



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Potenzial für sanfte Mobilität in Kleinstädten

Ableitung von Handlungsempfehlungen anhand empirisch gewonnener Erkenntnisse am Beispiel der Stadtgemeinde Ried im Innkreis

verfasst von | submitted by

Sarah Starkmann BA BEd

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Education (MEd)

Wien | Vienna, 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt |
Degree programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 199 507 510 02

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Lehramt Sek (AB) Unterrichtsfach
Englisch Unterrichtsfach Geographie und
wirtschaftliche Bildung

Betreut von | Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer

Vorwort und Danksagung

Als gebürtige Riederin, die als Schülerin alle Vor- und Nachteile des Kleinstadtlebens in Österreich miterleben durfte, sind mir schon als Kind die Grenzen sanfter Mobilität bewusst geworden. Der Schulweg ans andere Ende der Stadt wurde dabei je nach Wahl des Verkehrsmittels zum 45-minütigen Fußmarsch, Fahrradfahrt ohne Radweg einen steilen Berg hinauf oder 30-minütigen Busfahrt, die ich um 6:34 antreten musste, da ich ansonsten die ersten 5 Unterrichtsminuten verpasst hätte. Bei diesen Optionen war die tägliche Bitte mit dem Auto gefahren zu werden, vorprogrammiert, aber auch mein Interesse in die Hintergründe dieses Mangels an Möglichkeiten mit sanfter Mobilität in die Schule zu kommen, geweckt. Und so wurde bereits im Kindesalter die erste Idee dieser Arbeit geboren.

Fertiggestellt wurde sie jedoch nur mithilfe der folgenden Personen: Ein besonderer Dank geht zunächst an meine Eltern, die mich immer unterstützt und an alle mit sanfter Mobilität nicht erreichbaren Orte gebracht haben, und an meine Schwester, die mir mit ihrer Expertise in Ried eine große Hilfe waren. Außerdem möchte ich allen Rieder*innen und Expert*innen danken, die mich bei der Arbeit unterstützt haben und ihr Interesse geäußert haben; ganz besonders den Riedberger*innen. Dank gilt auch allen Freund*innen und Kolleg*innen, die mir mit Rat und Tat zur Seite standen, Kartographie- und Schreibwissen teilten und nach meinem Befinden fragten, sowie meinen Schüler*innen, die sich verlässlich einmal pro Woche nach dem Fortschritt erkundigten. Schlussendlich möchte ich auch meinem Betreuer, ao. Univ.-Prof. Dr. Norbert Weixlbaumer, für seine Geduld, seine Ratschläge und sein geteiltes Wissen.

Kurzfassung

Im österreichischen ländlichen Raum ist der motorisierte Individualverkehr in der Wahl des täglichen Verkehrsmittels immer noch vorherrschend, was diverse Probleme wie Luftverschmutzung, Lärm, Gesundheitsschäden und verminderte Verkehrssicherheit mit sich bringt. Als Lösung für diese Problemlage kann ein Ausbau sanfter Mobilität gesehen werden, was jedoch in Kleinstädten kaum erforscht ist. Diese Arbeit befasst sich daher mit dem Potenzial und Bedarf für den Ausbau sanfter Mobilität in Zentren des ländlichen Raums. Zusätzlich setzt sich die Arbeit zum Ziel, die oberösterreichische Kleinstadt Ried im Innkreis als Beispielstadt zu untersuchen, um beispielhaft Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger*innen österreichischer Kleinstädte auszusprechen.

Um die gestellte Forschungsfrage zu beantworten, werden zunächst bestehende Literatur zu sanfter Mobilität und Best Practice Beispiele konsultiert. Im empirischen Teil werden anschließend drei Expert*inneninterviews (Auswertung durch qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING und FENZL) und eine anonyme Befragung von 86 Bewohner*innen (statistische Auswertung) von Ried im Innkreis durchgeführt. Diese empirischen Ergebnisse werden in einer SWOT-Analyse zusammengefasst, anschließend in Bezug auf die theoretischen Vorüberlegungen diskutiert und Handlungsempfehlungen werden zunächst für Kleinstädte generell, dann für die Beispielstadt ausgesprochen.

Es kann gefunden werden, dass die Bevölkerung von Kleinstädten sowie Expert*innen offen für sanfte Mobilität sind und ein Großteil der Wünsche nach sanfter Mobilität zwischen Theorie, Praxisbeispielen, Expert*innen und der befragten Bevölkerung übereinstimmt; insbesondere der Wunsch von 71 % der Befragten nach besseren bzw. sichereren Fahrradwegen in der Stadt, der Wunsch eines Ausbaus der Zug- und Busverbindungen auch in die Umlandgemeinden von 69 % der Befragten und nach häufigerer Frequenz öffentlicher Verkehrsmittel von 55 % der Befragten. Insgesamt zeigen die Ergebnisse der Arbeit, dass auch in Kleinstädten Potenzial für den Ausbau sanfter Mobilität besteht und die Bevölkerung durchaus bereit ist, auf motorisierten Individualverkehr zugunsten sanfter Mobilitätsformen zu verzichten, sobald die passende Infrastruktur durch Entscheidungstragenden zur Verfügung gestellt wird.

Abstract

In Austria's rural areas, motorized private transport is still the predominant means of daily transport, causing various problems such as air pollution, noise, damage to health and reduced road safety. The development of sustainable (soft) mobility can be seen as a solution to this problem but has hardly been researched in small towns. This thesis therefore deals with the potential and need for the expansion of soft mobility in rural centers. In addition, the thesis aims to examine the small Upper Austrian town of Ried im Innkreis as an example town to issue recommendations for decision-makers in small Austrian towns.

In order to answer the research question, existing literature on sustainable or soft mobility and best practice examples are consulted in the first part of the thesis. In the empirical part, three expert interviews (evaluation via qualitative content analysis according to MAYRING and FENZL) and an anonymous survey of 86 residents of Ried im Innkreis (statistical evaluation) are carried out. These empirical results are summarized in a SWOT analysis, then discussed in relation to the theoretical considerations and recommendations for action are made.

It can be found that the population of small towns as well as the consulted experts are open to implementing sustainable mobility and that a large part of the wishes for sustainable mobility coincide between theory, practical examples, experts and the population surveyed. This can be seen in particular within the wishes of 71% of respondents for better or safer cycle paths in the city, for an expansion of train and bus connections to the surrounding communities by 69% of respondents and for more frequent public transport by 55% of respondents. Overall, the results of the study show that even in small towns there is potential for the expansion of soft mobility and that the population is quite prepared to forego motorized private transport in favor of soft forms of mobility as soon as the appropriate infrastructure is made available by decision-makers in the communities.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VI
Tabellenverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
0. Einleitung und Problemstellung	1
0.1 Forschungsfragen, Zielsetzung und Hypothesen	2
0.2 Struktur der Arbeit und Vorgehensweise	3
1. Theoretischer Rahmen.....	5
1.1 Definitionen und Abgrenzung	5
1.1.1 Vom Verkehr zu Mobilität, Mobilitätsplanung und Mobilitätsmanagement	6
1.1.2 Zentrale Arten von räumlicher Mobilität.....	7
1.1.3 Sanfte Mobilität.....	8
1.1.4 Externe Kosten von Verkehr	11
1.2 Aktuelle Konzepte zur Implementierung von sanfter Mobilität.....	12
1.2.1 Instrumente zur Reduzierung externer Verkehrskosten	12
1.2.2 Sharing Economy und Shared Mobility	13
Carsharing.....	14
Bikesharing	15
1.2.3 Mobility as a Service.....	16
1.2.4 Reduzierung von Stress im Straßenverkehr für Radfahrer*innen.....	18
1.3 Best Practice Beispiele	20
1.3.1 Praxisbeispiele Reduzierung externer Verkehrskosten	20
1.3.2 Shared Mobility und MaaS	22
1.3.3 Praxisbeispiele Radinfrastruktur	24
1.3.4 Praxisbeispiele öffentliche Verkehrsinfrastruktur	25
2. Beschreibung des Untersuchungsgebiets.....	27
2.1. aktuelle Mobilitätssituation	28
2.1.1 motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr.....	28
2.1.2 Öffentlicher Verkehr.....	30
2.1.3 Aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr).....	32
2.1.4 Verbesserungsvorschläge	34
2.2 Mobilitätskonzept Ried im Innkreis	36
3. Methodik	37
3.1 Datensammlung und Stichproben.....	37
3.1.1 Datensammlung und Stichprobe Expert*inneninterviews	38
3.1.2 Datensammlung und Stichprobe Bevölkerungsbefragung.....	38
3.2 Expert*inneninterviews	40
3.2.1 Leitfaden-Interview	40
3.2.2 qualitative Datenauswertung.....	42
3.3 Befragung der Bevölkerung	44
3.3.1 Fragebogen.....	44
3.3.2 Quantitative Datenauswertung	45
3.4 SWOT-Analyse	46
4. Ergebnisse.....	47
4.1 Ergebnisse Expert*inneninterviews	47
4.1.1 Hauptkategoriensystem A – Beschreibung Problemsituation.....	49

4.1.2 Hauptkategoriensystem B – Lösungsmöglichkeiten und Zukunftsvisionen.....	52
4.2 Ergebnisse Befragung der Bevölkerung	56
4.2.1 Fahrradinfrastruktur und Fahrradverhalten	57
4.2.2 öffentliche Verkehrsinfrastruktur und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.....	59
4.2.3 Einschätzung von Lösungsmöglichkeiten	60
4.2.4 Überprüfung der Hypothesen.....	61
4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse in einer SWOT-Analyse	66
4.3.1 Stärken	68
4.3.2 Schwächen.....	68
4.3.3 Chancen	70
4.3.4 Risiken	70
5. Diskussion und Ableitung von Handlungsempfehlungen	71
5.1 Diskussion in Zusammenhang mit Theorie und Praxisbeispielen	71
5.1.1 Reduzierung externer Verkehrskosten	72
5.1.2 Shared Mobility und MaaS	73
5.1.3 Radinfrastruktur.....	74
5.1.4 öffentliche Verkehrsinfrastruktur	74
5.2 Ableitung von Handlungsempfehlungen	75
6. Fazit	81
6.1 Schlussfolgerung.....	81
6.2 Trends und Prognosen für sanfte Mobilität in Kleinstädten	86
6.3 Limitationen und Forschungsausblick	88
7. Literaturverzeichnis.....	89
8. Anhang	95
8.1 Vorlage Datenschutzerklärung Interviews.....	95
8.2 Fragebogen Bevölkerungsumfrage.....	97

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Nachhaltige Mobilität	10
Abbildung 2: Klassifizierung von Shared Mobility	13
Abbildung 3: Stadtkarte Ried im Innkreis	28
Abbildung 4: Friedrich-Thurner-Straße an einem Dienstagnachmittag	29
Abbildung 5: Stelzhamerplatz an einem Dienstagnachmittag	29
Abbildung 6: Übersicht ÖV-Angebot Ried im Innkreis	30
Abbildung 7: Marktplatz - Knotenpunkt für Citybusse in Ried im Innkreis	31
Abbildung 8: Radhaupttrouten Ried im Innkreis	33
Abbildung 9: Beginn und Ende eines abgetrennten Rad- und Fußweges	34
Abbildung 10: Beginn Begegnungszone mit getrenntem Fußweg	34
Abbildung 11: Alter der befragten Bevölkerung	39
Abbildung 12: Ablaufmodell induktiver Kategorienbildung	43
Abbildung 13: grafische Darstellung der SWOT-Analyse	47
Abbildung 14: Gesamtnennungen von MIV/sanfter Mobilität pos./neg. Kontext	48
Abbildung 15: Gesamtnennungen Probleme in Bezug auf Infrastruktur	49
Abbildung 16: Nennung bestehender Infrastruktur in %	51
Abbildung 17: Nennung Mobilitätsverhalten in %	51
Abbildung 18: Nennung von Lösungsmöglichkeiten in %	53
Abbildung 19: Likert-Plot - Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Ried i.l.	57
Abbildung 20: Grund der Fahrradnutzung	58
Abbildung 21: Einschätzung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel.....	59
Abbildung 22: Einschätzung konkreter Lösungsvorschläge	60
Abbildung 23: Korrelationsplot – ZH Alter und Bereitschaft Umstieg ÖPNV	63
Abbildung 24: Häufigkeit der Verwendung sanfter Mobilitätsformen.	64
Abbildung 25: Einschätzung der Aufwertung d. Innenstadt d. Parkplatzreduktion ..	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Leitfaden Expert*inneninterview	41
Tabelle 2: Genannte Lösungsansätze und Umsetzungsvorschläge	53
Tabelle 3: Einschätzung und Umsetzungsmöglichkeiten der Reduzierung von Parkraum.....	55
Tabelle 4: ANOVA-Test – Zusammenhang Einschätzung Fahrradwege mit Sicherheit und Erreichbarkeit wichtiger Orte	58
Tabelle 5: T-Test H2 - Korrelation zwischen Bereitschaft zur ÖV-Nutzung und Rufbusnutzung und momentaner Nutzung sanfter Mobilität	62
Tabelle 6: SWOT-Analyse	67

