweges,
- Arbeiten am Stubaitalradweg,
- Weiterführung der Radoffensive im Tiroler Oberland im Ötztal, im Stanzertal und im Raum Landeck-Pians,
- im Unterland die neue Radwegunterführung in Söll-Denggen,
- Sanierung des Zillertalradweges,
- in Osttirol der Ausbau der Radinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Mobilitätszentrum in Lienz sowie
- im Defereggental die Errichtung eines begleitenden Radweges im Bereich der neuen Galerien.

### Herausforderungen der Umsetzung

**Nutzungs-  
übereinkommen** Trassenstudien zum Ausbau des Radwegenetzes sind eine Grundlage für die Detailplanung und Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Manchmal sperren sich diese aber gegen den Radwegeausbau auf ihrem Grund.<sup>71</sup> Scheitern langwierige Verhandlungen, müsste notfalls auch eine Enteignung in Erwägung gezogen werden. Lücken im Radwegenetz könnten so erst nach jahrelangen Verhandlungen geschlossen werden.

Um allfällige Enteignungsverfahren zu vermeiden, können Grundeigentümer und Gemeinde ein Nutzungsübereinkommen abschließen. Mit dieser privatrechtlichen Einigung über die Einräumung der erforderlichen Rechte wird vereinbart, dass der Eigentümer eines betroffenen Grundstückteils gegen eine auf diesem geplante Radweganlage keinen Einwand erhebt. Für die (vorübergehende) Grundinanspruchnahme erhält er im Gegenzug eine Entschädigung (Vergütung).

<sup>71</sup> Verschiedene Medien berichteten über derartige Fälle (z.B. <https://salzburg.orf.at/v2/news/stories/2974517/> [11.5.2021], <https://www.tt.com/go/16770181/> [11.5.2021]).

Zur Gestaltung entsprechender Verträge für die Benützung von Grundflächen zum Zwecke der Errichtung, Erhaltung und Benützung von Fuß- und Radwegen stellt das Land Tirol Musterverträge (Übereinkommen, Dienstbarkeitsvertrag oder Pacht) zur Verfügung.

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Haftungsfrage          | Ist eine Radwegtrassierung in besonderer Lage, z.B. im Bereich von Feldwegen, geplant, können auch Befürchtungen des Grundeigentümers um einen Haftungsschutz im Fall von Radunfällen gegen eine Nutzungsbewilligung sprechen. <sup>72</sup> Ein Versicherungsschutz ist aber auf allen Radrouten gegeben. Verlaufen sie auf Gemeinde-, Landes- oder Bundesstraßen, gibt es für diese eine allgemeine Haftpflichtversicherung. Alle anderen Radrouten werden von der Wegehalter-Haftpflichtversicherung des Landes für das Haftungsrisiko im Wald und auf Wegen (mehr dazu im Abschnitt 6.3.) umfasst, mit der das Risiko einer Schadensersatzpflicht und finanziellen Haftung aus Schäden von Fahrradunfällen subsidiär <sup>73</sup> abgedeckt ist. |
| Nur Einzelfälle        | Nach Auskunft der Abteilung Verkehr und Straße stellen derartige Bedenken lediglich Einzelfälle dar. In der Regel herrscht im Radwegebau bei der Planung und Ausführung ein gutes Einvernehmen mit allen Beteiligten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Öffentliches Wassergut | Auf die verstärkte Inanspruchnahme von öffentlichem Wassergut <sup>74</sup> für das Radwegenetz (Radwege in Gewässernähe, z.B. Radroute R3 bei Hall i.T.) hat der Verwalter des öffentlichen Wassergutes mit generalisierten Vertragswerken reagiert. Darin sind insbesondere die Pflichten des Vertragsnehmers für die Errichtung und/oder Nutzung von Wegen in oder im Nahebereich von öffentlichem Wassergut geregelt. Auch hier gibt es Musterverträge, die Bedingungen enthalten, die für die Nutzung als Radweg erforderlich sind.                                                                                                                                                                                                              |

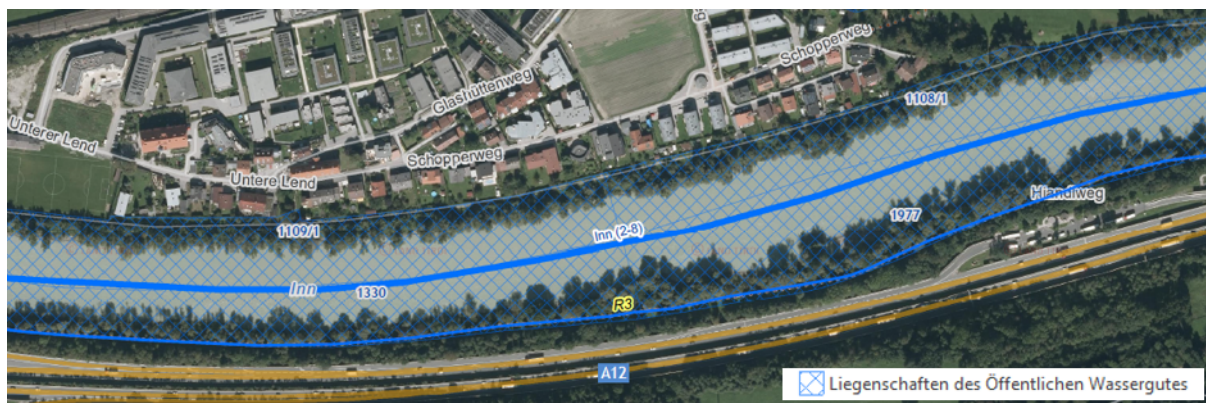
---

<sup>72</sup> Quelle: [https://www.meinbezirk.at/hall-rum/c-lokales/es-gibt-einen-haftungsschutz\\_a3290796](https://www.meinbezirk.at/hall-rum/c-lokales/es-gibt-einen-haftungsschutz_a3290796) [24.7.2020].

<sup>73</sup> Im Versicherungswesen bedeutet die Subsidiärdeckung, dass eine Versicherung eine bestimmte Leistung erst nach der Inanspruchnahme einer anderen Polizze erbringt. Im Schadensfall kommt daher vorrangig die vom Wegehalter geschlossene Versicherung zum Tragen, nur bei deren Ausfall wird die Haftpflichtversicherung des Landes Tirol in Anspruch genommen.

<sup>74</sup> Ein Großteil der Oberflächengewässer in Österreich sind öffentliche Gewässer. Entgegen dem Begriff „öffentliche Gewässer“ (§ 2 WRG 1959 idgF) versteht man unter „öffentliches Wassergut“ nicht das Wasser selbst, sondern durch das Wasserrechtsgesetz (WRG 1959) besonders gewidmete und geschützte Grundstücke. Das öffentliche Wassergut steht im Eigentum der Republik Österreich, die Verwaltung erfolgt gemäß dem Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) und der Übertragungsverordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft (BGBl. 280/1969) im Rahmen der Auftragsverwaltung durch den jeweiligen Landeshauptmann.

Bild 8: Radroute R3 - Innradweg bei Hall i.T. orographisch rechts des Inns im Bereich des öffentlichen Wassergutes  
(Quelle: tirisMaps, 30.10.2020)



#### 4.5. Budget und Ausgaben

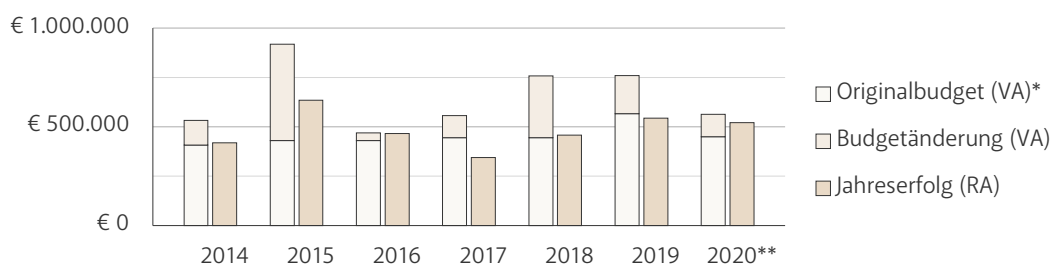
Für die Finanzierung der Planung und des Ausbaus der Radwege in Tirol stehen der Abteilung Verkehr und Straße als anweisende Stelle (AWST 6210) zwei Finanzposition zur Verfügung:

- Finanzposition 1-649005-7355 011 „Mobilitätsprogramm“ sowie
- Finanzposition 1-611105-7305 015 „Beiträge für Radwege“.

##### Mobilitäts- programm

Im Tiroler Mobilitätsprogramm sind Planungen und Konzepte für Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl förderbar („soft measures“ und Konzeptarbeit). Dazu zählen Planungen und Konzepte in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr, Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit und Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Schul- und Bildungsprojekte. Dafür standen in den Jahren 2014 bis 2020 finanzielle Mittel iHv durchschnittlich € 650.000 /Jahr zur Verfügung:

Diagr. 2: Finanzposition 1-649005-7355 011 „Mobilitätsprogramm“,  
Entwicklung des Budgets und des Jahreserfolges in den Jahren 2014 - 2020  
(Quelle: Voranschlag (VA) und Rechnungsabschluss (RA) Land Tirol; Darstellung: LRH)



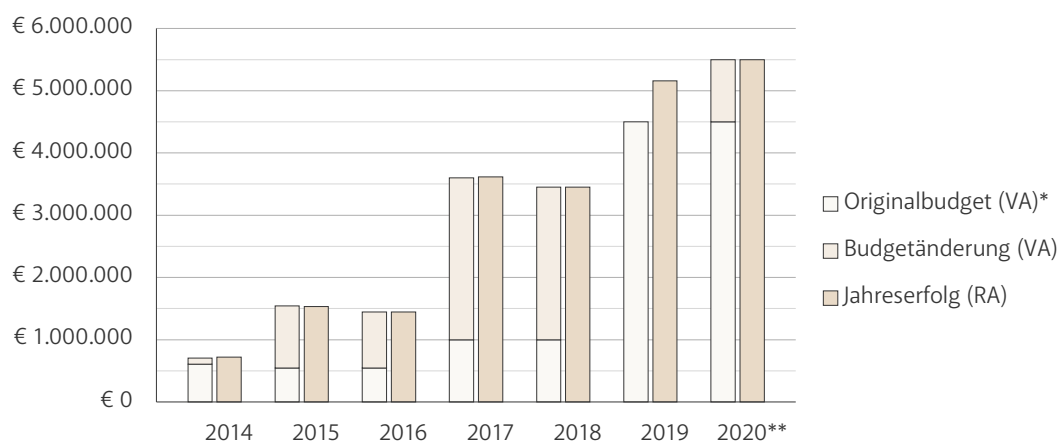
\*) Voranschlag gemäß Finanzbeschluss

\*\*) Jahreserfolg 2020 mit Stand 31.12.2020

##### Beiträge für Radwege

Zur Finanzierung der Förderungen aus dem Tiroler Radwegkonzept stellte das Land Tirol folgende Haushaltsmittel zur Verfügung:

Diagr. 3: Finanzposition 1-611105-7305 015 „Beiträge für Radwege“,  
Entwicklung des Budgets und des Jahreserfolges in den Jahren 2014 - 2020  
(Quelle: Voranschlag (VA) und Rechnungsabschluss (RA) Land Tirol; Darstellung: LRH)



\*) Voranschlag gemäß Finanzbeschluss

\*\*) Jahreserfolg 2020 mit Stand 31.12.2020

Im Jahr 2014 stand der Abteilung Verkehr und Straße ein Budget iHv 0,7 Mio. € für Radwege zur Verfügung. Mit dem Tiroler Radwegkonzept erhöhten sich in den Folgejahren die zur Verfügung stehenden Mittel auf das 6,4-fache im Jahr 2020 (Originalbudget gemäß Finanzbeschluss).

Zudem beschloss die Tiroler Landesregierung am 3.6.2020<sup>75</sup> die Fortschreibung der Förderrichtlinien sowie eine weitere Budgeterhöhung für die Jahre 2020 und 2021 um jeweils 1,0 Mio. € auf 5,5 Mio. €/Jahr.

Die personellen Ressourcen blieben dabei unverändert.

Finanzmittel voll  
ausgeschöpft

Insgesamt standen der Abteilung Verkehr und Straße in den Jahren 2015 bis 2020 als „Beiträge für Radwege“ Mittel iHv 20,0 Mio. € zur Verfügung. Anhand des Jahreserfolges ist ersichtlich, dass diese Mittel auch im vollen Umfang ausgeschöpft wurden. Daran zeigt sich der Bedarf und die Bereitschaft der Projektträger für den Radwegeausbau und das Abrufen von Fördermitteln.

Bewertung

Aus Sicht des LRH ist dies als ein Indikator für den angestrebten Ausbau der Radinfrastruktur aus der Zielsetzung des Tiroler Radwegkonzepts zu sehen.

Nach Auskunft der Abteilung Verkehr und Straße zahlte sie seit Inkrafttreten des Tiroler Radwegkonzepts im Jahr 2015 für den Radwegeausbau Fördermittel iHv rund 21,5 Mio. € aus (Stand: 12/2020). Bei einem durchschnittlichen Fördersatz von 60 % stieß sie damit Investitionen iHv 36,0 Mio. € an. Damit wurden 145 km Radwege neu gebaut oder saniert.

<sup>75</sup> Beschluss der Tiroler Landeregierung vom 3.6.2020, VuS-0-149/1/368-2020; FIN-1/103/884-2020.

## Förderberichte nach dem Fördertransparenzgesetz

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tiroler Fördertransparenzgesetz | <p>Mit Beschluss vom 22.5.2012<sup>76</sup> legte die Tiroler Landesregierung Eckpunkte für ein „Tiroler Transparenzpaket 2012“ fest, das u.a. auch eine Veröffentlichung von Landesförderungen auf Basis einer gesetzlichen Grundlage vorsieht.</p> <p>Das Tiroler Fördertransparenzgesetz<sup>77</sup> hat zum Ziel, die parlamentarische und öffentliche Kontrolle von Förderungen aus Landesmitteln zu stärken. Gemäß den Vorgaben in diesem Gesetz und den Bestimmungen der genannten Förderrichtlinie ist die Tiroler Landesregierung verpflichtet, gewährte Förderungen und Kredite über € 2.000 unter Wahrung des Datenschutzes jährlich dem Landtag bekannt zu geben und auf der Internetseite<sup>78</sup> des Landes Tirol zu veröffentlichen (jährliche Aufstellung bis 15.11. des Folgejahres).</p> |
| Meldung                         | <p>Das bisherige Sachgebiet Verkehrsplanung meldete die jährlichen Fälle der Förderungen von ÖV<sup>79</sup>-Infrastruktur und Mobilitätsprojekten. Die Förderungen im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts sind in diesen Aufstellungen enthalten, nicht aber detailliert als Radwegprojekte aufgelistet.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Hinweis                         | <p>Der LRH verweist auf das Ziel des Gesetzes<sup>80</sup> einer möglichst umfassenden Transparenz in Bezug auf die Verwendung öffentlicher Mittel. Eine transparente Förderabwicklung, die auch öffentliche Diskussionen über die Rechtmäßigkeit, Sinnhaftigkeit und Angemessenheit einzelner Förderungen ermöglicht, kann darüber hinaus das Vertrauen in die Politik und die Verwaltung stärken und dazu beitragen, gegebenenfalls auftretende Missstände oder Ungereimtheiten in diesem Bereich abzustellen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Anregung                        | <p>Der LRH regt an, im Sinne der Transparenz die Förderungen für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol gesondert auszuweisen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Stellungnahme der Regierung     | <p><i>Die Anregung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Transparenz die Förderungen für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol gesondert auszuweisen, wird umgesetzt werden und auch in der Transparenzdatenbank gleichlautend übernommen werden.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Transparenzportal               | <p>Das Transparenzportal<sup>81</sup> ist der öffentlich einsehbarer Teil der Transparenzdatenbank und ein Informationsservice der öffentlichen Verwaltung in Österreich. Der Bund übermittelt bereits seit dem Jahr 2012 sämtliche von ihm ausbezahlte Förderdaten, die Länder in einem Pilotbetrieb seit 1.1.2017 aus den Bereichen Umwelt,</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

<sup>76</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 22.5.2012, LH-GE-20/28.

<sup>77</sup> Gesetz vom 7.11.2012 über die Transparenz von Förderungen des Landes Tirol (Tiroler Fördertransparenzgesetz), LGBl. Nr. 149/2012 idgF.

<sup>78</sup> <https://www.tirol.gv.at/buergerservice/foerderungen/tiroler-foerdertransparenzgesetz/> [11.11.2020].

<sup>79</sup> Öffentlicher Verkehr.

<sup>80</sup> Zu den Zielsetzungen des Tiroler Fördertransparenzgesetzes verweist der LRH auf die Erläuternden Bemerkungen zum Entwurf des ggst. Gesetzes (GZ 560/2012).

<sup>81</sup> Auf gemeinsamen Wunsch von Bund und Ländern, im Bereich von Förderungen und Transfers ein höchstmögliches Maß an Transparenz zu gewährleisten, wurde in Verfolgung des gemeinsamen Ziels zur Schaffung der Transparenzdatenbank (<https://transparenzportal.gv.at/> [22.2.2021]) die „Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern über eine Transparenzdatenbank“, BGBl. I Nr. 73/2013, geschlossen.

Energie, Kunst und Kultur. Auf Grund eines Beschlusses der Landesfinanzreferentenkonferenz sollte ein kontinuierlicher Ausbau auf Länderseite erfolgen.

Das Land Tirol veröffentlichte seit dem Jahr 2019 in der Transparenzdatenbank die jährlichen Förderungen im Rahmen des Tiroler Mobilitätsprogramms, die u.a. auch den Radverkehr betreffen.

Der LRH verweist auf seine Anregung, die Daten zur Förderung von Radwegprojekten in Tirol gesondert auszuweisen.

#### **4.6. Evaluierung der Fördermaßnahmen**

**2020 Evaluierung von Maßnahmen** Ende des Jahres 2020 lief die Periode des Tiroler Mobilitätsprogramms 2013 – 2020 aus. Das Land Tirol führte daraufhin eine Evaluierung<sup>82</sup> durch, um Schlussfolgerungen für die Fortsetzung und Weiterentwicklung des Programms treffen zu können. Im Fokus lag dabei eine Gesamtbetrachtung der Projekte und Maßnahmen.

