

POLICY PAPER

Betrieblicher Einsatz von Transporträdern

Wie Gemeinden, Städte, Länder und der Bund die betriebliche Nutzung von Transporträdern im Personenwirtschaftsverkehr fördern können.



Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt ANTRIEB des Projektkonsortiums KlimaEntLaster (2026). Gefördert von der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft FFG unter dem Schwerpunkt „Bedarfsorientierte Lösungsbausteine für klimaneutrale Städte in Österreich“.

WARUM DIE TRANSPORTRAD-NUTZUNG IN BETRIEBEN FÖRDERN?

Während das Transportrad im privaten Gebrauch und in der städtischen Logistik bereits eine verbreitete Alternative zum Kfz darstellt, hat es sich im Bereich des Personenwirtschaftsverkehrs von Servicebetrieben bislang kaum etabliert. Dabei bietet es auch hier das Potenzial, CO₂-Emissionen einzusparen: Im deutschen Wirtschaftsverkehr könnten bis zu 2.000 Tonnen Stickoxid, 100 Tonnen Feinstaub und 700.000 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden werden, da laut einer deutschen [Studie](#) bis zu 23% der Fahrten auf Transporträder verlagert werden könnten. Der generelle Klimaschutzeffekt von Transporträdern wird mit 400 Kilogramm CO₂-Ausstoß pro Jahr und durchschnittlicher Transportradbesitzer:in [beziffert](#).

Im Arbeitsalltag reduziert der Einsatz von Transporträdern Zeit und Kosten und trägt zur Gesundheitsförderung der Mitarbeiter:innen bei. Für diese Branchen fehlen jedoch entsprechende Anreize und Angebote, die über eine reine Kaufförderung hinausgehen. Für einen raschen und breitenwirksamen Umstieg auf das Transportrad ist es daher notwendig, Hebel aus unterschiedlichen Perspektiven zu identifizieren und einzusetzen. Das [KlimaEntLaster](#)-Projektteam ist der Frage nachgegangen, welche Maßnahmen und Anreize seitens des Bundes, der Länder und der Gemeinden einsetzbar sind, damit mehr Betriebe Transporträder im Personenwirtschaftsverkehr nutzen. Die Ergebnisse finden Sie kurzgefasst hier:

[Kapitel 1](#) beschreibt Steuerungsinstrumente zur Förderung betrieblicher Transportradnutzung. Dabei sollten die Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden, sondern als Bündel von Maßnahmen konzipiert werden.

[Kapitel 2](#) zeigt daher beispielhafte Maßnahmenbündel.

In [Kapitel 3](#) finden Sie Erkenntnisse aus einer Befragung von 69 österreichischen Betrieben zur Transportradnutzung auf Dienstwegen.

[Kapitel 4](#) schätzt die Einsetzbarkeit von Transporträdern nach Branchen ein.

[Kapitel 5](#) schließt mit einer Sammlung von Praxisbeispielen ab.

Maßnahmenbündel auf drei Ebenen

Die möglichen Maßnahmen betreffen verschiedene Verwaltungsebenen vom [Bund](#) über das [Bundesland](#) bis hin zur [Gemeinde](#). Dementsprechend wurden die Maßnahmen in den jeweiligen Kapiteln den Verwaltungsebenen zugeordnet. In der Literaturrecherche, den Expert:inneninterviews und den Stakeholderworkshops hat sich gezeigt, dass Maßnahmenbündel mit Elementen aus verschiedenen Kategorien bessere Effekte erzielen. Die begleitende Forschung mit Pilotbetrieben ergab einen guten Einblick in betriebliche Hürden, die vor allem im Motivationsbereich der Mitarbeiter:innen oder bei Herausforderungen beim Wissenstransfer bestehen. Aus den Befragungen resultiert, dass eine rein finanzielle Ankaufförderung für Transporträder als Einzelmaßnahme weniger wirksam ist, als wenn sie in Kombination mit Beratungen und Testangeboten für Betriebe verfügbar ist, begleitet von PR und verkehrlichen Maßnahmen.

1 WELCHE FÖRDERINSTRUMENTE GIBT ES?

In diesem Kapitel werden Maßnahmen zur Förderung betrieblicher Transportradnutzung, Praxisbeispiele sowie Hinweise zur Implementierung angeführt.

Die möglichen Maßnahmen wurden den betreffenden Verwaltungsebenen vom **Bund** über das **Bundesland** bis hin zur **Stadt bzw. Gemeinde** zugeordnet.

Tabelle 1: Auflistung der Instrumente zur betrieblichen Transportradförderung, Relevanz für Gebietskörperschaft und Seitenverweis

	Instrument	Relevant für	Seite
finanziell	Kaufförderung	Bund Land Stadt/Gemeinde	3
	Nutzungsförderung	Bund Land Stadt/Gemeinde	4
	Umtausch- oder Abwrackprämie	Bund Land Stadt/Gemeinde	5
	Förderung von Radkursen	Bund Land Stadt/Gemeinde	6
	Parkraumbewirtschaftung	Stadt/Gemeinde	7
regulativ	Verkehrliche Regulationen	Stadt/Gemeinde	8
	Rechtliche Verbesserungen	Bund	9
infrastrukturell	Ausbau der Radinfrastruktur	Stadt/Gemeinde (Land)	10
informativ	Testangebote	Bund Land (Stadt/Gemeinde)	11
	Werbekampagnen	Bund Land Stadt/Gemeinde	12
	Events und Wettbewerbe	Bund Land Stadt/Gemeinde	13
	Vorbild	Stadt/Gemeinde	14
	Ratgeber für Betriebe	Bund Land Stadt/Gemeinde	15
	Aktivierung und Beratung von Betrieben	Bund Land Stadt/Gemeinde	16
prozedural	Zentrale Koordinationsstelle	Bund Land	17

1.1 Kaufförderung

Maßnahmentyp: finanziell

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Kaufförderungen sind eine weit verbreitete Form monetärer Unterstützung der öffentlichen Hand. Die Betriebe erhalten nach dem Kauf eines Transportrads eine Förderung, die durch einen Maximalbetrag und/oder einen prozentualen Anteil am Kaufpreis begrenzt ist. Aus Betriebssicht ist es attraktiv, eine Kombination von Kaufförderungen in Anspruch zu nehmen, wenn z.B. sowohl auf Bundesebene als auch von der Gemeinde eine Förderung angeboten wird und das rechtlich zulässig ist.

Die Kombination der Kaufförderung mit weiteren Anreizen zur tatsächlichen Nutzung im Betriebsalltag entfaltet zusätzliche Wirkung, darunter fallen finanzielle Nutzungsförderungen (z.B. 2.2 oder 2.3) sowie Beratungen. Der Kriterienkatalog und die Förderrichtlinie sollten praxisnah klar definiert sein und die Rahmenbedingungen von Betrieben und Handel einbeziehen. Rückwirkende Kaufförderungen sollten vermieden werden, um mit den eingesetzten Steuermitteln effektiv auf die Entscheidungsfindung von Betrieben einzuwirken, die den Kauf noch vor sich haben.

Förderbeispiel klimaaktiv mobil

Im Rahmen der klimaaktiv mobil Förderschiene „[Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement](#)“ hat der Bund z.B. im Jahr 2024 den Kauf von (E-)Transporträdern in Betrieben mit 900 € (max. 30 % des Kaufpreises) gefördert. Eine der Förderbedingungen war der nachweisliche Bezug erneuerbarer Energien zum Aufladen der Akkus.

Förderbeispiel Graz

Auch österreichische Städte und Gemeinden bieten Kaufförderungen für Betriebe an, etwa [Graz](#), im Jahr 2026 mit Förderhöhen von 50 % des Kaufpreises bis zu max. 800 € ohne E-Antrieb und max. 1000 € mit E-Antrieb. Förderkriterium war z.B. eine Nutzung zur „Beförderung von Lasten überwiegend im Stadtgebiet“. Diese Kaufförderung gab es bereits in den Jahren zuvor, sodass Grazer Betriebe sie mit der klimaaktiv mobil-Bundesförderung kombinieren konnten.

Förderbeispiel UIV Wien

Urban Innovation Vienna GmbH (UIV) ist die Klima- und Innovationsagentur der Stadt Wien und ein Unternehmen der Wien Holding. Im Jahr 2022 hat die UIV Förderungen für elektrische Transporträder und Elektrolastanhänger für Betriebe vergeben. Dafür standen 1,5 Millionen € aus den Mitteln des Ökostromfonds Wien zur Verfügung.

Weitere Praxisbeispiele in Kapitel 5

1.2 Nutzungsförderung

Maßnahmentyp: finanziell

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Nutzungsförderungen dienen als Steuerungselement, um Anreize für Betriebe und deren Kundschaft zu setzen, das Transportrad tatsächlich zu nutzen. Den Betrieben wird dabei eine Prämie ausbezahlt, wenn Dienstleistungen mit dem Transportrad erbracht werden.

Kilometerbezogene Nutzungsförderungen sprechen Betriebe an, die weite Wege zu Kund:innenterminen zurücklegen bzw. den Fokus auf Liefertätigkeiten legen. Bei einer fahrtenbezogenen Nutzungsförderung werden eher Betriebe mit hoher Auftragsfrequenz oder mit Fokus auf Dienstleistungen angesprochen. Die Kontrolle der korrekten Angaben der Fördernehmer:innen ist je nach Modus unterschiedlich anspruchsvoll. Nachfrageseitig entsteht ein zusätzlicher Anreiz, wenn auch Kund:innen dafür belohnt werden, eine Dienstleistung mit Transportrad zu bestellen.

ColisActiv in Frankreich

Die Initiative [ColisActiv](#) fördert in französischen Städten die Nutzung von Transporträdern für KEP-Lieferungen (Kurier-Express-Paketdienste): Für jede Lieferung, die per Transportrad erfolgt, erhalten die Betriebe einen finanziellen Bonus. Erfolgt die Lieferung durch ein dazu beauftragtes Logistikunternehmen, wird der Bonus zwischen Betrieb und Logistiker aufgeteilt. Dadurch gibt es sowohl auf Angebots- als auch auf Nachfrageseite der Unternehmen einen Anreiz, die aktive Zustellung per Transportrad zu wählen. Colis Activ führt dazu auch eine Liste mit teilnehmenden Zulieferbetrieben, um so interessierte Betriebe mit Zustellern zu vernetzen.