Abkürzungsverzeichnis

BMK.....	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Österreich)
BMU.....	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Deutschland)
FSGV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LEADER.....	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
MaaS.....	Mobility as a Service
MIV.....	motorisierter Individualverkehr
ÖBB.....	österreichische Bundesbahnen
ÖPNV.....	öffentlicher Personennahverkehr
OÖ.....	Oberösterreich
ÖV.....	öffentlicher Verkehr
ÖROK.....	österreichische Raumordnungskonferenz
PKW.....	Personenkraftwagen
Ried i.I.....	Ried im Innkreis
SDG.....	Sustainable Development Goals
SUMP.....	Sustainable Urban Mobility Plan
SWOT.....	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
ZH.....	Zusammenhang

0. Einleitung und Problemstellung

Der in ländlichen Räumen in Österreich vorherrschende motorisierte Individualverkehr (MIV) verringert nicht nur die Lebensqualität der Einwohner*innen, indem Gesundheit durch Luftverschmutzung und Lärm sowie Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden durch hohen Flächenverbrauch und mangelnde Verkehrssicherheit auf den Straßen (CZERMAK, 2016: 5) beeinträchtigt werden. Er belastet zusätzlich auch das Gemeindebudget, indem Kosten für Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung oder Lärm nicht gänzlich von Autofahrenden selbst, sondern der allgemeinen Bevölkerung getragen werden (VCÖ, 2019: 12). Sozial gerechte und nachhaltige Mobilitätsformen sollten aus diesem Grund eine Vorreiterrolle einnehmen und vor allem in Zentren von ländlichen Räumen, wie Kleinstädten ausgebaut werden.

Gemeinden arbeiten daher stetig an neuen Stadtentwicklungsplänen, welche vor allem die Realisierung der Sustainable Development Goals (SDG) der UNO in den Fokus rücken und anhand von Bürger*innenbeteiligungsprozessen versuchen, die Lebensqualität ihrer Bewohner*innen zu erhöhen (vgl. u.a. AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG 2023). Integralen Bestandteil der SDGs stellt das Ziel dar „nachhaltige Städte und Gemeinden“ zu schaffen, wozu auch das Mobilitätsangebot der Gemeinden zählt und damit das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen so verändert werden soll, dass alle Personen Zugang zu nachhaltigen Verkehrssystemen haben, welche auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind, wie aus dem Ziel 11a der Erklärung der Agenda 2030 des Bundeskanzleramts zu entnehmen ist:

„Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen [...].“
(BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH 2019)

Noch befinden sich besonders Kleinstädte am Anfang der Ausarbeitung von Umsetzungsmöglichkeiten dieses Ziels. Ausgearbeitete Mobilitätspläne, welche anhand von Bürger*innenbefragungen und Partizipationsprojekten erarbeitet wurden, sind aufgrund erster Recherche bereits in vielen Kleinstädten vorliegend, jedoch mangelt es zumeist an der konkreten Umsetzung von Konzepten zur sanften Mobilität sowie an Forschung betreffend Kleinstädte und deren Potenzial für Ausbau von sanfter Mobilität. Hieraus ergibt sich die Problemstellung dieser Arbeit, da Kleinstädten ein

großes Potential für sanfte Mobilität innewohnt und hier eine Lücke in bestehender Forschung vorgefunden werden kann. Aus diesem Grund möchte die vorliegende Arbeit das Potenzial und den Bedarf für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten behandeln, um Handlungsempfehlungen anhand empirisch gewonnener Erkenntnisse am Beispiel der Stadtgemeinde Ried im Innkreis abzuleiten.

0.1 Forschungsfragen, Zielsetzung und Hypothesen

Spezifisch stellt sich für die vorliegende Arbeit die folgende Forschungsfrage:

*Inwiefern besteht in Kleinstädten Potenzial und Bedarf, Alternativen der sanften Mobilität für die Bewohner*innen auszubauen?*

Überdies hinaus wird in Hinblick auf die empirische Untersuchung versucht, die folgenden Unterfragen zu beantworten und im Anschluss auf globaler Ebene für Kleinstädte Österreichs zu abstrahieren:

- a) Wie zufrieden sind Bewohner*innen von Ried im Innkreis mit dem derzeitigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der Fahrradinfrastruktur und Carsharing-Angeboten bzw. Angeboten für Fahrgemeinschaften?
- b) Welche Gewohnheiten herrschen momentan im Mobilitätsverhalten von Einwohner*innen von Ried im Innkreis vor?
- c) Welche Motive würden Autofahrer*innen in Ried im Innkreis dazu bewegen, auf Alternativen sanfter Mobilität umzusteigen?
- d) Welche konkreten Bedürfnisse und Anforderungen haben die Einwohner*innen beim Ausbau von Alternativen sanfter Mobilität?

Nach Recherche der aktuellen Lage der „sanften Mobilität“ in Kleinstädten und im spezifischen Untersuchungsgebiet, der Analyse von Best Practice Beispielen sowie Festlegung der Forschungsfrage, setzt sich die vorliegende Arbeit die Ziele, erstens die Stärken und Schwächen des gegenwärtigen öffentlichen Verkehrsangebots und -netzes in der Stadt *Ried im Innkreis* zu analysieren, zweitens die Gewohnheiten und Wünsche der Einwohner*innen bezogen auf sanfte Mobilität und Mobilitätsverhalten zu ermitteln, drittens das bestehende Mobilitätskonzept mit den Bedürfnissen der Einwohner*innen, Ergebnissen der theoretischen Recherche und der Analyse von Best Practice Beispielen abzugleichen und viertens, basierend auf den Ergebnissen der Untersuchung beispielhafte Handlungsempfehlungen für Kleinstädte in Österreich abzuleiten.

In Bezug auf die hier vorgestellten Ziele, Forschungsfragen und die konsultierte Literatur sowie Best Practice Beispiele, werden für jede Unterfrage Hypothesen abgeleitet, welche teils auf Basis der qualitativen Expert*inneninterviews, teils anhand der quantitativen Befragung der Bevölkerung und stets in Bezug auf konsultierte Literatur überprüft, belegt oder widerlegt werden.

Es wird zunächst erwartet, dass ein positiver Zusammenhang zwischen den Expert*innenmeinungen und den Wünschen der Bevölkerung in Bezug auf sanfte Mobilität besteht (H1). Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass Personen, die sich bereits regelmäßig mit sanften Mobilitätsformen wie öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad fortbewegen, eher bereit sind, auf das Auto zu verzichten (H2). Auch werden jüngere Personen eher offen für sanfte Mobilität sein als ältere (H3) und Personen die näher am Stadtzentrum wohnen eher bereits sanfte Mobilitätsformen verwenden (H4). Zuletzt wird erwartet, dass, Personen, die innerhalb der Stadtgrenzen wohnen, einer Parkplatzreduktion in der Innenstadt eher positiv gegenüberstehen als Personen, die außerhalb des Stadtzentrums wohnen (H5).

0.2 Struktur der Arbeit und Vorgehensweise

Diese Arbeit gliedert sich in einen theoretischen und einen empirischen Teil, wobei zunächst der Begriff *sanfte Mobilität* anhand bestehender Literatur definiert werden soll. Darauffolgend werden Ansätze und Konzepte sanfter Mobilität aus der bestehenden Literatur dargestellt, wobei hier auch die Forschungslücke zum Thema sanfte Mobilität in kleinen und mittleren Zentren bzw. Kleinstädten offengelegt wird. Basis der methodischen Vorgehensweise der Arbeit bietet also zunächst die intensive Recherche fachspezifischer Literatur im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie zum Thema 'sanfte Mobilität'. Zusätzlich liefern Best Practice Beispiele, eingebettet in diesen theoretischen Kontext, einen Rahmen für die empirischen Fragestellungen und Analysen. Augenmerk wird dabei auch auf Mobilitätskonzepte bzw. Strategiepapiere in Form einer Dokumentenanalyse gelegt. Die gesammelten Inhalte dieser theoretischen Grundlagen werden in die spätere empirische Forschung und Diskussion der Ergebnisse einfließen.

Der zweite Teil der Arbeit besteht aus empirischen Erhebungen im Untersuchungsgebiet der Stadtgemeinde Ried im Innkreis. Nach allgemeiner Beschreibung des Untersuchungsgebietes, wird auf die bestehenden Mobilitätsangebote und auf das bestehende Mobilitätskonzept der Stadt eingegangen,

woraufhin, basierend auf den theoretischen Inhalten des ersten Teils der Arbeit, das Potenzial für den Ausbau sanfter Mobilitätsformen in Kleinstädten erforscht wird. Anhand von Expert*inneninterviews mit einer Mitarbeiterin des Baubüros der Stadt Ried im Innkreis und Bürgermeister*innen der Stadt Ried im Innkreis und des Best Practice Beispiels Trofaiach, die an die Expertise der Gesprächspartner*innen angepassten Leitfäden folgen, soll eine qualitative Inhaltsanalyse nach MAYRING und FENZL (2022) ausgeführt werden, um präliminär die gestellten Forschungsfragen zu beantworten. Im Anschluss daran werden anonyme Befragungen durchgeführt, welche von einer zufälligen Stichprobe der Bevölkerung aus Ried im Innkreis stammen. Diese Befragung wird online via der Plattform Google-Forms erstellt und kann so mittels Snowballing-System durch befragte Personen auch an Bekannte, welche im Stadtgebiet oder nahen Umland wohnen, weitergeleitet werden. Auf diese Art und Weise kann sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der Arbeit möglichst repräsentativ und valide und somit aussagekräftig mit den Aussagen aus den Expert*inneninterviews und dem aktuellen Mobilitätskonzept der Stadtplanung vergleichbar sind. Nach der Auswertung der empirischen Ergebnisse mittels deskriptiver Statistiken werden die Potenziale und Herausforderungen sanfter Mobilität anhand einer SWOT-Analyse dargestellt. Alle Ergebnisse werden in den ausgearbeiteten theoretischen Kontext eingebettet, um konkrete Handlungsempfehlungen für Kleinstädte abzuleiten. Final werden die gewonnenen Ergebnisse in einem Fazit zusammengefasst, sowie ein Ausblick auf weitere Forschungsmöglichkeiten vorgenommen. Hierbei soll besonderes Augenmerk daraufgelegt werden, wie größer angelegte Studien die vorliegende nicht-repräsentative Forschung als Pilotstudie nutzen können.

1. Theoretischer Rahmen

Mobilität und Verkehr als soziales Problem der aktuellen Gesellschaft können als zentraler Gegenstand der Umweltsoziologie gesehen werden, welche sich motiviert durch die Umweltfolgen des Verkehrs mit dem Mobilitäts- und Verkehrshandeln der Menschen befasst (vgl. ROSENBAUM 2016: 544). Damit übereinstimmend beinhaltet der Ansatz der sanften Mobilität, oft synonym mit nachhaltiger Mobilität gefasst, nachhaltige, klimafreundliche und umweltschonende Fortbewegungsarten, aber auch den Versuch, eine erhöhte Akzeptanz für verkehrsberuhigende Maßnahmen zu schaffen (vgl. SCHINDLER 1999: 6).