Die Evaluierung zeigte, dass wichtige Impulse zur Stärkung einer umweltfreundlichen Mobilität sowie notwendige Schritte für eine Mobilitätswende gesetzt wurden. Da das Tiroler Mobilitätsprogramm wesentlich zur Erreichung der Klimaziele beiträgt, besteht die Notwendigkeit, das Programm inhaltlich angepasst für den Zeitraum von 2021 – 2027 fortzuführen.

**2021 Evaluierung von Zielwerten** Für das Jahr 2020 war durch eine österreichweite Erhebung mit Schwerpunkt in Tirol eine Evaluierung der Zielwerte des Tiroler Mobilitätsprogramms vorgesehen. Auf Grund der COVID-19-bedingten Ausnahmesituation und der damit verbundenen Mobilitätsbeschränkungen verschob der Bund die geplante Erhebung auf das Jahr 2021. Das Land Tirol wird sich, wie ursprünglich vorgesehen, auch an dieser kommenden österreichweiten Erhebung des Bundes beteiligen.

Messbare Ergebnisse des Mobilitätsprogramms 2013 – 2020 und des Tiroler Radwegkonzepts, besonders zur Steigerung des Radverkehrsanteils, liegen daher zur Zeit der gegenständlichen Prüfung nicht vor.

**Radzählstellen** Um die Entwicklungen im Radverkehr aufzeichnen und notwendige Maßnahmen setzen zu können, betreibt das Land Tirol Fahrradzählstellen<sup>83</sup>, die täglich aktuelle Messwerte an die Verkehrsdatenbank übermitteln. Die Erfassungsquerschnitte werden über Solarenergie oder einen Stromanschluss betrieben. Die Zählung erfolgt durch in den Radweg eingelegte Induktionsschleifen. Die digitale Anzeige direkt am Zählquerschnitt informiert die Radfahrer über die tägliche und jährliche Anzahl an Fahrten. Das Zählstellennetz wird in Tirol schrittweise erweitert, jedes Jahr werden Zählstellen dazukommen.

---

<sup>82</sup> Tirol mobil – Bericht zum Tiroler Mobilitätsprogramm 2013 – 2020, Sachgebiet Verkehrsplanung, Juni 2020.

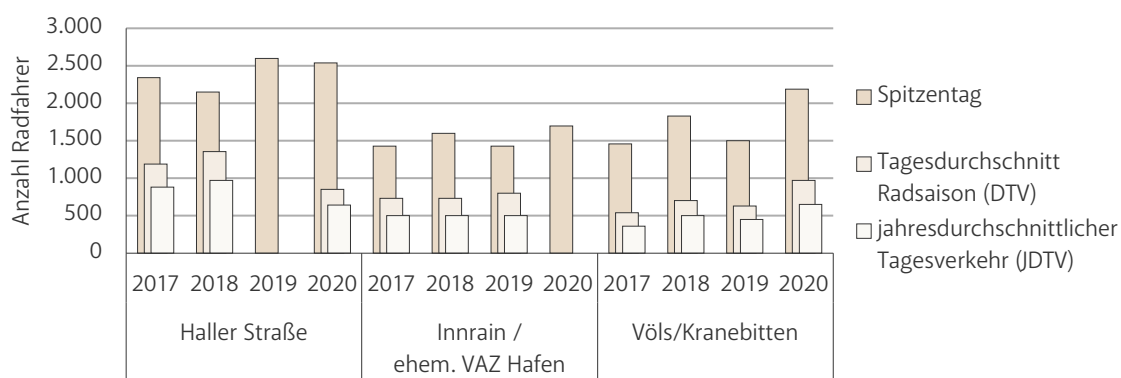
<sup>83</sup> Im Jahr 2020 betrieb das Land Tirol sieben Radzählstellen: Innsbruck Haller Straße, Innsbruck Innrain, Innsbruck Völs, Unterwindau-Brixentalradweg, Höfen-Lechradweg, Wattens-Innradweg sowie Söll-Eibergradweg. Weitere Messquerschnitte betreibt die Stadt Innsbruck, die die Daten der Verkehrsdatenbank des Landes Tirol zur Verfügung stellt.

Bild 9: Radzählstelle Wattens am überregionalen Radweg R3 - Innradweg, im Jahr 2019 gemeinsam mit dem Klimabündnis Tirol und in Abstimmung mit der Marktgemeinde geplant und umgesetzt (Foto: LRH, 29.11.2020)



Im folgenden Diagramm ist die Verkehrsentwicklung seit dem Jahr 2017 an den Zählstellen an der Haller Straße und am Innrain sowie in Völs/Kranebitten abgebildet. Es zeigt jeweils den jahresdurchschnittlichen Tagesverkehr (JDTV), den Tagesdurchschnitt (DTV) während der Radsaison zwischen April und September sowie den maximalen Tagesverkehr (Spitzentag), bezogen auf 24 Stunden.

Diagr. 4: Verkehrsentwicklung an ausgewählten Fahrradzählstellen in den Jahren 2017 - 2020  
(Quelle: Verkehrsberichte der Jahre 2017, 2018 und 2019 sowie Daten 2020; Darstellung: LRH)



Von der Zählstelle an der Haller Straße lagen für das Jahr 2019 auf Grund eines technischen Defekts von Juli bis September keine Daten vor. Der meist frequentierte Spitzentag wurde hier im Juni gemessen.

Von der Zählstelle am Innrain lagen für das Jahr 2020 nur für die erste Jahreshälfte Daten vor. Auf Grund von Bauarbeiten (Leitungsverlegung und Asphaltarbeiten) im Bereich des Radweges gab es am Querschnitt bis Oktober 2020 keinen Radverkehr. Darüber hinaus wurde noch das Zählgerät durch die Baufirma beschädigt und es war keine Erfassung möglich. Als Spitzentag wurde der 26.4.2020 erfasst.

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tendenziell<br>mehr Nutzer   | <p>Der Jahresvergleich der Messergebnisse veranschaulicht, dass die Querschnitte stets befahren wurden. Im Bereich Innrain und Völs/Kranebitten ist anhand des Tagesdurchschnitts je Radsaison tendenziell ein leicht gesteigertes Nutzungsverhalten zu sehen.</p> <p>Bei der Auswertung der Daten ist jedoch zu berücksichtigen, dass es vor allem wetterbedingt zu starken Schwankungen bei der täglichen Anzahl an Fahrten kommt. Ebenso wirken sich Baustellen, Umleitungen und ähnliche Sperren sowie Wochen- und Feiertage auf das Nutzungsverhalten der Radfahrer aus.</p> <p>Eine vermehrte Nutzung der Radwege unter „Idealbedingungen“ zeigt sich besonders durch die Frequentierung an den Spitzentagen, die sich gegenüber dem Tagesdurchschnitt nahezu verdoppelt hat. Auch hier ist eine steigende Tendenz zu sehen.</p> |
| Bewertung                    | <p>Der LRH sieht diese Tendenz bereits als Indikator für die angestrebte Bewusstseinsstärkung für das Radfahren aus der Zielsetzung des Tiroler Radwegkonzepts.</p> <p>Diese Änderung im Mobilitätsverhalten verlangt aus Sicht des LRH auch eine Anpassung bestehender Verkehrskonzepte, damit die Radfahrer im Straßenverkehr keine Gefahr für sich und alle anderen Beteiligten darstellen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Veränderung<br>der Mobilität | <p>Neben den Lückenschlüssen bei den touristischen Radwanderwegen stehen innerorts im Sinne einer nachhaltigen Mobilität, der Gleichwertigkeit der verschiedenen Mobilitätsformen und der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer insbesondere Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung und zur Förderung einer Mobilitätskultur zur Stärkung des klimafreundlichen Rad- und Fußverkehrs im Fokus. Wesentlich ist dabei auch der Ausbau eines sicheren Radwegenetzes für den Alltagsverkehr, z.B. durch Fahrradspuren im innerörtlichen (Stadt-)Verkehr oder Rad-Leitsysteme.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                 |

### **Ruhender Radverkehr**

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Radabstellplätze  | <p>Im Zusammenhang mit dem Ausbau einer radfreundlichen Infrastruktur wird es auch notwendig sein, entsprechende Abstellmöglichkeiten und „Radparkplätze“ unter Einhaltung bestimmter Qualitätskriterien zu schaffen. Die RVS 03.07.11 – Organisation und Anzahl der Stellplätze für den Individualverkehr (5/2008) bietet Orientierungswerte zur Ermittlung der Mindestanzahl der Fahrradstellplätze bei einem Verkehrsmittelanteil von rund 20 %.</p> |
| Bedarfsermittlung | <p>In der Praxis wird der Bedarf an Abstellanlagen meist durch Verkehrszählungen erhoben.<sup>84</sup> So erfolgte z.B. in Innsbruck im Jahr 2002 eine Bedarfserhebung im Bereich Marktgraben – Burggraben – Museumsstraße. Nach Gegenüberstellung der Zahl der abgestellten Fahrräder und des vorhandenen Angebotes an Abstellplätzen</p>                                                                                                              |

---

<sup>84</sup> In der Praxis wird aber von der Annahme von Richt- oder Orientierungswerten auf Grund von Schwankungen eher Abstand genommen und der Bedarf an Abstellanlagen durch Verkehrszählungen erhoben (Quelle: Brunner, Dallago, Höllwarth: Bedarfsermittlung für Fahrradabstellplätze, ÖIAZ 149, Nr. 4, 2004).



zeigte sich ein deutliches Defizit. Räder standen teilweise auf dem Gehsteig oder lehnten an Hausmauern und behinderten dadurch die Fußgänger.<sup>85</sup>

#### Anregung

Der LRH regt an, bei einem durch Evaluierung nachgewiesenen gestiegenem Radverkehrsanteil den Bedarf an Abstellplätzen durch Verkehrserhebungen zu ermitteln und das Angebot entsprechend anzupassen.

Aus Sicht des LRH sind dabei folgende Verkehrsströme zu unterscheiden:

- Quell- und Zielverkehr: erfordert Stellflächen z.B. bei Wohnanlagen, Schulen, Universitäten, Bibliotheken, medizinischen Einrichtungen, Verwaltungsgebäuden, Gewerbebetrieben oder Freizeiteinrichtungen sowie
- Zu-/Abbringerverkehr: erfordert Stellflächen in unmittelbarer Nähe zum Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr (z.B. Bahnhof).

#### Stellungnahme der Regierung

*Zur Anregung des Landesrechnungshofes, bei einem durch Evaluierung nachgewiesenen gestiegenem Radverkehrsanteil den Bedarf an Abstellplätzen durch Verkehrserhebungen zu ermitteln und das Angebot entsprechend anzupassen, darf zunächst auf die mit den ÖBB gemeinsam erstellte Potentialabschätzung 2030 (Bericht\_Potenzialabschaetzung.pdf (tirol.gv.at)) hingewiesen werden, in der für die B&R Anlagen in Tirol an Bahnhöfen das Potential an Radabstellanlagen ermittelt wurde.*

*In Bezug auf den Ziel- und Quellverkehr wird auf die bestehende Gesetzeslage (§ 11 TBO) sowie die (nur wenig genutzte) Möglichkeit der Erlassung einer Verordnung durch die Standortgemeinde und auf den seitens der Abt. Mobilitätsplanung zur Verfügung gestellten Leitfaden „mobile 03/07: Radfahren fördern!“ verwiesen.*

Bild 10: ÖBB-Doppelstock-Radstellanlage beim Innsbrucker Hauptbahnhof im Jahr 2017  
(Foto: © Rudy De Moor; Quelle: <https://www.tt.com/artikel/13400489/> [15.04.2021])

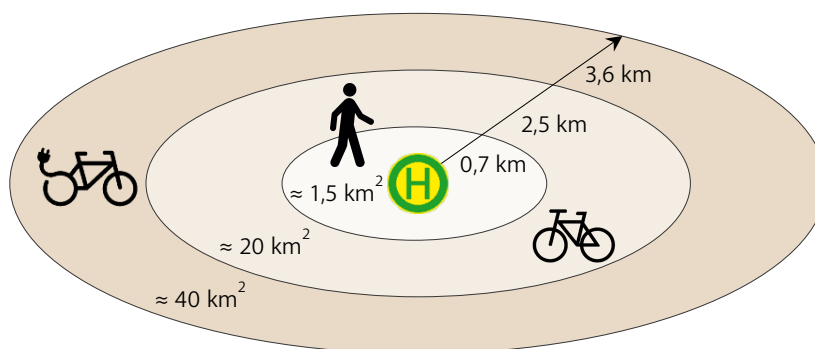


<sup>85</sup> Quelle: Brunner, Dallago, Höllwarth: Bedarfsermittlung für Fahrradabstellplätze, ÖIAZ 149, Nr. 4, 2004.

#### Bike & Ride

Qualitative Abstellmöglichkeiten attraktivieren die Radnutzung zur Überbrückung der „ersten und letzten Meile“ als Zubringer zum öffentlichen Verkehr und tragen so zur Verlagerung des Modal Splits bei. Ein Bike & Ride-Angebot (mit Rad oder E-Bike) erhöht den Einzugsbereich von Haltestellen um bis das 26-fache. Zu Fuß werden in 10 Minuten rund 700 Meter zurückgelegt. Radfahrer kommen in dieser Zeit auf 2,5 km und mit einem E-Bike auf 3,6 km.

Bild 11: Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten (Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)<sup>86</sup>; Darstellung: LRH)



Die Planung, die Realisierung, der Betrieb, die Betreuung und die Instandsetzung von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen war bereits in den vergangenen Jahren Inhalt entsprechender Vereinbarungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB-Infrastruktur AG), den jeweiligen Gemeinden und dem Land Tirol. Diesbezügliche Projekte unterstützt das Land Tirol z.B. im Rahmen der COVID-19-Konjunkturoffensiven.

#### Bauweisen

Für Fahrradständer und -abstellmöglichkeiten gibt es unterschiedliche Bauweisen in verschiedenen Preisklassen, die hinsichtlich Praxistauglichkeit, Gefahr der Beschädigung des Fahrrades und Sicherheit gegen Diebstahl verschieden geeignet sind. So bewertete z.B. die ARGUS<sup>87</sup> bereits im Jahr 2007 Radständermodelle und erstellte einen Leitfaden<sup>88</sup> mit sowohl positiven als auch negativen Beispielen.

### 4.7. Ausblick: Programme der Tiroler Landesregierung

#### Konjunkturpaket Radwege - Impuls zum Radwege- ausbau

Mit dem Beschluss vom 3.6.2020<sup>89</sup> verlängerte die Tiroler Landesregierung das Tiroler Radwegkonzept und schrieb, wie bereits erwähnt, die bis Ende 2020 geltenden Förderrichtlinien fort. Zudem erhöhte sie für die Jahre 2020 und 2021 die Fördermittel um jeweils 1,0 Mio. € auf jährlich 5,5 Mio. € (Finanzposition 1-611105-7305 015 „Beiträge von Radwegen“).

<sup>86</sup> <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/faktencheck-radverkehr.html> [11.2.2021].

<sup>87</sup> Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlicher Stadtverkehr (kurz: ARGUS). Die Radlobby ARGUS ist der mitgliedstärkste Verein im österreichischen Bundesverband Radlobby Österreich und setzt sich für die Attraktivierung und Verbesserung des Radverkehrs ein.

<sup>88</sup> <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/faktencheck-radverkehr.html> [11.2.2021].

<sup>89</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.6.2020, VuS-0-149/1/368/2020; FIN-1/103/884-2020.

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorhaben in Vorbereitung               | Für den Ausbau und die Ertüchtigung der Radinfrastruktur in Tirol sind bei den Gemeinden und Tourismusverbänden verschiedene Vorhaben in Vorbereitung. Unter Berücksichtigung entsprechender Projektvorläufe wurden für die kommenden Jahre bereits Förderanträge iHv rund 10,0 Mio. € eingebracht und nach Maßgabe der budgetären Mittel zugesagt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Innsbrucker Masterplan Radverkehr 2030 | Am 19.11.2020 beschloss der Innsbrucker Gemeinderat den „Masterplan Radverkehr 2030“. Das Maßnahmenprogramm zielt in den drei Handlungsfeldern Infrastruktur, Sicherheit und Bewusstseinsbildung auf einen umfassenden Qualitätsanstieg ab. Kern der Radverkehrsstrategie der Landeshauptstadt ist der Ausbau und die Verbesserung des Radwegenetzes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Radverkehr Masterplan                  | <p>In Umsetzung der COVID-19-Konjunkturoffensive 2021<sup>90</sup> beschloss die Tiroler Landesregierung am 15.12.2020<sup>91</sup> die Ausarbeitung der „Radstrategie Land Tirol“. Sie ermächtigte das damalige Sachgebiet Verkehrsplanung begleitend zu dieser Radstrategie das Unfallgeschehen mit Schwerpunkt auf dem Geh- und Radverkehr zu untersuchen.</p> <p>Zudem stimmte die Tiroler Landesregierung einer Verwendung von zusätzlich 1,0 Mio. € für die Ertüchtigung der internationalen Radrouten in Tirol zu. Damit steht im Jahr 2021 auf der Finanzposition 1-611105-7305 015 „Beiträge von Radwegen“ Finanzmittel iHv 6,5 Mio. € zur Verfügung. Zur Umsetzung der Maßnahme wird der Personalstand zunächst befristet bis Ende 2023 um eine SachbearbeiterIn bei der Abteilung Verkehr und Straße und eine ProjektleiterIn beim bisherigen Sachgebiet Verkehrsplanung erhöht.</p> |
| Bewertung                              | <p>Der LRH bewertet die Fortschreibung der Förderrichtlinie und die Forcierung des Ausbaus der Radinfrastruktur positiv, da die Investitionen in den Radverkehr folgende Vorteile bewirken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• umweltpolitische Vorteile: klimagünstige und geräuscharme Fortbewegung (Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zur motorisierten Fortbewegung<sup>92</sup>),</li> <li>• verkehrspolitische Vorteile: geringer Platz- und Raumbedarf, Verkehrsreduktion und Entlastung der Straßen (bis zu doppelter Kapazität bei halbem Platzverbrauch<sup>93</sup>),</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                        |

<sup>90</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 9.9.2020, LHGP-LH-GA-10/33-2020.