Für jeden Zielort, der mit dem Transportrad beliefert wird, werden grundsätzlich 2 € berechnet. Pro Stunde ist der Betrag dabei auf maximal 10 € begrenzt. Bei vielen Lieferungen mit zeitlicher und räumlicher Nähe ist der Bonus pro Lieferung damit gegebenenfalls geringer als 2 €.

Das Förderprogramm folgt der Annahme, dass je mehr Lieferungen mit dem Transportrad erfolgen, der betriebliche Aufwand für die Lieferungen sinkt. Das heißt, es wird erwartet, dass Lieferungen mit dem Transportrad zunehmend wettbewerbsfähiger werden. Daher ist das Programm so aufgebaut, dass die Höhe der Boni im Verlauf des Programms abnimmt.

An ColisActiv teilnehmende Betriebe erklären sich bereit, monatlich die Anzahl der Pakete oder die zurückgelegten Kilometer nach Transportart in eine Plattform einzutragen. Diese Daten werden nicht nur zur Berechnung des Bonus herangezogen, sondern dienen auch dazu, lokale Infrastrukturbedarfe wie Mikro-Hubs abzuleiten.

ColisActiv wurde für die Laufzeit von 3 Jahren bis 2025 eingerichtet. Das Programm war aus nationalen Mitteln der Energiesparzertifikate (CEE) finanziert; auf lokaler Ebene können Ko-Finanzierungen durch Gemeinden erfolgen. Als Nachfolgefiananzierung wird eine Partnerschaft mit den Stadtverwaltungen angestrebt.

1.3 Umtausch- oder Abwrackprämie

Maßnahmentyp: finanziell

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Bei der Umtausch- oder Abwrackprämie wird eine (zusätzliche) Förderung an die Abschaffung eines Kfz im Betrieb gekoppelt. Betriebe erhalten nach Nachweis des Verkaufs bzw. der Verschrottung eines Kfz eine einmalige Prämie für den Ankauf eines Transportrades bzw. eine Erhöhung der vorhandenen Ankaufförderung ([siehe 1.1](#)).

Die Umtauschprämie kann auch als unterstützende Maßnahme zur Umsetzung zonaler Verkehrsbeschränkungen für Kfz ([siehe 1.6 und 1.7](#)) dienen oder je nach Anzahl der pro Betrieb ersetzten Kfz erhöht werden. Die Förderungskriterien sollten neben dem Nachweis eines Verkaufs- oder Verschrottungsbelegs auch die Verpflichtung zur Unterlassung eines Kfz-Ersatzkaufs enthalten.

500 € Verschrottungsprämie in Hamburg

Im Jahr 2019 lancierte die [Umweltbehörde Hamburg](#) im Rahmen des Programms #moinzukunft eine Ankaufförderung von bis zu einem Drittel des Kaufpreises: bei E-Lastenrädern bis zu 2.000 €, bei E-Antrieb-Rädern bis zu 500 €. Zusätzlich erhielten Hamburger:innen, die ein Auto mit Verbrennerantrieb verschrottet hatten, einen Abwrackbonus von 500 €. Der Zuschuss konnte nur gewährt werden, wenn der Zuwendungsantrag vor der Beschaffung des Lastenrades gestellt und genehmigt wurde.

Klimaschutzgesetz in Frankreich

Im Jahr 2021 wurde der „bonus écologique“ als Kaufprämie für Elektroautos auf E-Bikes und damit auch E-Transporträder [ausgeweitet](#). Auch die Auto-Abwrackprämie wurde im Rahmen des Klimaschutzgesetzes „Loi Climat et Résilience“ auf E-Transporträder angewandt.

Kombination mit Umweltzone in London

Dieses Beispiel aus London zeigt, wie generelle Abwrackprämien die Umsetzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen begleiten können. Im Rahmen der Erweiterung einer Ultra Low Emission Zone über das Stadtzentrum hinaus wurde eine [Abwrackprämie](#) an Londoner Betriebe bezahlt, deren Kfz aufgrund der zonalen Verkehrsbeschränkungen nicht mehr zugelassen waren. Im Rahmen der Förderaktion wurden diese Kfz verschrottet, nachgerüstet oder an wohltätige Einrichtungen gespendet. Zwischen Januar 2023 und September 2024 konnten damit mehr als 53.000 emissionsintensive Kfz aus dem Verkehr gezogen werden – allerdings ohne Verbindung zum Transportradthema.

1.4 Finanzielle Förderung von Radkursen für Betriebe

Maßnahmentyp: finanziell

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Die Einschulung der Mitarbeiter:innen in die Transportradnutzung ist essenziell, stellt aber für Betriebe eine Herausforderung dar, da das Wissen über Schulungsangebote fehlt und Mehrkosten entstehen. Die öffentliche Hand könnte diese Kosten für Radkurse fördern und geeignete Radschulen oder Transportradunternehmen vermitteln. Analog zum Klimaaktiv-Mobil-Radkursangebot für Schulen könnte eine Liste geeigneter Schulungsangebote mit einem vorgegebenen Förderbetrag pro Schulungseinheit verbunden werden.

klimaaktiv mobil Radfahrkurse

Die Initiative klimaaktiv mobil des Mobilitätsministeriums (BMIMI) stellt pro Kalenderjahr eine bestimmte [Anzahl von Radfahrkursen](#) als Kontingent zur Verfügung. Die Kurse können von jeder Volksschulklasse einmal pro Schuljahr beantragt werden und dauern in der Regel zwei Unterrichtseinheiten. Der Kurs wird von zertifizierten klimaaktiv mobil Radfahrlehrer:innen in ganz Österreich durchgeführt, die nach einem definierten Curriculum ausgebildet und geprüft werden. Manche dieser Radfahrerschulen bieten auch jetzt schon Transportrad-Kurse an.

ANTRIEB Radkurse mit Betrieben

Im Rahmen des Forschungsprojektes “ANTRIEB”, auf dem dieser Bericht beruht, wurden den teilnehmenden Testbetrieben kostenlose Radkurse in Graz und Wien angeboten, die von den klimaaktiv mobil zertifizierten Radfahrerschulen “FahrSicherRad” (Wien) und “JO! Mobilitätsbildung” (Graz) durchgeführt wurden. Feedback und Motivationsergebnisse der Schulungen waren sehr positiv.

Kostenlose Schulungen in London

Das Zero Emissions Network (ZEN) in London fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Betrieben durch eine kostenlose Mitgliedschaft. U.a. bietet das Netzwerk Betrieben ein [kostenfreies Schulungsangebot](#) an. Mitarbeiter:innen werden dabei in einem 4-stündigen Transportradkurs im Umfeld ihres Betriebs auf die Nutzung für Dienstfahrten vorbereitet. ZEN zählt im Jahr 2026 über 3.000 (private und betriebliche) Mitglieder.

1.5 Parkraumbewirtschaftung

Maßnahmentyp: finanziell

Verwaltungsebene: Stadt/Gemeinde

Wenn am Zielort der Dienstleistung Kfz-Stellplätze leicht verfügbar oder kostengünstig sind, verlockt dies dazu, einen Firmenwagen zu nutzen. Bei der Parkraumbewirtschaftung und der zeitlichen Beschränkung des Parkens durch die Gemeinde ist das kostenlose, unbeschränkte Abstellen eines Transportrads ein wirtschaftlicher Anreiz.

In der Konzeption der Bepreisung sollten die unterschiedlichen Nutzer:innengruppen (Anwohner:innen, Betriebe, Besucher:innen, Pendler:innen) sowie die Steuerungsziele mitbedacht werden. Eine gruppenspezifisch diversifizierte Bepreisung kann mehr Akzeptanz schaffen; gleichzeitig muss die Höhe den gewünschten Effekt erzeugen.

Die Kommunikation der Maßnahme sollte auf alternative Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad und Transportrad hinweisen und entsprechende Anreize setzen. Einnahmen aus den Parkgebühren können zweckgebunden eingesetzt werden; die Förderung von Radverkehrsmaßnahmen, insbesondere jene der Transportradnutzung, sollte Teil davon sein. Für die Einführungsphase werden Mischgebiete mit hohem Parkdruck vor allem für Pendler:innen empfohlen; danach kann die schrittweise Ausdehnung auf das gesamte Gemeindegebiet erfolgen.

Beispiel Kurzparkzonen in Wien

In der Stadt Wien gilt seit 2022 eine flächendeckende Kurzparkzone (werktags 9-22 Uhr, max. 2 Stunden), mit Ausnahme weniger Betriebsgebiete in den Außenbezirken. Seit 2018 gibt es u.a. [Ausnahmeregelungen für Handwerksbetriebe](#). Bei Nachweis von Vor-Ort-Serviceaufgaben können Betriebe eine Ausnahmewilligung („Servicekarte“) mit einer Verwaltungsgebühr von ca. 50 € je Kfz für einen Zeitraum von 1 bis 24 Monaten beantragen. Damit sind die jeweiligen Kfz der Handwerksbetriebe von der maximalen Parkdauer von 2 Stunden ausgenommen. Parkgebühren sind jedoch trotzdem zu zahlen: 5,30 € für den Tages- oder 26,50 € für den Wochenparkschein.

Zürich erhöht Preise für SUV

Der Zürcher Stadtrat hatte sich im Herbst 2025 auf eine [neue Parkkartenverordnung](#) geeinigt, die den Preis nach Gewicht und Antriebsart staffelt, und setzte damit mehrere [Volksentscheide](#) für klimafreundlicheren Verkehr um. Anrainer:innen sollen ihr Auto nur in der „Blauen Zone“ parken dürfen, wenn sie es nicht auf Privatgrund oder in einer Garage abstellen können. Die Anwohnerparkkarte wird teurer. Die „Blaue Zone“-Bewilligung wird auf 360 Franken (390 €) pro Jahr vergünstigt, eine erweiterte Gewerbe-Parkkarte soll eingeführt werden, die Handwerker:innen auch zum kurzzeitigen Abstellen des Autos im Parkverbot oder auf dem Trottoir berechtigt. Dafür sollen Stadtzürcher Betriebe jährlich 1.200 Franken (1.300 €) zahlen, solche von außerhalb 1.800 Franken (1.960 €).

