

## ANTRIEB

Integrative Bausteine für Anreize zur betrieblichen Transportradnutzung

<b>Programm / Ausschreibung</b>	Mobilitätssystem, Mobilitätssystem, Städte & Digitalisierung Ausschreibung 2022	<b>Status</b>	laufend
<b>Projektstart</b>	01.11.2023	<b>Projektende</b>	31.03.2026
<b>Zeitraum</b>	2023 - 2026	<b>Projektlaufzeit</b>	29 Monate
<b>Keywords</b>	Transportrad; Personenwirtschaftsverkehr; Anreizsysteme; Klimaschutz; Mobilitätsmanagement		

### Projektbeschreibung

Transporträder ersetzen im privaten Bereich zunehmend den eigenen PKW. Insbesondere in österreichischen Städten ist das Transportrad Teil des Stadtbilds - etwa im KEP-Bereich. Wenig berücksichtigt wurden bisher Fahrten des Personenwirtschaftsverkehrs, z.B. bei Servicetechnik-Unternehmen (Installateur:innen, Aufzugtechnik, Rauchfangkehrer:innen, etc.). Diese Fahrten zeichnen sich durch meist kurze Strecken im innerstädtischen Bereich aus. Das Transportrad bietet hier die Chance CO<sub>2</sub>-Emissionen einzusparen und dabei Zeit und Kosten im Arbeitsalltag zu reduzieren (z.B. Parkplatzsuche, Parkberechtigungen etc.).

Bislang fehlen für diese Betriebe jedoch entsprechende Vorbilder sowie Anreize über Kaufförderungen hinaus. Um einen raschen und breitenwirksamen Umstieg auf das Transport zu erreichen, ist es notwendig eine Hebel auf unterschiedlichen Ebenen einer Multilevel-Perspektive zu identifizieren. Hier setzt ANTRIEB an, baut auf Erkenntnissen des Projektes KlimaEntLaster auf und behandelt folgende Kernfragen:

Welche Maßnahmen und Anreize seitens des Bundes, Landes, Gemeinde sind erforderlich, damit mehr Betriebe Transporträder für den Personenwirtschaftsverkehr anschaffen?

Wie können Transporträder in den betrieblichen Alltag integriert werden?

Welche Maßnahmen und Anreize sind erforderlich, damit Mitarbeiter:innen in den Betrieben angeschaffte Transporträder auch tatsächlich nutzen?

Dazu werden bei ANTRIEB Branchen im Personenwirtschaftsverkehr sondiert, für die Transporträder aufgrund der täglichen Anforderungen (Wegelänge, Transportkapazitäten, etc.) eine gangbare Alternative wären.

Anhand von Desktop-Recherchen und Expert:inneninterviews wird Wissen zu Rahmenbedingungen hinsichtlich der Förderlandschaft, intermodale Flotten und Routing, Anreizsystemen z.B. des betrieblichen Mobilitätsmanagements etc. zusammengetragen und analysiert. Aufbauend werden in einem breiten Stakeholderprozess prototypische Werkzeugkästen ko-konzipiert und in Realexperimenten mit Betrieben in Wien und Graz für deren spezifische Anforderungen weiterentwickelt und getestet. Dazu werden mittels ko-kreativer Methoden Personen unterschiedlicher Zuständigkeiten innerhalb der Betriebe (Leitungsfunktion, Fuhrparkmanagement, Servicetechniker:in, ...) zusammengebracht, um gemeinsam die betrieblichen Prozesse, Anforderungen und Anreize zu diskutieren, die notwendig sind, damit Transporträder bestmöglich in einen Betrieb integriert werden können.

Ergebnisse des Projektes sind integrative Bausteine für Anreize zur Transportradnutzung:

\* Handlungsstrategien für die öffentliche Hand zur Optimierung der Förderung von betrieblicher Transportradnutzung: Wie können Städte ihre Steuerungsinstrumente und Fördermechanismen (z.B: Beschaffungswesen, Kaufförderungen, Kampagnen etc.) anpassen, damit mehr Betriebe zur Transportradanschaffung motiviert werden.