<sup>91</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 15.12.2020, VuS-0-152/460-2020.

<sup>92</sup> Durch Rad- und Fußverkehr können rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem Pkw eingespart werden. (Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend> [8.3.2021]).

<sup>93</sup> Im direkten Vergleich hat eine Landesstraße B (als Beispiel einer Vorrangstraße) den doppelten Flächenverbrauch bei halber Kapazität gegenüber einer Radschnellverbindung. Besonders in Städten sparen Radwege im Verkehrssystem Platz bei gleicher Kapazität. (Quelle: <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/faktencheck-radverkehr.html> [8.3.2021]).

- gesundheitspolitische Vorteile: Gesundheitsförderung durch Bewegung in der Natur (Bewegungsmangel unterstützt die Entwicklung verschiedener Zivilisationskrankheiten),
- volkswirtschaftliche Vorteile: steigende Umsätze in Radgeschäften (insbesondere auch durch starken Absatz von E-Bikes<sup>94</sup>) sowie
- touristische Vorteile: Einnahmen aus Tourismus (Radtourismus boomt in Österreich<sup>95</sup>, 19 % der Tirol-Gäste fahren Rad<sup>96</sup>).

Neben dem Ausbau der Radwege sieht der LRH auch einen Handlungsbedarf in der Unfallprävention. Die Auswertung des Unfallgeschehens im Rahmen der aktuellen Erarbeitung der „Radstrategie Land Tirol“ ist hierzu ein wichtiger Schritt. Bezüglich bestehender Sicherheitskonzepte des Landes Tirol wird auf Abschnitt 6.2. verwiesen.

## 5. Mountainbike-Routen und Singletrails

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rechtliche Bestimmungen | Das Radfahren im Wald ist durch das Forstgesetz 1975 <sup>97</sup> klar geregelt. Wo das Biken nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist es verboten. Das Befahren von Forststraßen, Almen und ähnlichen Privatwegen oder Trails bedarf daher rechtlich der ausdrücklichen Zustimmung des Wegehalters oder Grundeigentümers.                                                                                                                                                                     |
| Begriffsbestimmungen    | <p>Mountainbikes (MTB, englisch für „Bergfahrrad“) oder All-Terrain-Bikes (ATB, „Geländefahrrad“) sind Fahrräder, die besonders auf den Einsatz abseits befestigter Straßen ausgerichtet sind.</p> <p>Der Begriff „Singletrail“ steht für einen Pfad, der so schmal ist, dass dort nicht nebeneinander gefahren oder gelaufen werden kann. In der Regel sind die Trails etwa 30 bis 60 cm breit.</p>                                                                                       |
| Klassifizierung         | Auf Mountainbike-Routen und Singletrails werden die Schwierigkeitsklassen analog zum System der Skipistenklassifizierung mit steigender technischer Schwierigkeit und Gefährlichkeit in blau, rot und schwarz klassifiziert. Für Singletrails gibt es zur genauen Klassifizierung sechs unterschiedliche Schwierigkeitsgrade (S-Grade <sup>98</sup> ) von S0 (locker befahrbar) bis S5 (eher unbefahrbar). In Bikeparks obliegt die Klassifizierung der Strecken dem jeweiligen Betreiber. |

---

<sup>94</sup> Laut den Fahrradverkaufszahlen erzielte der österreichischer Fahrradmarkt im Jahr 2019 ein Umsatzplus. Stückzahlmäßig ist der österreichische Fahrradmarkt im Jahr 2019 zwar etwas gesunken, stark gestiegene Durchschnittspreise machten dies jedoch wett. Mitverantwortlich für den gestiegenen Umsatz war zudem der starke Absatz von E-Bikes. (Quelle: <https://www.velobiz.de/news/oesterreichischer-fahrradmarkt-erzielt-ein-umsatzplus-veloQXJ0aWNsZS8yMzE3NQbiz> [8.3.2021]).

<sup>95</sup> Touristiker beziffern die Zuwachsraten in den letzten Jahren auf bis zu 10 % (Quelle: <https://www.ifahrrad.at/radtourismus-boomt-oesterreich/> [8.3.2021]). Das Angebot reicht dabei über Radwanderwege, Mountainbike-Touren und Bike-Arenen.

<sup>96</sup> <https://www.b2b.tirol/de/themen/rad> [15.3.2021].

<sup>97</sup> Bundesgesetz vom 3.7.1975, mit dem das Forstwesen geregelt wird (Forstgesetz 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idgF.

<sup>98</sup> <http://www.singletrail-skala.de/> [22.2.2021].

Die Klassifizierung der Trails erfolgt anhand folgender Kriterien, die als Richtwerte zu verstehen sind:

- Beschreibung der Wegbeschaffenheit und des Untergrundes,
- Hindernisse: Höhenangabe (m) von Stufen, Absätzen, Treppen,
- Längsgefälle in Prozent: durchschnittliches Längsgefälle, maximales Längsgefälle (für Abschnitte > 10 m Länge),
- Kurven: Kurvenradien Mitte Fahrbahn, Kurvenausläufe (Länge und Gefälle), Hindernisse in der Kurve und im Kurvenauslauf,
- Trailbreite: in Abhängigkeit von der Hangneigung,
- Sprünge: Beschreibung der baulichen Ausführung, überrollbar, mit Gaps (Lücken), Absprung, Landung sowie
- Absturzsicherung in Abhängigkeit vom Sturzraum: senkrechte Absturzhöhe, Sturzgelände und Hangneigung.

## 5.1. Mountainbike-Modell

### Entwicklung

Die Anfänge des Mountainbikens gehen in Tirol in die 1990er Jahre zurück. Bis heute hat sich diese Sportart in Tirol zu einem Trend entwickelt. Zur Ausübung des Sports nutzten Mountainbiker ein bestehendes Wegenetz, welches ursprünglich zur Waldbewirtschaftung oder als Alm- und Wanderwege errichtet wurde. Daraus ergab sich aber ein Konfliktpotenzial zwischen den ursprünglichen Nutzern und den Bikern.

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mountainbike-Modell     | Zur Entschärfung dieses Konfliktpotenzials entwickelte das Land Tirol bereits im Jahr 1997 das Tiroler Mountainbike-Modell und schuf die Möglichkeit, dass Strecken freiwillig vom Grundeigentümer oder dem Wegehalter für das Radfahren freigegeben werden können. Im Gegenzug erhielt der Wegehalter einen verbesserten Versicherungsschutz, ein Nutzungsübereinkommen und in vielen Fällen auch ein Entgelt für die Einschränkung seiner Eigentumsrechte. |
| Neues Konfliktpotenzial | Das bestehende Routennetz konnte schließlich den Entwicklungen in der Mountainbike-Szene hin zu vollgefederten, geländetauglichen Fahrrädern nicht mehr ausreichend gerecht werden, was vor allem in der Umgebung von Ballungsgebieten Biker zunehmend wieder auf illegale Wege in den Wald zog. Das führte erneut zu Konflikten mit Grundeigentümern, Wanderern und Jägern.                                                                                 |

|                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bergwelt Tirol -<br>Miteinander<br>Erleben | <p>Mit der EntschlieÙung GZ 416/2013 vom 7.11.2013 forderte der Tiroler Landtag die Tiroler Landesregierung auf, die Durchführung eines Programms zur Bewusstseinsbildung für ein Miteinander von</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sport- und Freizeit,</li><li>• Tourismus sowie</li><li>• Jagd- und Forstwirtschaft und alpiner Landwirtschaft</li></ul> <p>unter Einbindung der betroffenen Interessensgemeinschaften, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• der Tirol Werbung und der Tourismusverbände,</li><li>• des Tiroler Jägersverbandes,</li><li>• der alpinen Verbände und Umweltorganisationen</li></ul> <p>sowie</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• der Landwirtschaftskammer Tirol,</li><li>• der Arbeiterkammer Tirol sowie</li><li>• der Wirtschaftskammer Tirol</li></ul> <p>zu prüfen. Diese EntschlieÙung führte zum Regierungsbeschluss vom 6.5.2014<sup>99</sup> und dem Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“. Dieses Programm, welches das Land Tirol gemeinsam mit Vertretern der alpinen Vereine, des Tourismus, der Landwirtschaftskammer und des Tiroler Jägersverbandes fördert, soll den Weg einer naturnahen und konfliktfreien Nutzung der Natur aufzeigen.</p> |
| Ziele                                      | <p>Das Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ verfolgte dazu folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• die Regelung von Konflikten bei allen Natursportarten,</li><li>• die Lenkung von Sportlern und Erholungssuchenden durch gezielte Angebote sowie</li><li>• die Schaffung von notwendiger Schutzzonen auf Basis von freiwilligem Verzicht.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Mountainbike-<br>Modell 2.0                | <p>In Umsetzung des Grundgedankens dieses Programms entwickelte der Arbeitskreis „Mountainbike“<sup>100</sup> im Jahr 2014 das Tiroler Mountainbike-Modell zum „Mountainbike-Modell 2.0“ weiter. Das neue Modell bietet zudem für ganz Tirol einheitliche Kriterien für die Freigabe von Singletrails.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

---

<sup>99</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 6.5.2014, Zu III1-20/519.

<sup>100</sup> In dem Arbeitskreis, den der Landschaftsdienst des Landes Tirol leitete, waren folgende Institutionen vertreten: Landwirtschaftskammer, Österreichischer Alpenverein, Waldbesitzerverband, Landesradsportverband, aktive Mountainbiker, Tirol Werbung, Österreichische Bundesforste AG, Wirtschaftskammer, Sektion Seilbahnen sowie das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilungen Tourismus und Sport.

## Inhalte

Das Mountainbike-Modell 2.0 unterstützt für eine konfliktfreie, bedarfsgerechte Entwicklung des Mountainbike-Angebotes die privatrechtlichen Freigaben durch das Land Tirol mit den entsprechenden Rahmenbedingungen. Es beinhaltet folgende Eckpunkte:

- Musterverträge zur Freigabe von Mountainbike-Routen und Singletrails,
- tirolweit einheitliche Beschilderung von Mountainbike-Routen und Singletrails,
- einheitliche Schwierigkeitsklassen,
- Verhaltensregeln,
- Wegehalter- und Tierhalterhaftpflichtversicherung sowie Rechtsschutzversicherung für alle Wegehalter/Grundeigentümer und Bewirtschafter,
- Förderungen für die entstandenen Einschränkungen im Eigentumsrecht der Eigentümer und Bewirtschaftungerschwernisse,
- Förderungen für den Neubau von Singletrails,
- tirolweit einheitliches Rettungskonzept sowie
- Trailbauhandbuch mit definierten Mindeststandards.

**Zielsetzung** Die wesentliche Zielsetzung des Mountainbike-Modells 2.0 besteht darin, durch die Kombination der gesetzten Maßnahmen einerseits die Grundeigentümer und Wegehalter vor etwaigen Haftungsansprüchen zu schützen, andererseits die jeweilige Eigenverantwortung der Mountainbiker zu stärken.

**Feststellung - nur qualitative Vorgaben** Der LRH stellt fest, dass auch die Zielsetzungen des Mountainbike-Modells 2.0 nur qualitativ, ohne messbare Inhalte und Vorgaben (finanziell, zeitlich) sind. Das Modell entspricht aber dem Grundgedanken des Programms „Bergwelt Tirol - Miteinander erleben“ und ist ein Schritt zur Erreichung des Interessensausgleichs bei der Naturraumnutzung.

## Beschilderung

**Leitsystem** Wie bei den touristischen Radrouten stellt auch bei den Mountainbike-Routen eine offizielle Beschilderung ein Qualitätsmerkmal dar.

Mit dem Mountainbike Modell 2.0 entwickelte der Arbeitskreis „Mountainbike“ im Jahr 2014 ein Leitsystem aus zwei aufeinander abgestimmten Subsystemen:

- die Lenkung der Besucherströme über die vor Ort fest installierte Beschilderung sowie
- die Lenkung über „neue Medien“ und Nutzung digitaler Daten.

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Handbuch<br>MTB-Leitsystem | Für die digitale Erfassung und Beschilderung von Mountainbike-Routen und Singletrails nach dem Tiroler Mountainbike-Modell 2.0 erstellte der Fachbereich Landschaftsdienst der Gruppe Forst das „Mountainbike Leitsystem Handbuch“.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Beschilderung              | In Tirol sind alle Mountainbike-Routen und Singletrails, die im Rahmen des Mountainbike-Modells freigegeben werden, mit einer einheitlichen Beschilderung auszustatten. Dabei werden die Mountainbike-Routen (ultramarinblau RAL 5002) und Singletrails (verkehrsgelb RAL 1023) über die Hintergrundfarben unterschieden. Verlaufen Mountainbike-Routen über offizielle Radachsen, so kann die Mountainbike-Beschilderung auch in die Radroutenbeschilderung (grüne Beschilderung) mit Plaketten integriert werden. |

Bild 12: Beispiele für Beschilderungen von Mountainbike-Routen, Singletrails und einer integrierten Beschilderung



|                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Feststellungs-<br>bescheid<br>Erholungsweg-<br>beschilderung | Die landesweit einheitliche Beschilderung ist auf Grund des Feststellungsbescheides vom 21.3.2017 für die Erholungsraumbeschilderung in Tirol (siehe auch Abschnitt 4.1., Beschilderung im Tiroler Radwegkonzept) naturschutzrechtlich bewilligt. Für eine dementsprechende Beschilderung nach dem Mountainbike-Modell ist daher keine weitere einzelfallbezogene Bewilligung mehr erforderlich.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Beschaffung                                                  | <p>Die Beschilderungen für Mountainbike-Routen und Singletrails werden durch den jeweiligen Förderwerber (Gemeinde, Tourismusverband) beschafft. Sie erhalten dazu für die jeweilige Mountainbike-Route die Druckdaten der Schilder vom Land Tirol, die ein Grafiker der Gruppe Forst erstellt. Damit ist gewährleistet, dass das Mountainbike-Leitsystem landesweit einheitlich ist und die Vorgaben des Naturschutzbescheides eingehalten werden.</p> <p>Auf Grund der unterschiedlichen Schildergrößen, Qualitätsanforderungen und Inhalte ist die Rahmenvereinbarung über die Lieferung von Verkehrszeichen für Radwege in Tirol (vgl. Beschilderung im Tiroler Radwegkonzept) für die Mountainbike-Beschilderung nicht anwendbar.</p> |



|                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Förderung von Standardkosten | Die Förderung der Beschilderung im Rahmen des Mountainbike-Leitsystems erfolgt auf Basis von Standardkosten <sup>101</sup> für die unterschiedlichen Schildertypen. Diese Standardkosten basieren auf Angeboten von drei verschiedenen Firmen. Von den anrechenbaren Kosten ist eine 50%ige Förderung möglich.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Anregung                     | <p>Der LRH regt an, die Standardkosten in regelmäßigen Abständen anzupassen und aktuelle Vergleichsangebote einzuholen. Die Regelmäßigkeit kann sich z.B. an der maximalen Laufzeit von Rahmenvereinbarungen gemäß BVergG 2018<sup>102</sup> orientieren.</p> <p>Gleiches gilt auch für andere Maßnahmen, die im Rahmen der Richtlinie „Zuwendungen zur Erholungsraumgestaltung“ nach Standardkostenmodellen<sup>103</sup> gefördert werden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Stellungnahme der Regierung  | <i>Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Standardkosten in regelmäßigen Abständen anzupassen und aktuelle Vergleichsangebote einzuholen, wird im Rahmen des Förderkatalogs 2022 und den Folgejahren Rechnung getragen werden.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Digitale Leitsysteme         | <p>Ergänzend zu den analogen Beschilderungen in der Natur nimmt die digitale Lenkung über Karten und Routing-Plattformen eine zunehmend wichtigere Rolle als Leitsystem ein.</p> <p>Die Grundlage für die Bereitstellung qualitativer Verkehrsdaten und deren Austausch zwischen unterschiedlichen Organisationen in ganz Österreich bildet die Graphen-Integrations-Plattform GIP<sup>104</sup>. Anhand eines gemeinsamen Datenstandards bietet diese Plattform einen flächendeckenden Überblick über die Infrastrukturen. Sie ist die Basis für viele Partner und Anwendungen sowie für die digitale Erfassung von Mountainbike-Routen und Singletrails. Das Land Tirol stellt so z.B. das Radwege- und Singletrail-Netz über den Radrouter Tirol<sup>105</sup> zur Verfügung.</p> |

<sup>101</sup> Die Leitlinie der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2014 für vereinfachte Kostenoptionen (VKO) definiert Standardkosten wie folgt: „Im Fall von Standardeinheitskosten werden die förderfähigen Kosten eines Vorhabens ganz oder teilweise auf der Grundlage des Produkts aus quantifizierten Maßnahmen, Leistungen oder Ergebnissen und Standardeinheitskosten berechnet, die im Voraus festgelegt werden. Diese Möglichkeit ist bei allen Arten von Projekten oder Teilprojekten möglich, bei denen für eine Maßnahme quantitative Zielvorgaben und Standardeinheitskosten festgelegt werden können. Standardeinheitskosten finden normalerweise auf leicht festzustellenden Mengen Anwendung.“

<sup>102</sup> Grundsätzlich darf gemäß § 154 Abs. 5 BVergG 2018 die Laufzeit einer Rahmenvereinbarung vier Jahre nicht überschreiten.

<sup>103</sup> Im Zuge der Erstellung der Förderrichtlinie für die Periode 2016 - 2019 erarbeitete der Fachbereich Landschaftsdienst Standardkostenmodelle, mit deren Hilfe eine vereinfachte Berechnung von Förderbeträgen durchgeführt werden sollte.

<sup>104</sup> Die Graphen-Integrations-Plattform (kurz: GIP, [www.gip.gv.at](http://www.gip.gv.at)) ist als ein gemeinsames Projekt der österreichischen Verwaltung und Infrastrukturanbietern das amtliche digitale Verkehrsreferenzsystem. Sie führt die verschiedenen Fachdatenbanken und Geoinformationssysteme zusammen, mit denen im öffentlichen Sektor Verkehr erfasst und verwaltet wird. Die GIP bietet der öffentlichen Verwaltung und den Behörden einen Überblick über die gesamte Verkehrsinfrastruktur, indem alle wesentlichen Informationen gebündelt vorliegen.

