



# KEM - Leitprojekt

## Anleitung zur Verbreitung eines erfolgreichen KEM-Leitprojekts am Beispiel



### Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	1
Einleitung.....	2
1. Fact-Sheet.....	1
2. Leitprojektbeschreibung .....	1
3. Zielsetzung.....	2
4. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen.....	2
5. Projektmanagement.....	2
6. Projektkosten und Finanzierung.....	3
7. Rechtliche Rahmenbedingungen.....	3
8. Projektablauf .....	4
9. Zeitlinie des Projektablaufs .....	5
10. Erfolgskontrolle .....	5
11. Erfolgsfaktoren.....	6
12. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen .....	6
13. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit .....	6
14. Ergebnis /Ausblick .....	7
Anhänge.....	7



## Einleitung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Klima- und Energiefonds unterstützt mit dem Programm „Klima- und Energie-Modellregionen“ österreichische Regionen auf dem Weg zur Energieautarkie. Mit den Leitprojekten, die erstmals 2013 ausgeschrieben wurden, sollen Projekte mit Vorbildwirkung unterstützt werden, mit dem Ziel, dass diese Projekte im KEM-Netzwerk multipliziert werden.

Eine nachvollziehbare Anleitung zur Durchführung eines erfolgreichen KEM-Leitprojektes ist die Grundlage, um die erwünschte Verbreitung in anderen Regionen zu ermöglichen. Dieses Dokument ist eine ausfüllbare Vorlage zur einheitlichen Erstellung dieser Anleitung. Diese Anleitung soll Inspiration sein und Empfehlungen zur Durchführung Ihres Leitprojektes geben, die dann vom Anwender auf die eigenen Gegebenheiten angepasst werden kann.

Bitte verwenden Sie diese **Vorlage und ergänzen** Sie diese mit allfälligen **Anhängen**. Die Anleitung zur Durchführung ist gemeinsam mit dem Endbericht, bevorzugt über die Onlineplattform zu Ihrem Projekt, zu übermitteln.

**Hinweis:** Der Datenumfang der ausgefüllten Anleitung zur Durchführung (.pdf) und der weiteren Anhänge soll pro Dokument 5 MB nicht überschreiten. Falls dies nicht möglich ist, senden Sie eventuelle Anhänge (z.B. Bilderdokumentation) als separate Emails, die jeweils im Betreff die Geschäftszahl Ihres Leitprojektes beinhalten.

### Grundsätze zur Veröffentlichung

Die „Anleitung zur Durchführung des Leitprojektes“ und sämtliche Anhänge dienen zur Veröffentlichung und sollen den Innovationsgehalt und Vorbildcharakter des Projektes präsentieren und zur Multiplikation, Adaption oder Variation inspirieren.

Sofern Bildmaterial übermittelt wird, müssen die Bildrechte vorhanden sein und einer Veröffentlichung auf der Homepage der Klima- und Energie-Modellregionen ([www.klimaundenergiemodellregionen.at](http://www.klimaundenergiemodellregionen.at)) bzw. des Klima- und Energiefonds explizit und uneingeschränkt zugestimmt werden.



**Klima- und Energie-Modellregionen**  
heute aktiv, morgen autark



Ein Programm des Klima- und Energiefonds – managed by Kommunalcredit Public Consulting

---

# Klima- und Energie-Modellregionen

## Anleitung zur Durchführung des Leitprojekts

### Klima entlasten - Transportfahrrad nutzen

(kurz: KlimaEntLaster / KEL)



## 1. Fact-Sheet

Organisation	
Name durchführende Institution	Verein IGF – Die Radvokaten
Name(n) teilnehmende(r) Modellregion(en)	KEM Amstetten Nord KEM Amstetten Süd
Name(n) Projektpartner	Energy Changes Projektentwicklung GmbH Heavy Pedals Transportradhandel Rudolf Jordan Clever Cycling Van Raam
Startdatum des Leitprojekts:	15. Februar 2018
Fertigstellungsdatum:	28. Februar 2019
Website:	<a href="http://www.klimaentlaster.at">www.klimaentlaster.at</a>