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Begriffe und Ansätze in Zusammenhang mit sanfter Mobilität definiert und abgegrenzt, aktuelle Konzepte der Verkehrs- und Siedlungsplanung in Hinblick auf sanfte Mobilität aufgegriffen und Best Practice Beispiele im Rahmen dieser theoretischen Überlegungen beleuchtet. Anhand der vorgestellten theoretischen Ansätze und gezeigten Umsetzungsmöglichkeiten in den Best Practice Beispielen werden im empirischen Teil der Arbeit Fragen zur Umsetzbarkeit im Untersuchungsgebiet gestellt und beantwortet, um letztendlich die Handlungsmöglichkeiten und -vorschläge für Kleinstädte zu erarbeiten.

1.1 Definitionen und Abgrenzung

Im allgemeinsten Sinn beschreibt „Mobilität“ jegliche Positionsveränderung, ob sozial oder räumlich. Es kann mit Mobilität der soziale Aufstieg einer Person als vertikale soziale Mobilität beschrieben werden, ebenso wie der Pendelverkehr oder demografische Wanderungsbewegungen als räumliche Mobilität verstanden werden können. Zur gleichen Zeit kann der Begriff über die Mobilität von Individuen hinausgehen und geistige Mobilität, die Mobilität von Gütern oder Kapital und Information umfassen. Im Kontext der Verkehrsplanung wird zumeist auf ein Attribut „horizontal“ oder „räumlich“ verzichtet, wodurch Begriffsverwirrungen besonders im sozialwissenschaftlichen Kontext entstehen können. (vgl. SPODE 2017: 24f.) Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit von horizontaler bzw. räumlicher Mobilität gesprochen, um jegliche physische Ortsveränderung einer Person zu beschreiben, was den üblichen Wortgebrauch der Humangeografie widerspiegelt (vgl. SPODE 2017: 24).

Auch was den untersuchten Begriff „Kleinstadt“ betrifft, muss vor der näheren Abgrenzung des theoretischen Rahmens der empirischen Untersuchung und Überlegungen dazu im Rahmen der Umsetzbarkeit für Kleinstädte zunächst definiert werden, was eine Kleinstadt ausmacht. Für den Rahmen dieser Arbeit soll hier die Definition des BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (2020-2024) aus Deutschland verwendet werden, da für den Untersuchungsraum Österreich keine eindeutige offizielle Definition vorherrscht. Eine Kleinstadt ist demnach eine Stadt, die zwischen 5.000 und 20.000 Einwohner*innen umfasst oder eine grundzentrale Funktion zu eigen hat (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2020-2024). Des Weiteren können Kleinstädte in kleine Kleinstadt (unter 10.000 Einwohner*innen) und größere Kleinstadt (über 10.000 Einwohner*innen oder oberzentrale Funktion mit weniger als 9.000 Einwohner*innen) unterteilt werden, was jedoch für diese Arbeit keinen Unterschied machen soll.

1.1.1 Vom Verkehr zu Mobilität, Mobilitätsplanung und Mobilitätsmanagement

Historisch gesehen wurde der Begriff Mobilität eingeführt, um das Forschungsfeld mit einem positiv besetzten Begriff zu modernisieren, der zukunftsfähig ist und soziale Aspekte verkehrlicher Dimensionen beinhaltet. Dennoch wurde kein wahrer Versuch unternommen, beide Begriffe per Definitionem zu trennen, Mobilität unterlag jedoch keiner Begrenzung, während Verkehr zu vermindern versucht wurde. (vgl. KNIE 1997: 40f.)

Auch heute noch ist eine Differenzierung zwischen beiden Begriffen eher uneindeutig, jedoch wird Verkehr zumeist als das zeitlich-räumliche Resultat von Mobilität gesehen (vgl. ZÄNGLER 2011: 301). Verkehrsplanung bezieht sich strikt auf Angebote und Infrastruktur, was jedoch nicht ausreicht, um auf die Nachfrageseite, also die Bedürfnisse der Menschen einzugehen. Aus diesem Grund herrscht ein Paradigmenwechsel auch von der Verkehrsplanung hin zur Mobilitätsplanung, wobei von der Gesellschaft ausgehend „die soziale und kulturelle Beschaffenheit von Mobilität und Verkehr in den Blick genommen“ wird (WILDE et al. 2017: 2).

Der Begriff des Mobilitätsmanagement versucht über dies hinaus historisch gesehen einzelne Verkehrsteilnehmer*innen zu einer „intelligenten Verkehrsmittelwahl“ aufgrund breitgefächelter Angebote und Informationen über alternative Beförderungsmethoden zu veranlassen (vgl. FGSV 1995: 6). Des Weiteren fördert das Konzept nachhaltigen Verkehr und versucht, Autonutzungs-Nachfrage durch

Veränderung der Verhaltensweise und Einstellung der Verkehrsteilnehmer[*innen] zu verringern (vgl. EPOMM o.J.: 3). Heute kritisieren SCHWEDES et al. (2016: 31), dass das Mobilitätsmanagement keine eindeutige Begriffsabgrenzung erfährt, und definieren den Begriff deshalb als „Planungsfeld der integrierten Verkehrsplanung“, welches alle objektorientierten Maßnahmen umfasst, „deren primäres Planungsobjekt die Mobilität der Nutzer*innen ist“. Auch die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.) definiert Mobilitätsmanagement heute als „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteur[*innen] über die Verkehrsplanung hinaus“ (FGSV 2018). Die Einbeziehung alternativer oder nachhaltiger Verkehrsmittel wird in diesen Definitionen außen vorgelassen.

Kritik am Mobilitätsbegriff ist über die möglichen Begriffsverwirrungen hinaus, dass planungspraktische Dimensionen vernachlässigt werden und Mobilitätsplanung und -management oft in theoretischen Überlegungen verhaftet bleiben, wodurch planungspraktische Relevanz fehlt (vgl. WILDE et al. 2017:2). An diesem Kritikpunkt kann es auch liegen, dass die in der Einleitung genannten Mobilitätskonzepte vieler Kleinstädte nicht oder nur mangelhaft umgesetzt werden, was jedoch an dieser Stelle nicht erforscht werden kann. Dennoch wird die vorliegende Arbeit sowohl den Begriff Mobilitätsplanung als auch Mobilitätsmanagement vorwiegend verwenden, um über soziale Dimensionen der Planung von Mobilität zu sprechen und die Begriffe Verkehr und Verkehrsplanung rein für das Aufkommen von Verkehr an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit bzw. die Infrastrukturangebote verwenden.

1.1.2 Zentrale Arten von räumlicher Mobilität

Für die vorliegende Arbeit muss zusätzlich zu der Definition von räumlicher Mobilität als jegliche physische Ortsveränderung von Individuen, auch der Zweck und Radius der Ortsveränderung abgegrenzt werden.

Da in der vorliegenden Arbeit besonders jene Wege abgefragt werden sollen, welche regelmäßig zurückgelegt werden, wird hier die *Alltagsmobilität*, welche die tägliche Bewegung einer Person zwischen Wohnort und „Stätten der unterschiedlichsten alltäglichen Aktivitäten“, wie Arbeit, Schule, Einkauf oder Sport und den Rückweg von diesen Aktivitäten beschreibt (vgl. ROSENBAUM, 2016: 544), von Relevanz sein. Wichtig hervorzuheben ist hierbei, dass Alltagsmobilität zumeist als *zirkuläre Mobilität*

vollzogen wird, da die Bewegungen im Raum einen identischen Ausgangs- und Zielpunkt haben (vgl. WINDZIO 2013: 664). Zentral für die Erforschung von Alltagsmobilität sind dabei „die Motive, Bedürfnisse und sozialen Zwänge zur Mobilität und Teilnahme am Verkehr, die Entscheidungen für die verschiedenen ökologisch unterschiedlich problematischen Verkehrsmittel sowie die Beeinflussbarkeit des Verkehrshandelns durch politische Maßnahmen“ (ROSENBAUM 2016: 544).

Jegliche Art zu Reisen bleibt hier ausgespart, ebenso wie die *Erlebnismobilität* oder *Freizeitmobilität*, welche „durch die Aktivitäten von Menschen in ihrer Freizeit bestimmt“ werden (ZÄNGLER 2011: 297). Für die vorliegende Arbeit ist jedoch auch die alltägliche Freizeitmobilität (ausschließlich Urlaub) von Relevanz, da sie mit rund einem Drittel einen wichtigen Teil des gesamten Personenverkehrs in Deutschland ausmacht (vgl. ebd.) und zu vermuten ist, dass Zahlen im Untersuchungsgebiet in Österreich diesem Trend ähneln, da der Untersuchungsraum geografisch nah an Deutschland anschließt. Auch Verkehrsstatistik und Verkehrsplanung widmen dem Freizeitsektor dementsprechend mehr Aufmerksamkeit (vgl. ebd.). Die Art von Freizeitmobilität, die für diese Arbeit ausschlaggebend ist, ist jene, welche zum Zweck der Pflege sozialer Kontakte entsteht, da besonders Kleinstädte oft keine touristischen Hotspots bieten, aber doch besonders an Wochenenden oder Feiertagen oft eine Überlastung der Verkehrsnetze verzeichnen. Zielorte sind hier beispielsweise Privatwohnungen, Restaurants oder nahegelegene Naturräume zur Erholung. (vgl. ebd.)

1.1.3 Sanfte Mobilität

Ebenso wie die Arten räumlicher Mobilität, welche die Abfrage der Mobilitätsentscheidungen im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit informieren, muss auch sanfte Mobilität, oft synonym mit nachhaltiger Mobilität verwendet, näher definiert werden.¹ Sie beinhaltet nachhaltige, klimafreundliche und umweltschonende Fortbewegungsarten, aber auch den Versuch, eine erhöhte Akzeptanz für verkehrsberuhigende Maßnahmen zu schaffen (Schindler, 1999: 6). Angemessene Verkehrsmittel sanfter Mobilität erlauben den Menschen überdies, spontane Entscheidungen in der eigenen Mobilität zu treffen und passen sich an die

¹ In diesem Kontext soll auch die aktive Mobilität, welche in den Expert*inneninterviews eine Rolle spielen wird, kurz definiert werden: „Unter aktiver Mobilität versteht man Fortbewegung mit Hilfe der eigenen Muskelkraft, also insbesondere Zufußgehen und Radfahren, aber auch das Fahren mit Tretrollern, Inlineskates oder Pedelecs. Das ist gut für die Gesundheit, schont die Umwelt und erhöht die Lebensqualität.“ (VCÖ o.J.)

Gegebenheiten und den Lebensstil einer Region an (HOLZINGER 2012). Sanfte Mobilität kann aber auch bedarfsorientierte Ampelschaltungen, Ladestationen für Elektroautos, Forschung und Entwicklung im Bereich nachhaltige Energiegewinnung und Mobilität und attraktive Rad- und Fußrouten beinhalten (MOBILITO 2023). Hauptfokus in Bemühungen um einen Ausbau von Alternativen sanfter Mobilität bildet dennoch der Verzicht auf motorisierten Individualverkehr und die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, des Gehens, Fahrradfahrens und anderer emissionsarmer Fortbewegungsarten (ALPINE PEARLS 2022).

Durch sanfte Mobilität kann Verkehr sicherer und umweltschonender gestaltet, Unfallquoten gesenkt und Abgase reduziert werden (Schulz 2020). Außerdem sind Gehen und Radfahren als sanfte Mobilitätsformen besonders flächeneffizient und klimaverträglich, wobei Radfahren auf Kurzstrecken unter fünf Kilometern durchschnittlich als schnellstes Verkehrsmittel gesehen werden kann (VCÖ 2019: 13; UMWELTBUNDESAMT 2016). Auch öffentlicher Verkehr ist besonders flächeneffizient und vor allem für längere Wege bei ausreichender Frequenz und guter Erreichbarkeit gefragt (VCÖ 2019: 23). Zusätzlich kann festgestellt werden, dass sanfte Mobilitätsformen auch die Autonomie von Kindern und Jugendlichen fördern, was wiederum zu niedrigerem Risiko für motorische Defizite führt und das Selbstbewusstsein und die Kontaktfreudigkeit von Kindern fördert (UNBEHAUN 2015: 21).