<sup>105</sup> <https://radrouting.tirol/> [22.2.2021].

## 5.2. Förderungen

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Förderung<br>Landschaftsdienst         | Zum Erreichen der Ziele des Programms „Bergwelt Tirol – Miteinander Erleben“ und des Mountainbike-Modells 2.0 beschloss die Tiroler Landesregierung am 5.4.2016 <sup>106</sup> die überarbeitete Förderrichtlinie „Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung“ <sup>107</sup> . Zur Umsetzung dieser Förderrichtlinie veröffentlicht der Fachbereich Förderung der Gruppe Forst jährlich (jeweils rückwirkend ab 1.1. gültig) einen „Förderkatalog Landschaftsdienst“, der die jeweiligen Förderintensitäten, die Obergrenzen der Einzelaktivitäten und die auf Standardkosten berechneten Pauschalsätze festlegt.                                                                                                                                                                                                                                      |
| Anregung                               | Der LRH regt an, redaktionelle Inhalte im Förderkatalog mit der nächsten Version anzupassen (z.B. Verweis auf den korrekten Regierungsbeschluss, Korrektur des Verweises auf das nunmehr geltende BVergG 2018).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <i>Stellungnahme<br/>der Regierung</i> | <i>Die Anregung des Landesrechnungshofes, redaktionelle Inhalte im Förderkatalog mit der nächsten Version anzupassen (z.B. Verweis auf den korrekten Regierungsbeschluss, Korrektur des Verweises auf das nunmehr geltende BVergG 2018), wird im Rahmen des Förderkatalogs 2022 umgesetzt.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Art und Ausmaß<br>der Förderung        | <p>Unter Zugrundelegung der Finanzkraft des Förderwerbers und der Bedeutung des Vorhabens sowie nach Maßgabe und Verfügbarkeit der öffentlichen Mittel können bis zu 50 % der Nettokosten gefördert werden. Im Einzelfall kann die Förderung um 20 % angehoben oder verringert werden. Die anrechenbaren Nettokosten je Projekt sind mit einer Obergrenze von max. € 200.000 gedeckelt, die Untergrenze für ein Förderprojekt liegt bei Nettokosten iHv € 5.000 (außer Leitsysteme).</p> <p>Die Abrechnung der Förderung ist über tatsächliche Kosten oder Standardkosten (wie z.B. die Beschilderung im Rahmen des Mountainbike-Leitsystems) möglich.</p> <p>Geförderte Projekte können frühestens zehn Jahre nach Erhalt einer Förderung einer Generalinstandsetzung unterzogen werden. Erhaltungsmaßnahmen sind nicht Teil dieser Maßnahme.</p> |
| Definierte<br>Wirkungsziele            | Neben den Rahmenbedingungen, Art, Gegenstand und Ausmaß der Förderung sowie Bestimmungen zur Abwicklung beinhaltet der „Förderkatalog Landschaftsdienst“ auch Definitionen der jeweiligen Wirkungsziele und nennt Möglichkeiten zur Evaluierung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

---

<sup>106</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 5.4.2016, F43/51-2016.

<sup>107</sup> Im Jahr 2007 legte die Tiroler Landesregierung mit der „Richtlinie – Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung“ für den Zeitraum 2007 bis 2013 ein neues Förderangebot für Radwanderwege mit Begleiteinrichtungen vor (gültig ab 17.4.2007). Am 9.12.2008 beschloss die Tiroler Landesregierung die Überarbeitung dieser Richtlinie (IIIf3-133/1549). Diese wurde mit ggst. Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 5.4.2016, F43/51-16, und der überarbeiteten Förderrichtlinie aktualisiert.

Erweiterung:  
Landschafts-  
dienst-Hilfsfonds

Zusätzlich zu diesen Förderungen des Landschaftsdienstes beschloss die Tiroler Landesregierung am 3.6.2020<sup>108</sup> zur Abfederung der negativen wirtschaftlichen Auswirkungen infolge der Corona-Krise und zur Belebung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes Tirol ein Konjunkturpaket für Rad- und Wander- und Bergwege.

Mit diesem Paket werden in den Jahren 2020 und 2021 weitere Instandhaltungsmaßnahmen bei Wander- und Bergwegen sowie Singletrails gefördert. Abweichend von den o.g. Förderungen des Landschaftsdienstes sind im Rahmen dieses Hilfsfonds auch Sanierungsarbeiten förderbar, welche jährlich durchzuführen sind, um die Qualität des Weges aufrecht zu erhalten, wie z.B.:

- Entfernung von Stolpersteinen und kleinen Hindernissen,
- Sichtkontrolle aller Absturz- und Böschungssicherungen,
- Erneuerung von Markierungen und Beschilderungen,
- Abkürzungen unpassierbar machen,
- kleine Ausbesserungsarbeiten an Brücken und Stegen oder
- Erneuerung diverser Infrastrukturen auf kurzen Abschnitten.

Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Einmalzuschuss gewährt und beträgt 50 % der förderbaren Standardkosten. Pro Weg betragen die maximal förderbaren Standardkosten € 12.000, die maximale Förderung somit € 6.000.

Maßnahmen, die den Aufwand dieser regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungsarbeiten deutlich überschreiten und Kosten von über € 12.000 erwarten lassen, können nicht im Rahmen des Landschaftsdienst-Hilfsfonds abgewickelt werden. Diese sind als eigene Projekte gemäß den o.g. Richtlinien des Landschaftsdienstes einzureichen.

Exkurs:  
Förderdatenbank  
FAI

Die Abteilung Forstorganisation entwickelte im Jahr 2008<sup>109</sup> gemeinsam mit der DVT<sup>110</sup> eine Software zur Abwicklung von Förderungen. Diese „FörderungsAnwendung Internet“ (kurz: FAI) ermöglicht es, Förderansuchen im Bereich der EU-Kofinanzierung, insbesondere im Forstwesen, zu verwalten.

In dieser Förderdatenbank wird der Förderantrag mit allen beiliegenden Dokumenten sowie allfälligen Genehmigungsschreiben, Rechnungen und anderen für die Förderungsabwicklung relevanten Unterlagen unter einer automatisch generierten Projektnummer abgelegt. Durch die Dokumentation in der FAI ist stets der Bearbeitungsstatus (z.B. beantragt, genehmigt, bewilligt, abgelehnt) erkennbar.

<sup>108</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.6.2020, F21/179-2020; FIN-1/103/883-2020, in Umsetzung des COVID-19-Grundsatzbeschlusses: Konjunkturpaket für Schutzhütten, Rad- und Wanderwege vom 12.5.2020, LHGP-TO-10/24.

<sup>109</sup> Das Projekt wurde mit einer Anerkennung beim Österreichischen Verwaltungspreis 2008 ausgezeichnet.

<sup>110</sup> Die DVT Daten-Verarbeitung-Tirol GmbH ist der IT-Dienstleister des Landes Tirol (100 %ige Landestochter). Sie war federführend an der Entwicklung der FAI beteiligt und betreut als Servicestelle die Anwendungen außerhalb des Landes Tirol.

Anwendung in anderen Förderungsbereichen

Auf Grund der positiven Erfahrungen mit dieser Anwendung ersuchte das damalige Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) im Jahr 2015 das Land Tirol, diese dem Bund sowie interessierten Bundesländern zur Verfügung zu stellen. Dabei übernimmt der Bund die Kosten für die Entwicklung und den Betrieb der Anwendung. Eine entsprechende Nutzungsvereinbarung mit dem Bund schloss das Land Tirol im Jahr 2015 ab, welche nach aktuellen Erfordernissen in weiterer Folge mehrmals angepasst wurde (zuletzt mit Regierungsbeschluss vom 9.9.2020<sup>111</sup>).

Innerhalb der Tiroler Landesverwaltung findet die Anwendung FAI auch in den Förderungsstellen der Abteilungen Agrarwirtschaft, Verkehrsplanung, Landesentwicklung, Umweltschutz sowie Südtirol, Europaregion und Außenbeziehungen Verwendung. Externe Nutzer sind die Länder Salzburg, Steiermark und Vorarlberg sowie das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (BMLRT, vormals BMLFUW).

Anregung

Der LRH regt an, unter Abwägung von Aufwand (z.B. für allfällige Adaptionen) und Nutzen den Einsatz der Förderdatenbank auch für andere Förderverfahren des Landes Tirol zu eruieren.

Nach Einschätzung der Gruppe Forst macht eine Ausrollung auf einige Förderungsbereiche des Landes Tirol vereinzelt durchaus Sinn, für andere Bereiche (z.B. Sozialförderung oder Wirtschaftsförderung) ist eine Eignung nur eingeschränkt gegeben.

### 5.3. Organisation

Interne Aufgabenverteilung

Wie bereits erwähnt, ist innerhalb des Amtes der Tiroler Landesregierung und gegenüber den externen Partnern die Gruppe Forst für Mountainbike-Routen, Singletrails und Downhill-Strecken zuständig. Innerhalb der Gruppe Forst obliegen die entsprechenden Aufgaben den Abteilungen Forstorganisation und Waldschutz. Touristische Projekte wie Mountainbike-Wege und Singletrails werden durch den Fachbereich Landschaftsdienst begleitet und gefördert. Auf Bezirksebene innerhalb der Bezirksforstinspektionen sind die RegionalberaterInnen mit diesen Aufgaben betraut.

---

<sup>111</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 9.9.2020, Forst-F21/190-2020.

Tab. 6: Aufgabenverteilung zur Umsetzung des Mountainbike-Modells

| Aufgaben                                                                        | Organisationseinheit                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| „Bergwelt Tirol – Miteinander Erleben“<br>Strategien für Natursportarten        | Abteilung Forstorganisation                                                                                                                    |
| Fachliche Koordination des<br>Mountainbike-Modells                              | Abteilung Waldschutz – Fachbereich Land-<br>schaftsdienst                                                                                      |
| Information, Beratung bei Routenplanung                                         | Abteilung Waldschutz – Fachbereich Land-<br>schaftsdienst<br>Bezirksforstinspektionen der Bezirkshauptmann-<br>schaften (RegionalberaterInnen) |
| Abwicklung der Förderung lt. Förderrichtlinien                                  | Abteilung Forstorganisation – Fachbereich Förde-<br>rung                                                                                       |
| Qualitätssicherung Leitsystem                                                   | Abteilung Forstorganisation                                                                                                                    |
| <b>außerdem:</b>                                                                |                                                                                                                                                |
| Digitale Erfassung und Verwaltung der Mountain-<br>bike-Routen und Singletrails | Abteilung Waldschutz, tiris Station Wald<br>Abteilung Geoinformation<br>Abteilung Verkehrsplanung                                              |
| Datenmanagement, Radrouting                                                     | Abteilung Waldschutz, tiris Station Wald<br>Abteilung Forstorganisation<br>in Kooperation mit Abteilung Verkehrsplanung                        |

Innerhalb der Gruppe Forst sind nach Auskunft der Gruppe Forst 15 MitarbeiterInnen der Abteilungen Forstorganisation und Waldschutz sowie den Bezirksforstinspektionen mit der Umsetzung des Tiroler Mountainbike-Modells befasst. Ihren diesbezüglichen Arbeitsaufwand im Jahr 2020 schätzte sie mit 3,5 Vollzeitäquivalenten<sup>112</sup> ab.

## 5.4. Projekte und Projektabwicklung

**Lokale Projekte** Anders als die (über-)regionalen und touristischen Rad(wander)wege sind Mountainbike-Routen und Singletrails meist lokal verortet<sup>113</sup>. Projekte zu deren Freigabe und Bau sind aber innerhalb eines landesweit gültigen Rahmens umzusetzen.

**Planungsgrundlagen** Ein erfolgreiches Mountainbike-Konzept zeichnet sich durch ein attraktives und gut angebundenes Routennetz aus. Soweit es die geographischen Gegebenheiten ermöglichen, sollten daher die Routen sowohl in ihrer Länge als auch in der Schwierigkeit variieren.

Insbesondere bei neu anzulegenden Singletrails und Downhill-Strecken ist auch die Einbindung bestehender Infrastrukturen (z.B. Lifte und andere Aufstiegshilfen) zu berücksichtigen. Projekte in bisher unberührten Naturräumen (Planungsgrundlage:

<sup>112</sup> Das Vollzeitäquivalent drückt den Zeitwert aus, den eine vollbeschäftigte Arbeitskraft (100 % Beschäftigungsausmaß) innerhalb eines vergleichbaren Zeitraums erbringt.

<sup>113</sup> Freigegebene Mountainbike-Routen und insbesondere Singletrails sind in der Regel örtlich begrenzt (z.B. auf ein Waldgebiet, Bergabschnitt).

Erholungsnutzung in tirisMaps) erhalten im Behördenverfahren keine Genehmigung. Zudem gewährt das Land Tirol Förderungen nur für Trails, deren Ausgangspunkt über eine offizielle Mountainbike-Route oder einen öffentlichen Weg zugänglich ist. Liftgesellschaften sollen auf Basis des Mountainbike-Konzepts keine Unterstützung erhalten.

Bild 13: Start des Nordkette-Singletrails  
(Quelle: <https://www.bergwelten.com/t/m/12365> [10.3.2021], Foto: Land Tirol)



### Freigabe von Mountainbike-Routen

Planung und  
Freigabe

Die Ausarbeitung von Projekten zur Freigabe neuer Mountainbike-Routen erfolgt durch Gemeinden und Tourismusverbände. Sie entwickeln unter Berücksichtigung des Verlaufes und verschiedener Schwierigkeitsgrade mögliche Routen. Die RegionalberaterInnen der Bezirksforstinspektionen geben ihnen dabei Informationen und beratende Unterstützung.

Zustimmung  
Wegehalter

Für das Befahren von Waldflächen mit dem Mountainbike ist gemäß Forstgesetz 1975<sup>114</sup> die Zustimmung des Waldeigentümers oder Wegehalters einzuholen.

Dazu übernimmt das Land Tirol die geplanten Mountainbike-Routen in die Graphen-Integrations-Plattform GIP. Anhand dieser Daten ermittelt es den jeweiligen Wegehalter oder Grundeigentümer und erstellt unterschriftsreife Nutzungsübereinkommen, die sowohl von der Gemeinde oder dem Tourismusverband als auch dem jeweiligen Eigentümer oder Wegehalter zu unterzeichnen sind. Mit dem Einvernehmen wird die neue Route in das Mountainbike-Modell aufgenommen und entsprechend publiziert.

---

<sup>114</sup> Gemäß § 33 Abs. 1 darf jedermann Wald zu Erholungszwecken betreten und sich dort aufhalten. Eine darüberhinausgehende Benutzung, wie z.B. Befahren, ist gemäß Abs. 3 nur mit Zustimmung des Waldeigentümers, hinsichtlich der Forststraßen mit Zustimmung jener Person, der die Erhaltung der Forststraße obliegt, zulässig.

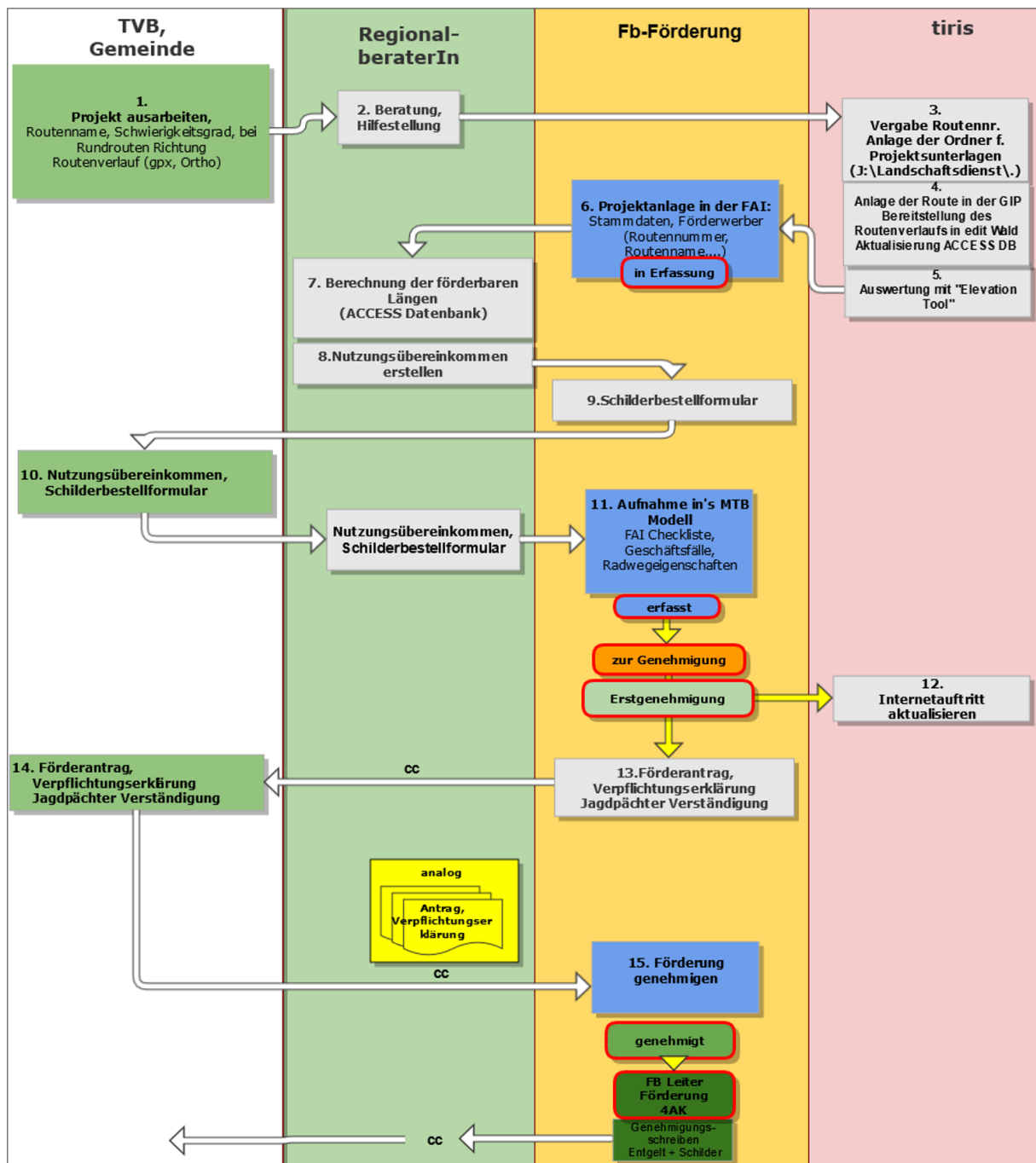
Förderung und  
Verpflichtungser-  
klärung

Der Fachbereich Förderung der Abteilung Forstorganisation bearbeitet abschließend den Förderantrag (Förderung aus Mitteln des Tiroler Tourismusförderungsfonds) und die Verpflichtungserklärung, mit der die Gemeinde oder der Tourismusverband zur Erhaltung der Route verpflichtet wird.