## 2. Leitprojektbeschreibung

Das Klima- und Energie-Modellregionen (KEM) Leitprojekt 2018 „Klima entlasten, Transportrad nutzen“ oder kurz „KlimaEntLaster“ (KEL) fand 2018 in den KEM-Regionen Amstetten Nord und Amstetten Süd statt. Ziel des Projektes war es, die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Transporträdern für ausgewählte Betriebe und Gemeinden in der Region erlebbar zu machen und so den Umstieg auf CO<sub>2</sub>-neutrale Transportmittel ohne Schadstoffausstoß für Transportwege und betriebliche Abläufe zu versuchen.

„KlimaEntLaster“ brachte die Möglichkeit zum Transportrad-Test in Betriebe, Gemeinden und Pflegeheime des Bezirks Amstetten und der Stadt Waidhofen/Ybbs. Jeweils einen Monat lang konnten diese nach einer detaillierten Erhebung, welche Transporträder für die Arbeitsabläufe oder Wege im jeweiligen Betrieb in Frage kommen, ein dafür geeignetes Transportrad testen. Die Räder wurden von den Projektpartnern kostenlos zur Verfügung gestellt, die vorhergehenden und begleitenden Erhebungen und Beratungen wurden von den Transportrad-ExpertInnen von IGF - Die Radvokaten und Energy Changes Projektentwicklung durchgeführt.

### 3. Zielsetzung

Übergeordnetes Ziel des Projektes war es, das Potential von Transporträdern als moderne, emissionsfreie Verkehrsmittel in Regionen zu bringen, die damit im Gegensatz zum großstädtischen Raum oder nordeuropäischen Vorbildstaaten noch nicht so vertraut sind, und dadurch einen Beitrag zur Erreichung von Klimaschutzzielen der Österreichischen Klimastrategie und von Radverkehrszielen des Masterplans Radfahren zu leisten.

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils ist auch in der Güterlogistik und betrieblichen Mobilität ein wichtiges Mittel zur Reduktion von CO<sub>2</sub> Emissionen: 100 per Transportrad zurückgelegte Kilometer vermeiden ca. 17 kg CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zum durchschnittlichen Pkw. Dazu kommen die individuellen Vorteile für Radfahrende gegenüber Kfz-LenkerInnen: Zeitvorteil, Kostenvorteil und Gesundheitsvorteil

Diese Vorteile des Radfahrens werden im Masterplan Radfahren des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) so angeführt:

- Zeitvorteil: Im städtischen Raum liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit im motorisierten Individualverkehr zwischen 20km/h und 30 km/h. Elektrifizierte Transporträder erreichen Fahrgeschwindigkeiten von rund 25 km/h, stehen weniger im Stau, unterliegen keinen Parkrestriktionen und können abkürzende Verkehrsanlagen mitbenutzen.
- Kostenvorteil: Transportfahräder sind in der Anschaffung günstiger als der PKW und leichte Nutzfahrzeuge, erzeugen wenig Kraftstoffkosten (Strom) und vergleichsweise geringe Versicherungs-, Wartungs-, und Reparaturkosten. Im Bereich des urbanen Lieferverkehrs ergibt sich dadurch ein Wettbewerbsvorteil, bedingt durch niedrigere Beförderungskosten.
- Gesundheitsvorteil: Die WHO empfiehlt, zumindest 30 Minuten täglich Sport oder aktive Bewegung zu betreiben. Dies wird durch Radfahren abgedeckt. Die Nutzung von Transportfahrädern sowohl im privaten als auch im kommerziellen Bereich reduziert das Krankheitsrisiko der FahrerInnen, erhöht das allgemeine Wohlbefinden und folgt somit den Forderungen und Zielen des Nationalen Aktionsplans Bewegung.