HECHTL (2001: 584) fasst nachhaltige Mobilität in seinem Artikel zum Straßenbau für nachhaltige Mobilität anhand von zwölf Eigenschaften zusammen, welche in *Abbildung 1* ersichtlich sind, wobei darauf hingewiesen wird, dass nachhaltige Mobilität nur erreichbar sein wird, „wenn sich in Bevölkerung und Wirtschaft ein Bewußtsein [sic.] zu einer sanfteren Raumordnung durchsetzt“.



Abbildung 1: Nachhaltige Mobilität; adaptiert von HECHTL 2001: 584.

HECHTL (2001: 584) betont hierbei, dass Verkehrssicherheit unumgänglich ist und nachhaltige Mobilität mit umweltgerechtem Straßenbau einhergeht. Ebenso muss, wie *Abbildung 1* zu entnehmen ist, Mobilität als allgemeiner Bestandteil der freien Selbstbestimmung sein und nicht als Privileg weniger Wohlhabenden gesehen werden. Alle Verkehrsträger müssen zusammenwirken, sodass eine Intermodalität im Straßenverkehr entstehen kann. Für den Straßenbau aber auch für die Verkehrsmittel sollen laut dieser Begriffsabgrenzung zukunftsfähige und nachhaltige Energieträger verwendet werden und das Straßenverkehrsrecht soll als Regulativ der eben genannten Intermodalität fungieren. Des Weiteren sieht HECHTL (2001: 584) nachhaltige Mobilität als ökonomischen Standortfaktor und Antriebskraft für Wettbewerb. Auch bedeutet für ihn nachhaltige Mobilität, dass Straßenbenutzungsgebühren im gesamten Ausmaß an die Nutzer*innen abgegeben werden sollten, sodass der Preis eine Signalfunktion erhält. Außerdem berücksichtigt nachhaltige Mobilität raumbezogene Ansprüche der Bevölkerung und Wirtschaft, geht verantwortlich mit Stoffströmen um, integriert Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturplanung, erhält gesunde Lebensgrundlagen und schont natürliche Ressourcen. Da Hechtl nachhaltige Mobilität besonders umfassend und zugleich konkret definiert, wird auch die vorliegende Arbeit diese zwölf Eigenschaften für eine Definition sanfter bzw. nachhaltiger Mobilität übernehmen.

1.1.4 Externe Kosten von Verkehr

Um zu verstehen, wie sich Verkehr und der für diese Arbeit relevante MIV (motorisierten Individualverkehr) auf Umwelt und Lebensqualität auswirken, umreißt dieser Abschnitt grob die Sachlage externer Verkehrskosten, um in weiterer Folge Konzepte und Ansätze sanfter Mobilität und deren positive Effekte in Hinblick auf externe Kosten für die Umwelt einordnen zu können. Aufgrund der hohen Belastung für die Umwelt, die insbesondere MIV mit sich bringt, soll Mobilitätsplanung eingreifen, um eine Mobilitätswende hin zu Formen sanfter Mobilität voranzutreiben (vgl. BRENCK et al. 2016: 418).

Grundsätzlich entstehen externe Kosten des Verkehrs zum einen durch den Bau und die Vorhaltung von Verkehrsinfrastruktur, zum anderen durch die Produktion und den Betrieb ebenjener Infrastruktur und Verkehrsmittel (vgl. BRENCK et al. 2016: 402f.). Ersteres verursacht vor allem externe Kosten durch Bodenversiegelung, was sich negativ auf Flora und Fauna auswirkt, durch die Trennwirkung von Infrastruktur und Landinanspruchnahme. Zweiteres verursacht Kosten in Form von Schadstoffemissionen wie Stickoxiden, Kohlenstoffmonoxid und Kohlenwasserstoffen, Kohlenstoffdioxid, Lärmemissionen, Unfällen, Schäden durch Erschütterungen und Wasser- und Bodenverschmutzung. (vgl. BRENCK et al. 2016: 407ff.) Zwar fließen hier auch Lastverkehr, Flugverkehr und der ÖPNV ein, die vorliegende Arbeit beschränkt sich jedoch auf die externen Kosten, welche durch MIV anfallen.

Beispielsweise fühlten sich 2012 54 Prozent der in einer Studie des deutschen BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz) befragten Personen durch Verkehrslärm des Straßenverkehrs belastigt (vgl. BMU 2013). Die wirksamste Art hohe Lärmbelastung, welche zur Entstehung von Stress und Schlafstörungen beitragen und in weiterer Folge auch zu Herz-Rhythmusstörungen führen kann, zu reduzieren, ist, Verkehr drastisch einzuschränken (beispielsweise durch verkehrsberuhigte Zonen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, oder Nachtfahrverbote) (vgl. BRENCK et al. 2016: 418). Jedoch können im Sinne der Kostenminimierung von Seiten der Kommunen auch auf höherer Ebene fahrzeugseitige oder bauliche Maßnahmen zur Straßenlärmvermeidung in Erwägung gezogen werden (vgl. ebd.).

Ein beträchtlicher Kritikpunkt an der Berechnung externer Kosten von Verkehr in absoluten Zahlen ist aber, dass die Bewertung dieser Kosten methodisch

problematisch ist und die Berechnung von Durchschnittskosten (Vollkosten) des Verkehrs keine politischen Strategien vorschlagen. (vgl. BRENCK et al. 2016: 403ff.) Während die Berechnung von direkten Kosten wie den Instandhaltungskosten der Verkehrsinfrastruktur einfach darzustellen und nachvollziehbar sind, sind vor allem externe Kosten wie Gesundheit oder Verschmutzung kaum berechenbar. Dennoch sind die beschriebenen externen Kosten in politische Entscheidungen einzubeziehen und bei Vorschlägen nachhaltiger Mobilitätsformen mitzudenken.

1.2 Aktuelle Konzepte zur Implementierung von sanfter Mobilität

Im folgenden Kapitel werden aktuelle theoretische Überlegungen zur Implementierung von Formen sanfter Mobilität im Rahmen von Mobilitätsplanung dargelegt und ihre Relevanz für den empirischen Teil der vorliegenden Arbeit erörtert. Zum einen werden politische und wirtschaftliche Instrumente zur Reduzierung externer Verkehrskosten analysiert, zum anderen auch soziale Bedenken wie die Theorie der *Levels of Traffic Stress* umrissen, um so Best Practice Beispiele im nächsten Unterkapitel theoretisch einbetten zu können.

1.2.1 Instrumente zur Reduzierung externer Verkehrskosten

Grundsätzlich halten BRENCK et al. die Übertragung aller externen Verkehrskosten auf die Verursacher*innen dieser Kosten sinnvoll, da nur so die Umstellung von MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel gelingt (vgl. BRENCK et al. 2016: 405). Bisher bezahlen Verkehrsteilnehmer*innen die Kosten, welche die Nutzung von MIV verursacht, nur in sehr geringem Maße, wodurch sich Autofahrten im Vergleich zu Alternativen finanziell lohnen (vgl. ebd.). Da die vorliegende Arbeit die Motivation untersucht, welche nachhaltige Mobilitätsentscheidungen beeinflusst, wirkt auch die Übertragung externer Verkehrskosten auf Verkehrsteilnehmer*innen als sinnvolle Maßnahme, um ein Umdenken zu bewerkstelligen. Da vor allem Instrumente, die Gemeinden einsetzen können, untersucht werden, kommen besonders ordnungsrechtliche Instrumente und gezielte öffentliche Ausgaben für Infrastruktur infrage. Diese weisen überdies eine höhere Treffsicherheit als markt- oder anreizbasierte Instrumente auf, da sie kostengünstiger und politisch leichter durchsetzbar sind. (vgl. BRENCK et al. 2014: 14)

Ein wichtiges Instrument, lokale Umweltqualität zu heben, ist eine Herabsetzung der zulässigen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf höchstens 30 km/h, was die Emission von Lärm, Luftschadstoffen und Kohlendioxid deutlich senken würde. Da die

Durchschnittsgeschwindigkeit besonders in Stadtzentren zu den Hauptverkehrszeiten unter 30 km/h liegt, würde diese Entlastung aber nur während Schwachlastzeiten auftreten, in welchen Luftschadstoffbelastung gering ist. In Bezug auf Lärmbelastung wäre eine solche selektive Geschwindigkeitsbeschränkung, wie auch Nachtfahrverbote, besonders in Wohngebieten eine sinnvolle Maßnahme. (vgl. BRENCK et al. 2014: 15f.)

Des Weiteren kann die finanzielle oder ordnungsrechtliche Förderung alternativer Verkehrsträger, die mit hohen externen Kosten verbundene Nutzung des MIV reduzieren. In Kleinstädten könnte besonders die Einführung von Busspuren oder Subventionierung von Busbetrieben als bewährte Maßnahme zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV eingesetzt werden. Entlastungseffekte fallen jedoch wahrscheinlich gering aus, da zusätzliches Verkehrsaufkommen entsteht, weil der ÖPNV nicht vollständig MIV ersetzen kann und Individuen zunächst trotzdem MIV bevorzugen. (vgl. BRENCK et al. 2014: 16f.)

1.2.2 Sharing Economy und Shared Mobility

Im Rahmen nachhaltiger Mobilität wird auch das Konzept der *Sharing Economy* bzw. *Shared Mobility* in Bezug auf Car- und Bikesharing diskutiert, welche nun grob dargelegt werden soll, um auf die theoretischen Grundlagen hinter dem Konzept einzugehen. Der Einfluss der Sharing Economy in der Wirtschaft steigt seit Jahren und wird prognostiziert, in der Zukunft weiterhin großes Wachstum zu verzeichnen (vgl. GELDMACHER 2020: 11). Besonders im Bereich der Mobilität ist die Sharing Economy bereits auf dem Vormarsch und wird von GELDMACHER in folgende Sektoren unterteilt:

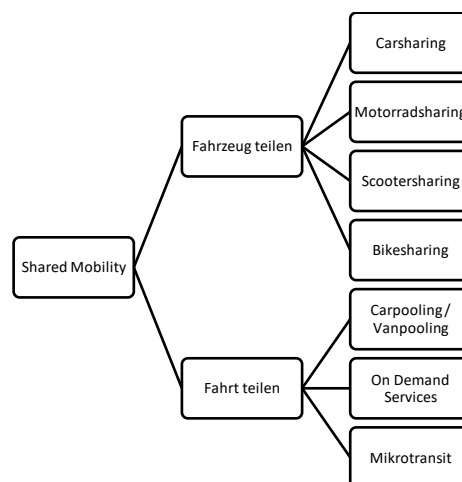


Abbildung 2: Klassifizierung von Shared Mobility (Quelle: adaptiert von GELDMACHER 2020: 12).

Grundsätzlich kann also unterschieden werden, ob das Fahrzeug oder die Fahrt geteilt werden und welches Verkehrsmittel gewählt wird. Ebenso können Personen privat oder durch öffentliche Verkehrsunternehmen *On Demand* mitgenommen werden oder Fahrzeuge mieten. Seit der Einführung der ersten Carsharing Modelle in den späten 1980er Jahren ist besonders diese Form der Sharing Mobility stetig gewachsen. (vgl. GELDMACHER 2020:13)

Carsharing

Grund für die große Beliebtheit von besonders Carsharing scheint laut GELDMACHER (2020: 13) basierend auf einer Analyse der Stadt Berlin von WEIGELE, BROCKMEYER und BÜRGER (2014), dass Individualverkehr weiterhin als Zusatzangebot bzw. Ergänzung zum ÖPNV innerhalb eigentlich gut öffentlich erreichbarer Grenzen genutzt wird. Es kann dennoch gefunden werden, dass Nutzer*innen von Shared Mobility Angeboten auch ÖPNV mehrmals wöchentlich verwenden (vgl. GELDMACHER 2020: 13f.).