Workflow

Den ausführlichen Workflow zur Aufnahme von Mountainbike-Routen in das Mountainbike-Modell zeigt folgende Abbildung:

Bild 14: Workflow: Aufnahme von Mountainbike-Routen in das Mountainbike-Modell (Quelle: Gruppe Forst)



Dieser Arbeitsablauf soll gewährleisten, dass die Mountainbike-Routen korrekt und rasch ins Mountainbike-Modell integriert werden. Auch bei Änderungen im Verlauf der Routen ist dieser Ablauf zu beachten.

### Bau von Singletrails

Der Bau von Singletrails für Mountainbikes ist ein relativ neues Themengebiet für die Landesverwaltung. Für einen einheitlichen Planungsstandard formulierte die Abteilung Waldschutz in Umsetzung des Tiroler Mountainbike-Modells 2.0 im Trailbauhandbuch<sup>115</sup> Mindestanforderungen für die forstrechtliche und/oder sportfachliche Beurteilungen und als Voraussetzungen für Förderungen des Landschaftsdienstes.

|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bauherr:<br>Gemeinde/TVB                             | Beim Bau von Singletrails tritt die jeweilige Gemeinde oder der Tourismusverband als Bauherr auf. Zur konkreten Projektausarbeitung für Behördenverfahren beauftragen sie externe Auftragnehmer (Ziviltechniker, Technische Büros).                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Behörden-<br>verfahren                               | In diesen Behördenverfahren treten die Bezirksforstinspektionen als forstfachliche Sachverständige auf. Die sportfachlichen Gutachten erstellt der Fachbereich Landschaftsdienst.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Bau und<br>Umsetzung                                 | Für den Bau der Singletrails beauftragen die Bauherren externe Auftragnehmer. Die Kosten für den Neu- und Ausbau sowie die Generalinstandsetzung von Singletrails fördert die Gruppe Forst entsprechend seiner Richtlinie „Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung“ <sup>116</sup> .                                                                                                                                                                                                                                     |
| Aufnahme in<br>MTB-Modell                            | In ähnlicher Weise wie die Mountainbike-Routen (vgl. Bild 14) nimmt der Landschaftsdienst schließlich auch die Singletrails in das Mountainbike-Modell auf.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Exkurs:<br>Realisierung<br>auch ohne<br>Landesmittel | <p>Nicht alle Singletrail-Projekte in Tirol sind durch Landesmittel finanziert. So werden LEADER<sup>117</sup>- und Interreg<sup>118</sup>-Projekte auch mit Mitteln der Europäischen Union unterstützt. Andere Projekte realisierten die Gemeinden und Tourismusverbände auch ohne Landesmittel mit privaten Partnern (z.B. Bike Republic Sölden).</p> <p>Unabhängig von ihrer Finanzierung werden aber alle Trails, die den Kriterien des Mountainbike-Modells entsprechen, in dieses integriert und publiziert.</p> |

---

<sup>115</sup> Trailbauhandbuch, herausgegeben vom Amt der Tiroler Landesregierung, Gruppe Forst, im Rahmen des Tiroler Mountainbike-Modells 2.0, Ausgabe: April 2018.

<sup>116</sup> Förderrichtlinie „Zuwendungen zur Erholungsraumgestaltung“ gemäß Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 5.4.2016, F43/51-2016, ersetzt die Förderrichtlinie (III/3-133/1549) aus dem Jahr 2008.

<sup>117</sup> LEADER (englischsprachiges Akronym von französisch: Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“) ist ein Maßnahmenprogramm der Europäischen Union, mit dem seit 1991 modellhaft innovative Aktionen im ländlichen Raum gefördert werden.

<sup>118</sup> Interreg (offizielle Bezeichnung „europäische territoriale Zusammenarbeit“) ist ein europäisches Kooperationsprogramm, welches die Zusammenarbeit und die integrierte Entwicklung der grenzübergreifenden Gebiete fördert und grenzüberschreitende, transnationale und interregionale Kooperationsprojekte finanziert.



## Nutzungsübereinkommen

Im Zuge der Aufnahme der Mountainbike-Routen und Singletrails in das Mountainbike-Modell werden die Wege (Forststraße und/oder Singletrail) in einem Übereinkommen zwischen den Grundeigentümern/Wegehaltern („Verfügungsberechtigte“) und den Gemeinden oder Tourismusverbänden („Berechtigte“) vertraglich für die entsprechende Nutzung freigegeben.

Die Freigabe dieser Wege für Biker erfolgt jeweils für eine Dauer von drei Jahren in der Zeit vom 1.4. bis 31.10. jeden Jahres. Aus verwaltungstechnischen Gründen ist eine automatische Verlängerung um jeweils ein weiteres Jahr vorgesehen.

### Rechte und Pflichten

Mit dem Abschluss des Nutzungsübereinkommens akzeptieren die Parteien gegenseitig die Bedingungen des Vertrages. Der Verfügungsberechtigte gibt damit den Weg oder die Steiganlage für das Biken frei und der Berechtigte hat auf seine Kosten für erforderliche Beschilderungen und den benutzbaren Zustand zu sorgen.

Damit die Grundeigentümer und Wegehalter keine Nachteile hinsichtlich Haftungsfragen aus der Öffnung ihrer Wege haben, schloss der Tiroler Tourismusförderungsfonds<sup>119</sup> eine Wegehalter- und Betriebshaftpflichtversicherung mit inkludiertem Rechtsschutz ab (siehe dazu Abschnitt 6.3.). Das Risiko einer Schadensersatzpflicht und der finanziellen Haftung des Verfügungsberechtigten aus Schäden von Fahrradunfällen ist damit subsidiär abgedeckt.

Für die Einräumung des Nutzungsrechts und einer allfälligen damit verbundenen erschwerten Bewirtschaftung kann für den Verfügungsberechtigten ein Entgelt vereinbart werden, welches den Bewirtschaftern der betroffenen Wald-, Wiesen- oder Almflächen zusteht. Dieses vertraglich vereinbarte Entgelt fördert das Land Tirol mit einem jährlichen Beitrag iHv € 0,12 /lfm Wegenanlage, sofern die vereinbarte Entschädigung mind. € 0,12 /lfm und max. € 0,45 /lfm beträgt.

## 5.5. Budget und Ausgaben

Für Zuwendungen aus dem Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ und dem Tiroler Mountainbike-Modell 2.0 stehen der Abteilung Forstorganisation als anweisende Stelle (AWST 3610) zwei Finanzposition zur Bewirtschaftung zur Verfügung:

- Finanzposition 1-520505-7305 018 „Zuwendung Errichtung und Erneuerung von Rad-, Wander- und Bergwegen“ sowie
- Finanzposition 1-771005-7298 116 / 7297 058<sup>120</sup> „Zuwendung Mountainbike Modell Tirol“.

<sup>119</sup> §§ 43 ff Tiroler Tourismusgesetz 2006, LGBl. Nr. 19/2006 idGF.

<sup>120</sup> Mit Erstellung des Landesbudgets 2019 änderte sich die Finanzposition.

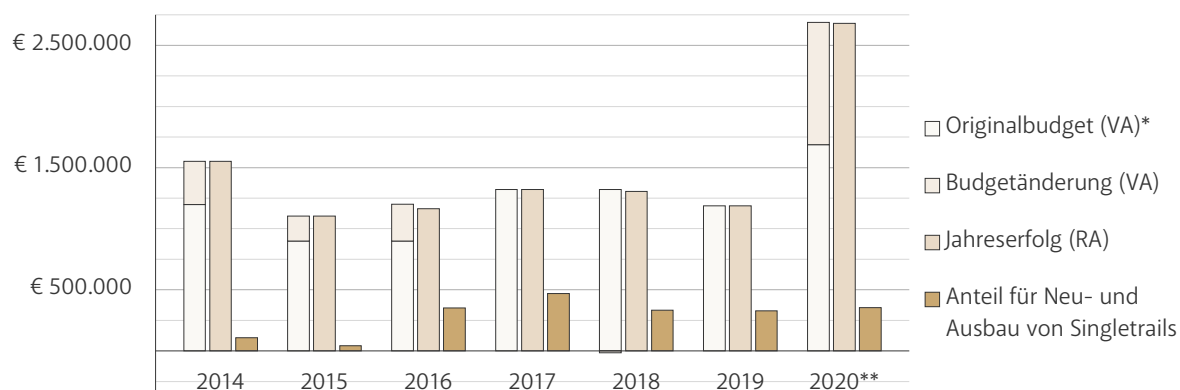
Zuwendung  
Errichtung und  
Erneuerung von  
Rad-, Wander-  
und Bergwegen

Auf der Finanzposition 1-520505-7305 018 „Zuwendung Errichtung und Erneuerung von Rad-, Wander- und Bergwegen“ standen der Abteilung Forstorganisation in den Jahren 2014 bis 2019 finanzielle Mittel iHv durchschnittlich 1,3 Mio. € für folgende Programme im Rahmen der Förderungen des Landschaftsdienstes zur Verfügung:

- Neubau und Sanierung von Wander- und Themenwegen,
- Neu- und Ausbau von Singletrails,
- Neubau und Sanierung von Klettergärten und Klettersteigen,
- Förderung von Skitourenlenkung,
- Mitfinanzierung von LEADER-Projekten,
- Erlebnisplätze,
- Leitsysteme für Natursportarten (z.B. Laufen, Langlauf) sowie
- Programm „Bergwelt Tirol – Miteinander Erleben“.

Mit Beschluss vom 3.6.2020<sup>121</sup> genehmigte die Tiroler Landesregierung im Rahmen des Konjunkturpaketes für Schutzhütten, Radwege und Wanderwege<sup>122</sup> für die Rechnungsjahre 2020 und 2021 eine Budgeterhöhung iHv jeweils 1,0 Mio. € auf 2,7 Mio. €/Jahr (Landschaftsdienst-Hilfsfonds).

Diagr. 5: Finanzposition 1-520505-7305 018 „Zuwendung Errichtung und Erneuerung von Rad-, Wander- und Bergwegen“, Entwicklung des Budgets und des Jahreserfolges in den Jahren 2014 - 2020 (Quelle: Voranschlag (VA) und Rechnungsabschluss (RA) Land Tirol; Darstellung: LRH)



\*) Voranschlag gemäß Finanzbeschluss

\*\*) Jahreserfolg 2020 mit Stand 31.12.2020

Die Gruppe Forst verwendete die zur Verfügung stehenden Mittel für die Projekte des Landschaftsdienstes zur Gänze.

Die anteiligen Ausgaben für den Neu- und Ausbau von Singletrails erhöhten sich dabei von rund € 110.000 im Jahr 2014 auf € 470.000 im Jahr 2017 und € 355.000

<sup>121</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.6.2020, Forst-F21/179-2020; FIN-1/103/883-2020.

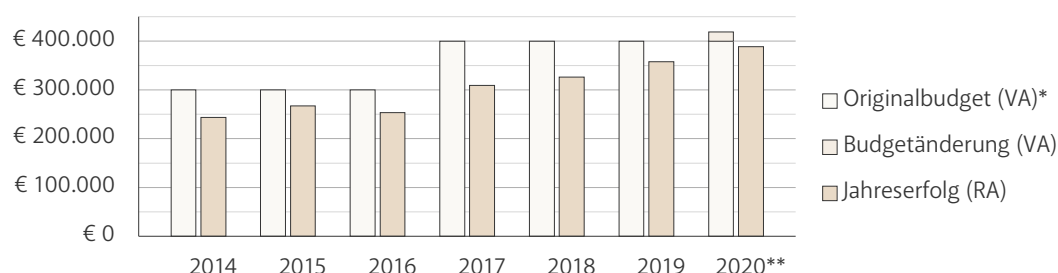
<sup>122</sup> COVID-19-Grundsatzbeschluss der Tiroler Landesregierung vom 12.5.2020, LHGP-TO-10/24.

im Jahr 2020. In den Jahren 2014 bis 2020 unterstützte das Land Tirol mit insgesamt 2,0 Mio. € den Neu- und Ausbau von 1.060 km Mountainbike-Routen und 190 km Singletrails.

Aus Sicht des LRH ist die Ausschöpfung der Mittel als ein Indikator für realisierte Maßnahmen und den Ausbau der Infrastruktur zu sehen, die zum Erreichen des Wirkungsziels eines friedlichen Miteinanders in der Natur aus dem Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ beitragen.

**Zuwendung Mountainbike Modell Tirol** Für Aufwendungen aus dem Mountainbike-Modell stellte das Land Tirol auf den Finanzpositionen 1-771005-7298 116 und 7297 058 „Zuwendung Mountainbike Modell Tirol“ in den Jahren 2014 bis 2016 Finanzmittel iHv € 300.000 /Jahr sowie in den Jahren 2017 bis 2020 Mittel iHv € 400.000 /Jahr zur Verfügung (zzgl. einer Budgeterhöhung im Jahr 2020 iHv € 19.000).

Diagr. 6: Finanzposition 1-771005-7298 116 / 7297 058 „Zuwendung Mountainbike Modell Tirol“, Entwicklung des Budgets und des Jahreserfolges in den Jahren 2014 - 2020 (Quelle: Voranschlag (VA) und Rechnungsabschluss (RA) Land Tirol; Darstellung: LRH)



\*) Voranschlag gemäß Finanzbeschluss

\*\*) Jahreserfolg 2020 mit Stand 31.12.2020

Die Ausgaben umfassten laufende Zahlungen an Gemeinden und Tourismusverbände, die bei den Mountainbike-Routen und Singletrails als Vertragspartner auftreten. Diese sind verpflichtet, das Entgelt an die Wegehalter/Grundeigentümer für die Einräumung des Nutzungsrechts und damit verbundene Einschränkungen im Eigentumsrecht weiterzugeben. Die Förderung iHv € 0,12 /lfm Weg und Jahr wird einmal jährlich für alle Mountainbike-Routen und Singletrails mit FAI-Status „genehmigt“ ausbezahlt.

Zudem verbuchte die Abteilung Forstorganisation auf dieser Finanzposition die Landesförderungen für Neubeschilderungen und den Schildertausch im Rahmen des Leitsystems.

**Einnahmen** Diesen Ausgaben standen haushaltsmäßige Einnahmen in derselben Höhe als „Beitrag des Tiroler Tourismusförderungsfonds“ (Finanzposition 2-771005-8530 011 und 8532 011) gegenüber.

**Exkurs: TTFF** Der Tiroler Tourismusförderungsfonds (TTFF) wies in den Erfolgsrechnungen der Jahre 2015 - 2020 für das „Mountainbike Modell Tirol“ folgende Aufwände aus:

Tab. 7: Aufwände des TTFF für das „Mountainbike Modell Tirol“  
(Quelle: Rechnungsabschluss TTFF)

| Jahr | Aufwand in € |
|------|--------------|
| 2015 | 284.586      |
| 2016 | 271.467      |
| 2017 | 327.504      |
| 2018 | 344.611      |
| 2019 | 385.016      |
| 2020 | 400.000      |

Diese Aufwände beinhalten die Abgeltungen an die Abteilung Forstorganisation (siehe Einnahmen) sowie die Prämie der Wegehalter-Haftpflichtversicherung.

Ausgaben-Vergleich Radwege / Mountainbike-Routen

Das Ausgabenvolumen der Abteilung Forstorganisation für Mountainbike-Routen und Singletrails umfasste in den Jahren 2015 bis 2020 etwa 18 % der Ausgaben der Abteilung Verkehr und Straße für Radwege. Der Neubau von Alltags- und touristischen Radwegen ist oft mit kostenintensiven Erschließungen (z.B. durch Kunstbauwerke und Sicherungskonstruktionen) verbunden. Daraus resultieren entsprechend höhere förderungswürdige Aufwendungen und schließlich auch höhere Förderungsbeiträge der Abteilung Verkehr und Straße.

#### Förderberichte nach dem Fördertransparenzgesetz

Tiroler Fördertransparenzgesetz

Gemäß den Vorgaben im Tiroler Fördertransparenzgesetz und den Bestimmungen im „Förderkatalog Landschaftsdienst“ veröffentlichte die Gruppe Forst die jährlichen Aufstellungen über die

- Zuwendungen für die Schaffung von Mountainbike-Wegen an Tourismusverbände (hier sind die laufenden Entgelte für freigegebene Mountainbike-routen und Singletrails erfasst) sowie
- Zuwendungen zur Errichtung von Radwander-, Wander- und Bergwegen mit Begleiteinrichtungen (hier sind die Förderungen für die Errichtung der Wege erfasst).

Anregung

Der LRH regte im Zuge seiner Prüfung an, fehlerhafte Förderberichte für das Jahr 2018 zu korrigierten. Daraufhin aktualisierte die Gruppe Forst diese Berichte umgehend.

Transparenzportal

Seit dem Jahr 2018 veröffentlicht das Land Tirol auch in der Transparenzdatenbank die Förderungen zur Schaffung von Mountainbike-Wegen sowie zur Errichtung von Radwander-, Wander- und Bergwegen.

Der LRH stellte hier Abweichungen zu den Förderberichten nach dem Tiroler Fördertransparenzgesetz fest, die die Gruppe Forst mit einem technischen Fehler in der Förderungsanwendung FAI erklärte.