### 4. Innovation, Vorbildcharakter, Umsetzung in Klima- und Energie-Modellregionen

Das moderne Transportrad, teils mit elektrischem Hilfsantrieb, kommt in großstädtischen Gebieten bereits zu häufigem Einsatz, sowohl im Privatbereich als auch bei Betrieben und Lieferdiensten. Die Angebotspalette entwickelt sich jährlich weiter, dieses Produktsegment zeigt einen hohen Innovationsgrad besonders bezüglich Antriebstechnik, Akkutechnologie und Ladekapazität. In ländlichen Regionen wird das Transportrad bisher kaum eingesetzt, aber das ändert sich stetig, auch durch Transportrad-Ankaufförderungen durch Bund und Gemeinden. Dafür braucht es in den KEMs erlebbare Testmöglichkeiten und fachlich versierte Beratung im technischen und rechtlichen Sinn.

### 5. Projektmanagement

Das Projektmanagement wurde von zwei Hauptverantwortlichen als VertreterInnen der beiden zentralen Projektpartner Die Radvokaten und Energy Changes in gleicher Verantwortung ausgeführt. Sie übernahmen den

zentralen Teil des Projekts mit Projektmanagement, Finanzen, Zeitplanung, Events, Öffentlichkeitsarbeit und Kontakt zu den KooperationspartnerInnen. Der operative Teil der Erhebungen in der Zielregion, Beratung der Testbetriebe, Logistik der Testfahrzeuge im Transportradbereich und Evaluation der Tests wurde von zwei speziell eingeschulten TransportradberaterInnen durchgeführt. Die Betreuung der Testbetriebe für Spezialräder zur Personenbeförderung wurde vom betreffenden Händler als Projektpartner selbst durchgeführt. Die Projektkollegin der KEM Amstetten erfüllte die Rolle der Multiplikatorin und Kontaktperson innerhalb der Gemeindestrukturen und betrieb gezielte Öffentlichkeitsarbeit in der Region.

Für die generelle Öffentlichkeitsarbeit wurden zentrale Aufgaben wie Content der Website, Social Media und Fotografie von den beiden TransportradbetreuerInnen mit übernommen, die über professionelle Erfahrung in diesen Bereichen verfügten. Zentrale Entscheidungen wie die Auswahl der passenden Räder und der für den Testbetrieb geeigneten Betriebe wurden vom Projektleitung und MitarbeiterInnen gemeinsam getroffen, die finale Evaluation wurde gemeinsam durchgeführt. Von großer Bedeutung war die Weitergabe von Know-how durch die Spezialhändler sowie die Kooperation mit lokalen Initiativen und weiteren KEMs entlang der Route der KlimaEntLaster-Tour.

## 6. Projektkosten und Finanzierung

In diesem Projekt wurden die Testräder, die einen Einzelkaufpreis ab 4.500 Euro aufweisen, von Projektpartnern kostenlos dem Projektteam für insgesamt drei Monate zur Verfügung gestellt, um den Bekanntheitsgrad ihrer Produkte in der spezifischen Region zu erhöhen. Sollten längere Testphasen gewünscht sein, ist der Ankauf von Testrädern zu empfehlen. Die Beratungstätigkeiten und Nebenkosten wurden durch die Projektförderung sowie Eigenmittel der Projektpartner gedeckt.

Wichtige Kostenposten, die bei der Durchführung von ähnlichen Tests zu berücksichtigen sind, sind u.a. Versicherungskosten, Reparaturkosten und Transportkosten der Testräder.

## 7. Rechtliche Rahmenbedingungen

Rechtliche Absicherung und vertragliche Grundlagen sind beim Testbetrieb in folgenden Bereichen von Nöten:

- Fahrradverleih
- Versicherung
- Haftung
- Rechtliche Informationen aus StVO bezüglich Transporträder

Der Fahrradverleih wurde vertraglich direkt zwischen dem Testbetrieb und dem Besitzer der Räder (in diesem Fall die Transportradhändler) vereinbart und in einem Nutzungsvertrag mit Übergabebblatt vereinbart (Vorlage anbei – Siehe Anhänge 6.1). Die Ausformulierung und Abwicklung der Vertragsunterzeichnung wurde vom Projektteam durchgeführt. In diesem Vertrag wurde auch die Haftung für die Räder und Handhabung so festgelegt, dass diese beim Testbetrieb liegt - Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Einschulung durch die BeraterInnen, die ebenfalls dokumentiert wurde. Weiters müssen die Fahrräder gegen Schäden und Diebstahl versichert werden, diese Versicherung wurde durch die Partnerhändler als Kfz-Versicherung (für Motorräder) abgeschlossen mit kleinem Selbstbehalt der Testbetriebe. Informationen zur Straßenverkehrsordnung und Beladebestimmungen wurden vom Beraterteam an die Testbetriebe übermittelt und bei der Einschulung thematisiert.