1.6 Verkehrliche Regulationen zugunsten des Transportrads

Maßnahmentyp: regulativ

Verwaltungsebene: Stadt/Gemeinde

Gemeinden haben im Rahmen ihres eigenen Wirkungsbereichs (Art. 118 B-VG bzw. § 94d StVO) auf Gemeindestraßen u.a. die Möglichkeit, Fahrgebote und -verbote zu erlassen und Tempo 30 zu verordnen. Zur Radverkehrsförderung tragen auch die Einrichtung von Fußgängerzonen mit dem Zusatz „Ausgenommen Radfahrer“, Fahrradstraßen und Begegnungszonen sowie das Radfahren gegen die Einbahn oder der Grünpfeil für Radfahrer:innen an Ampeln bei (StVO § 7, § 38, § 52, § 53, § 55, § 67, § 76). All diese Maßnahmen tragen generell zur Verkehrssicherheit auch für Fußgänger:innen bei. Bezüglich des Grünpfeils an Ampeln, der das Abbiegen oder Geradeausfahren von Radfahrer:innen bei roter Ampel erlaubt, gibt das RVS Arbeitspapier Nr. 36 „Einsatzkriterien für die Zusatztafel mit Grünpfeil“ Auskunft. (Erklärung der Kriterien bei [Radkompetenz Österreich](#))

Auf Fahrradstraßen können Poller als sogenannte „VerkehrsfILTER“ eingesetzt werden, um die Durchfahrt für den Radverkehr an Stellen zu ermöglichen, an denen der Kfz-Verkehr unterbrochen werden soll. Dabei sollte eine Durchfahrtsbreite gewählt werden, die auch für Transporträder mit einer Breite von über 1,20 Metern ausreicht. Fußgängerzonen mit Raderlaubnis oder auch zufahrtsbeschränkte Stadtgebiete, die durch die StVO-Novelle 2026 kamerabasiert möglich werden, geben dem betrieblichen Transportrad durch direkte bzw. ungehinderte Erreichbarkeit der Kundschaft große Vorteile gegenüber Kfz.

Die Ausweisung von Verkehrsverboten und -beschränkungen ist gemäß StVO (§ 43) möglich, sofern etwa der Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt vor Lärm und Schadstoffen argumentiert werden kann. Damit ist ein grundsätzlicher Rahmen für emissionsreduzierte Zonen gegeben. Bislang werden in der StVO jedoch keine Ausnahmen oder Zusatztafeln für Fahrzeuge mit reinem E-Antrieb (weiß-grüne Kfz-Kennzeichen) explizit angeführt.

Einkaufsstraßen als Fußgängerzone mit Fahrrad

Die Innere [Mariahilfer Straße in Wien](#) wurde ab 2014 verkehrsberuhigt und in einem Straßenabschnitt als Fußgängerzone mit Raderlaubnis verordnet. Zufahrtswege für Kfz und Parken am Auftragsort wurden dadurch erschwert. Der Radverkehr profitiert von durchgängiger Befahrbarkeit und zielnahen Abstellmöglichkeiten; Transporträder können direkt anliefern.

Italiens Beispiel der verkehrsbeschränkten Zonen

In vielen italienischen Städten gibt es „[Zona a Traffico Limitato](#)“ (ZTL), die nur mit einer Genehmigung der Stadtpolizei mit dem Kfz befahrbar sind. Für Betriebe gibt es bei Nachweis der Tätigkeit in einer ZTL Ausnahmegenehmigungen, wofür Verwaltungskosten anfallen.

Schwedisches Beispiel der City-Maut

In der schwedischen Hauptstadt Stockholm findet ein [City-Maut-System](#) für alle in die Stadt ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeuge Anwendung. Die Tarife variieren je nach Tageszeit und Saison. Der Maximalbetrag pro Tag ist auf umgerechnet 10–12,50 € begrenzt (Stand 4/2026). Die Zufahrt mit Transporträdern ist kostenfrei.

1.7 Rechtliche Verbesserungen zugunsten des Transportrads

Maßnahmentyp: regulativ

Verwaltungsebene: Bund

Die Straßenverkehrsordnung ([StVO 1960](#)) wird laufend novelliert, um zeitgemäße Rahmenbedingungen für Mobilität zu setzen. Thematisch damit verbunden sind Änderungen z.B. im Kraftfahrzeuggesetz (KFG), im Führerscheingesez (FSG) oder in der bundesministeriellen [Fahrradverordnung](#) (FVO). In letzterer finden sich Vorgaben für den Transportradgebrauch bezüglich Personentransportes und betrieblicher Themen wie Ladegewichte und Anhänger.

Im Zuge der aktuellen StVO-Reform wird das kamerabasierte Zufahrtsmanagement eingeführt, das am 1. Mai 2026 in Kraft tritt. Gemeinden und Städte können dadurch Einfahrts- oder Fahrverbote gezielt und datenschutzkonform kontrollieren und dadurch den Kfz-Verkehr in z.B. Ortskernen und Stadtzentren einschränken.

Änderungsbedarf bei Transporträdern und Anhängern

Bezüglich noch ausstehender Änderungen zum Vorteil der Transportradnutzung nennt die [Studie](#) „Grundlagenstudie Fahrradverordnung“ im Auftrag des Klimaschutzministeriums (BMK, 2025) Änderungsbedarf bei Vorschriften zu Anhängertypen und Ladegewichten. Die FVO regelt in § 5, dass Fahrradanhänger einachsiger und mit einer Radblockiereinrichtung, die auf beide Räder wirkt, oder mit einer Feststellbremse auszustatten sind. Die Verwendung dreirädriger Anhänger-Produkte wie der international gefragte und auch im Testjahr dieses Forschungsprojekts eingesetzte „Carla Cargo“ ist in Österreich rechtlich bis dato nicht geklärt.

Das Ladegewicht ist in Österreich laut FVO so geregelt, dass es bei der Beförderung von Lasten oder Personen bei mehrspurigen Fahrrädern 250 kg, bei durchgehend- und auflaufgebremsten Anhängern 100 kg und bei ungebremsten Anhängern 60 kg nicht überschreiten darf. Bewährte Anhänger sind aber für bis zu 200 kg Beladung konstruiert und auflaufgebremst. Schwerlastenräder können mehr als die festgelegten 250 kg transportieren; EU-Normen für Hersteller bewegen sich in Richtung von 500 kg.

Fahrradzonen in der Steiermark

Dem Transportradeinsatz kann die Einrichtung von Fahrradzonen helfen, die in Österreich, im Unterschied zu Deutschland, noch nicht in der StVO verankert sind. Sie kann aber auch hierzulande als Netz zusammenhängender Fahrradstraßen von einer Gemeinde verordnet werden, wie [hier in Fernitz-Mellach](#). Eine Verankerung in der StVO würde weiteren Gemeinden bei der Umsetzung helfen.

Weitere Möglichkeiten der Verbesserung

Die [Radlobby führt](#) ein Bündel an Verbesserungen an. Dazu gehören die Aufhebung der Benützungspflicht für Radfahranlagen; Tempo 30 innerorts flächendeckend, außerorts Tempo 70; Verbesserungen bei der Öffnung von Einbahnen und Begegnungszonen für den Radverkehr. Deutschland hat in seiner StVO bereits 2020 ein Zusatzschild mit dem Transportradsymbol eingeführt, um z.B. spezifische Abstellflächen zu kennzeichnen.

1.8 Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Maßnahmentyp: infrastrukturell

Verwaltungsebene: Stadt/Gemeinde, (Land)

Für Transporträder gilt noch mehr, was fürs Normalrad gilt: Radverkehr braucht ausreichend dimensionierte, sichere Infrastruktur und ein lückenloses Radverkehrsnetz. Das umfasst sowohl Radverkehrsanlagen im engeren Sinn als auch verkehrsberuhigte Zonen. Am Ziel sollten hochwertige Abstellanlagen vorhanden sein. Empfehlenswert ist, wenn Gemeinden Verkehrsplanungsbüros mit der Bedarfserhebung und der Radnetzplanung beauftragen und die nötigen Mittel als Investition in eine klimagerechte Zukunft bereitstellen, wobei [klimaaktiv mobil Förderungen](#) helfen können.

Richtlinien bezüglich Transportrad

Die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) definieren die entsprechenden Planungsvorgaben. Klimarelevante RVS, z.B. zum Radverkehr, sind kostenfrei unter <http://klimaaktivmobil.fsv.at/> zugänglich. Die [RVS 03.02.13](#) Radverkehr von 2022 enthält seit der Überarbeitung auch spezifische Werte für die transportradgerechte Planung.

Bei der Neuplanung von Radfahranlagen ist [laut dieser RVS](#) der zukünftige Bedarf abzuschätzen. Radverkehrsplanung orientiert sich also nicht mehr ausschließlich am aktuellen Stand der Radverkehrszahlen. Die angepeilte Radverkehrsstärke auf der konkreten Strecke bestimmt die Breitenangaben der RVS in den vier Ausbaustufen A–D. Einrichtungsradwege der Ausbaustufe A sollen demzufolge 2,60 m breit sein, damit das Überholen von und mit Transporträdern oder Fahrradanhängern sicher möglich ist.

Die RVS enthält auch die Möglichkeiten der Einbahnöffnung bei Fahrflächenbreiten unter 3,5 Metern sowie Ausweichmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Dadurch können Lücken im Radwegenetz geschlossen und Kfz-Stellplätze geschaffen werden. Auch das Thema Radabstellanlagen findet sich in der Neuversion der RVS, inklusive der Erfordernisse für Spezialfahrräder. In Leitfäden auf Landesebene, wie z.B. in der [Broschüre der MA18](#) der Stadt Wien, wird der Flächenbedarf je Radstellplatz erläutert.

Beispiele für Infrastrukturverbesserungen

Breite durchgängige Radwege wie die drei [Radhighways in Wien](#) vom Zentrum zur Stadtgrenze bieten ideale Bedingungen für Transporträder. Ein gutes Beispiel für Radnetzplanung bietet die [Stadt Salzburg](#) in der Radverkehrsstrategie 2025+. Wie grenzüberschreitende, nachhaltige Mobilität gelingen kann, zeigt darüber hinaus die neue [Rad- und Fußverkehrsbrücke](#) über den Rhein, die von Lustenau in den Schweizer Ort Au führt.