### Stellungnahme der Regierung

Zur Feststellung des Landesrechnungshofes, dass es Abweichungen in der Bezeichnung von Förderungen zur Schaffung von Mountainbike-Wegen sowie zur Errichtung von Radwander-, Wander- und Bergwegen in den Förderberichten nach dem Tiroler Fördertransparenzgesetz und jenen in der Transparenzdatenbank gibt, wird mitgeteilt, dass ein diesen Abweichungen zugrundeliegender technischer Fehler in der Förderungsanwendung FAI bereits behoben wurde und ab dem nächsten Förderbericht (November 2021) die Bezeichnung in der Transparenzdatenbank auch für die Förderberichte verwendet werden wird.

## 5.6. Evaluierung der Fördermaßnahmen

### Bestreben zum Ausbau

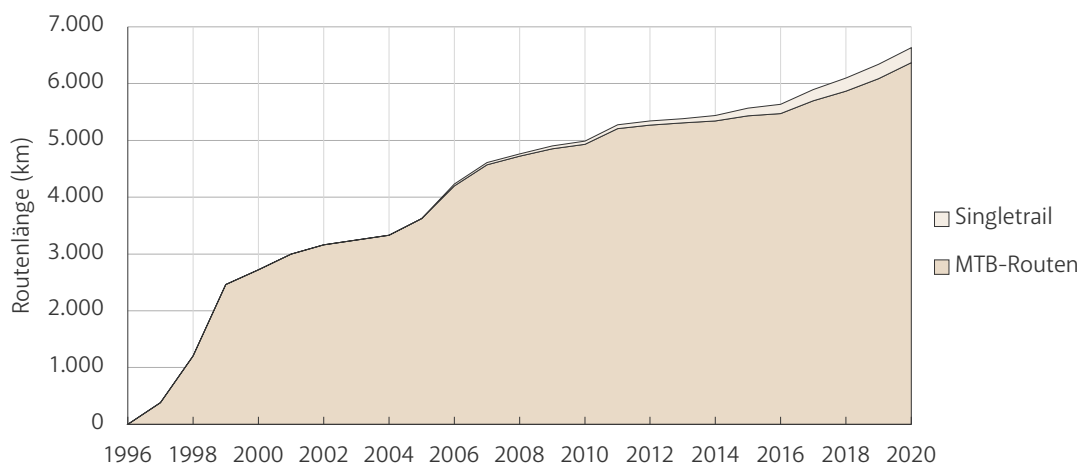
Der Ausbau der Mountainbike-Routen und Singletrails beruht auf Freiwilligkeit der Gemeinden und Tourismusregionen. Das Land Tirol bietet Beratungen und Serviceleistungen wie die Publikation der digitalen Daten an und unterstützt den Bau von Trails und deren Unterhaltung mit Fördermitteln. Nach Auskunft der Gruppe Forst ist seitens der Gemeinden und Tourismusverbände die Bereitschaft zum Ausbau des Mountainbike- und Trail-Netzes sehr gut und Fördermaßnahmen werden angenommen. Allerdings sind auch regionale Unterschiede zu sehen.

Die Wirkung der Fördermaßnahmen lässt sich gemäß den Vorgaben im „Förderkatalog Landschaftsdienst“ durch stichprobenartige Frequenzmessungen (Anzahl der Fahrten) auf ausgewählten Singletrails und Mountainbike-Routen evaluieren. Ein weiterer Indikator für die Verbesserung des flächendeckenden Gesamtangebotes ist die neu hinzukommende km-Anzahl von offiziellen Strecken.

### Routennetz

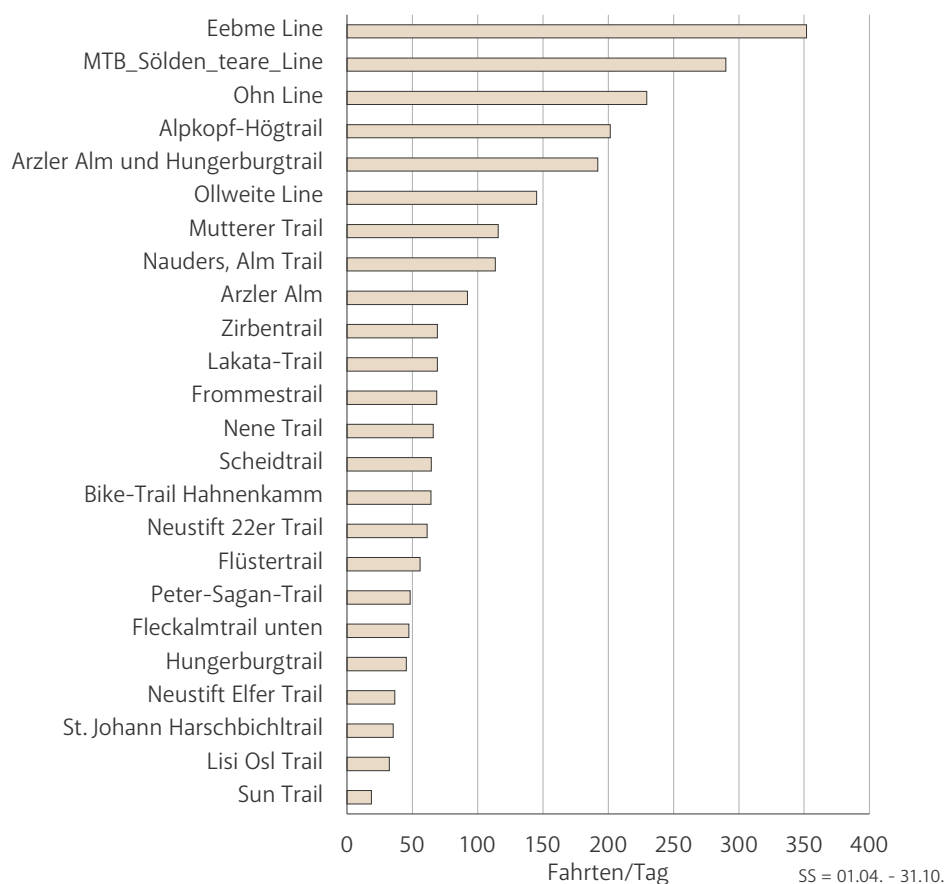
Auf Grund der Vorgaben und mit Hilfe der Förderungen des „Mountainbike-Modells“ und des „Mountainbike-Modells 2.0“ bauten die Gemeinden und Tourismusverbände das Mountainbike-Netz in Tirol kontinuierlich aus. Als ein Trend der letzten Jahre ist die Entstehung von Singletrails zu sehen, die insbesondere in Bike-Parks ein sportlich ambitioniertes Publikum anziehen.

Diagr. 7: Entwicklung des Routennetzes (Quelle: Gruppe Forst; Darstellung: LRH)



Nutzungs-  
frequenz Die Nutzungsfrequenz auf ausgewählten neuen Singletrails wird seit dem Jahr 2015 mit Infrarot-Zählgeräten automatisiert erfasst. Zum Zeitpunkt der Prüfung lagen Daten<sup>123</sup> von 24 Singletrails vor:

Diagr. 8: Durchschnittliche Tagesfrequenz von Singletrails, erfasst in den Sommermonaten seit Inbetriebnahme der Infrarot-Zählstellen (Quelle: Gruppe Forst; Darstellung: LRH)



Am besten frequentiert (Top 3) sind damit Trails der „Bike Republic Sölden“, einem Bikepark mit einem Netz von rund 95 km Trails und Lines verschiedenster Schwierigkeitsstufen. Mit durchschnittlich rund 200 Fahrten/Tag sind auch einfache und mittelschwere Trails im „Bikepark Serfaus-Fiss-Ladis“ und im Bereich der Innsbrucker Nordkette gut besucht.

<sup>123</sup> Die Messzeiträume der einzelnen Stationen sind unterschiedlich und variieren je nach Baujahr des Trails und den saisonalen Betriebszeiten je nach Seehöhe (hochgelegene Trails sind meist nur von Juni bis September befahrbar, niedriggelegene Trails können in schneearmen Wintern nahezu ganzjährig befahren werden). Die von der Gruppe Forst gewählte Darstellung der Tagesmittelwerte ermöglicht am ehesten einen Vergleich der Frequenzen der einzelnen Trails.

|                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nachgewiesener Lenkungseffekt         | <p>Im Rahmen einer Masterarbeit<sup>124</sup> aus dem Jahr 2018 ließ sich für den Raum Innsbruck ein Lenkungseffekt durch die Errichtung von Singletrails exemplarisch nachweisen. Die Arbeit brachte die folgenden wesentlichen Erkenntnisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• durch neu errichtete Singletrails an der Nordkette konnten im unmittelbaren Nahbereich (Umkreis von 2 - 3 km) Vegetations- und Bodenschäden auf Wanderwegen reduziert werden,</li> <li>• die Frequenzen am Arzler Alm- und Hungerburg-Trail sind um ein Vielfaches höher als auf den illegal genutzten Wanderwegen (Faktor 4 - 20),</li> <li>• am Paschberg südlich von Innsbruck und im Bereich der Rumer Alm im Norden traten nach wie vor starke Boden- und Vegetationsschäden auf, die Mountainbiker (mit)verursachten,</li> <li>• die offiziellen Trails haben einen klaren Lenkungseffekt sowie</li> <li>• wo ein gutes Angebot an offiziellen Trails besteht, werden Wanderwege deutlich weniger befahren.</li> </ul> |
| Wirkungsziel Besucherlenkung erreicht | <p>Mit den Fördermaßnahmen zur Unterstützung des Neubaus und der Sanierung von Singletrails und der Errichtung neuer Mountainbike-Kurse erzielte die Gruppe Forst eine angebotsorientierte Besucherlenkung für Mountainbiker. Nutzergruppen werden dadurch kanalisiert, Konflikte zwischen unterschiedlichen Interessensgruppen reduziert und die illegale Nutzung der Landschaft und nicht freigegebener Wege durch Mountainbiker reduziert. Gleichzeitig wird damit auch das touristische Angebot in Tirol verbessert.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lenkung statt Strafen                 | <p>Trotz dieses nachgewiesenen positiven Effektes lassen sich die Mountainbiker nicht zur ausschließlichen Nutzung der Trails zwingen. Vereinzelt „Wildbiker“, die quer durch die Wälder fahren, wird es auch weiterhin geben. Das zeigen entsprechende Spuren in der Natur, aber auch die anonymisierten Bewegungsdaten diverser Tracking-Apps.</p> <p>Rechtlich wäre es auf Basis des Forstgesetzes 1975 möglich, diese Mountainbiker auf illegalen Trails zu kontrollieren und zu strafen. Forstschutzorgane (z.B. die Waldaufseher der Gemeinde) können Übertretungen bei der Behörde anzeigen. Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigen jedoch, dass die praktische Durchführung eher schwierig und wenig erfolgversprechend ist.</p> <p>Im Auftrag der Tiroler Landesregierung und in dem Programm „Bergwelt Tirol – miteinander Erleben“ steht die Lenkung durch Schaffung von Angeboten im Vordergrund. Kontrollen oder Strafen wurden daher im Rahmen des Programms nicht durchgeführt.</p>                 |

<sup>124</sup> Müller J.B. (2018): Conflicts of use in the recreational area of Innsbruck: New challenges in the development of recreational areas in urban agglomerations in the Alps - Bike-/Singletrails as a conflict resolution in the use of natural space in Innsbruck, <https://diglib.uibk.ac.at/ulbtirolhs/download/pdf/2536956?originalFilename=true> [22.2.2021].

## 5.7. Ausblick: Programme der Tiroler Landesregierung

### Corona-Konjunkturpaket

Zur Abfederung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise sprach sich die Tiroler Landesregierung mit dem Grundsatzbeschluss vom 12.5.2020<sup>125</sup> für die Bereitstellung von finanziellen Mitteln iHv 5,0 Mio. € für Fördermaßnahmen zugunsten von Schutzhütten, Radwegen und Wanderwegen aus. Mit diesen Mitteln sollten Institutionen und Körperschaften, welche die Sanierung oder Neuerrichtung u.a. von Radwegen übernehmen, finanziell unterstützt werden, um das Wegangebot aufrecht zu erhalten und zu erweitern.

Die Tiroler Landesregierung beauftragte die zuständigen Fachabteilungen unter Leitung der Abteilung Wirtschaftsförderung und Fördertransparenz<sup>126</sup> mit der Ausarbeitung von detaillierten Maßnahmen und entsprechender Förderrichtlinien.

In Umsetzung des Grundsatzbeschlusses beschloss die Tiroler Landesregierung am 3.6.2020<sup>127</sup> die Rahmenbedingungen für die Mittelverwendung für Rad-, Wander- und Bergwege (Konjunkturpaket Rad-, Wander- und Bergwege - Projekte des Landschaftsdienstes). Zur Stärkung des Tourismus und des Tiroler Natur- und Erlebnisraums unterstützt das Land Tirol Maßnahmen für eine ökologisch verträgliche Naturraumnutzung, für Kontroll- und Wartungsaufwendungen, insbesondere Generalinstandsetzungsarbeiten, sowie besucherlenkende und angebotsverbessernde Maßnahmen. Die Tiroler Landesregierung genehmigte dafür für die Rechnungsjahre 2020 und 2021 jeweils eine Budgeterhöhung iHv 1,0 Mio. € (siehe auch Landschaftsdienst-Hilfsfonds in Abschnitt 5.2.).

Nach Auskunft der Gruppe Forst sind von Seiten des Landschaftsdienstes keine weiteren Maßnahmenschwerpunkte geplant. Damit beschloss die Tiroler Landesregierung bis Ende Februar 2021 in Umsetzung des oben genannten Grundsatzbeschlusses zur Bereitstellung von 5,0 Mio. € eine Mittelverwendung iHv 3,0 Mio. €<sup>128</sup>.

### Anregung

Der LRH regt an, im Sinne der Transparenz die mit dem Grundsatzbeschluss bereitgestellten finanziellen Mittel mit weiteren konkreten Maßnahmen und budgetären Erfordernissen zu hinterlegen.

### Stellungnahme der Regierung

*Zur Anregung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Transparenz die mit dem Grundsatzbeschluss bereitgestellten finanziellen Mittel mit weiteren konkreten Maßnahmen und budgetären Erfordernissen zu hinterlegen, wird mitgeteilt, dass die Hinterlegungen mit konkreten Projekten kontinuierlich im Laufe des Jahres in der FAI erfolgt, sobald diese soweit konkretisiert sind, dass der Finanzmittelbedarf abschätzbar ist. Im Jahr 2021 ist dies auf Grund der pandemiebedingt unsicheren*

---

<sup>125</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 12.5.2020, LHGP-TO-10/24.

<sup>126</sup> Bis zum 30.6.2020 war dies das Sachgebiet Wirtschaftsförderung der Abteilung Wirtschaft und Wissenschaft.

<sup>127</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.6.2020, Forst-F21/179-2020; FIN-1/103/883-2020.

<sup>128</sup> In Umsetzung des Grundsatzbeschlusses (LHGP-TO-10/24) beschloss die Tiroler Landesregierung am 3.6.2020 (WA-46/400-2020; FIN-1/103/878-2020) im Rahmen eines Unterstützungspaketes für Schutzhütten (Konjunkturpaket Schutzhütten), für das Jahr 2020 zusätzliche finanzielle Mittel iHv bis zu 1,0 Mio. € bereitzustellen.

In Umsetzung des Grundsatzbeschlusses (LHGP-TO-10/24) beschloss die Tiroler Landesregierung am 3.6.2020 (Forst-F21/179-2020; FIN-1/103/883-2020) das Konjunkturpaket Rad-, Wander- und Bergwege und eine Budgeterhöhung von jeweils 1,0 Mio. € in den Rechnungsjahren 2020 und 2021.



*Einnahmensituation der Tourismusverbände besonders schwierig. Teilweise müssen auch rechtliche Bewilligungen abgewartet werden.*

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verlängerung<br>Programme<br>Landschaftsdienst | Mit dem Beschluss vom 9.6.2020 <sup>129</sup> verlängerte die Tiroler Landesregierung die Programme „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ und das „Mountainbike-Modell Tirol 2.0“. Damit sollen in den folgenden drei Jahren für ein rücksichtsvolles Miteinander aller Interessensgruppen weitere Angebote und Lenkungsmaßnahmen für Freizeitsportler, Naturbesucher und Gäste geschaffen werden. |
| Feststellung -<br>qualitative Ziele            | Der LRH stellt fest, dass auch diese Beschlussfassungen aus dem Jahr 2020 nur qualitative Zielvorgaben enthalten. Gemäß dem „Förderkatalog Landschaftsdienst“ lässt sich das Ziel des rücksichtsvollen Miteinanders nur schwer in Zahlen fassen. Für eine Evaluierung kann aber die Bandbreite an realisierten Maßnahmen herangezogen werden.                                                       |

## 6. Verkehrssicherheit

Radfahrer zählen, wie auch Fußgänger, zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Auf die zurückgelegten Kilometer bezogen ist das Risiko, im Straßenverkehr verletzt zu werden, statistisch gesehen beim Radfahren am größten.<sup>130</sup> Daher sind bereits bei der Planung von Radfahr- und sonstigen Verkehrsanlagen, die von Radfahrern genutzt werden, die Aspekte der Verkehrssicherheit zu beachten. Die RVS 02.02.21 - Verkehrssicherheitsuntersuchung (10/2014; letzte Änderung: 5/2015) bietet die entsprechenden Grundlagen.

### 6.1. Unfallgeschehen

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ursachen                   | Etwa $\frac{2}{3}$ der Verkehrsunfälle mit verletzten Radfahrern werden von Kfz verursacht und $\frac{1}{3}$ aller Radunfälle passieren im Kreuzungsbereich. <sup>131</sup> Im Streckenbereich ist die Unfallgefahr dort am höchsten, wo keine eigenen Radfahranlagen vorhanden sind und keine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen existieren. Im Freiland stellen besonders die hohen Geschwindigkeiten der Kfz auf Straßen ohne getrennte Radverkehrsanlagen ein hohes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. <sup>132</sup> |
| Weitere<br>Gefahrenquellen | Auf Grund technischer Innovationen, vor allem auch durch die Entwicklungen auf dem E-Bike-Markt, werden die Radinfrastrukturen mit immer höheren Geschwindigkeiten befahren. Bei Unfällen steigt damit auch das Verletzungspotenzial. Die Folgen von Stürzen und Kollisionen werden schwerwiegender bis hin zur Todesfolge.                                                                                                                                                                                                   |

<sup>129</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 9.6.2020, Forst-Forst-F43/135-2020.

