

Ohne Auto vorankommen

Vielen Gemeinden fällt die Umsetzung klimafreundlicher und aktiver Mobilitätsangebote schwer, oft scheitert es an der Finanzierung. Forschende sehen sich die Lage nun genau an.

Raimund Lang

Aktive Mobilität, also zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, ist nicht nur gesund, sondern kommt zugleich dem Klimaschutz zugute. In urbanen, dicht besiedelten Gebieten ist diese Art der Fortbewegung bereits stark entwickelt.

Auf dem Land stellt sich die Lage hingegen differenziert dar. So gibt es Gemeinden im suburbanen und ländlichen Raum, die in diesem Bereich schon gut dastehen. „Sie haben die nötige Infrastruktur, ein Budget und jemanden in der Gemeinde, der die Aktivitäten zur Förderung der aktiven Mobilität koordiniert“, erklärt Gerlinde Grassler.

Oft ist die Bevölkerung dem Thema gegenüber sehr aufgeschlossen und fragt bewusst nach Angeboten für klimafreundliche, aktive Mobilität. Daneben gebe es Gemeinden, in denen noch wenig Problembewusstsein bestehe, führt die Dozentin am Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement der Fachhochschule Joanneum aus. „Zwischen diesen beiden Polen gibt es viele Gemeinden, die ganz unterschiedlich weit entwickelt sind“, weiß Grassler.

Weite Wege als Herausforderung

Um künftig konkrete Schritte und Maßnahmen zu finden und den Weg vom Individualverkehr zur klimafreundlichen Mobilität zu unterstützen, soll bald ein Leitfadens zur Verfügung stehen. Dieser wird im Rahmen des Forschungsprojektes Clarc (Climate friendly and active mobility readiness in communities) entwickelt.

Unter der Leitung von Grassler kooperieren in dem Projekt mehrere Partner, um den aktuellen Entwicklungsstand von Gemeinden hinsichtlich klimafreundlicher und aktiver Mobilität im Leitfadens darzustellen. Zum Einsatz kommt das vornehmlich aus der Gesundheitsforschung bekannte Modell der „Community-Readiness“. Der Reifegrad einer Kommune in Bezug auf ein bestimmtes Ziel wird qualitativ erfasst, indem mehrere systemrelevante Faktoren berücksichtigt werden.

In Interviews mit Fachleuten und Betroffenen ermitteln die Forschenden, welche Faktoren sich am besten eignen. „Dazu gehört etwa, wie viel Commitment in der Gemeinde

vorhanden ist, welche Werte und Normen es gibt und wie viel Wissen über das Thema vorliegt. Ganz zentral ist auch das Leadership“, erklärt Grassler.

Relevante Einflussgrößen sind daneben auch die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen. Mangelnde Finanzierung ist eines der grundlegendsten Probleme im ländlichen Raum, so die Forscherin. Im Fall von aktiver Mobilität muss zudem die Rolle des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt werden: „Auf dem Land ist aktive Mobilität immer mit öffentlichem Verkehr verbunden“, betont sie. „Ohne öffentlichen Verkehr ist aktive Mobilität auf dem Land oftmals nicht möglich, weil die zurückzulegenden Wege zu weit sind.“

Praxistest in der Steiermark

Um diesen Umstand einzubeziehen, wird das Community-Readiness-Modell, das in seiner Reinform nur systemimmanente Eigenschaften einer Organisation oder Gemeinschaft betrachtet, um eine infrastrukturelle

Dimension ergänzt. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die Erreichbarkeit von Orten innerhalb der Gemeinde und die Straßen- und Ortsbildgestaltung werden dadurch in die Gesamtbetrachtung eingebunden. In drei Gemeinden in der Steiermark werden die erarbeiteten Beurteilungskriterien in einer Pilotphase angewendet und auf ihre Praxistauglichkeit getestet.

Für den Praxistest wurden von dem Projektteam ganz bewusst sehr unterschiedliche Orte mit unterschiedlichen individuellen Anforderungen an Mobilität gewählt: Bad Gleichenberg mit rund 5220 Einwohnern, Halbenrain mit etwa 1700 Einwohnern und Karlsdorf bei Graz mit rund 8700 Bewohnern. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen dann in eine abschließende Verfeinerung des Leitfadens ein.

Der Leitfadens ist als Instrument für Fachleute in Raum-, Verkehrs-, Gesundheits- oder Umweltplanung konzipiert, die mit Gemeinden Projekte im Bereich aktiver Mobilität umsetzen möchten. Grassler betont, dass er nicht

als Ranking – also im Sinne eines wertenden Vergleichs zwischen verschiedenen Gemeinden – missverstanden werden darf. „Es ist uns wichtig, nicht schwarz-weiß zu malen.“ Es gehe darum, zu sehen, wo eine Gemeinde steht und wo man sie abholen muss, damit sie den nächsten Schritt gehen kann. „Der Leitfadens soll den Bedarf darstellen, ohne zu stigmatisieren“, sagt Grassler.

Von Gemeinden zu Regionen

Das von der FFG unterstützte Projekt läuft bis Februar 2027. Neben der FH Joanneum, repräsentiert durch die Institute Gesundheits- und Tourismusmanagement, Energie-, Mobilitäts- und Umweltmanagement sowie Soziale Arbeit, sind die Argus Radlobby Steiermark, Prime Mobility und die NGO Styria Vitalis als Partner an Bord. Eine Vision ist es, aus der erfassten „Community-Readiness“ mehrerer räumlich nahe liegender Gemeinden eine Art Readiness-Landkarte zu erstellen und einen Überblick über den Entwicklungsgrad ganzer Regionen zu erhalten.



Aktiv mobil zu sein, wünschen sich auch auf dem Land viele Menschen. Nur mit dem Rad oder zu Fuß geht es dort aber oft nicht. Daher braucht es Öffis – und Geld.

FORSCHUNG SPEZIAL ist eine entgeltliche Einschaltung in Form einer Medienkooperation mit österreichischen Forschungsinstitutionen. Die redaktionelle Verantwortung liegt beim STANDARD.