Transportrad-Parkplätze schaffen

Der Berliner Senat hat 2019 einen [Regelplan zur Anlage von Transportradparkplätzen](#) erstellt. In Wien werden Hinweistafeln ohne rechtliche Verbindlichkeit an Radabstellbügeln befestigt, dass der Abstellplatz bevorzugt für Transporträder sei. Generell gilt, dass Transporträder Ladezonen und Halteverbotsausnahmen für Lastfahrzeuge nutzen dürfen.

1.9 Testangebote

Maßnahmentyp: informatorisch/bewusstseinsbildend

Relevanz Verwaltungsebene: Bund, Land, (Stadt/Gemeinde)

Während die Nutzung von Kfz für Betriebe selbstverständlich ist, fehlen Erfahrungen mit Transporträdern weitgehend. Testangebote, die es Mitarbeiter:innen ermöglichen, ein Transportrad im Arbeitsalltag auszuprobieren, sind daher ein wichtiger Hebel. Dabei ist die Auswahl des für den spezifischen Betriebseinsatz geeigneten Transportradtyps essenziell. Die Praxiserfahrung des [KlimaEntLaster](#)-Projektteams und großer Testprojekte in Deutschland zeigt: Ein möglichst langer Testzeitraum von drei oder mehr Monaten macht Vorteile sichtbar, stärkt die Akzeptanz und baut Vorbehalte ab. Veränderungen von Einstellungen, Routinen und Abläufen erfolgen nicht von heute auf morgen, sondern benötigen Zeit.

Dafür braucht es gezielte Beratung durch Betreiber:innen des Testangebots sowie eine entsprechende Bandbreite an Rädern im Testfuhrpark. Der Wechsel zu einem geeigneteren Modell sollte ermöglicht werden, wenn sich während des Testzeitraums Bedarf hierfür ergibt. Dafür ist laufender, proaktiver Kontakt zwischen dem Betreuungsteam und dem Testbetrieb nötig. Daraus ergibt sich, dass praxisnahe Kompetenz im Transportradbereich eine Voraussetzung für die Auswahl bzw. die Ausschreibungskriterien für Auftragnehmer:innen eines solchen Testangebots sind.

Das Testangebot kann kostenlos oder mit geringen Teilnahmegebühren angeboten werden. Letzteres erhöht das Commitment der Testbetriebe, kann jedoch eine Eintrittshürde darstellen. Das Angebot sollte kostenlose Wartung sowie Versicherungen gegen Diebstahl und Vandalismus beinhalten. Ergänzend können rabattierte Ankaufspreise nach Abschluss der Testphase die Kaufbereitschaft zusätzlich steigern.

ANTRIEB Testjahr in Wien und Graz

Im Projekt ANTRIEB des [KlimaEntLaster](#)-Teams nahmen in den Jahren 2024/2025 sieben Betriebe mit Personenwirtschaftsverkehr in Graz und Wien an einem einjährigen [kostenfreien Transportradtest](#) teil. Vier Betriebe übernahmen das Transportrad anschließend mit vergünstigtem Ankaufspreis in den Dauerbetrieb – also mehr als 50 %.

Deutschland entlastet Städte

An dem dreimonatigen Praxistest des Projekts „[Ich entlaste Städte](#)“ haben von 2017 bis 2019 in erster Auflage rund 750 Unternehmen der Privatwirtschaft und kommunale Einrichtungen teilgenommen, 152 Lastenräder standen zur Verfügung. Die zweite Auflage von Europas größtem Transportradtest umfasste einjährige Langzeittests mit größeren Flotten für 42 Unternehmen und schloss 2025 mit zahlreichen Leitfäden ab.

Krankenkasse bietet Transportradtests

Die IKK classic ist eine der größten gesetzlichen Krankenkassen in Deutschland mit rund 3 Millionen Versicherten. Das Präventionsprojekt „[IKK Handwerksrad](#)“ bietet seit 2025 einen Aktionstag im Betrieb, Testfahrten und Sicherheitstrainings für Mitarbeitende sowie eine sechswöchige kostenfreie Testphase der E-Lastenräder, die von Transportrad-Berater:innen begleitet wird. Die IKK classic bezieht sich dabei auf die Gesundheitsvorteile des Radfahrens.

1.10 Werbekampagnen

Maßnahmentyp: informatorisch/bewusstseinsbildend

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Zielgerichtete Kommunikation ist eine wirksame Maßnahme zur Verhaltensänderung. Neben sachlichen Informationen für Betriebe sollten Motivationskampagnen eingesetzt werden, die bewusstseinsbildend und inspirierend wirken. Darin verpackte Inhalte sollten sowohl die Zielgruppe der Entscheider:innen als auch jene der Mitarbeiter:innen adressieren und die positiven Effekte für die Mitarbeiter:innengesundheit, die Routing-Vorteile und Zeitersparnis gegenüber dem Kfz, monetäre Vorteile, Kostenvergleich zwischen Transportrad- und Kfz-Nutzung beinhalten und auf emotionaler Ebene wirken: Fahrfreude, Entscheidungsfreiheit, Teamgeist und Beitrag zum Klimaschutz können dabei den bekannten emotionalen Hürden wie Wetter und Anstrengung entgegengesetzt werden.

Solche Social-Marketing-Kampagnen entfalten ihre Wirkung in Kombination mit realen Maßnahmen und sollten konkrete Angebote mitbewerben, wie Events, Förderungen und Testangebote (z.B. 1.1, 1.9). Role-Models von Pionierbetrieben sind dabei ein bewährtes Element.

Videoclips mit Vorzeigebetrieben

Im Projekt ANTRIEB des [KlimaEntLaster](#)-Teams wurde ein kurzer [Werbefilm](#) produziert, in dem Testbetriebe über ihre Erfahrungen mit dem Transportrad im dienstlichen Alltag berichten und dabei positive Emotionen in Bild und Text vermitteln. Der Verein Crossover aus Graz drehte mehrere [Videos mit Porträts](#) von privaten und gewerblichen Transportrad-Pionier:innen aus ganz Österreich. Auch die Stadt Bern hat mit ihrer Kampagne „[Bern liebt Lastenräder](#)“ eine Reihe von Kurzvideos erstellt.

Hauptstädte werben für mehr Radverkehr

Die erste große Marketingkampagne für den Radverkehr generell lief ab 2010 unter dem Titel „[Radlhauptstadt München](#)“. Zur Förderung einer fahrradfreundlichen Kultur beauftragte die Stadt München eine Werbekampagne mit eigenem Branding, Großveranstaltungen, Wettbewerben, Videos und Social Media. Diesem Vorbild folgte Wien mit dem „[RadJahr 2013](#)“, einer breiten, crossmedialen Bewusstseinskampagne der Mobilitätsagentur Wien. Information, Dialog und Service vor Ort waren ebenso Bestandteile wie Motivation, klassische Werbeschaltungen und die internationale Fachkonferenz Velocity. Im [Evaluationsbericht](#) ist der Aufbau der Kampagne mit allen Events nachzulesen. Die Kampagne hatte einen hohen Bekanntheitsgrad erreicht: 46 % der befragten Wiener:innen hatten vom RadJahr 2013 bereits gehört. Die Attribute, die mit den Aktionen des RadJahres verbunden wurden, waren laut Evaluation positiv und deckten sich mit den Zielsetzungen für ein modernes Image des Radfahrens.

1.11 Events und Wettbewerbe

Maßnahmentyp: informatorisch/bewusstseinsbildend

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Einen starken bewusstseinsbildenden und motivierenden Effekt haben öffentliche Veranstaltungen oder Wettbewerbe. Diese können unterschiedliche Zielsetzungen verfolgen: der Erstinformation über Transportrad-Modelle oder Testmöglichkeiten dienen, betriebliche Transporträder im öffentlichen Raum sichtbar machen und spielerische Anreize zur Nutzung bieten.

Das gezielte Bewerben von Infoevents, Wettbewerben und Aktionstagen bei den relevanten Zielgruppen ist entscheidend für deren Teilnahme. Das Programm sollte auf die Bedürfnisse der Betriebe zugeschnitten sein: Was brauchen Betriebe, die sich noch keine Gedanken über Transporträder gemacht haben? Was erwarten sich Betriebe, die den Kauf eines Transportrads in Betracht ziehen?

Die Laufzeit der Formate variiert von kleineren Infoevents oder einzelnen Aktionstagen über kurze Wettbewerbe von einer Woche wie z.B. in der Europäischen Mobilitätswoche, bis zu längeren Zeiträumen, in denen Betriebe oder Einzelpersonen ihre gesammelten Fahrten, Radeltage oder Distanzen vergleichen und Preise gewinnen können.

Österreich radelt

An der [bundesweiten Aktion](#) können Betriebe, Gemeinden, Vereine und Schulen kostenlos teilnehmen. Dabei werden Radeltage und Kilometer gesammelt und Sachpreise verlost. Spezielle Challenges wie „Österreich radelt zur Arbeit“ sprechen die Betriebszielgruppe an. Betriebe können die Aktion, die Radkilometer über eine App aufzeichnet, für interne Wettbewerbe nutzen und eigene Preise für ihre Transportrad-Mitarbeiter:innen ausloben.

Spaßige Transportrad-Rennen

BIKE IT! Bremen, ein [Projekt der Stadtverwaltung](#) zur Radverkehrsförderung, veranstaltet im Juni 2026 das bereits 10. Bremer Transportradrennen in mehreren Kategorien für Herren, Damen, Mixed-Staffel, mit und ohne Motor sowie Family Race. Vorbild solcher Transportradrennen ist das "Svajerløbet" in Kopenhagen, das seit den 1940er-Jahren besteht.

Mobile Testangebote

Die [Cargobike Roadshow](#) ist eine herstellerneutrale Testtournee, die in verschiedenen deutschen Städten moderne E-Lastenräder für Gewerbe und Privatpersonen kostenlos zum Ausprobieren anbietet. In den Jahren 2020 und 2021 gastierte sie auch in Österreich, kofinanziert vom Klimafonds. Die deutsche Testaktion „[Flottes Gewerbe](#)“ für Betriebe umfasst Lastenrad-Aktionstage mit Testparcours.

Best Cargo Bikes

Transport for London (TfL) hat 2019 einen [Wettbewerb](#) veranstaltet, bei dem die besten Transportradmodelle für Betriebe und Familien ausgezeichnet wurden.