<sup>130</sup> Aussage des Leiters der Verkehrssicherheitsforschung im Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV (Quelle: <https://www.tt.com/go/17503810/> [3.11.2020]).

<sup>131</sup> Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Wien, 2017.

<sup>132</sup> RVS 03.02.13 - Radverkehr (2/2014).

**Statistik** Während das Gesamt-Unfallgeschehen in Österreich in den letzten Jahren geringfügig abnahm, stiegen die Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung kontinuierlich an (insbesondere im Corona-Jahr 2020). Von 2015 bis 2020 ist ein Anstieg der Zahl der verunfallten Radfahrer um 36 % zu erkennen.

Trotz des Anstieges im Unfallgeschehen blieb die Zahl der tödlich Verunglückten eher konstant. In den Jahren 2015 bis 2020 verloren in Österreich durchschnittlich 39 Radfahrer/Jahr, das sind 9 % aller im Verkehr Getöteten, durch Unfälle ihr Leben.

Tab. 8. Statistik der Straßenverkehrsunfälle in Österreich und der Todesfälle in Tirol, 2015 – 2020 (Quelle: Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle und ÖAMTC Unfallforschung; Gesamtdarstellung: LRH)

| Jahr | Verletzte |                 |      | Getötete |                 |      |                |
|------|-----------|-----------------|------|----------|-----------------|------|----------------|
|      | Gesamt    | davon Fahrrad*) |      | Gesamt   | davon Fahrrad*) |      | davon in Tirol |
| 2015 | 47.366    | 6.847           | 14 % | 479      | 39              | 8 %  | 5              |
| 2016 | 48.393    | 7.331           | 15 % | 432      | 48              | 11 % | 5              |
| 2017 | 47.258    | 7.493           | 16 % | 414      | 32              | 8 %  | 5              |
| 2018 | 46.525    | 8.173           | 18 % | 409      | 41              | 10 % | 4              |
| 2019 | 45.140    | 8.134           | 18 % | 416      | 33              | 8 %  | 3              |
| 2020 | 37.730    | 9.308           | 25 % | 344      | 40              | 12 % | 6              |

\*) umfasst Fahrräder, Elektrofahrräder und Elektro-Scooter

**Risikogruppen** Als besondere Risikogruppen bezüglich ihrer Beteiligung am Unfallgeschehen gelten E-Bike-Nutzer<sup>133</sup>, Männer<sup>134</sup> und Senioren, was die folgenden Zahlen<sup>135</sup> aus dem Jahr 2018 belegen:

- 1.025 der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Radfahrer verunfallten mit dem E-Bike (= 13 %),
- 17 der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Radfahrer verunfallten mit dem E-Bike (= 41 %),
- 62 % der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Radfahrer waren Männer und
- 71 % der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Radfahrer kamen aus der Altersklasse 65+, bei Unfällen mit E-Bikes betrug dieser Anteil sogar 75 %.

<sup>133</sup> Die Fehleinschätzung des eigenen Könnens sowie das höhere Gewicht und geänderte Fahrverhalten der E-Bikes gegenüber herkömmlichen Rädern können zum Unfallgeschehen beitragen. Das Gewicht eines Standard-E-Bikes wird mit 20 – 25 Kilogramm, inklusive Motor und Akku, angegeben. Ein herkömmliches Fahrrad (nicht auf Gewicht optimiert) wiegt dagegen etwa 14 Kilogramm.

<sup>134</sup> Die oft höhere Risikobereitschaft der Männer spiegelt sich in der Unfallstatistik wider (Quelle: <https://www.rnd.de/wissen/verkehr-im-strassenverkehr-das-risiko-ist-mannlich-KN1J3AUDVUXXTLV6RGTSQULM24.html> [10.8.2020]).

<sup>135</sup> Quelle: ÖAMTC Ratgeber – Das Fahrradmagazin des ÖAMTC, 2020 (Statistik Austria, Auswertung ÖAMTC Unfallforschung), [https://www.oemtc.at/2020\\_Oeamtc\\_Ratgeber.pdf/37.131.091](https://www.oemtc.at/2020_Oeamtc_Ratgeber.pdf/37.131.091) [22.2.2021].

## 6.2. Sicherheitskonzepte

Um auf die Unfallzahlen zu reagieren, aber auch um im Notfall die Rettungskette zu beschleunigen, entwickelte die Tiroler Landesverwaltung in den vergangenen Jahren verschiedene Sicherheitskonzepte.

**Bewertung** Der LRH sieht in den exemplarisch angeführten präventiven Maßnahmen und Sicherheitskonzepten eine wichtige Unterstützung für ein sicheres Miteinander auf den Rad- und Verkehrswegen.

### Informationskampagnen und Sensibilisierungsmaßnahmen

**Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 – 2022** Das Land Tirol mit seinen Partnern der Polizei und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) setzte mit dem Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm 2013 – 2022<sup>136</sup> einen besonderen Schwerpunkt bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Mit dem Ziel der Reduktion von Radunfällen und der Verringerung der Verletzungsschwere betraf eines der 18 Handlungsfelder auch den Radverkehr.

**Förderung der Verkehrssicherheit** Zur Unterstützung der Maßnahmen beschloss die Tiroler Landesregierung am 4.2.2014<sup>137</sup> die Richtlinien für die Förderung von Projekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds des Landes Tirol. Förderbar sind grundsätzlich jene, der Höhe nach angemessene Kosten, welche für die Umsetzung des genehmigten Projektvorhabens notwendig sind.

**Exkurs: Verkehrssicherheitsfonds** Zur Förderung der Verkehrssicherheit in Österreich wurde im Jahr 1989 der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds geschaffen und im Kraftfahrgesetz (§ 131a KFG 1967) verankert. Der Fonds bezieht seine Mittel zweckgebunden aus dem bei der Zuweisung oder Reservierung eines Wunschkennzeichens zu entrichtenden Verkehrssicherheitsbeitrag<sup>138</sup> („Wunschkennzeichenfonds“). Wird ein Wunschkennzeichen im Bundesland Tirol zugewiesen oder dort reserviert, so fließen dem Verkehrssicherheitsfond des Landes Tirol 60 % des Betrages zu. Die restlichen 40 % erhält der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds, welcher beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) eingerichtet ist.

Gemäß der jeweiligen Rechnungsabschlüsse verbuchte das Land Tirol in den Jahren 2015 bis 2019 aus der „Zuweisung des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds“ (FiPos 2-649101-8580 001 / 8530 004 ab 2019) folgende Einnahmen:

<sup>136</sup> Dieses Verkehrssicherheitsprogramm ist der Nachfolger des Tiroler Verkehrssicherheitsprogramms 2002 – 2012. Auf Grund dieses Programms wurden in Tirol viele Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit betreffen.

<sup>137</sup> Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 4.2.2014, IIb2-2-1-14-0-1/24.

<sup>138</sup> Für die Bewilligung eines neuen oder Verlängerung eines bestehenden Wunschkennzeichens hat der Zulassungsbesitzer gemäß § 48a KFG 1967 eine Abgabe iHv € 200 an den Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zu entrichten.

Tab. 9: Einnahmen des Landes Tirol aus der „Zuweisung des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds“ (Quelle: Rechnungsabschluss Land Tirol)

| Jahr  | Einnahmen in € |
|-------|----------------|
| 2015  | 285.360        |
| 2016  | 323.160        |
| 2017  | 358.560        |
| 2018  | 384.600        |
| 2019  | 373.920        |
| 2020* | 482.640        |

\* Jahreserfolg 2020 mit Stand 31.12.2020

Mit Mitteln aus dem Verkehrssicherheitsfonds werden folgende Projekte gefördert:

- allgemeine Maßnahmen und konkrete Projekte zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere die Förderung der Verkehrserziehung,
- die Durchführung von Studien und Forschungen sowie Informationen über Forschungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit sowie
- vorbereitende Maßnahmen der Planung und Erarbeitung von Orientierungshilfen für Planungen auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit.

In der Regel werden aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds des Landes Tirol nur Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zum Bundesland Tirol gefördert. Für Projekte mit überregionalem Interesse oder für österreichweite Projekte ist der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds zuständig.

Für Projekte der Verkehrssicherheit wandte das Land Tirol in den Jahren 2015 bis 2020 im Durchschnitt rund € 420.000 /Jahr aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds auf.<sup>139</sup>

#### Bewertung

Der LRH bewertet die Unterstützung von Projekten für mehr Sicherheit auf dem Fahrrad positiv. Weiteres Potenzial für präventive Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung sieht er auf Grund der steigenden Unfallzahlen und der Schwere der daraus resultierenden Verletzungen aber auch in der Zielgruppe der E-Bike-Nutzer sowie in der Förderung der Helmtragemoral<sup>140</sup> (Eigenverantwortung und Vorbildwirkung der Erwachsenen) und anderer sicherheitsrelevanter Aspekte (z.B. bessere Sichtbarkeit durch Tragen heller Bekleidung, Verwendung gesetzeskonformer Beleuchtung) für alle Radfahrer.

<sup>139</sup> So stellte die Tiroler Landesregierung z.B. mit Beschluss von 21.11.2017 (VR-VSF/Proj-500/1-2017) für die Verkehrssicherheitskampagne 2018/2019 „Radfahren“ ein Rahmenbudget iHv € 150.000 und mit Beschluss vom 17.12.2019 (VR-VSF/Proj-513/2-2019) für die Verkehrssicherheitskampagne 2020/2021 „Ablenkung im Straßenverkehr durch Handy am Steuer“ ein Rahmenbudget iHv € 120.000 aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds des Landes Tirol zur Verfügung.

<sup>140</sup> Laut einer Erhebung des ÖAMTC aus dem Jahr 2019 liegt der Anteil an verunglückten Radfahrern ohne Helm, die schwere bis tödliche Kopfverletzungen aufwiesen, bei 57 %. Bei Radfahrern, die einen Helm trugen, war dieser Prozentsatz mit 26 % deutlich geringer (Quelle: <https://www.oamtc.at/presse/oamtc-2019-starben-32-radfahrer-auf-oesterreichs-strassen-36920010> [8.2.2021]).

## Technische und konstruktive Maßnahmen

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ausbau der Infrastruktur | Grundsätzlich verfolgt jede straßenbauliche Maßnahme das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit (Voraussetzung der Förderbarkeit). Zum einen kann das durch den Ausbau bestehender Radinfrastrukturen erfolgen, die entsprechend ihrer Typisierung auf den Stand der Technik gebracht werden. Zum anderen werden Radwege auch neu angelegt, um dadurch den Radverkehr vom motorisierten Verkehr und Fußgängern zu trennen. |
| Fahrfehler unvermeidbar  | Ein weiterer sicherheitsrelevanter Faktor ist das Fahrverhalten jedes Einzelnen. Auch ausgebaute Radwege können Fahrfehler, z.B. auf Grund mangelnder Aufmerksamkeit, zu hoher Geschwindigkeiten oder Selbstüberschätzung, nicht vermeiden. Mit präventiven, bewusstseinsbildenden Maßnahmen ist aber eine Sensibilisierung auf diese Problematik möglich.                                                                   |

## Rettungskonzept für Singletrails

Bei Unfällen auf Singletrails ist es für die Rettungsmannschaften auf Grund unpräziser Angaben des/der Verunfallten oft schwierig, den genauen Unfallort schnell zu finden und Hilfe zu leisten. Hubschrauberbergungen sind zudem im meist bewaldeten und unwegsamen Gelände kaum möglich.

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rettungspunkte | Daher werden alle neuen und viele bereits bestehende Singletrails im Rahmen des Beschilderungskonzepts mit Rettungspunkten ausgestattet, die etwa alle 100 - 200 m entlang des Trails aufgestellt sind. Die GPS <sup>141</sup> -Koordinaten dieser Rettungspunkte sind bei der Leitstelle Tirol <sup>142</sup> hinterlegt. So erleichtern sie die Ortung der Unfallopfer und sparen bei der Bergung viel Zeit. Durch die GPS-Daten können die Retter die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten abschätzen und wissen, welches Bergematerial sie brauchen. |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Bild 15: Rettungspunkt an einem Singletrail (Quelle: Land Tirol)



<sup>141</sup> Global Positioning System (kurz: GPS); deutsch: Globales Positionsbestimmungssystem.

<sup>142</sup> Die Leitstelle Tirol ist die zentrale Leitstelle der Tiroler Blaulichtorganisationen - mit Ausnahme der Polizei.

- Rettungs-Apps      Zusätzlich zu den beschilderten Rettungspunkten gibt es auch verschiedene Handy- und Smartphone-Anwendungen (z.B. die Notfall-App der Tiroler Bergrettung in Zusammenarbeit mit der Leitstelle Tirol), mit denen die Rettungskräfte mittels GPS-Daten über den Unfallort informiert werden können.

### **Forstliche Sperrgebiete**

Die Holznutzung und Pflege im Wald trägt dazu bei, die Schutzwirkung langfristig zu erhalten. In Tirol werden jährlich mehr als 1 Mio. m<sup>3</sup> Holz genutzt. Die Forstarbeit an sich ist bereits gefährlich und unfallträchtig. Das Unfallrisiko steigt weiter, wenn die Arbeiter abgelenkt werden. Um derartige Ablenkungen durch Biken und andere Freizeitaktivitäten im Wald zu minimieren, werden zur Waldbewirtschaftung forstliche Sperrgebiete ausgewiesen. Derartige Wegsperren können auch bei Baumaßnahmen oder auf Grund von Naturereignissen notwendig sein.

- Digitales Sperrmanagement      In der Sommersaison 2020 startete der Tiroler Forstdienst ein Informationssystem zur Erfassung von (forstlichen) Wegsperren. Über eine spezielle App können Tiroler Waldaufseher auf freiwilliger Basis entsprechende Informationen direkt aus dem Gelände liefern. Die gesammelten Daten sind über einen Server für Tourenplanungsplattformen verfügbar (z.B. für lokale Tourismusbüros und deren Gäste) und Wegehalter werden automatisch über die Sperre "ihres" Weges informiert.

## **6.3. Haftpflichtversicherung des Landes Tirol**

- Versicherungsschutz      Der Tiroler Tourismusförderungsfonds als Versicherungsnehmer schloss mit Wirkung ab 1.6.1992 eine Haftpflichtversicherung für Wegehalter und Bewirtschafter aus Schäden von Radfahrern im Bundesland Tirol ab.<sup>143</sup> Damit werden die Wegehalter und Bewirtschafter von eventuellen Haftungen, die sich im Zusammenhang mit der Wegbeschaffenheit und den Risiken aus der Bewirtschaftung des Waldes und der Almen ergeben, aus der Pflicht genommen. In den folgenden Jahren wurde die Polizza mit allfälligen Vertragsanpassungen mehrmals verlängert. Bei den Vertragsverlängerungen war stets die Abteilung Justizariat miteinbezogen.

Zuletzt erfolgte im Jahr 2019 unter Einschluss einer erweiterten Tierhalterhaftpflichtversicherung und mit einer Vertragsdauer vom 1.4.2019 bis einschließlich 31.3.2029 eine Neufassung der Polizza. Das Land Tirol versicherte mit dieser das Haftungsrisiko des Wegehalters für sämtliche Arten von Wegen sowie auch das Tierhalterhaftpflichtrisiko für sämtliche Weidetiere auf allen Arten von Wegen und landwirtschaftlichen Flächen.

- Subsidiarität      Der Versicherungsvertrag gilt subsidiär zur Deckung aus anderen Versicherungsverträgen. Im Schadensfall kommt der Versicherungsschutz daher erst zum Tragen, wenn die Leistung aus einem anderen Versicherungsvertrag ausgeschöpft ist.

---

<sup>143</sup> Diesbezüglich wird auch auf die Prüfung des LRH „Einschau beim Tiroler Tourismusförderungsfonds“ aus dem Jahr 2007 verwiesen.

Kostentragung  
und Schadens-  
fälle

Der Träger der Versicherungsprämie ist der Tiroler Tourismusförderungsfonds. Abzüglich eines Treuebonus iHv 20 % und einschließlich allfälliger Steuern und Gebühren fielen in den Jahren 2015 bis 2020 Versicherungsprämien iHv € 129.712 an (bei einer Versicherungssumme für Personen- und Sachschäden bis 5,0 Mio. €). In dieser Zeit wurden neun Schadensfälle geltend gemacht.

Tab. 10: Versicherungsprämien und Schadensfälle

| Jahr         | Versicherungsprämie<br>in € | Anzahl<br>Schadensfälle |
|--------------|-----------------------------|-------------------------|
| 2015         | 17.523                      | -                       |
| 2016         | 18.243                      | 1                       |
| 2017         | 18.243                      | -                       |
| 2018         | 18.243                      | 1                       |
| 2019         | 27.210                      | 2                       |
| 2020         | 30.250                      | 5                       |
| <b>Summe</b> | <b>129.712</b>              | <b>9</b>                |

## 7. Zusammenfassende Feststellungen

Mobilitätspro-  
gramme

In der Bundes- sowie auch in der Tiroler Mobilitätspolitik ist es ein Ziel dafür zu sorgen, dass die Menschen sicher, umweltschonend, zügig und günstig an ihr Ziel kommen. Der Ausbau der Radinfrastruktur und die Förderung des Radverkehrs sind hierbei bereits seit mehreren Jahren ein Thema. Die Tiroler Landesregierung beschloss in der vergangenen Legislaturperiode (2013 - 2018) folgende Programme:

- „Tiroler Radwegkonzept“ sowie
- „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“, in Verbindung mit dem
- „Mountainbike-Modell Tirol 2.0“.

Organisatorische  
Zuständigkeit

Gemäß dem Regierungsbeschluss zum „Tiroler Radkonzept 2015 - 2020“ wäre die Organisation im Amt der Tiroler Landesregierung wie folgt zu ändern gewesen:

- Gruppe Bau und Technik:  
Betreuung, Planung, Errichtung und Förderung von Radwegen für den regionalen Alltagsverkehr und für touristische Radverbindungen sowie bewusstseinsbildende Maßnahmen sowie
- Gruppe Forst:  
Betreuung, Planung, Errichtung und Förderung von Mountainbike-Routen, Singletrails und Downhill-Strecken.