\* Werkzeugkasten zur innerbetrieblichen Integration von Transporträdern: Wie können Transporträder im Personenwirtschaftsverkehr innerhalb verschiedener Branchen effizient eingesetzt werden (Flotte, Routing)?

\*Werkzeugkasten zur Motivation von Mitarbeiter:innen: Welche Anreizsetzungen sind möglich und effizient, um Mitarbeiter:innen zur Nutzung von Transporträdern in Betrieben zu motivieren?

Durch eine intensivere betriebliche Nutzung von Transporträdern trägt das Projekt ANTRIEB dazu bei, die österreichischen Klimaziele hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen bis 2030 zu erreichen.

## **Abstract**

Cargo bikes are increasingly replacing private cars. Especially in Austrian cities, the cargo bike is part of the cityscape - for example in the CEP sector. So far, little attention has been paid to transport of service companies (plumbers, lifts, chimney sweeps, etc.). These journeys are characterised by mostly short distances in the inner-city area. The cargo bike offers the chance to save CO<sub>2</sub> emissions and to reduce time and costs in the daily work (e.g. search for a parking space, parking permits, etc.).

So far, however, there is a lack of appropriate role models for these companies as well as incentives beyond purchase subsidies. In order to achieve a rapid and broadly effective switch to cargo bikes, it is necessary to identify levers at different levels of a multi-level perspective. This is where ANTRIEB comes in, building on the findings of the KlimaEntLaster project and addressing the following key questions:

What measures and incentives are required on the part of the federal government, the state and the municipality so that more companies purchase cargo bikes for passenger transport?

How can cargo bikes be integrated into everyday business procedures?

What measures and incentives are needed to ensure that employees in companies actually use the cargo bikes they have purchased?

For this purpose, ANTRIEB explores sectors in the service industry for which cargo bikes would be a viable alternative due to the daily requirements (distance, transport capacities, etc.).

Based on desktop research and interviews with experts, knowledge about the framework conditions with regard to the funding landscape, intermodal fleets and routing, incentive systems, e.g. company mobility management, etc., will be collected and analysed. Based on this, prototype toolkits will be co-conceived in a broad stakeholder process and further developed and tested in real experiments with companies in Vienna and Graz for their specific requirements. For this purpose, co-creative methods are used to bring together people with different responsibilities within the companies (management function, fleet management, service technicians, etc.) in order to jointly discuss the company processes, requirements and incentives that are necessary so that cargo bikes can be integrated into a company in the best possible way.

The results of the project are integrative building blocks for incentives for cargo bike use:

\* Action strategies for the public sector to optimise the promotion of in-company cargo bike use: How can cities adapt their steering instruments and promotion mechanisms (e.g.: procurement, purchase subsidies, campaigns, etc.) to motivate more companies to purchase cargo bikes?

\* Toolbox for internal integration of cargo bikes: How can cargo bikes be used efficiently in transport of service companies within different sectors (fleet, routing)?

\*Toolbox for motivating employees: Which incentives are possible and efficient to motivate employees to use cargo bikes in companies?

By intensifying the use of cargo bikes in companies, the ANTRIEB project contributes to achieving the Austrian climate targets regarding CO2 emission reductions by 2030.

## **Endberichtkurzfassung**

### KURZFASSUNG

Anreize zur betrieblichen Transportradnutzung (Projekt ANTRIEB)

Ein Projekt finanziert im Rahmen der Ausschreibung

Mobilität (2022) Städte und Digitalisierung

Transporträder ersetzen im privaten Bereich zunehmend Pkw-Fahrten und gehören in größeren österreichischen Städten bereits zum gewohnten Stadtbild. Auch im Zustellbereich wird vielerorts bereits emissionsfrei geliefert. Deutlich weniger verbreitet ist ihr Einsatz jedoch bei Dienstleister:innen und Servicetechniker:innen, obwohl gerade hier großes Potenzial liegt. An dieser Stelle setzte das FFG-Forschungsprojekt „ANTRIEB“ des KlimaEntLaster-Teams an. Im Mittelpunkt standen Betriebe im Personenwirtschaftsverkehr, also Wege, die im Rahmen beruflicher Tätigkeiten während der Arbeitszeit entstehen, etwa Fahrten zu Kund:innen von Handwerker:innen.