## 8. Projektablauf

Der Projektablauf stellt sich von Startbesprechung über Zeitplanung und Auftaktveranstaltung zur eigentlichen Testphase in Arbeitspakete gegliedert wie folgt dar. Dem ging bereits in der Phase des Förderansuchens die Projektkonzeption und Akquise von ProjektpartnerInnen voraus.

AP1 : Festlegen des Projektgebietes und Screening regionaler Kooperationspartner

AP2: Ansprache der Betriebe, Auftaktveranstaltung und inhaltliche Vorbereitungen zum Testbetrieb inklusive Versicherung / Rechtliches / Wartung/ Logistik

AP3: Erhebung des Bedarfs mit und in den Betrieben

AP4: Auswahl der geeigneten Transportfahräder

AP5: Transportfahrrad-Infotour in die Region

AP6: Transportfahrrad-Testphase

AP7: Evaluierung

AP8: Öffentlichkeitsarbeit (begleitet das gesamte Projekt)

AP9: Projektmanagement (begleitet das gesamte Projekt)

### 1. Konzeptionierungsphase und Bewerbungen

Regelmäßige Projektmeetings und ständiger Austausch zwischen den ProjektpartnerInnen – und mitarbeiterInnen, war eines der wichtigsten Steuermechanismen für das Projekt. Der Austausch erfolgte über die Onlineplattform für Projektmanagement „wekan“, über die schon erledigte und noch offene Punkte sowie Unterlagen für alle einsehbar waren, sowie persönlich, via E-Mail und Telefon.

### 2. Testphase

Im direkten Kontakt mit den Testbetrieben stellten wir sicher, dass diese eine konstante Ansprechperson hatten, die während der Testphase laufend erreichbar war. So konnte auch spontan reagiert werden und etwa ein Radtausch durchgeführt werden, um einem Betrieb die optimale Testanwendung zu ermöglichen. Ein Zwischenbesuch oder Telefonat zur Qualitätssicherung erwies sich nützlich. Eine Einsicht, wer das Rad beantragt und wer es schlussendlich nutzt ist ebenfalls wichtig, um sicherzustellen, dass Motivation zur Nutzung gegeben ist und die NutzerInnen angesprochen und unterstützt werden können.

### 3. Fragebogen und Evaluierung

Die Vorab-Beratung vor Ort bei interessierten Betrieben war notwendig und wichtig, um die geeignetsten Radmodelle auswählen und dem jeweiligen Betrieb verfügbar machen zu können. Vor Ort konnte das Einsatzgebiet begutachtet und die FahrerInnen zu ihren Fahrgewohnheiten befragt werden. Der Fragebogen und der Evaluierungsbogen dienten zur Qualitätskontrolle, zur Auswertung der Radnutzung und ermöglichen eine Vergleichbarkeit zwischen den Testbetrieben und Testfahrten.

### 4. Öffentlichkeitswirksamkeit

Ein Erfolgsfaktor war die sehr starke Präsenz in den regionalen Medien. KlimaEntLaster konnte zudem den VCÖ Mobilitätspreis Niederösterreich gewinnen und war auch bundesweit in den Medien. Die Lastenradtour war sehr öffentlichkeits- und aufmerksamkeitswirksam.