Der LRH stellte kritisch fest, dass in der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung eine derartige Zuordnung der Zuständigkeiten nicht gegeben ist. Er empfahl, die Geschäftseinteilung entsprechend anzupassen.

|                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tiroler Radwegkonzept            | <p>Mit dem Tiroler Radwegkonzept und den zugehörigen Förderungen beabsichtigte das Land Tirol zur Steigerung und Attraktivierung des Radverkehrs die Radinfrastruktur kontinuierlich zu verbessern und auszubauen.</p> <p>Der LRH stellte fest, dass das Tiroler Radwegkonzept nur qualitative Ziele enthält, ohne messbare Inhalte und Vorgaben (finanziell, zeitlich). Es schafft jedoch Rahmenbedingungen, um die definierten Ziele des übergeordneten Mobilitätsprogramms 2013 - 2020 zu erreichen.</p>                                                                                                                                     |
| Typologie und Qualitätskriterien | <p>Gemäß dem Tiroler Radwegkonzept werden Radwege mit zielbezogenem (Alltag) und mit wegbezogenem Radverkehr (Freizeit) unterschieden. Ausgehend von unterschiedlichen Anforderungen an die Radwege und Bedürfnissen der Nutzer werden die Radwegetypen nach dem Stand der Technik durch verschiedene Qualitätskriterien charakterisiert.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Beschilde-<br>rungskonzept       | <p>Im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts entwickelte das Land Tirol ein einheitliches Leitsystem für (über-)regionale Radwanderrouen und das lokale Radwegenetz. Das Handbuch für Radwegbeschilderungen gibt das Design für das Leitsystem vor. Auf Grund von Feststellungsbescheiden gemäß Tiroler Naturschutzgesetz 2005 für die Erholungsraumbeschilderung in Tirol sind für dementsprechende Beschilderungen keine naturschutzrechtlichen Einzelfall-Bewilligungen mehr erforderlich.</p>                                                                                                                                                    |
| Förderungen                      | <p>Zur Förderung von Infrastrukturprojekten beschloss die Tiroler Landesregierung im Rahmen des Tiroler Radwegkonzepts neue Förderrichtlinien. Das Land Tirol unterstützt damit Gemeinden, Gemeindeverbände und Tourismusverbände für die abgestimmte Planung, Errichtung und Instandhaltung von überregionalen und regionalen Radverkehrsanlagen und Radrouten sowie touristischen (Freizeit-)Radwegverbindungen.</p>                                                                                                                                                                                                                          |
| Projektorganisa-<br>tion         | <p>In Tirol werden Radwege von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Tourismusverbänden errichtet und betreut. Die Erhaltung der Radwege liegt ebenso in der Verantwortung der Gemeinden und Tourismusverbände. Der LRH regte an, gemäß den Qualitätskriterien den Winterdienst auf überregionalen und regionalen sowie lokalen Verbindungen zu forcieren.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Amtshilfe                        | <p>In Umsetzung des Tiroler Radwegkonzepts unterstützt das Land Tirol die Gemeinden und Tourismusverbände im Rahmen der Förderrichtlinien finanziell und im Rahmen einer „Amtshilfe“ mit planerischem und organisatorischem Know-how.</p> <p>Der LRH empfahl, Amtshilfeersuchen zu dokumentieren und den Umfang der Hilfeleistungen des Landes Tirol und die Verantwortlichkeiten zu definieren.</p> <p>Weiter empfahl er, die erbrachten Hilfeleistungen aufzuzeichnen. Das Land Tirol erhält dadurch einen Überblick über den Aufwand der in „Amtshilfe“ erbrachten Leistungen, die die tatsächlichen Projektkosten entsprechend erhöhen.</p> |



|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Finanzmittel voll ausgeschöpft                | Insgesamt standen der Abteilung Verkehr und Straße in den Jahren 2015 bis 2020 als „Beiträge für Radwege“ Mittel iHv 20,0 Mio. € zur Verfügung. Anhand des Jahreserfolges ist ersichtlich, dass diese Mittel auch im vollen Umfang ausgeschöpft wurden. Daran zeigt sich der Bedarf und die Bereitschaft der Projektträger für den Radwegeausbau und das Abrufen von Fördermitteln.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Projektschwerpunkte                           | Schwerpunkte von Radinfrastruktur-Projekten liegen in Tirol besonders in der Anbindung des Alltagsverkehrs und im Lückenschluss touristischer Radrouten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Mountainbike-Modell                           | <p>Sofern es nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist das Radfahren im Wald verboten. Mit dem Mountainbike-Modell schuf das Land Tirol bereits im Jahr 1997 die Möglichkeit, Forststraßen, Almen und ähnliche Wege freiwillig für Radfahrer freizugeben, um das Konfliktpotenzial zwischen den Wegehaltern und Grundeigentümern und den Bikern zu reduzieren.</p> <p>In weiterer Folge entwickelte das Land Tirol gemeinsam mit Interessensvertretern das Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ zur Unterstützung einer naturnahen und konfliktfreien Nutzung der Natur, deren Umsetzung im Jahr 2014 zur Weiterentwicklung des „Tiroler Mountainbike-Modells 2.0“ führte.</p> <p>Der LRH stellte fest, dass auch das Mountainbike-Modell 2.0 nur qualitative Ziele, ohne messbaren Inhalte und Vorgaben (finanziell, zeitlich) enthält, diese aber zum Erreichen des Interessenausgleichs bei der Naturraumnutzung des Programms „Bergwelt Tirol - Miteinander erleben“ beitragen.</p> |
| Beschilderungskonzept                         | Für die digitale Erfassung und Beschilderung der Routen nach dem Tiroler Mountainbike-Modell 2.0 erstellte der Fachbereich Landschaftsdienst der Gruppe Forst das „Mountainbike Leitsystem Handbuch“. Für dementsprechende landesweit einheitliche Beschilderungen sind auf Grund des Feststellungsbescheides für die Erholungsraumbeschilderung keine weiteren einzelfallbezogene Bewilligungen mehr erforderlich.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Förderungen                                   | Zum Erreichen der Ziele des Programms „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ und des Mountainbike-Modells 2.0 beschloss die Tiroler Landesregierung die überarbeitete Förderrichtlinie „Zuwendung zur Erholungsraumgestaltung“. Zur Umsetzung dieser Förderrichtlinie veröffentlicht der Fachbereich Förderung der Gruppe Forst jährlich den „Förderkatalog Landschaftsdienst“.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Projekte nach dem Tiroler Mountainbike-Modell | Projekte zur Freigabe neuer Mountainbike-Routen und Singletrails werden durch Gemeinden und Tourismusverbände ausgearbeitet. Die RegionalberaterInnen der Bezirksforstinspektionen geben ihnen dabei Informationen und beratende Unterstützung. Das Land Tirol unterstützt die Gemeinden und Tourismusverbände durch Förderungen und mit Mitteln des Tiroler Tourismusfonds.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Finanzmittel voll ausgeschöpft | Die Gruppe Forst verwendete die zur Verfügung stehenden Mittel für Projekte des Landschaftsdienstes zur Gänze. Aus Sicht des LRH ist diese Ausschöpfung der Mittel als ein Indikator für realisierte Maßnahmen und den Ausbau der Infrastruktur zu sehen, die zum Erreichen des Wirkungsziels eines friedlichen Miteinanders in der Natur aus dem Programm „Bergwelt Tirol - Miteinander Erleben“ beitragen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Verkehrssicherheit             | <p>Radfahrer zählen zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Auf die zurückgelegten Kilometer bezogen ist das Risiko, im Straßenverkehr verletzt zu werden, statistisch gesehen beim Radfahren am größten. In den Jahren 2015 bis 2020 verloren in Österreich durchschnittlich 39 Radfahrer/Jahr, das sind 9 % aller im Verkehr Getöteten, durch Unfälle ihr Leben.</p> <p>Um auf die Unfallzahlen zu reagieren, aber auch um im Notfall die Rettungskette zu beschleunigen, entwickelte die Tiroler Landesverwaltung in den vergangenen Jahren verschiedene Konzepte für ein sicheres Miteinander auf den Rad- und Verkehrswegen. Informationskampagnen und Sensibilisierungsmaßnahmen nach dem Tiroler Verkehrssicherheitsprogramm unterstützt das Land Tirol mit Mitteln aus dem Tiroler Verkehrssicherheitsfonds.</p> |



DI Reinhard Krismer  
Innsbruck, am 20.7.2021

#### Hinweis

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der Landesrechnungshof die Äußerung der Tiroler Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Bericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile „*Stellungnahme der Regierung*“ und „**Replik**“ vollzogen worden. Darüber hinaus hat der Landesrechnungshof die Äußerung dem Bericht als Beilage anzuschließen.





Amt der Tiroler Landesregierung  
**Sachgebiet Innenrevision und IT**

Amt d. Tiroler Landesreg., Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, Österreich

An den  
Landesrechnungshof  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck

**Mag.a Bettina Wengler**  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck  
+43 512 508 2110  
innenrevision.it@tirol.gv.at  
www.tirol.gv.at

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und Datenschutz unter [www.tirol.gv.at/information](http://www.tirol.gv.at/information)

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben

IRIT-RL-168/3-2021  
Innsbruck, 29.06.2021

**Vorläufiges Ergebnis der Überprüfung des Landesrechnungshofes  
"Radwegeausbau in Tirol";  
Äußerung der Landesregierung**

Der Landesrechnungshof hat von Juli 2020 bis Februar 2021 den Radwegeausbau in Tirol geprüft und das vorläufige Ergebnis vom 02.06.2021, GZ LR-0640/33, erstellt. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 29.06.2021 hierzu folgende

**Ä u ß e r u n g :**

**Zu Punkt 1. Einleitung**

**Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 2)**

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung um die jeweiligen Aufgaben der entsprechenden Organisationseinheiten in der Thematik „Radwege“ zu ergänzen, wurde mit der am 01.06.2021 in Kraft getretenen Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung weitgehend umgesetzt.

Mit der Umbenennung der Abteilung Verkehr und Straße in „Abteilung Landesstraßen und Radwege“ wurden die Agenden der Radwege in der Abteilungsbezeichnung verankert und die Zuständigkeiten ebenfalls entsprechend präzisiert (Förderstelle für Radwanderrouten und Alltagsradwege; Unterstützung von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Tourismusverbänden bei Planung und Bau von Radwanderrouten und Alltagsradwegen).

Die Bezeichnung der Abteilung Verkehrsplanung wurde auf „Abteilung Mobilitätsplanung“ geändert und die Zuständigkeit um die Themenbereiche „Erfassung, Organisation und Aufbereitung von Mobilitätsdaten und GIS-Grundlagen“ ergänzt.

In der Abteilung Waldschutz werden die Radwege derzeit noch unter dem Begriff „Landschaftsdienst“ subsummiert. Auch hier wird eine Detailregelung für eine allfällig zukünftige Änderung der Geschäftseinteilung vorgemerkt.

### **Zu Punkt 4.3 Alltags- und Freizeitradverkehr – Organisation**

#### **Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 19)**

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, aus Gründen der Transparenz die Amtshilfeersuchen zu dokumentieren und den Umfang der Hilfeleistungen des Landes Tirol und die Verantwortlichkeiten bei der Errichtung von Alltags- und Freizeitradrouten gemäß Tiroler Radwegkonzept zu definieren, um daraus Vorteile für die Planbarkeit (Ressourcen, Personaleinsatz), aber auch die Haftung im Falle eines Schadens zu ziehen, wird darauf hingewiesen, dass in den standardisierten Förderzusagen durch das zuständige Regierungsmitglied LHStv. ÖR Josef Geisler seit etwa drei Jahren im Falle einer über die Beratungsleistung hinausgehenden Unterstützung folgendes festgehalten wird:

*„Für die Abwicklung darf ich Ihnen/dir über die Finanzierungszusage hinaus die Unterstützung bei der Ausschreibung und örtlichen Bauaufsicht durch das Baubezirksamt Kufstein/Innsbruck/Imst/Reutte/Lienz zusagen.“*

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird durch eine weitere Detaillierung der o.a. Standardformulierung bei Förderzusagen für Planungen und Bauvorhaben künftig noch besser Rechnung getragen.

#### **Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 19)**

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Kostenwahrheit die erbrachten Hilfeleistungen aufzuzeichnen, um dadurch einen Überblick über den Aufwand der in „Amtshilfe“ erbrachten Leistungen, die die tatsächlichen Projektkosten entsprechend erhöhen, zu erhalten, wird durch eine entsprechende Weiterentwicklung der Leistungsschätzung (Aufnahme zusätzlicher Leistungen) der Abteilung Landesstraßen und Radwege und der Baubezirksämter in Abstimmung mit der Abteilung Landesbuchhaltung umgesetzt.

### **Zu Punkt 4.4. Alltags- und Freizeitradverkehr – Projekte und Projektabwicklung**

#### **Feststellung (Seite 21)**

Zur Feststellung des Landesrechnungshofes, dass in der Praxis die Projektplanung meist keinem formalen Prozess folgt, wird festgehalten, dass das Tiroler Radkonzept ein Wunschnliniennetz enthält. Bei den Abstimmungen zwischen den Gemeinden und der Abteilung Landesstraßen und Radwege ist im Speziellen im Bereich der Alltagsradwege dieses Wunschnliniennetz eine wichtige Planungsgrundlage für die Umlegung neuer Radwege und somit integrierter Bestandteil der Netzentwicklung.

#### **Anregung (Seite 23)**

Der Anregung des Landesrechnungshofes, den Winterdienst auf überregionalen und regionalen sowie lokalen Verbindungen durch die Gemeinden zu forcieren, wird Rechnung getragen. Das Land Tirol unterstützt in einem ersten Schritt den Planungsverband Innsbruck und Umgebung bei einer strukturierten Aufarbeitung dieser Frage und wird sich in die Definition entsprechender Anforderungsniveaus einbringen.

### **Zu Punkt 4.5. Alltags- und Freizeitradverkehr - Budget und Ausgaben**

#### **Anregung (Seite 29)**

Die Anregung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Transparenz die Förderungen für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol gesondert auszuweisen, wird umgesetzt werden und auch in der Transparenzdatenbank gleichlautend übernommen werden.

#### **Zu Punkt 4.6. Alltags- und Freizeitradverkehr – Evaluierung der Fördermaßnahmen**

##### **Anregung (Seite 32)**

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, bei einem durch Evaluierung nachgewiesenen gestiegenem Radverkehrsanteil den Bedarf an Abstellplätzen durch Verkehrserhebungen zu ermitteln und das Angebot entsprechend anzupassen, darf zunächst auf die mit den ÖBB gemeinsam erstellte Potentialabschätzung 2030 (Bericht\_Potenzialabschaetzung.pdf (tirol.gv.at)) hingewiesen werden, in der für die B&R Anlagen in Tirol an Bahnhöfen das Potential an Radabstellanlagen ermittelt wurde.

In Bezug auf den Ziel- und Quellverkehr wird auf die bestehende Gesetzeslage (§ 11 TBO) sowie die (nur wenig genutzte) Möglichkeit der Erlassung einer Verordnung durch die Standortgemeinde und auf den seitens der Abt Mobilitätsplanung zur Verfügung gestellten Leitfaden „mobile 03/07: Radfahren fördern!“ verwiesen.

#### **Zu Punkt 5.1 Mountainbike-Routen und Singletrails – Mountainbike-Modell**

##### **Anregung (Seite 40)**

Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Standardkosten in regelmäßigen Abständen anzupassen und aktuelle Vergleichsangebote einzuholen, wird im Rahmen des Förderkatalogs 2022 und den Folgejahren Rechnung getragen werden.

#### **Zu Punkt 5.2 Mountainbike-Routen und Singletrails – Förderungen**

##### **Anregung (Seite 41)**

Die Anregung des Landesrechnungshofes, redaktionelle Inhalte im Förderkatalog mit der nächsten Version anzupassen (z.B. Verweis auf den korrekten Regierungsbeschluss, Korrektur des Verweises auf das nunmehr geltende BVergG 2018), wird im Rahmen des Förderkatalogs 2022 umgesetzt.

#### **Zu Punkt 5.5. Mountainbike-Routen und Singletrails - Budget und Ausgaben**

##### **Feststellung (Seite 51)**

Zur Feststellung des Landesrechnungshofes, dass es Abweichungen in der Bezeichnung von Förderungen zur Schaffung von Mountainbike-Wegen sowie zur Errichtung von Radwander-, Wander- und Bergwegen in den Förderberichten nach dem Tiroler Fördertransparenzgesetz und jenen in der Transparenzdatenbank gibt, wird mitgeteilt, dass ein diesen Abweichungen zugrundeliegender technischer Fehler in der Förderungsanwendung FAI bereits behoben wurde und ab dem nächsten Förderbericht (November 2021) die Bezeichnung in der Transparenzdatenbank auch für die Förderberichte verwendet werden wird.

**Zu Punkt 5.7. Mountainbike-Routen und Singletrails – Ausblick: Programme der Tiroler Landesregierung**

**Anregung (Seite 55)**

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, im Sinne der Transparenz die mit dem Grundsatzbeschluss bereitgestellten finanziellen Mittel mit weiteren konkreten Maßnahmen und budgetären Erfordernissen zu hinterlegen, wird mitgeteilt, dass die Hinterlegungen mit konkreten Projekten kontinuierlich im Laufe des Jahres in der FAI erfolgt, sobald diese soweit konkretisiert sind, dass der Finanzmittelbedarf abschätzbar ist. Im Jahr 2021 ist dies auf Grund der pandemiebedingt unsicheren Einnahmensituation der Tourismusverbände besonders schwierig. Teilweise müssen auch rechtliche Bewilligungen abgewartet werden.

Personenbezogene Begriffe in dieser Äußerung haben keine geschlechtsspezifische Bedeutung. Sie sind bei der Anwendung auf bestimmte Personen in der jeweils geschlechtsspezifischen Form zu verwenden.

Für die Landesregierung

Günther Platter  
Landeshauptmann