1.12 Vorbildwirkung

Maßnahmentyp: informativ/bewusstseinsbildend

Verwaltungsebene: Stadt/Gemeinde

Gemeindeverwaltungen können die Wahrnehmung von Transporträdern verbessern und Betriebe zur Nutzung animieren, indem sie selbst Transporträder verwenden und dies sichtbar machen. Der Einsatz von Transporträdern bei kommunalen Aufgaben wie Reinigung, Entsorgung, Grünraumpflege, Straßenkehrung fördert die nachhaltige lokale Mobilitätskultur. Dazu zählen auch Sharing-Angebote der Gemeinde für Bürger:innen. Ein einheitliches, sichtbares und ansprechendes Branding der Transporträder durch die Gemeinde erhöht den Wiedererkennungswert und transportiert die Botschaft. Gemeinden können bei externer Beauftragung von Events oder Dienstleistungen emissionsfreie Transportmittel vorgeben.

Transporträder für Lustenau

Die Gemeinde Lustenau in Vorarlberg stellt ihren Mitarbeiter:innen in Kindergärten, Schulen, der offenen Kinder- und Jugendarbeit sowie beim Bauhof neun Transporträder zur Verfügung. Die Mitarbeiter:innen wurden zudem bis Jänner 2026 durch die „Dienstfahrtenaktion Fahrrad“ zur Nutzung des Fahrrads motiviert. Gemeindebedienstete erhielten dabei einen 10-€-Einkaufsgutschein pro 35 Kilometer, die auf Dienstwegen mit dem Transportrad zurückgelegt wurden.

Graz setzt aufs Transportrad

Die GBG (Gebäude- und Baumanagement) Graz setzt im Bereich Facility Management und Reinigung ein Transportrad ein und auch die Holding Graz ist seit über einem Jahrzehnt emissionsfrei für Arbeiten im Grün- und Außenbereich erfolgreich mit Transporträdern unterwegs. Im Stadtgebiet sind mittlerweile neun multimodale [tim-Knoten](#) mit Transporträdern für den Sharing-Betrieb ausgestattet. Die Grazer Firma quadratic bietet mit [radverteiler.at](#) eine bundesweite Sharing-Plattform an, die kostenlos genutzt werden kann.

Beispiele aus Deutschland

In der deutschen [Stadt Ahlen](#) werden seit 2015 Transporträder zur Straßenreinigung eingesetzt. Sie kommen vor allem entlang des Radwegenetzes sowie in Parkanlagen zum Einsatz. Das Feedback aus der Bevölkerung ist durchwegs positiv: Parkbesucher:innen können die Mitarbeitenden der Straßenreinigung direkt auf Verschmutzungen aufmerksam machen. Die Bediensteten treten, so der Leiter der Straßenreinigung im Interview, dadurch häufiger in Kontakt mit den Bürger:innen. In Berlin fuhr die Verkehrspolizei im Rahmen des Testprojekts „Ich entlaste Städte“ mit einem Transportrad auf Streife.

1.13 Ratgebermaterial für Betriebe

Maßnahmentyp: informatorisch/bewusstseinsbildend

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Im Unterschied zum Kfz als gewohntes Verkehrsmittel fehlen beim unbekannteren Transportrad Wissen und Erfahrung. Dagegen hilft eine Informationsbroschüre mit den wichtigsten Praxistipps, die Betriebe an die Transportradnutzung heranführen und durch Informationen erste Hürden abbauen.

Die Informationen können in verschiedenen Formaten (Print, Digital) für verschiedene Kanäle (Homepage, E-Mail, Postversand) aufbereitet und entsprechend verbreitet werden. Jede Variante hat ihre Vorteile und spricht verschiedene Zielgruppen an. Online zugängliche Informationen (z.B. PDF-Dokumente zum Download, FAQ-Seiten, Apps) können schneller aktualisiert werden und sind kostengünstig verbreitbar. Gedruckte Materialien können im Arbeitsumfeld ausgelegt werden.

In den Infomaterialien sollten erste generell für Betriebe relevante Fragen beantwortet werden: Was ist ein Transportrad? Welche Modelle gibt es? Welche Vorteile bringen Transporträder im Betrieb? Welche Einsatzmöglichkeiten gibt es? Wie können Mitarbeiter:innen zur Nutzung von Transporträdern motiviert werden? Was ist in Bezug auf Arbeitsrecht und StVO zu beachten? Detaillierte Fragen oder spezifische Anforderungen einzelner Branchen sind besser in Beratungsgesprächen oder während der Testmonate bzw. bei Einschulungen von Expert:innen zu beantworten.

KlimaEntLaster-Folder für Betriebe

Das [KlimaEntLaster](#)-Projektteam hat im Rahmen des Forschungsprojekts „ANTRIEB“ im Jahr 2026 zwei Broschüren publiziert: Die sogenannte „Toolbox“ beinhaltet das relevante Wissen zum Einsatz von Transporträdern in Betrieben übersichtlich als A4-Pdf zum download aufbereitet. Der „Leitfaden“ hat dieselben Informationen kurz als Einführung ins Thema aufbereitet und ist als A5-Broschüre in Printversion produzierbar. Beide finden sich unter klimaentlaster.at/download

Online-Plattform mit Transportrad-Infos

Die Ergebnisse des deutschen Forschungsprojekts „Ich entlaste Städte“ sind seit Jänner 2026 sehr umfangreich [online verfügbar](#): Praxis-Leitfaden, Voraussetzungen einer gelungenen Flottenumstellung, verschiedene Nutzungsmuster, Erfolgsfaktoren, Fallstudien und ein ROI-Rechner zum Vergleich der Kosten (Return On Investment).

1.14 Gezielte Aktivierung und Beratung von Betrieben

Maßnahmentyp: informatorisch/bewusstseinsbildend

Verwaltungsebene: Bund, Land, Stadt/Gemeinde

Die gezielte Aktivierung und Begleitung von Betrieben ist die wirksamste Methode, um Hürden auf dem Weg zur Transportradnutzung abzubauen oder Fehler zu vermeiden, die ohne Expertise häufig auftreten – von der Modellauswahl bis zur Implementierung im Betrieb. Der persönliche Kontakt kann betriebspezifische Fragen klären und implizites Wissen besser weitergeben. Eine proaktive Ansprache stellt sicher, dass der Zugang zu Erstinformationen nicht ausschließlich von der Eigeninitiative motivierter Betriebe abhängt.

Eine Beratungsstelle sollte niederschwellig erreichbar sein und je nach Möglichkeit verschiedene Beratungsmöglichkeiten anbieten: Downloads, Telefon, E-Mail und Beratungsbesuche im Betrieb. Um die geeignete Expertise anbieten zu können, wird die Beauftragung überregionaler Akteur:innen empfohlen, die praktische Expertise mitbringen und laufend Erfahrungen sammeln können. Zusammenarbeit mit lokalen Partner:innen in den Gemeinden (Wirtschaft, Innungen, Stadtmarketing) und regionalen Multiplikator:innen (WKO, Leader-Regionen, Klimabündnis oder Radlobby) sowie mit Bundesinstitutionen (WKO, klimaaktiv mobil) ist sinnvoll.

Testprojekt ANTRIEB in Wien und Graz

Das KlimaEntLaster-Team hat im Rahmen des vorliegenden Testprojektes sieben Betriebe für ein Testjahr gewonnen und dabei begleitet. Die Grundlage dafür bildete die gezielte Ansprache von hunderten Betrieben in Branchen des Personenwirtschaftsverkehrs. Durch die proaktive Begleitung und Beratung konnten vier der sieben Betriebe dafür überzeugt werden, die Transporträder anzukaufen und dauerhaft zu verwenden. Die Vorteile der Transportradnutzung hatten sie überzeugt.

Cargobikes4business in Deutschland

Die Transportrad-Agentur „cargobike.jetzt“ mit Sitz in Berlin berät im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums Betriebe beim Umstieg auf das Transportrad. Auf der Homepage von [cargobikes4business](#) gibt es neben einer Sammlung von Praxistipps und Tools (z.B. Potential-Check und Transportrad-Finder) auch die Möglichkeit, einen kostenlosen, individuellen Beratungstermin zu vereinbaren oder an Webinaren teilzunehmen. Das Pilotprojekt läuft von November 2023 bis Juni 2026.

Transportrad bei Mobilitätsberatungen

Zahlreiche Mobilitätsberatungen für Betriebe in Österreich führen auch das Transportrad als mögliche Lösung an. So z.B. die [klimaaktiv mobil Betriebsberatung](#) des Bundes, das Klimabündnis mit dem [MobilCheck der Fahrradberatung Oberösterreich](#) oder die [UIV Klima- und Innovationsagentur der Stadt Wien](#) mit betrieblichem Mobilitätsmanagement in Wiener Betriebsbaugebieten. Auch Schweizer Städte wie z.B. Bern haben im Amt für Umweltschutz eine eigene [Beratungsstelle u.a. für Betriebe](#) eingerichtet, die auch die Transportradnutzung empfiehlt. Diese Beratungsangebote bieten u.a. Broschüren zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen sowie direkte Gespräche an.

1.15 Zentrale Koordinationsstelle

Maßnahmentyp: prozedural

Verwaltungsebene: Bund, Land

Alle oben genannten Maßnahmen sollten nicht isoliert eingesetzt werden, sondern vielmehr in Maßnahmenbündeln aufeinander abgestimmt und kombiniert werden (siehe Kapitel 3). Eine zentrale Koordinationsstelle kann die Vorbereitung, Implementierung, betriebliche Begleitung, sowie die Evaluation und Anpassung bzw. Weiterentwicklung von Maßnahmen bündeln. Als überregionaler Koordinationspartner kann eine solche Koordinationsstelle die Abstimmung lokaler und gemeindeübergreifender Initiativen sicherstellen, Informationen bündeln und weitergeben.

Zentrale Aufgabe so einer Koordinationsstelle ist es, Angebote zu schaffen, die für einzelne Gemeinden schwer umsetzbar wären bzw. besser überregional organisierbar sind. Dazu zählt jedenfalls die Bereitstellung eines Testfuhrparks. Die Angebote selbst finden regional statt: Beratungen, Testangebote, Betriebsansprache. Werbe- und Informationskampagnen können österreichweit ausgerollt werden und gleichzeitig lokale Elemente wie Testimonials und Pionierbetriebe enthalten. Finanzielle Förderungen können weiterhin von verschiedenen Körperschaften eigenständig angeboten und von der Koordinationsstelle regional passend kommuniziert werden.