Da Shared Mobility besonders im Bereich des Carsharings auch für Kleinstädte von großer Relevanz sein könnte, um längere Fußwege oder Taktlücken zu vermeiden, stellt sich hier auch die Frage, welches Modell der Shared Mobility besonders gut angenommen wird. Zum einen nennt GELDMACHER (2020: 12ff.) hier das Free-Floating Modell, wobei Nutzer*innen das Verkehrsmittel (hier: Auto) beispielsweise über eine App orte und ausborgen können und innerhalb einer definierten Grenze an allen Parkplätzen stehen lassen können, was besonders viel Flexibilität auf Nutzer*innenseite mit sich bringt. Zum anderen verweist GELDMACHER (ebd.) auf das Permanent Station Modell, wobei Fahrzeuge nur an bestimmten Stationen verliehen werden (z.B. Bahnhof). Im Bereich der Mobilität in Kleinstädten könnten beide Modelle eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV bringen, jedoch nur bei ausreichender Annahme der Bevölkerung. WEIGELE, BROCKMEYER und BÜRGER (2014) finden, dass Carsharing (im Free-Floating Modell) besonders nach 21 Uhr abends nachgefragt wird, was verdeutlicht, dass Carsharing eher im Freizeitverkehr anstatt im Pendler*innenverkehr relevant ist. Sie kritisieren also besonders die geringe Auslastung der angebotenen Autos (von ca. 60 Minuten pro Tag) und die geringe zurückgelegte Entfernung (von ca. 6 km pro Tag). So Sorge Carsharing innerstädtisch für noch mehr Verkehr anstatt Entlastung der Straßen, was auch in Kleinstädten zum Problem des hohen Anteils von MIV im Modal Split noch weiter beitragen könnte.

Als Lösung im Bereich Carsharing schlägt GELDMACHER (2020: 191) ein Carsharing-Modell mit selbstfahrenden Autos vor, was besonders hohe ökonomische Einsparungen im Vergleich zum Privat-PKW und höheren Fahrkomfort bzw. höhere Nutzbarkeit der Fahrzeit für Privatpersonen mit sich bringen würde. Außerdem würden selbstfahrende Autos die Nachteile des Carsharings aufwiegen. Sie spricht sich außerdem für städteübergreifende, standardisierte Systeme aus, welche die Komplexität des Carsharings vermindern.

Bikesharing

Auch Bikesharing Modelle werden, ähnlich zu Carsharing, in Free-Floating und Permanent Station Modelle unterteilt mit dem grundsätzlichen Ziel, vom Privat-PKW zu nachhaltigeren Alternativen umzusteigen (vgl. FISHMAN 2016: 92). Um die Vorteile des Bikesharings sehen und aufzeigen zu können, müsste es besonders aus ökologischer Sicht gelingen, den MIV ersetzen (vgl. TEIXERA et al. 2021: 331). In einer Literaturrecherche finden TEIXERA et al. (2021: 337) jedoch, dass dies kaum der Fall ist, sondern eher Nutzer*innen nachhaltiger Verkehrsmittel wie ÖPNV oder Fußgänger*innen Bikesharing in Anspruch nehmen. Außerdem findet FISHMAN (2016: 98) in einer eigenen Literaturrecherche, dass ein Großteil der Nutzer*innen von Bikesharing-Angeboten diese nur als gelegentlichen Zusatz zu ihren sonst verwendeten Verkehrsmitteln sehen. Die Gründe für die Verwendung von Bikesharing-Angeboten sind jedoch sehr divers, doch werden sie hauptsächlich von gut-gebildeten Personen mit höherem Einkommen genutzt. Überdies hinaus kann eine Geschlechterungleichheit gesehen werden, da mehr Männer Bikesharing nutzen. (vgl. FISHMAN 2016: 100).

Durch Ansätze der Shared Mobility könnte trotz der dargelegten schlechten Ausgangslage auch in Kleinstädten die Notwendigkeit des Privat-PKW reduziert werden und durch eine Durchmischung der Verkehrsmittel so auch die Straßen entlastet werden. Da hier in besonderem Maße eine gute und sichere Anbindung an den ÖPNV fehlt, könnten durch Sharing-Angebote ebenjene Lücken geschlossen und so die Nutzung und Notwendigkeit der Privat-PKWs eingeschränkt werden. Besonders in Bezug auf Bikesharing im Bereich Lastenräder zeigen Best-Practice Beispiele großes Potenzial, welches des Weiteren im empirischen Teil der Arbeit ausgetestet werden wird (sh. *Kapitel 1.3.1* und *Kapitel 4*).

1.2.3 Mobility as a Service

In vielerlei Hinsicht wird neben der Shared Mobility auch MaaS (*Mobility as a Service*) besonders im urbanen Raum als Ideallösung für Mobilitäts Herausforderungen angesehen, da die verschiedensten Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen über eine einzelne Schnittstelle erfüllt und von einem Dienstleister angeboten werden.

“The concept of ‘Mobility-as-a-Service’ (MaaS) aims to provide consumers with integrated, flexible, efficient and user-oriented mobility services. It implies a shift away from the personal ownership of individual motorised transportation modes, and non-integrated means of transportation towards the use of integrated multimodal mobility solutions consumed as services. This shift is enabled by combining transportation services from public- and private-transportation providers through an ‘integrated mobility platform’ that creates and manages the journey and integrates planning and payment (based on mobility packages tailored to the needs of each customer segment) on a one-stop-shop principle. “

(LITTLE 2018: 59)

Verschiedene Formen von Transportdiensten sollen also über einen Mobilitätsdienst, der auf Abruf verfügbar ist, zusammengeführt werden und so über eine einzige Plattform Alternativen zu MIV anbieten (vgl. MAAS ALLIANCE 2018). Das Ziel der MaaS ist es hierbei, ein System bereitzustellen, das es Nutzer*innen ermöglicht, auf einfache und leistbare Art und Weise vom MIV auf nachhaltige Alternativen umzusteigen, indem Information zu Routenplanung und Verkehrsmittelwahl und Tickets auf einer Plattform verfügbar sind (vgl. CHOWDHURY und CEDER 2016: 187). Im Hinblick auf das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Arbeit und die Frage, wie Personen in Kleinstädten zum Umstieg auf sanfte Mobilitätsformen bewegt werden können, kann ebenjene Plattform der MaaS eine Lösung bieten.

MaaS integriert also verschiedene Transportmittel und Zahlungsmöglichkeiten auf einer Plattform, in der Nutzer*innen unter anderem ihre Reiseplanung, Ticketbuchung und Bezahlung vornehmen können und außerdem Zugriff auf Echtzeit-Informationen haben. Durch die starke Nachfrageorientierung an ihren Bedürfnissen werden registrierten Nutzer*innen konkrete Empfehlungen ausgesprochen, welche sich an Verhaltensmustern orientieren. All dies trägt in Kombination mit der hohen Anpassbarkeit der gebotenen Services (wie beispielsweise frei zusammenstellbare

Verkettung von Verkehrsmitteln bei einer Fahrt) zu hoher Attraktivität von MaaS bei. (vgl. JITTRAPIROM et al. 2017: 16)

HULT et al. (2021: 3) identifizieren Teilkonzepte von MaaS als Lösung besonders im ländlicheren Raum. Zum einen können nachfrageorientierte Formen des öffentlichen Verkehrs und bedarfsgesteuerter öffentlicher Verkehr, zum anderen Formen geteilter Mobilität, wie Car- und Ridesharing oder auch virtuelle Alternativen wie Video-Call-Plattformen beitragen, das bestehende Angebot öffentlichen Verkehrs ergänzen. So soll eine neue digitale Dienstleistungsschicht angeboten werden, die Nutzer*innen einen einzigen Zugangspunkt für die Suche, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen bietet. MaaS kann über dies hinaus auch Mobilitätsdienstleistungen zeitlich und räumlich koordinieren (vgl. ebd.), was besonders interessant für Kleinstädte und deren Vernetzung mit dem umliegenden ländlichen Raum sein kann.

Ein Kritikpunkt an MaaS in Bezug auf Kleinstädte ist, dass wiederum eine Gemeinde hohe Investitionen tätigen müsste, um die notwendige Plattform zu schaffen. MaaS kann aber auch nur partiell eingebunden werden, indem das System beispielsweise nur teilweise über eine Ticket- bzw. Zahlungsmöglichkeit verfügt (vgl. KAMARGIANNI et al. 2016: 3295). Auch SOCHOR et al. (2018: 10f.) haben die Integration von MaaS und deren potenziellen Auswirkungen in vier verschiedenen Abstufungen kategorisiert, um die Diskussion ebenjener zu vereinfachen. Somit könnte eine simplere Form der MaaS auch in Kleinstädten zu nachhaltigeren Mobilitätsentscheidungen beitragen. Während auf Stufe 0 keinerlei Integration verschiedener Anbieter besteht, was momentan besonders in Kleinstädten die vorherrschende Ausgangslage in Bezug auf MaaS darstellt, können Nutzer*innen auf Stufe 1 Informationen zu Route und Preisen abfragen. Auf Stufe 2 fokussiert MaaS insbesondere die Buchung von Einzelfahrten, was besonders relevant für das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Arbeit scheint, da Kund*innennähe durch einfache Handhabung der Routenfindung und Ticketbuchung geschaffen wird. Stufe 3 und 4 integrieren Bedürfnisorientierung und Anpassung an einzelne Nutzer*innen und gesellschaftliche Ziele.

Während also die Einführung von MaaS auf Stufe 2 nach SOCHOR et al. (2018: 10) einen Anreiz für Nutzer*innen auch in Kleinstädten schaffen könnte, wäre womöglich aufgrund der hohen Erstellungskosten eine interregionale Zusammenarbeit

notwendig, welche in Expert*inneninterviews im empirischen Teil der Arbeit erfragt werden kann.

Besonders abseits von Großstädten ist MaaS kaum erforscht, was zu großer Unsicherheit in Bezug auf die Effekte von MaaS ebenso wie die Implikationen verschiedener Arten der Steuerung von MaaS. Allgemein gibt es also wenig Belege für die potenziellen positiven Auswirkungen von MaaS, was die Weiterentwicklung von Konzepten und Projekten bremst (HULT et al. 2021: 4). In Göteborg, Wien, Hannover und den südlichen Niederlanden im Quartier Parleikswartier in 's-Hertogenbosch wurde zu verschiedenen Zeitpunkten MaaS eingeführt, um die Akzeptanz der Bevölkerung und die Effektivität des Service zu messen. Während die Studiendauern zu kurz waren, um Aussagen über die langfristige Nutzung von MaaS zu treffen, konnte gefunden werden, dass besonders die Neugier der Nutzer*innen sehr groß war (vgl. FIOREZE et al. 2019: 799; JITTRAPIROM et al. 2017: 17). In Bezug auf ländlicheren Raum können verschiedene schwedische ländliche Orte als Best Practice Beispiel gesehen werden. Auch in den Städten Berlin, Helsinki, Zürich, Basel und Bern wurden Pilotprojekte zur Einführung von MaaS durchgeführt, wobei hier eher auf die Reisebedürfnisse der ländlichen Bevölkerung eingegangen wurde (vgl. HULT et al. 2021: 3f.). In Österreich hat die ÖBB die „wegfinder“-App entwickelt, welche Nutzer*innen ermöglicht, Tickets für öffentliche Verkehrsmittel zu buchen, Sharing-Konzepte zu nutzen und Routen zu planen. Momentan ist die App in ausgewählten Städten verfügbar (vgl. iMOBILITY GMBH o.J.), kann jedoch von Kleinstädten genutzt und erweitert werden.