## 9. Zeitlinie des Projektablaufs

Arbeitspakete		Feb	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept	Okt	Nov	Dez	Jan	Feb
AP1	Festlegen des Projektgebietes / Projektumfeldes / Screening weiterer Kooperationspartner	■	■											
AP2	Ansprache der Betriebe und Vorbereitungen		■	■	■	■	■	■						
AP3	Bedarfsgerechte Transport-Fahrräder und Transportfahrrad-Infrastruktur mit und in den Betrieben erheben				■	■	■	■						
AP4	Auswahl der Vorführ-Transportfahrräder und Konzeption					■	■	■	■					
AP5	Transportfahrrad - Info und Aktivierungs-Tour					■	■	■	■					
AP6	Transportfahrrad - Testphase							■	■	■	■	■		
AP7	Evaluierung										■	■		
AP8	Finanzierungskonzept für die Umsetzung, sprich Anschaffung und Nutzung von Transportfahrrädern erarbeiten					■	■	■	■	■	■	■		
AP9	Versicherung / Rechtliches / Wartung / Servicerung / Logistik	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
AP 10	Öffentlichkeitsarbeit	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
AP11	Projektmanagement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
AP12	Leitfadenerstellung zur Darstellung der Multiplizierbarkeit der Vorgehensweise und Methoden													■

## 10. Erfolgskontrolle

Zur Erfolgskontrolle wurde laufendes Projektmanagement in direktem Kontakt zu den MitarbeiterInnen eingesetzt, um die Zeitziele erreichen oder geplant adaptieren zu können. Die TransportradberaterInnen wiederum waren in regelmäßigem Kontakt zu den Testbetrieben. Begleitend wurden laufend die Finanzsituation überprüft und Medienmonitoring in der Region betrieben. Grundlage der abschließenden Erfolgseinschätzung waren die Evaluationsbögen (Vorlage anbei -> Anhänge 7.1), die von den BeraterInnen mit den Testbetrieben ausgefüllt wurden und quantitative Daten wie Einsatzzweck, Einsatztage und Fahrdistanzen enthielten sowie qualitatives Feedback abfragten.

## 11. Erfolgsfaktoren

Zu den wichtigsten Beiträgen zum Erfolg des Projektes, das dadurch auch mit dem VCÖ Mobilitätspreis Niederösterreich 2018 ausgezeichnet wurde, zählen:

- Motivation des Projektteams, die aus persönlicher Begeisterung für das Thema Transportrad gespeist wurde
- Projektpartner, die langjährige Expertise im Transportradbereich als Pioniere des Trends einbrachten
- Markenentwicklung, die schon in der Projekt-Antragsphase umgesetzt wurde
- Aktive Außenkommunikation via eigener Website, Social Media und klassischer Medienarbeit
- professionelle Fotografie bei Testbetrieb und Tour, die gute Medieninhalte lieferte
- Auswahl von TesterInnen, die sich für das Thema interessierten und deren Betrieb für Test geeignet sind
- Frequenz des Kontakts zu den TesterInnen, die zeitgerechtes Reagieren durch persönliche Beratung ermöglicht
- BeraterInnen, die gut geschult sind und mit jedem Testradmodell ausreichend gefahren sind, um seine Stärken und Schwächen kennen
- Sichtbarkeit durch Promotion-Tour und durch das Agieren der TesterInnen im Alltag der Gemeinde

## 12. Herausforderungen und Stolpersteine – Lösungen und Erfahrungen

Im Allgemeinen ist dem Vorurteil zu begegnen, dass Fahrräder für den Transport von größeren Gütern nicht geeignet wären. Dieser Einstellung soll der erlebbare Test im Alltag durch Erfahrung ändern. Das war in den meisten Fällen möglich, jedoch ist dafür einerseits auch die Motivation der jeweiligen Testperson nötig, sich tatsächlich in verschiedenen Situationen auf das neuartige Fahrzeug einzulassen. Andererseits müssen die Testumgebung (Distanz, Steigungen) für das Transportrad geeignet bzw. das Transportradmodell dafür passend ausgewählt werden. Eine zentrale Erkenntnis des Projekts ist, dass die Dauer des Testes pro Betrieb deutlich mehr als ein Monat betragen sollte, um mehr Routine zu gewinnen.