Die Rolle der zentralen Koordinationsstelle geht damit über die direkte Beratung der Betriebe hinaus. Sie ist vielmehr “One-Stop-Shop”, also eine zentrale Kontakt- und Informationsstelle für unterschiedlichste Stakeholder, von Betrieben über Interessenvertretungen bis zu Gemeinden. Dadurch kann der Austausch zwischen lokalen Initiativen gestärkt werden.

Qualität, Aktualität und Zielgenauigkeit des Angebots sollten durch eine geeignete Ausschreibung sichergestellt werden. Die Zusammenarbeit oder auch Kofinanzierung von Bund, Ländern und WKO erscheint der geeignete Weg zur Installierung einer solchen Kompetenzstelle für betriebliche Transportradberatung.

Noch sind keine solchen Koordinationsstellen der öffentlichen Hand als Vorbild bekannt. Das deutsche Testprojekt Cargobikes4business weist in diese Richtung, endet jedoch bereits im Juni 2026 und ist daher nicht mit Mitteln ausgestattet, die einen signifikanten Input ermöglichen würden. Österreich bzw. einzelne Bundesländer bieten aufgrund ihrer überschaubaren Größe sowie bereits vorhandener Erfahrungen und Strukturen gute Bedingungen, um eine solche Kompetenzstelle zu schaffen.

2 BEISPIELE FÜR MASSNAHMENBÜNDEL

Um die betriebliche Transportradnutzung wirksam zu fördern, ist ein Bündel von Maßnahmen notwendig. Wir zeigen hier drei exemplarische Kombinationen der oben genannten Maßnahmen, deren Umfang je nach den einsetzbaren Mitteln und den gewünschten Zielen variiert.

Den Anfang macht das reale Beispiel der Gemeinde Lustenau mit 25.000 Einwohner:innen. Dieses Maßnahmenbündel kann als Vorbild für ambitionierte Gemeinden dienen. Die beiden darauffolgenden Maßnahmenbündel dienen als Inspiration für Maßnahmen bei eher geringem Mitteleinsatz (Bündel "Impuls") oder bei hohen Zielen (Bündel "Ambition").

2.1 Maßnahmenbündel „Lustenau“

Infrastruktur

Rad- und Fußgängerbrücke Lustenau-Au grenzüberschreitend über den Rhein, Kofinanzierung in Höhe von 2 Mio. € Kosten bei der Gemeinde (Fertigstellung 2028)
--

Finanzielle Förderung

Kaufförderung für Betriebe mit Sitz in Lustenau: 400 € für max. ein Transportrad, 600 € für max. ein E-Transportrad

Parken

Parkraumbewirtschaftung in Teilgebieten, Kfz 1,70 €/h. Dauerparkkarte für Betriebe mit Jahreskarte: 300 € / Halbjahr: 160 € / Monat: 30 €

Parken eines Transportrads im gesamten Stadtgebiet kostenfrei

Gemeinde als Vorbild

Einsatz von Transporträdern in Kindergärten, Schulen, der offenen Kinder- und Jugendarbeit und beim Bauhof zum Transport von Kindern sowie Werkzeugen, Maschinen, Abfall, Einkäufen, Verbrauchsartikeln und Workshop-Material.
--

9 Transporträder und 4 TukTuks stehen Gemeindebediensteten zur Verfügung
--

Dienstfahrtenaktion Fahrrad: Gemeindebedienstete erhielten pro 35 zurückgelegte km auf Dienstwegen mit dem Transportrad einen 10 € Einkaufsgutschein für Lustenau Marketing (bis Jänner 2026)

Kommunikation

Homepage mit Infos zu Fahrradförderungen, „Rad- und Fußgängerbrücke Lustenau-Au, Parken

Anträge für Kaufförderungen oder Parkpauschalen für Betrieb direkt über Online-Formulare auf der Homepage

Rubrik „Sattelgeschichten“ über Personen, die in Lustenau arbeiten und dafür ihr Transportrad nutzen, auf Homepage und im Gemeinde-Magazin

Event FESTIVELLO im Jahr 2020 mit Rad-Kino, Rad-Ausflügen, Workshops, Vorträgen uvm. mit eintägiger Neuauflage am 20. Oktober 2024

2.2 Maßnahmenbeispiel „Impuls“ auf Landesebene

Finanzielle Förderung

Kaufförderung für Betriebe in Höhe von 1.000 €, max. 30 % der Kosten

Testangebot

Testangebot für 10 Betriebe, Dauer 6 Monate mit Beratung, danach 50 % Kaufpreismäßigung des getesteten Transportrads

Kommunikation

Wettbewerb "Bundesland X radelt" führt die spezifische Kategorie „Dienstweg mit Transportrad“ ein und bietet attraktive Hauptpreise für Gewinnerbetriebe

Testimonial-Werbekampagne mit Image-Film über geeignete Kanäle (Homepages, Social Media, WKO etc.) und ORF mit Hinweis auf Landesangebote

KlimaEntLaster-Toolbox für Betriebe wird allen Betrieben digital zugesandt

Regulativ

Beratende und amtliche Unterstützung für Gemeinden bei der Einführung von Zero Emission Zones, Fahrradzonen und Parkzonen o.ä.

2.3 Maßnahmenbeispiel „Ambition“ auf Bundesebene

Finanzielle Förderung

Ankaufförderung für Betriebe in Höhe von 2.000 €, max. 30 % der Kosten, und zusätzlich 1.000 € Prämie bei Ersatz eines Firmenwagens

Zeitlich beschränkte Nutzungsförderung für Servicebetriebe und deren Kundschaft mit einem Bonus von jeweils 1 € pro Fahrt mit dem Transportrad.

Testangebot

Testangebot für 200 Betriebe österreichweit, Dauer 6 Monate, danach 25 % Kaufpreismäßigung des getesteten Transportrads

Kommunikation

Wettbewerb "Österreich radelt" führt die spezifische Kategorie „Dienstweg mit Transportrad“ ein, vergibt Bundespreise und kommuniziert die Aktion in Kooperation mit den Länderkampagnen

Testimonial-Werbekampagne mit Image-Film über geeignete Kanäle (Homepages, Social Media, WKO der Länder etc.) mit Hinweis auf Testangebot und Förderung

KlimaEntLaster-Ratgeber für Betriebe wird allen angebotenen Services auf Bundes-, Landes- und Gemeindeebene digital angehängt, z.B. bei Online-Formular für Kaufförderung, und per Post gesandt mit Einladung zur kostenlosen Erstberatung durch die Koordinationsstelle

Prozedural

Zentrale Koordinationsstelle für Beratung von Betrieben, Organisation und Abwicklung der Förderangebote und Testräder, Informationsbasis mit allem rund um das Thema Transportrad, Koordination von Gemeinden und Werbung

Rechtliche Verbesserungen

Anpassung von Fahrradverordnung und StVO

3 BETRIEBSBEFRAGUNG

Von Mai bis September 2025 fand eine österreichweite Befragung zur betrieblichen Nutzung von Transporträdern statt. Dabei wurden 69 Führungskräfte von österreichischen Betrieben mit Personenwirtschaftsverkehr befragt, die derzeit kein Transportrad nutzen. Die Teilnehmenden konnten in sechs hypothetischen Vergleichsszenarien angeben, ob sie durch ein vorgestelltes Maßnahmenbündel motiviert würden, ein Transportrad im Betrieb zu nutzen (siehe Abb. 1). Betriebe, deren Führungskräfte durch mindestens ein Maßnahmenbündel überzeugt wurden, wurden als Betriebe mit Nutzungsbereitschaft (NB) charakterisiert.

	Szenario 1	Szenario 2	
Kfz-Regelung in Ortszentren im Einsatzgebiet meines Betriebs	Zufahren und Parken verboten	Zufahren erlaubt Parken kostenfrei	
Qualität des Radfahrens im gesamten Einsatzgebiet meines Betriebs	zusammenhängende und breite Radwege genug Abstellbügel	keine oder nur schmale Radwege kaum Abstellbügel	
kostenfreies Transportrad-Testangebot für Betriebe	3 Monate	kein Testangebot	
Finanzielle Förderung für Betriebe	keine Förderung beim Kauf eines Transportrads	1.000 € für den Kauf eines Transportrads	<i>Keines dieser beiden Szenarien bewegt mich dazu, ein Transportrad im Betrieb zu nutzen</i>
Ihre Wahl	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Abbildung 1: Beispiel einer Auswahl-situation von Maßnahmenbündeln in der Befragung

Die Ergebnisse zeigen, dass in urbanen Agglomerationen eher Grundbereitschaft zur Nutzung von Transporträdern besteht. In diesen Gebieten nahmen jedoch auch mehr Betriebe an der Befragung teil. Gleichzeitig gibt es außerhalb urbaner Gebiete auch Nutzungsbereitschaft. Interessierte Betriebe finden sich etwa in Ortschaften wie Reutte, Kundl, Pischelsdorf am Kulm oder Markersdorf-Haindorf (siehe Abb. 2).