Sieben Betriebe testeten das Transportrad

Gerade Servicefahrten von Installateur:innen, Aufzugstechniker:innen oder Rauchfangkehrer:innen sind im urbanen Raum meist kurz, werden aber nach wie vor überwiegend mit fossilen Fahrzeugen zurückgelegt. Transporträder bieten hier eine große Chance: Sie können CO2-Emissionen reduzieren, Zeit und Kosten im Arbeitsalltag sparen und gleichzeitig zur Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen beitragen. Um diese Potenziale im betrieblichen Alltag zu erproben, testeten im Rahmen des Forschungsprojekts sieben Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen, von Raumbegrünung über Rauchfangkehrer und Vermessungstechnik bis hin zu Filmproduktion, IT sowie Gebäude- und Facilitymanagement, Transporträder bis zu einem Jahr lang im täglichen Betrieb. Bei der Suche nach interessierten Betrieben konnte das Projektteam feststellen, dass es eine breite Streuung und gezieltes, direktes Nachfragen braucht, um Betriebe für das Thema zu interessieren.

Während der Testphase wurden die Betriebe wissenschaftlich begleitet. Interviews, Workshops und Befragungen lieferten Einblicke in die Nutzungspraxis, organisatorische Anforderungen sowie Erfahrungen der Mitarbeitenden. Ergänzend wurden verschiedene Aktivitäten angeboten, etwa Radkurse mit theoretischen Grundlagen und praktischen Fahrübungen, eine Transportrad-Lotterie, bei der die ersten zehn Fahrten mit Gutscheinen und Brieflosen belohnt wurden, sowie ein Projektposter, das die Teilnahme im Betrieb sichtbar machte.

Das Fazit der Testbetriebe fiel nach einem Jahr Transportradnutzung unterschiedlich aus: Vier Unternehmen integrierten das

Transportrad dauerhaft in ihren Fuhrpark, drei entschieden sich dagegen. Die Gründe waren vielfältig.

Ökonomische und operative Vorteile überzeugten

Bei jenen Unternehmen, die das Transportrad weiter nutzten, überwogen die ökonomischen und operativen Vorteile: Wegfall von Parkplatzsuche und Parkgebühren, Zeit- und Kostenersparnisse, sportliche Betätigung sowie größere Flexibilität im Arbeitsalltag. Zudem profitierten die Betriebe von einem nachhaltigen Image - das Transportrad wurde häufig auch als mobile Werbefläche genutzt. Gleichzeitig berichteten Mitarbeitende von positiven persönlichen Erfahrungen, insbesondere bei gutem Wetter:

„Wenn ich mit dem Transportrad unterwegs bin, dann vergesse ich manchmal, dass ich arbeite, es ist mehr wie Urlaub.“  
(Mitarbeiter Raumbegrünung).

Ohne Rückhalt der Geschäftsführung wird es schwierig

Gleichzeitig zeigte sich, dass der Einsatz von Transporträdern auch Herausforderungen mit sich bringt. Wetterbedingungen, vor allem im Winter oder bei großer Hitze, Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr, begrenzte Transportkapazitäten, fehlende Infrastruktur sowie organisatorische Fragen und vor allem betriebliche Gewohnheiten beeinflussten die Nutzung und Akzeptanz.

In den drei Betrieben, die das Transportrad nicht dauerhaft integrierten, nutzte jeweils nur eine Person das Rad regelmäßig. Zudem wurde die Nutzung von der Geschäftsführung kaum aktiv unterstützt oder organisatorisch verankert. Die Erfahrungen zeigen daher deutlich: Für eine erfolgreiche Einführung braucht es Engagement und Unterstützung auf Leitungsebene.