Kleinbetriebe, KMUs und Gemeindeverwaltungen haben auf das Testangebot gut angesprochen, aber für den Test geeignete und auch daran interessierte Großbetriebe konnten in dieser Region trotz intensiver Bemühungen und Beratungsbesuchen nicht gefunden werden. Durch Hierarchien und komplexere Arbeitsteilung, aber auch die größeren Transportvolumen braucht dieses Segment mehr Vorlaufzeit und größere Akquisebemühungen. Beispiele in der Region wie die Firma „Welser Profile“ mit 50 Transporträdern im Einsatz auf dem Betriebsgelände, zeigen aber, dass das Transportrad innerbetrieblich Sinn macht.

Im Falle von Pannen – die aber in unserem Test nicht vorgekommen sind – ist möglichst zeitnahe und professionelle Hilfestellung vorzubereiten. Eine Vereinbarung mit einem lokalen Fahrradhändler, der Erfahrung mit E-Bikes und Akkus hat, sowie eine Servicetelefonnummer des Lastenradhändlers helfen dabei. Auch die TransportradberaterInnen können hier die Ansprechperson sein und im Bedarf weitervermitteln.

Gegen das Argument des „teuren Transportrades“ kann man eine Gegenüberstellung vorbereiten, die Anschaffungs- und Betriebskosten von Kfz und Transportrad vergleicht und die Fördermöglichkeiten darstellt.

## 13. Dissemination – Wirkung in der Öffentlichkeit

In den Beilagen 10.1\_KlimaEntLaster in den Medien.pdf und 10.1\_KlimaEntLaster\_öffentl Auftritte\_Veranstaltungen.pdf finden Sie einen Überblick der Medienberichte. Zahlreiche Artikel über das Projekt fanden in regionale und überregionale Medien sowie mobilitätsbezogene Newsletter. Wir können folgende Elemente der Öffentlichkeitsarbeit empfehlen:

1. Homepage: Diese sollte möglichst aktuell sein und kurze knappe Infos zum Projekt selbst und zu weiterführenden Links enthalten. Positivbeispiele der Anwendung von Lastenrädern und ein Fahrradkatalog der zur Verfügung stehenden Räder waren auf unserer Homepage zur Information für potentielle TesterInnen.
2. Facebook Kanal: Funktioniert besonders bei jüngeren Zielgruppen und zur Verlinkung mit anderen Plattformen. Ähnliche Projekte und Themen suchen und verlinken. Freundeskreis erweitern und möglichst viele „Likes“ generieren. Dies funktioniert vor allem über gute Bilder.
3. Fotomaterial: Gutes, professionelles Fotomaterial von Veranstaltungen und Testbetrieben bereitstellen und aktiv an Medien zu senden erhöht die Wahrscheinlichkeit der Veröffentlichung des Artikels.
4. Gezielte Medienarbeit: Durch proaktives Herangehen an Regionalmedien kann die eigene Sichtbarkeit erhöht werden. Besonders hilfreich sind lokale Akteure als Projektbefürworter, die einen gewissen Bekanntheitsgrad haben und von der Bevölkerung eher wahrgenommen werden.
5. Außergewöhnliche Events wie die Lastenrad-Infotour durch mehrere KEMs können zur erhöhten Sichtbarkeit beitragen und Inhalt für Regionalmedien liefern

## 14. Ergebnis /Ausblick

Als Resultat des Projektes sind einerseits 14 Betriebe und Gemeindeverwaltungen zu zählen, die erstmals mit dem Transportrad in Berührung kamen und es in ihre Fuhrparks testweise integrieren konnten. Darüber hinaus wurden noch viele Menschen der Region per Test-Events und KlimaEntLaster-Tour erreicht. Auch der mediale Widerhall und die Vorbildwirkung in der Region waren sehr zufriedenstellend. Darüber hinaus wurde das Projekt mit dem VCÖ Mobilitätspreis Niederösterreich 2018 ausgezeichnet. Die Erfahrungen aus diesem Projekt flossen in die Entwicklung eines nachfolgenden Projektes namens „KlimaEntLaster go Smart Cities“, das in drei Bundesländern von 2019-2021 durchgeführt werden wird. Die Website klimaentlaster.at soll Anlaufstelle für generelle Informationen zum Transportrad werden.

## Anhänge

Anhänge finden sich entsprechend der Arbeitspakete und Tasks benannt anbei.