*1.2.4 Reduzierung von Stress im Straßenverkehr für Radfahrer*innen*

Um den in vorigen Unterkapiteln angesprochenen Modal Split dahingehend zu verändern, dass mehr Menschen auf nachhaltige Verkehrsmittel wie das Fahrrad umsteigen, muss zunächst eine für den Fahrradverkehr förderliche Umgebung geschaffen werden. FURTH et al. (2016: 41) schlagen deshalb vor, Radrouten zu gestalten, die Radfahrer*innen möglichst geringem Stress aussetzen. Sie gehen davon aus, dass Radfahrer*innen aufgrund der hohen Verletzungsgefahr intolerant auf Stress durch MIV reagieren und erstellen auf Basis dieser Annahme und Schätzungen von GELLER (2006) sowie DILL und MCNEIL (2013) die folgenden Kriterien für *Levels of Traffic Stress* unter Radfahrer*innen:

- **Level 1:**

Benötigt wenig Aufmerksamkeit von Radfahrer*innen auf den Verkehr und ist daher attraktiv für entspannendes Radfahren. Ist für fast alle Radfahrer*innen geeignet, auch Kinder, welche sicher Kreuzungen überqueren können. Auf der Straße sind die Radfahrer*innen entweder physisch vom Verkehr getrennt oder in exklusiven Radspuren neben langsamem Verkehrsfluss mit nicht mehr als einer Spur pro Richtung oder in gemischtem Verkehr mit wenig Geschwindigkeitsdifferenz und wenig Interaktion mit motorisierten Fahrzeugen. Neben einer Parkspur haben Radfahrer*innen genügend Platz außerhalb der Türöffnezone. Kreuzungen können einfach angefahren und überquert werden.

- **Level 2:**

Wenig Stress wird erzeugt, aber fordert mehr Aufmerksamkeit als von Kindern erwartet werden kann. Auf Straßenabschnitten sind die Radfahrer*innen entweder physisch vom Verkehr getrennt, in exklusiven Radspuren neben einem gut geleiteten Verkehrsfluss mit genug Abstand von der Parkspur oder Radfahrer*innen befinden sich auf einer geteilten Straße, auf der sie nur gelegentlich mit langsamen motorisierten Fahrzeugen interagieren. Wo eine Radspur zwischen einer Geradeaus- und Rechtsabbiegespur liegt, haben Radfahrer*innen klare Priorität, wo Autos die Radspur kreuzen. Kreuzungen sind für die meisten Erwachsenen nicht schwierig.

- **Level 3:**

Radfahrer*innen haben eine exklusive Radfahrzone (z.B. Radspur), welche wenig Interaktion mit motorisierten Fahrzeugen erfordert, fahren aber nahe mittelschnellem Verkehr oder es herrscht gemischter Verkehr mit niedriger Geschwindigkeitsdifferenz. Kreuzungen können Stress erzeugen, sind aber dennoch sicher und akzeptabel für die meisten erwachsenen Fußgänger*innen.

- **Level 4:**

Erfordert das Fahren nahe anderen Fahrzeugen mit hoher Geschwindigkeit oder regelmäßige Interaktion mit Fahrzeugen mit mittlerer Geschwindigkeit oder die Überquerung von gefährlichen Kreuzungen.

(vgl. FURTH et al. 2016: 42)

Da gefunden werden konnte, dass Radfahrer*innen auf dem Arbeitsweg gewillt sind, 16 % (26 % in der Freizeit) der Weglänge hinzuzufügen, um einen Radweg zu nutzen und 11 % (18 % in der Freizeit) der Weglänge, um einem geringeren Stresslevel ausgesetzt zu sein (vgl. FURTH et al. 2016: 46), kann auch in Kleinstädten eine

Reduzierung der Stresslevel zu verbessertem Radverkehr führen. Hohe Stresslevel ebenso wie schlechte Verbundenheit zwischen Radrouten mit Level 1 und Level 2, halten die Bevölkerung allerdings davon ab, das Fahrrad als Alternative zu MIV zu verwenden (vgl. FURTH et al. 2016: 47). Im empirischen Teil dieser Arbeit kann daher vor allem das Potenzial der Einführung abgegrenzter Radhaupttrouten innerhalb der Stadtgrenzen zur Reduzierung des Stresslevels für Radfahrer*innen untersucht werden.

1.3 Best Practice Beispiele

Im Rahmen der theoretischen Untersuchung von sanfter Mobilität und ihren Umsetzungsmöglichkeiten in Mobilitätsplanung und -management, stechen vor allem vier der im vorigen Kapitel beleuchteten Lösungsansätze hervor, welche hier anhand ausgewählter Best Practice Beispiele in Kleinstädten Mitteleuropas gezeigt werden sollen. In einem ersten Schritt werden bestehende Beispiele zur Reduzierung externer Verkehrskosten in Kleinstädten dargelegt, anschließend Beispiele von Shared Mobility und MaaS in Kleinstädten gezeigt und Beispielstädte mit guter Radinfrastruktur vorgestellt. Zuletzt sollen Möglichkeiten zum Ausbau öffentlicher Verkehrsinfrastruktur in Kleinstädten anhand weiterer Praxisbeispiele beleuchtet werden.

1.3.1 Praxisbeispiele Reduzierung externer Verkehrskosten

Um externe Verkehrskosten zu reduzieren, sollen die entstehenden Kosten zunächst auf die Verursacher*innen ebenjener übertragen werden (vgl. BRENCK et al. 2014: 14), was im Falle von Kleinstädten zumeist PKW-Fahrer*innen selbst sind. Diese Möglichkeit der Reduzierung externer Verkehrskosten wird bisher nur in größeren Städten beispielsweise anhand der Umweltplakette in Deutschland umgesetzt, um verkehrsbedingter Luftbelastung entgegenzuwirken (vgl. UMWELTBUNDESAMT 2024) und in Italien anhand der „zona traffico limitato“ in Innenstadtbereichen zu bestimmten Tageszeiten, um Lärm-, Luft- und Sichtverschmutzung zu reduzieren (vgl. VCÖ o.J.a). Währenddessen wird in österreichischen Kleinstädten bisher besonders die Verkehrsberuhigung durch ordnungsrechtliche Instrumente und gezielte öffentliche Ausgaben für öffentliche Infrastruktur eingesetzt.

Als Beispielstadt für besonders gute Verkehrsberuhigung im Durchfahrtsverkehr kann die steirische Kleinstadt Trofaiach im Bezirk Leoben gesehen werden, wo in der gesamten Innenstadt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h herrscht und nachts die Umgehungsstraße mit 80 km/h begrenzt wird (vgl. ABL 2024). Besonders

nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen schätzen BRENNCK et al. (2014: 13f.) als sinnvolle Maßnahme ein, externe Verkehrskosten wie Lärmbelastung zu reduzieren.

Bei der Reduzierung externer Verkehrskosten durch die Verringerung von Durchfahrtsverkehr in Innenstadtgebieten legen Kleinstädte vor allem Fokus auf den ruhenden Individualverkehr im Stadtzentrum, welcher oft zu Konflikten führt. Die Stadt Lindau am Bodensee kann hier als Best Practice zur Reduzierung von Parkplätzen im Stadtzentrum zurate gezogen werden. Durch die Errichtung vier geordneter Parkplatzanlagen für PKWs in relativer Nähe zum touristischen Zentrum, mit gestaffelter Bepreisung pro Stunde und ausgewiesenem Zugang zum ÖPNV-Netz oder Fußwegenetz (STADT LINDAU o.J.b) wird hier einerseits sichergestellt, dass Tourist*innen nicht mit dem Auto in die Stadt fahren, andererseits, dass das Stadtzentrum für Kund*innen des Einzelhandels und der Dienstleister*innen weiterhin erreichbar bleibt (vgl. HUBER-ERLER et al. 2017). So wird MIV im Stadtzentrum auf ein Minimum reduziert, was im Sinne von BRENNCK et al. (2014: 13f.) ebenfalls zu einer Reduzierung externer Verkehrskosten führt.

Besonders hervor sticht im ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt Lindau am Bodensee die interaktive Karte aller Mobilitätsangebote, die in vier Kategorien unterteilt ist und sich einfach mit gängigen Routenplanern verbinden lässt (vgl. STADT LINDAU o.J.c). Dieses gestaffelte Bepreisungssystem der Parkzonen mit einfachem Zugang zum ÖPNV (vgl. STADT LINDAU o.J.b) sorgt zum einen für einfachen Umstieg von MIV auf ÖPNV zum anderen für eine Bepreisung der Bequemlichkeit von MIV je weiter man in die Innenstadt fährt.

Auch im nördlichen Rheintal wurde in Städten und Gemeinden ein flächendeckendes Parkraummanagement eingeführt, wobei Parkflächen besonders in Zentren seit 2019 bewirtschaftet werden oder als Kurzparkzone ausgewiesen sind (vgl. ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2023: 40). Durch Anreize, öffentlich zur Arbeit in Gemeindezentren zu fahren, und leichte Parkplatzsuche mittels App sind Pendler*innen auf Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen, wodurch mehr freie Parkplätze in den Gemeindezentren vorhanden sind (vgl. ebd.). Im Rahmen der Untersuchungen für diese Arbeit sind die Beispiele der Stadt Lindau und des nördlichen Rheintals hilfreich, um im Rahmen der Interviews und Fokusgruppeninterviews konkrete Umsetzungsmöglichkeiten in Bezug auf die Reduzierung externer Verkehrskosten aufzuzeigen.

1.3.2 Praxisbeispiele Shared Mobility und MaaS

Im Bereich der Einführung von MaaS kann die Stadt Tulln mit dem Projekt LISA als Best Practice Beispiel gesehen werden, welche Shared Mobility wie beispielsweise von LITTLE (2018) beschrieben, umsetzt. Zum einen wurde hier ein Rufshuttle in Form eines E-Shuttles eingeführt, das auf Anruf täglich von 6.00 bis 22.00 und freitags und samstags bis 24.00 zur Verfügung stehen, zum anderen besteht das Service auch aus Carsharing Angeboten und nextbike-Stationen bzw. Radabstellmöglichkeiten (vgl. AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG o.J.). Auf diese Art und Weise soll ein „flexibles und vielfältiges Mobilitätsangebot entstehen, das die Mobilitätsziele des Landes mit den Klimazielen vereint“ (AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG o.J.). Dabei stehen vor allem die zentralen Mobilitätsstationen im Mittelpunkt, die die bestehenden Linienbusse, den Bedarfsshuttle, die E-Carsharing-Angebote und Leihfahrräder an einem Ort vereinen (vgl. ebd.). Beworben wird das System mit der einfachen Handhabung per Telefonanruf oder App, den intelligenten Mobilitätsstationen, welche auf Bedürfnisse einzelner Stadtteile angepasst sind und der Attraktivität durch ein einheitliches Design. So entstanden vor Beginn der Pilotphase im Jahr 2023 50 Mobilitätsstationen mit unterschiedlichem Angebot, von Ruf-Shuttle-Haltestelle bis hin zu allen Mobilitätsformen vereinende Stationen (vgl. ebd.).

In diesem Pilotprojekt wird also insbesondere die Einfachheit von MaaS als Vorteil hervorgehoben und in ihrer simpelsten Form, also als rein physische Form der Verbindung verschiedener Verkehrsmittel umgesetzt, ohne beispielsweise eine einzige Zahlungs- und/oder Buchungsplattform zur Verfügung zu stellen, da alle Fahrten einzeln entweder über den *VOR*, *nextbike* oder über eine *LISA.E-Carsharing* Plattform zu buchen sind, was hier momentan das MaaS-Angebot weniger attraktiv macht. Dennoch zeigt das Projekt LISA in Tulln eine simple Implementierbarkeit von MaaS im kleinstädtischen Kontext und auch die Annahme der Bevölkerung (83 Fahrgäste pro Tag – vgl. KOMOBILE 2023a: 79) spricht zumindest präliminär für die Umsetzbarkeit und Akzeptanz von MaaS in diesem Umfeld.

Auch in der Stadt Lindau am Bodensee kann ein Beispiel für die Implementierung von MaaS gesehen werden, wobei im Jahr 2022 47 Mikromobilitätsstationen eingerichtet wurden, welche die Vermietung von beispielsweise E-Scootern, Lastenrädern und Skateboards mittels App zur Bewältigung der „letzten Meile“ ermöglichen (vgl. STADT LINDAU o.J.a).