Testangebote als Anreiz

Eine zentrale Erkenntnis: Testmöglichkeiten sind ausschlaggebend. Alle vier Betriebe, die sich am Ende für das Transportrad entschieden haben, betonten, dass sie ohne eine Testphase keine Anschaffung in Betracht gezogen hätten. Nur durch Tests und kompetente Beratung konnten die passenden Räder ausgewählt werden. Daher empfehlen die Projektverantwortlichen, ein Angebot zu schaffen, welches das Testen von Transporträdern mit einer Mindestlaufzeit von drei Monaten ermöglicht. Bestenfalls wird dafür eine zentrale Koordinationsstelle für ganz Österreich eingerichtet, die Beratungen und Informationen bündelt und Betrieben ermöglicht, Transporträder über mehrere Monate im Alltag zu erproben. Förderungen auf Bundes-, Landes- oder Gemeindeebene spielen dabei eine wichtige Rolle als finanzieller Anreiz für Ankauf und Nutzung.

Für den erfolgreichen Einsatz von Transporträdern im Betrieb: Toolbox und Leitfaden

Die Projektergebnisse wurden in einen Leitfaden und einer praxisnahen Toolbox für Betriebe gebündelt, der umfassend verbreitet wurde (WKO, klimaaktiv, klimabündnis, ökoprofit, ...) Sie sollen Unternehmen dabei unterstützen, Transporträder erfolgreich in ihren Arbeitsalltag zu integrieren.

## Policy Paper – Wie Politik Transporträder im Betrieb fördern kann

Über die betriebliche Perspektive hinaus widmete sich das Projektteam auch der Frage, wie die öffentliche Hand die Nutzung von Transporträdern gezielt unterstützen kann. In Workshops mit Vertreter:innen aus Wirtschaft, Verkehrsplanung und Politik wurden konkrete Maßnahmen auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene entwickelt. Diese Maßnahmen wurden anschließend von 69 Betrieben im Rahmen eines Stated-Choice-Experiments bewertet, um deren Akzeptanz aus betrieblicher Sicht zu analysieren. Die Erkenntnisse wurden zu einem Policy Paper für Bund, Länder und Gemeinden zusammengefasst, um geeignete Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen zu schaffen. Diese Empfehlungen umfassen auch verkehrliche Maßnahmen sowie Verbesserungen der rechtlichen Rahmenbedingungen.

Damit die Ergebnisse des KlimaEntLaster-Forschungsprojekts ANTRIEB tatsächlich Wirkung entfalten, braucht es nun mehrere Schritte: Die erarbeiteten Empfehlungen müssen von Akteur:innen und Institutionen der betrieblichen Mobilitätsberatung verbreitet werden, die gezielte Ansprache und Beratung von Betrieben forciert werden und die Umsetzung der Empfehlungen durch Politik und Verwaltung aufgegriffen werden.

Link zum Download der Projektergebnisse: [www.klimaentlaster.at/download](http://www.klimaentlaster.at/download)

Info-Folder (A5, 12 Seiten) - Einführung zu den wichtigsten betrieblichen Fragen

Toolbox für Betriebe (A4, 11 Seiten) - Praxisnahe Tipps für Betriebe, die den Umstieg auf's Transportrad überlegen

Policy Paper (A4, 30 Seiten) - Betrieblicher Einsatz von Transporträdern. Wie Gemeinden, Städte, Länder und der Bund die betriebliche Nutzung von Transporträdern im Personenwirtschaftsverkehr fördern können .

Projektwebsite

KlimaEntLaster

<https://www.klimaentlaster.at>

Kontakt Daten Konsortium

FACTUM-apptec ventures GmbH

Karin Ausserer [karin.ausserer@factum.at](mailto:karin.ausserer@factum.at)

TU Wien Institut für Raumplanung

Aurelia Kammerhofer aurelia.kammerhofer@tuwien.ac.at

IGF - Die Radvokat:innen

Alec Hager hager@radvokaten.at

GEA-Grazer Energieagentur Ges.m.b.H

Eva Stadtschreiber stadtschreiber@grazer-ea.at

HP- Heavy Pedals OG

Florian Weber florian.weber@heavypedals.at

## **Projektkoordinator**

- Apptec Ventures GmbH

## **Projektpartner**

- Interessensgemeinschaft Fahrrad - Die Radvokaten
- Grazer Energieagentur Ges.m.b.H.
- Heavy Pedals GmbH
- Technische Universität Wien