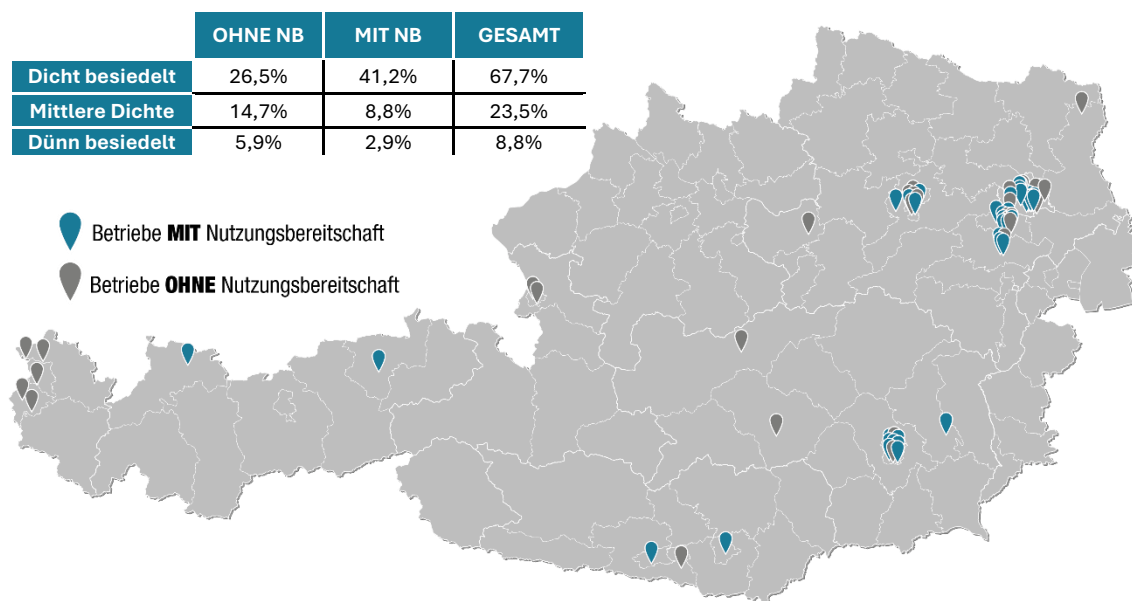


Abbildung 2: Geographische Verortung der teilnehmenden Betriebe in Österreich: Anzahl und Anteil der Betriebe nach Nutzungsbereitschaft (NB) und Grad der Urbanisierung, n=68

Konkret zeigen **37 der 69 Betriebe**, bei geeigneten Fördermaßnahmen **Interesse, ein Transportrad in ihrem Betrieb einzusetzen**. Somit würde mindestens ein Maßnahmenbündel mehr als die Hälfte der Betriebe zur Transportradnutzung bewegen. Ein Beleg: Fördermaßnahmen wirken!

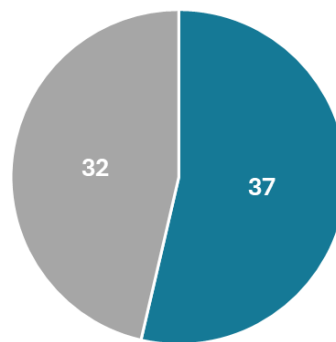


Abbildung 3: Verteilung der Betriebe nach Nutzungsbereitschaft (blau) und keiner Nutzungsbereitschaft (grau)

Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass es nicht das eine Maßnahmenbündel gibt, das alle Betriebe überzeugt. Die Präferenzen für Unterstützungsangebote variieren stark und folgen keinem erkennbaren Muster nach Branche oder Standort. Das unterstreicht die Notwendigkeit eines breiten und vielfältigen Förderangebots.

Die Betriebe wurden auch zu ihren aktuellen Überlegungen zum Einsatz eines Transportrades befragt. Die Ergebnisse der 37 interessierten Betriebe, die sich bei passenden Fördermaßnahmen zur Nutzung eines Transportrads bereit zeigen, sind in dieser Abbildung sichtbar:

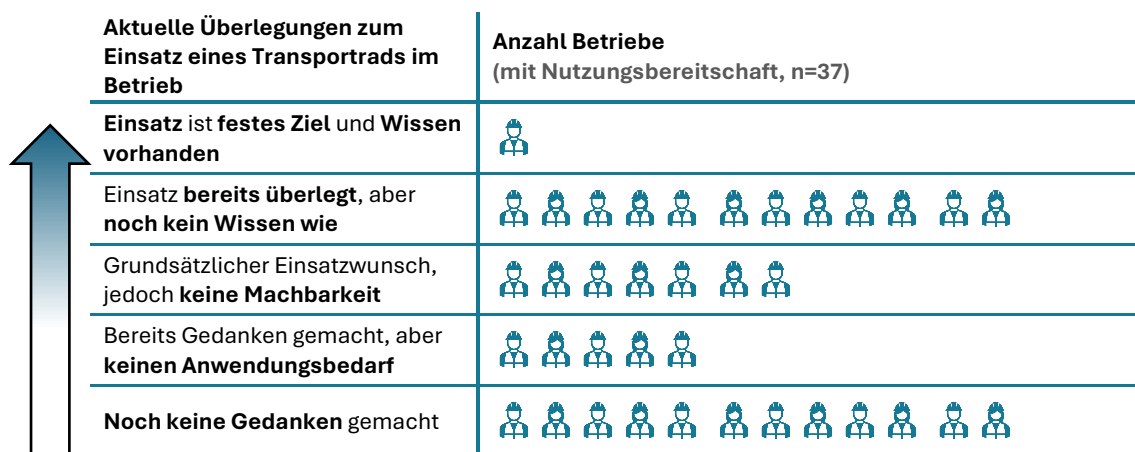


Abbildung 4: Aktuelle Überlegungen zur Transportradnutzung im Betrieb

Die Grafik zeigt, dass nur ein Betrieb bereits konkrete Pläne hatte, ein Transportrad in den Betrieb zu integrieren. Zwölf der interessierten Betriebe hatten schon erste Überlegungen zum Transportradeinsatz im Betrieb. Konkretes Wissen, wie das umgesetzt werden kann, fehlte jedoch. Durch entsprechende Informationen und Beratungsangebote könnte diese Gruppe auf das Transportrad gebracht werden.

Eine Mehrheit der nutzungsbereiten befragten Betriebe (24 von 37) hielt eine Transportradnutzung in ihrem Betrieb bisher nicht für machbar oder sah noch keinen Bedarf dafür bzw. hatte sich keine Gedanken über eine Transportradnutzung gemacht. Dass diese Betriebe in der Befragung trotzdem positiv auf mindestens ein Maßnahmenbündel zur Transportradnutzung reagiert haben, zeigt: Sinnvoll abgestimmte Maßnahmen und attraktive Förderinstrumente könnten auch Betriebe mit anfangs skeptischer Haltung dazu motivieren, ein Transportrad einzusetzen.

4 BRANCHENSONDIERUNG

Die folgende Einschätzung zur Eignung von Branchen der Sparte Handwerk für den Einsatz von E-Transporträdern basiert auf den Erfahrungen des KlimaEntLaster-Testjahres 2024/2025 mit sieben Betrieben in Graz und Wien, auf Interviews mit Betrieben, Literaturrecherche sowie Erkenntnissen aus ähnlichen Testprojekten in Österreich und Deutschland.

Es handelt sich nicht um eine quantitative Bewertung, da die betrieblichen Voraussetzungen innerhalb der Branchen stark variieren können. Die Einschätzung beruht jedoch auf einigen plausiblen Annahmen: Fahrdistanzen im Stadtgebiet überschreiten in Österreich selten 25 km pro Fahrt und sind mit E-Transporträdern gut bewältigbar. Die Testbetriebe im Projekt ANTRIEB sind durchschnittlich rund 6 km pro Nutzungstag gefahren; nur in einzelnen Fällen (3% der Nutzungstage) wurden mehr als 20 km pro Tag gefahren, dabei sogar bis zu 60 km. Beim Transport wird nicht die technisch mögliche Maximallast (teils über 500 kg) bewertet, sondern eine im Arbeitsalltag gut handhabbare Beladung von etwa 60 kg. Die geschätzte Anzahl der täglichen Fahrten ist im Zusammenhang mit den jeweiligen Distanzen zu sehen. Grundsätzlich sind im Stadtgebiet in jeder Branche Anwendungsoptionen zu finden. Die Sondierung unterscheidet zwei Kategorien: einerseits jene Branchen, in denen ein gänzlicher Ersatz von Kfz durch Transporträder gut in Frage kommt, andererseits jene, in denen Transporträder ergänzend zum Kfz-Fuhrpark zum Einsatz kommen können.

Branchen der Sparte Handwerk und Gewerbe o.ä., die das Potenzial haben, Kfz im Personenwirtschaftsverkehr durch Transporträder zu ersetzen:

Berufsfotografie | Fenster- und Gebäudereiniger | Friseur:innen bei Haus-/Eventeinsatz | Fußpflege, Kosmetik und Massage | Physio- und Rehatherapeut:innen | Mode und Bekleidungstechnik bei Hausbesuch | Personenberatung und Personenbetreuung | Persönliche Dienstleister:innen | Rauchfangkehrerbetriebe | IT-Services | Physio- und Rehatherapeut:innen

Branchen der Sparte Handwerk und Gewerbe, die das Potenzial haben, Kfz im Personenwirtschaftsverkehr durch Transporträder zu ergänzen:

Elektro-, Gebäude-, Alarm- und Aufzugstechnik | Film- und Musikwirtschaft | Gärtnerei und Florist:innen | Hafner, Platten- und Fliesenleger und Keramiker* | Holzbau* | Kraftfahrzeugtechniker:innen, Pannendienste* | Lebensmittelgewerbe Zustellungen | Maler:innen und Tapezierer:innen* | Mechatroniker:innen* | Sanitär-, Heizungs- und Lüftungstechniker:innen* | Tischlerei und Holzgestaltende Gewerbe* | Ingenieurbüros, Vermessungstechnik | Facility Management

** für Vorbesprechungen, Besichtigungen, kleine Einsätze, Messungen oder kleine Panneneinsätze*

Branchen, die aufgrund hoher Gewichte fast gänzlich ungeeignet sind:

Bauhilfsgewerbe | Dachdecker:innen | Glaser und Spenglerei

Branchen der Bundessparte Gewerbe und Handwerk, die unserer Einschätzung nach keinen oder vernachlässigbaren Personenwirtschaftsverkehr haben:

Chemisches Gewerbe | Augenoptik und Zahntechnik | Kunsthandwerke, Juweliere, Buchbinder etc. | Metalltechnik