Ein weiteres niederschwelliges Praxisbeispiel für die Umsetzung von MaaS, das bereits in verschiedenen Städten Österreichs implementiert wurde ist die Wegfinder-App, welche ein Service der ÖBB darstellt und in ganz Österreich genutzt werden kann, um Sharing-Angebote zu nutzen, Routen zu planen, Tickets zu kaufen und Fahrzeuge zu mieten (vgl. IMOBILITY GMBH o.J.), was laut SOCHOR et al. (2018: 10f.) der Stufe 2 der Implementierung von MaaS entspricht.

Im Bereich Carsharing geht GELDMACHER (2020: 191) davon aus, dass selbstfahrende Autos für die letzte Meile die genannten Nachteile des Carsharings ausgleichen und demnach im Bereich der Shared Mobility zu bevorzugen sind. Im ländlichen Salzburg wird ähnlich dazu ein selbstfahrender Linienbus, der ländliche Räume an Mobilitätsknotenpunkte anbindet, mit dem Pilotprojekt *Digibus* erprobt (vgl. SALZBURG RESEARCH o.J.). Das Projekt befand sich 2023 in der zweiten Testphase, wobei vorläufige Ergebnisse der ersten Pilotphase zeigen, dass Passagier*innen zwar sehr zufrieden mit ihrem Fahrerlebnis und dem Sicherheitsgefühl während der Fahrt sind, aber noch zu viele Aspekte manuell angepasst werden müssen, um die vollen Vorteile von selbstfahrenden Bussen ausnutzen zu können (vgl. REHRL & ZANKL 2018: 9).

Im Gegensatz zu den zuvor genannten Aspekten von MaaS und Shared Mobility ist das Bikesharing bereits weit verbreitet, obwohl die Möglichkeit des Bikesharing laut TEIXERA et al. (2021: 331ff.) den MIV nicht ersetzen kann. Besonders gelungen ist das Bikesharing beispielsweise in Kleinstädten Niederösterreichs wie Schwechat und Hainburg an der Donau mit *nextbike*, indem es gemeindeübergreifend möglich ist, ein Fahrrad mittels App zu borgen und an anderen Standorten innerhalb der Stadt oder in Nachbargemeinden wieder abzustellen (vgl. TIER MOBILITY SE 2024). Dies macht es möglich, Taktlücken im ÖPNV mittels sanfter Mobilität zu umgehen und Nachbargemeinden nachhaltig miteinander zu vernetzen, insofern passende Radinfrastruktur, welche in *Kapitel 1.3.3* anhand von Best Practice Beispielen näher untersucht wird, besteht.

Anhand der Praxisbeispiele kann MaaS in Zusammenhang mit dem Ausbau von Sharing-Angeboten als gute Möglichkeit für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten gesehen werden und im empirischen Teil der Arbeit in Bezug auf die Akzeptanz der Bevölkerung überprüft werden.

1.3.3 Praxisbeispiele Radinfrastruktur

Als Best Practice Beispiel für den Ausbau von Radinfrastruktur kann die Stadt Sonthofen im Allgäu gesehen werden, welche versucht, den Modal-Split der Radfahrer*innen im Stadtzentrum zu erhöhen, indem der Nutzungskonflikt des Zentrums zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen partizipativ gelöst wird (vgl. VEREIN ALPENSTADT DES JAHRES 2021). Beide Gruppen haben hier Anrecht auf sichere Infrastruktur und Mitspracherecht bei der Konzepterstellung und dem Bau der neuen Infrastruktur. Anhand diverser bestehender Konzepte der Stadt und einer Bestandsanalyse wurden Handlungsempfehlungen für ein spezifisches Radverkehrskonzept ausgearbeitet, wobei besonders auf das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung großes Augenmerk gelegt wurde (vgl. INSTITUT FÜR INNOVATIVE STÄDTE 2019: 14). Hierbei spielt der „Levels of traffic stress“ (LTS) Ansatz nach FURTH et al. (2016: 42) eine bedeutende Rolle, indem Maßnahmen für das Radverkehrsnetz entwickelt wurden, um Radfahrer*innen möglichst geringen Stress (LTS-Level 1 und 2) zuzumuten und somit ein „gefühltes sicheres, durchgängiges Fahrradnetz zu schaffen“ (vgl. INSTITUT FÜR INNOVATIVE STÄDTE 2019: 14). Aufgrund des Radverkehrskonzepts hat die Stadt Sonthofen sich als „Radstadt“ erklärt und Projekte, Aktionen und Services in die Wege geleitet, um ihr Ziel zu erreichen (vgl. STADT SONTHOFEN 2023a). Beispielsweise wurde eine erste Fahrradstraße auf einer der Hauptrouten für Radfahrer*innen errichtet und verschiedene Servicestationen rund um Vermietung, Laden und Fahrradreparatur errichtet oder gefördert (vgl. STADT SONTHOFEN 2023b). Für die vorgeschlagene Arbeit ist hierbei nicht nur die Methode der partizipativen Bürger*innenbefragung, welche zur Beleuchtung der vorliegenden Bedürfnisse angewandt wurde und auch in dieser Arbeit zur Ausarbeitung der Bedürfnisse der Bevölkerung verwendet wird, relevant, sondern vor allem die Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bevölkerung und die damit verbundenen Grundsätze für Hauptrouten (rote Oberflächen, intuitive Wegführung, Bevorrechtigung von Radfahrer*innen, Komfort, Beleuchtung), um realistische Handlungsempfehlungen aussprechen zu können.

Auch die Stadt Trofaiach legt besonderen Wert auf den Ausbau des Radverkehrs. In ihrem Konzept zur Verbesserung des Radverkehrs ist besonders die Hierarchisierung der Routen des Radnetzes von Relevanz, indem Radrouten in Hauptrouten (verbinden Stadteile), Sammelrouten (führen zu Hauptrouten) und Flächenerschließung (Fließverkehr geeignet für Radfahrer*innen) eingeteilt werden, um so das

anzustrebende Organisationsprinzip im Radverkehr festzulegen (vgl. KOMOBILE GMBH 2018: 33ff.). So wurden im Zielroutennetz 4 Hauptrouten mit einer Strecke von 5,5 km ausgearbeitet, welche anhand einfacher Maßnahmen wie neuer Beschilderung oder Straßenmarkierungen so ausgebaut werden sollten, dass Radfahrer*innen sicher und schnell aus den Hauptsiedlungsgebieten der Stadt in die Stadtmitte kommen (vgl. KOMOBILE GMBH 2018: 39f.). Der Effekt des Ausbaus dieser Hauptrouten und die Auslastung ebenjener kann zwar noch nicht empirisch bestätigt werden, aber aufgrund der Aussagen des amtierenden Bürgermeisters (vgl. ABL 2024) und persönlicher Begehung im Sommer 2023 als positiv angenommen werden. Die Radfahrer*innen-Sicherheit wurde anhand einfacher Maßnahmen wie neuer Beschilderung und Straßenmarkierungen erhöht (vgl. ABL 2024).

In der Stadt Lindau am Bodensee liegt der Fokus neben dem Ausbau bestehender und neuer Radwege in der Umsetzung des Projekts Fahrradstadt Lindau auf der Erhöhung von sicheren Fahrradabstellanlagen. Hier wurden seit Beschluss durch den Stadtrat 2017 abschließbare Fahrradboxen, zwei Fahrradgaragen in Form von Seecontainern und zehn Bike & Ride Stationen mit sicherer Fahrradabstellmöglichkeit geschaffen (vgl. STADT LINDAU o.J.a).

Die Praxisbeispiele im Bereich der Verbesserung der Radinfrastruktur zeigen also besonders die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer*innen und den Ausbau von Fahrradabstellplätzen, was entweder anhand einfacher Maßnahmen wie neuer Beschilderungen oder größer angelegter Projekte in der Umsetzung einer „Fahrradstadt“ umgesetzt wird. Einzelne Aspekte der Verbesserung der Radinfrastruktur in den Praxisbeispielen können im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit auf ihre Umsetzbarkeit in weiteren Kleinstädten, welche sich nicht als „Fahrradstadt“ verstehen, überprüft werden.

1.3.4 Praxisbeispiele öffentliche Verkehrsinfrastruktur

Ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur kann den MIV laut BRENCK et al. (2014: 16f.) zwar nicht vollständig ersetzen und ist laut KAMARGIANNI et al. (2016: 3295) mit hohen Investitionen verbunden, aber wird in der Definition von sanfter bzw. nachhaltiger Mobilität trotzdem als unumgänglicher Bestandteil der Intermodalität verstanden (vgl. HECHTL 2001: 584).

In Vorarlberg wird beispielsweise das Unterland mit den Städten Bregenz, Dornbirn, Hohenems und Feldkirch durch den sogenannten „Anrufbus“ verbunden, welcher die Bevölkerung nach Bestellung per App oder Telefon täglich zwischen 20:00 und 3:00 beziehungsweise 5:00 am Wochenende für einen erhöhten Tarif bis nach Hause bringt (vgl. GEMEINDEVERBAND PERSONENNAHVERKEHR UNTERES RHEINTAL o.J.). Finanziert wird dieses Angebot durch den lokalen Verkehrsanbieter Landbus-Unterland und die Landesregierung Vorarlberg. Wie in diesem Beispiel könnten auch andere Kleinstädte mit umliegenden Gemeinden und Städten ihr Nachtangebot ausbauen, um „einen wichtigen Beitrag zu mehr Sicherheit und zu mehr Lebensqualität für alle, die nachts unterwegs sind“ zu schaffen. (vgl. ebd.)

Auch im Bezirk Mödling existiert aus eigenen Beobachtungen und persönlichen Gesprächen mit meinen eigenen Schüler*innen einer Schule im Bezirk heraus ein gut genutztes Taxi, das die Taktlücken der Post- und Stadtbusse auffüllt. Besonders in Kleinstädten und in Bezirken mit einem großen Anteil an Jugendlichen an der Gesamtbevölkerung oder einem aktiven Nachtleben in der Innenstadt könnte ein solcher Anrufbus zum einen zur Sicherheit am Heimweg beizutragen und zum anderen die Verwendung von MIV reduzieren.

Im Bereich ÖPNV kann außerdem wieder Trofaiach als Beispielstadt gesehen werden, da die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch ein breites und eng getaktetes Angebot innerhalb der Stadtgrenzen gefördert wird (vgl. STADTGEMEINDE TROFAIACH o.J.). Über das preiswerte Angebot von „Citybus“ - mit 1€ pro Fahrt -, welcher stündlich die Hauptwohngebiete anfährt, und „Gmeinbus“, welcher von 43 Abholpunkten nach Voranmeldung fährt, hinaus, bietet die Stadtgemeinde Trofaiach zwei Klimatickets für die Einwohner*innen der Stadt an, welche pro Person viermal pro Jahr für 72 Stunden gratis zur Verfügung stehen. Ergänzend dazu existiert öffentlicher Regionalverkehr in die umliegenden Gemeinden im 15-Minuten-Takt und ein Carsharing-Angebot der ÖBB am Busterminal. (vgl. ebd.) Durch diese Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Angebote und Verbindungen ins Stadtumland und den Fernverkehr und die geringen verbundenen Kosten wird der Umstieg auf Alternativen sanfter Mobilität mit einer geringen Hemmschwelle verbunden, wodurch Bürger*innen den ÖPNV der Stadt spontan und kurzfristig nutzen können, ohne beispielsweise in ein Klimaticket investieren zu müssen. (vgl. ebd.)

Auch in anderen Kleinstädten könnten verschiedene leistbare und taktverdichtete ÖPNV-Angebote geschaffen werden, um einen Umstieg zu sanften Mobilitätsformen voranzutreiben. Im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit kann die Umsetzbarkeit insbesondere der beschriebenen Anrufbusse, welche in Verbindung zu MaaS stehend als Ergänzung zum MIV umgesetzt werden könnten, untersucht werden.