5 ÜBERBLICK PRAXISBEISPIELE

Beispiele für Testangebote in Europa

Land	Ort	Projektname oder Auftragnehmer	Testzeitraum	Kosten für Betrieb	Link
Österreich	Wien & Graz	ANTRIEB / KlimaEntLaster	1 Jahr	keine	↗
Schweiz	Bern	„Mir sättna um!“	6 Monate	keine	↗
	Basel	Work by bike	1 Jahr	800 €	↗
Deutschland	landesweit	Ich entlaste Städte	3 Monate	1 €/Tag	↗
	landesweit	Ich entlaste Städte 2	1 Jahr	k.A.	
	Bremen	Pedelec testfahren	10 Tage	keine	↗
	Dortmund	CargoBike Dortmund	k.A.	keine	↗
Belgien	landesweit	Cairgo bike / Urbike	2 Wochen	k.A.	↗
England	Cambridge	Try before you buy	4 bis 8 Wochen	£30 - £50	↗
	London, Richmond	Try before you buy	6 Monate	keine	↗
	London, andere Bezirke	Zero Emissions Network	1 Woche	Keine	↗
	Manchester & Salford	Manchester Bikes	Bis zu 1 Monat	max. £360	↗
Irland	Dublin	Bleeper	Bis zu 1 Jahr	100 €/Monat	↗
	Dún Laoghaire	Bleeper	6 Monate	100 €/Monat	↗
Niederlande	Rotterdam	Logistiek 010	individuell, auf Anfrage		↗

Sammlung an Kaufförderungen für Betriebe in Österreich im Jahr 2026

Ebene	Bundesland	Gemeinde	Förderhöhe	Link
Gemeinde	Niederösterreich	Traiskirchen	bis zu 50 % bis max. 500 €	↗
Gemeinde		Schwechat	10 % bis max. 250 €	↗
Gemeinde	Oberösterreich	Linz	Bis zu 30 % bis max. 800 € (ohne E-Antrieb) bzw. 1.000 € (mit E-Antrieb)	↗
Gemeinde	Steiermark	Graz	Bis zu 50 % bis max. 800 € (ohne E-Antrieb) bzw. 1.000 € (mit E-Antrieb)	↗
Gemeinde		Weiz	200 €	↗
Gemeinde	Vorarlberg	Lustenau	bis max. 400 € (ohne E-Antrieb) bzw. 600 € (mit E-Antrieb)	↗
Gemeinde	Salzburg	Salzburg	Bis zu 30 % bis max. 800 € (ohne E-Antrieb) bzw. 1.000 € (mit E-Antrieb)	↗
Gemeinde		Grödig	25 % bis zu max. 300 €	↗

Infolinks:

klimaaktiv mobil Betriebsberatung: [Transporträder als Alternative mit Vorteilen](#)

KlimaEntLaster Infomaterialien zum Download: [Transportrad-Toolbox für Betriebe](#)

IMPRESSUM

METHODIK

Das Forschungsprojekt ANTRIEB baute auf den Erkenntnissen des Vorgängerprojekts [KlimaEntlaster](#) auf, wodurch im Forschungsteam bereits spezifische Expertise und Erfahrungswerte vorhanden waren. Durch eine detaillierte Desktop-Recherche und eine Vielzahl an Interviews mit Vertreter:innen von (inter-)nationalen Städten und Organisationen (Klimaaktiv, Energieinstitut Vorarlberg, DLR, Stadt Graz, Transport for London, City of Rotterdam, Stadt Bern) konnten verschiedene Maßnahmen und Praxisbeispiele identifiziert und ausgearbeitet werden. Daran anschließend wurden diese im Rahmen eines Experten:innenworkshop mit Vertreter:innen aus Stadtverwaltung, Bundesministerium, Wirtschaftskammer und Mobilitätslabor sowie mithilfe einer Befragung in 69 österreichischen Betrieben hinsichtlich Wirkung, Umsetzbarkeit und Akzeptanz bewertet.

AUTOR:INNEN

Erstellt auf Basis der Erkenntnisse aus dem Projekt „ANTRIEB“ von (in alphabetischer Reihenfolge):

Ausserer Karin, Factum
Hager Alec, Die Radvokat:innen
Kammerhofer Aurelia, TU Wien
Kaufmann Clemens, Factum
Krückendorf Florian, TU Wien
Stadtschreiber Eva, GEA Grazer Energieagentur

QUELLEN

Online-Quellen der Praxisbeispiele in Kapitel 1

Klima- und Energiefonds (2024): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement. Jahresprogramm 2024. URL: https://www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/umweltfoerderung/uebergeordnete_dokumente/Leitfaden_klimaaktivmobil_2024.pdf.

Stadt Graz (2025): Förderung von Transporträdern. Themenpaket Mobilitätsförderung. URL: <https://www.graz.at/cms/beitrag/10438192/9232192/>.

ColisActiv (o.J.): Développez les livraisons à vélo cargo avec la prime ColisActiv'. URL: <https://colisactiv.fr/>.

Transport for London (2025): London-wide Ultra Low Emission Zone scrappage scheme evaluation report. URL: <https://content.tfl.gov.uk/london-wide-ulez-scrappage-scheme-evaluation-report.pdf>.

Zero Emissions Network (o.J.): Cargo Bike Training. URL: <https://zeroemissionsnetwork.com/cargobiketraining>.

WKO (2026): Ausnahme für Handwerksbetriebe (vormals Servicekarte). URL: <https://www.wko.at/wien/verkehr-betriebsstandort/parkkleber-fuer-handwerksbetriebe>.

- Presse-Service der Stadt Wien (2015): Mariahilfer Straße Neu. Die Neugestaltung ist geschafft!
URL: <https://presse.wien.gv.at/presse/2015/07/31/mariahilfer-strasse-neu-die-neugestaltung-ist-geschafft>.
- ÖAMTC (o.J.): ZTL “zona traffic limitato” in Italien. URL:
<https://www.oeamtc.at/thema/reiseplanung/ztl-zona-traffico-limitato-in-italien-16181256>
- Transport Styrelsen (2025): Congestion tax in Stockholm. URL:
<https://www.transportstyrelsen.se/en/road/vehicles/taxes-and-fees/road-tolls/congestion-taxes-in-stockholm-and-gothenburg/congestion-tax-in-stockholm/>.
- Marktgemeinde Lustenau (2026): Rad- und Fußgängerbrücke Lustenau-Au. URL:
<https://www.lustenau.at/de/leben-in-lustenau/mobilitaet/rad-und-fussgaengerbruecke-lustenau-au>.
- Stadtentwicklung Wien (2018): Radabstellanlagen bei Gebäuden. Empfehlungen und Informationen für BauträgerInnen und PlanerInnen. URL:
<https://www.wien.gv.at/verkehr/fahrrad-abstellanlagen-gebaeude-privat>.
- KlimaEntLaster (2025): Erfolgreicher Abschluss des Testjahres für Betriebe. URL:
https://www.klimaentlaster.at/aktuelles/artikel/erfolgreicher-abschluss-des-klimaentlaster-testjahres-betriebe-kaufen-transportraeder_70.
- Stadt Bern (2017): „Mir sattlä um!“. Positive Bilanz zum Einsatz von eCargobikes. URL:
https://www.bern.ch/mediocenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-positive-bilanz-zum-einsatz-von-ecargobikes.
- KlimaEntLaster (2024): Betriebe testen Transportrad – Das „ANTRIEB“ Projekt von KlimaEntLaster. URL: https://www.youtube.com/watch?v=AidDa7_qTtY.
- Stadt Bern (2018): Bern liebt Lastenräder. Drei Kurzfilme. URL:
<https://www.bern.ch/velohauptstadt/velo-offensive/news/bern-liebt-lastenraeder-drei-kurzfilme>.
- Transport for London (2019): Winners of TfL’s first Best Cargo Bike competition. URL:
<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2019/august/winners-of-tfl-s-first-best-cargo-bike-competition>.
- cargobike.jetzt GmbH (o.J.): Unabhängige Lastenrad-Beratung für Unternehmen. Damit Sie die richtige Entscheidung treffen – nicht den falschen Kauf. URL:
<https://www.cargobikes4business.com/de/>.
- Stadt Bern (o.J.): Fachstelle Mobilitätsberatung. URL: <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung>.

Grundlagenliteratur für die Ausarbeitung des Policy Papers

- Bandelow, N. (2004): Steuerungsinstrumente. URL: <https://user.phil-fak.uni-duesseldorf.de/~bandelow/02mkas.pdf>
- Gruber, J. (2024): Results and learnings from Europe's largest cargo bike testing program for companies and public institutions. *Transportation Research Procedia*, 79, 146–153, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2024.03.021>.
- Gruber, J., Plener, M., Damer, L. & Dubernet, I. (2024): Car or Cargo Bike? Determinants for the Use of a Small Vehicle Type in Urban Logistics: A Stated Preference Survey Among Commercial Transport Operators. *Transportation Research Record Journal Of The Transportation Research Board*, 2678, 11, 1548–1561, <https://doi.org/10.1177/03611981241245676>.
- Dürkoop, M., Leyerer, M. & Breitner, H. B. (2019): Lastenfahrräder im urbanen Wirtschaftsverkehr: Anforderungen von Handwerkern und Apothekern. IWI Leibniz Universität Hannover, Hannover.
- Kuzia, M. (2024): The Perspective of Cargo Bikes in the Sustainable Supply Chain. *EUROPEAN RESEARCH STUDIES JOURNAL*, XXVII, 2, 635–648, <https://doi.org/10.35808/ersj/3808>.
- Malik, F. A., Egan, R., Dowling, C. M. & Caulfield, B. (2023): Factors influencing e-cargo bike mode choice for small businesses. *Renewable And Sustainable Energy Reviews*, 178, 113253, <https://doi.org/10.1016/j.rser.2023.113253>.
- Narayanan, S., Gruber, J., Liedtke, G. & Antoniou, C. (2022): Purchase intention and actual purchase of cargo cycles: Influencing factors and policy insights. *Transportation Research Part A Policy And Practice*, 155, 31–45, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.10.007>.
- Rieder, S.; Walker, D. (2009): Wirksamkeit von Instrumenten zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Förderung erneuerbarer Energien. Studie im Auftrag des Energie Trialog Schweiz und des Bundesamtes für Energie. URL: http://www.syneval.ch/database/pdf/Rieder_Walker_2009_Energieeffizienz.pdf.
- Rudolph, C. & Gruber, J. (2017): Cargo cycles in commercial transport: Potentials, constraints, and recommendations. *Research in Transportation Business & Management*, 24, 26–36, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.06.003>.
- Schade, J. (2005): Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren. Entwicklung und Überprüfung eines Modells. URL: <http://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/dissts/Dresden/Schade2005.pdf>.
- Stead, M., Clark, O., Collins, T., Sun, Y. & Hendrie, B. (2023): The Feasibility of Cargo Bikes for Business in Ōtautahi. University of Canterbury, Christchurch.