2. Beschreibung des Untersuchungsgebiets

Die in *Kapitel 1.3* dargelegten Praxisbeispiele, welche die theoretischen Konzepte und Maßnahmen zur Umsetzung sanfter Mobilität unterstützen und bestätigen, sollen im empirischen Teil der vorliegenden Arbeit auf ihre generelle Umsetzbarkeit in anderen Kleinstädten überprüft werden, die noch keine Ansätze zum Ausbau sanfter Mobilität implementiert haben. Aus diesem Grund wurde für die empirische Untersuchung die Kleinstadt Ried im Innkreis ausgewählt, wo ein erstes Mobilitätskonzept vorgelegt und akzeptiert aber noch keine konkreten Schritte zur Umsetzung des Konzepts in Richtung sanfte Mobilität durchgeführt wurden. Hier können somit konkrete Handlungsempfehlungen vorgeschlagen und umgesetzt sowie neue Umsetzungsmöglichkeiten und Wünsche der Bevölkerung mituntersucht werden. Außerdem beheimatet die Bezirkshauptstadt Ried im Innkreis rund 12.000 Einwohner*innen auf einer Fläche von 7 km² (vgl. OBERÖSTERREICH TOURISMUS GMBH, o.J.), was ungefähr dem Durchschnitt der in den Praxisbeispielen genannten Städten entspricht.

Laut dem Zentrum für Verwaltungsforschung pendeln täglich 21.301 Personen in die Stadtregion im Nordwesten Österreichs, wobei 6.362 Personen davon aus der Kernregion, also dem Stadtgebiet selbst und den nächsten Umlandgemeinden stammen (vgl. KDZ o.J.), was für den Bedarf einer guten öffentlichen Vernetzung des Stadtzentrums mit den umliegenden Gemeinden spricht. Für die Annahme, dass hinsichtlich des Ausbaus dieses öffentlichen Verkehrsmittelnetzes Defizite bestehen, spricht der hohe Motorisierungsgrad im gesamten Bezirk, welcher Anfang 2021 bei 684,1 PKWs pro 1000 Einwohner*innen lag und damit im oberen Drittel Österreichs liegt (vgl. ÖROK, 2022).

Im Rahmen der Erstellung eines Stadtentwicklungsplans hat sich die Gliederung des Stadtgebiets in 10 Stadtteile ergeben, die auch in dieser Arbeit übernommen wurde. Hierbei wird die Stadt, wie in *Abbildung 3* ersichtlich, in Kernzone, Stöcklgras,

Kreuzberg/Kleinried, Hopfenberg, Gerichtsviertel, Auleiten, Wegleiten, Fa. Fischer, Riedberg und Altenried geteilt.

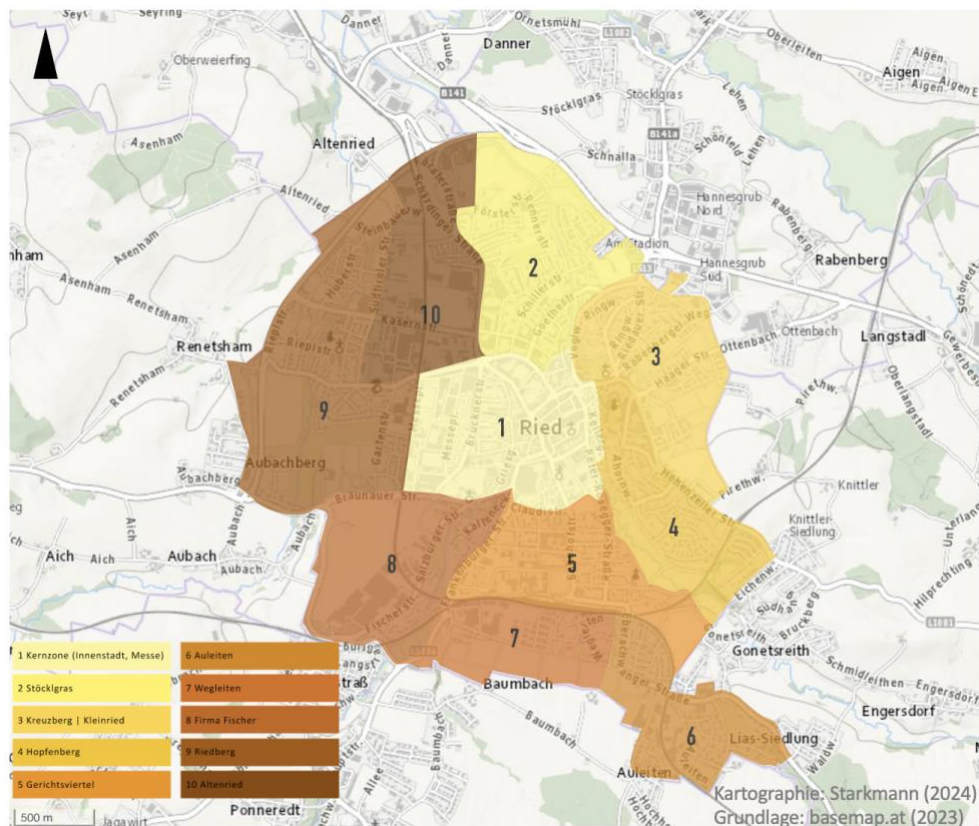


Abbildung 3: Stadtkarte Ried im Innkreis (eigene Darstellung auf Basis von basemap.at).

Die Beschreibung des Untersuchungsgebiets in diesem Kapitel soll sich auf die Ausgangslage in Bezug auf das Potenzial für den Ausbau sanfter Mobilitätsformen, spezifisch, Rad- und Fußwegeinfrastruktur, öffentliche Verkehrsmittel und Reduktion von MIV und ruhendem MIV beschränken.

2.1. aktuelle Mobilitätssituation

Basierend auf Begehungen des Untersuchungsgebiets, persönlichen Gesprächen und der Analyse durch das Stadtplanungsbüro KOMOBILE (2023a, 2023b) soll hier grob dargelegt werden, wie sich die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Ried im Innkreis momentan gestaltet. Zunächst wird die Nutzung des MIV und die Verkehrsstruktur der Stadt gezeigt, im Anschluss die Infrastruktur und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und jene im Bereich der aktiven Mobilität und zuletzt wird die Problematik des innerstädtischen Parkraums angesprochen.

2.1.1 motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Momentan besteht der Verkehr in der Innenstadt von Ried im Innkreis hauptsächlich aus Durchfahrtsverkehr, da die Route durch die Innenstadt über die Friedrich-Thurner-

Straße eine attraktive Möglichkeit ist, durch die Stadt zu fahren (vgl. ZWIELEHNER 2024). Aktuell wird der Verkehr besonders in der Innenstadt durch Einbahnen geleitet, was zum Ziel hatte, den Verkehr zu reduzieren, hier aber dennoch zu hoher Durchfahrt durch die Innenstadt geführt hat (vgl. ZWIELEHNER 2024). Ried im Innkreis ist laut Verkehrsanalyse für MIV gut erreichbar und verfügt über ausreichend Parkraum (vgl. KOMOBILE 2023a: 52).

Als weitere Beobachtung der aktuellen Mobilitätssituation im gesamten Stadtgebiet kann die hohe Rate an MIV und ruhendem MIV genannt werden. Besonders in der Innenstadt und auf den Hauptverkehrsrouten Kasernstraße, Froschaugasse, Schärddinger Straße, Friedrich-Thurner-Straße und Bahnhofstraße, welche von den Randgebieten der Stadt in und durch die Innenstadt führen, kann zum einen eine hohe Verkehrsbelastung und zum anderen eine hohe Anzahl parkender Autos wahrgenommen werden (sh. *Abbildung 4* und *Abbildung 5*).



Abbildung 5: Friedrich-Thurner-Straße an einem Dienstagnachmittag (Quelle: eigene Aufnahme).



Abbildung 4: Stelzhamerplatz an einem Dienstagnachmittag (Quelle: eigene Aufnahme).

Überdies hinaus kann in *Abbildung 5* die Gefahrensituation bzw. das hohe Stresslevel für Radfahrer*innen im Stadtgebiet gesehen werden, da diese im Mischverkehr mit MIV auf engen Straßen mit parkenden Autos fahren müssen, wodurch von beiden Seiten, den parkenden und fahrenden Autos, Gefahr für die Radfahrer*innen ausgeht.

2.1.2 Öffentlicher Verkehr

Nachdem die wichtigste Voraussetzung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel „ausreichende Frequenz, ein abgestimmter Takt, attraktive und übersichtliche Tarife, gute Erreichbarkeit der Haltestellen sowie Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit“ (vgl. VCÖ 2019: 22) sind, wäre der Betrieb von regelmäßigen öffentlichen Verkehrsverbindungen und die Schaffung eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetzes außerdem besonders innerhalb der Stadtgrenzen und in den umliegenden Gemeinden aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte von 1714 Einwohner*innen pro km² gut möglich; das aktuelle Angebot des Citybus kann jedoch aufgrund eigener Beobachtungen und persönlicher Gespräche vor allem aufgrund der ungünstigen Fahrzeiten besonders am Wochenende und hohen Preise (2,50 € pro Fahrt (vgl. STADTGEMEINDE RIED IM INNKREIS o.J.) aktuell kaum genutzt werden.



Abbildung 6: Übersicht ÖV-Angebot Ried im Innkreis (Quelle: KOMOBILE 2023a: 21).



Abbildung 7: Marktplatz - Knotenpunkt für Citybusse in Ried im Innkreis (Quelle: eigene Aufnahme).

Wie in *Abbildung 6* ersichtlich, besteht das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel momentan aus diesem Citybus welcher 5 Linien abfährt, die einen Großteil des Stadtgebiets abdecken und sich am Marktplatz als Knotenpunkt (sh. *Abbildung 7*) überschneiden, ebenso wie 12 Regionalbuslinien, die das Stadtgebiet mit dem Umland verbinden (vgl. KOMOBILE 2023a: 20). Die Regionalbusse verkehren größtenteils im Stundentakt und befahren das Stadtgebiet auf dem Weg zum Bahnhof über die Friedrich-Thurner-Straße, den Marktplatz, die Bayrhammergasse und die Bahnhofstraße (vgl. KOMOBILE 2023a: 21). Das Citybusangebot, das zwei Fahrzeuge umfasst, fährt halbstündlich andere Stadtteile an, sodass die Linien 831 Riedberg, 832 Försterstraße/Stöcklgras und 834 Bahnhof/Schatzdorfer Straße einen 30-Minuten-Takt aufweisen und die Linien 833 Krankenhaus/Hohenzeller Straße und 835 Rabenberger Weg einmal pro Stunde abgefahren werden (vgl. STADTGEMEINDE RIED IM INNKREIS o.J.). Diese Taktung besteht wochentags von 6.30 bis 18.30 und samstags bis von 7.30 bis 12.30, wobei auch wochentags je nach Route Mittagspausen zwischen 12.00 und 14.00 stattfinden. Dennoch haben alle öffentlichen Verkehrsmittel vom Bahnhof Ried im Innkreis gemeinsam, sehr gut mit den Zugverbindungen des Bahnhofs Ried im Innkreis getaktet zu sein (ÖBB-PERSONENVERKEHR AG, 2023). Hierbei ist besonders das neu erbaute Busterminal am Bahnhof der Stadt wesentlich.

Die einzelnen Citybus- und Regionalbus-Haltestellen weisen unterschiedliche Aufenthaltsqualität auf, werden aufgrund eigener Beobachtungen wochentags aber rege besonders von Schüler*innen und älteren Personen als Wartezonen angenommen. Auch die Regionalbusverbindungen mit den umliegenden Gemeinden sind während der Schulzeit gut genutzt, vor allem zu Ferienzeiten und Wochenenden; sie sind aber, aber wie zuvor angesprochen, nur mit geringer Frequenz vorhanden. In Zahlen spiegelt sich dies in Zählungen aus dem Jahr 2022 wider, indem wochentags je Linie zwischen 25 (Linie 833) und 115 (Linie 834) Personen täglich mit dem Citybus fahren, wobei die durchschnittliche Anzahl beförderter Personen pro Kursfahrt (Runde vom Marktplatz) bei knapp 4 und somit eine Person unter dem Oberösterreich-Mittel liegt (vgl. KOMOBILE 2023a: 41f.). Für die Regionalbusse liegen nur Ein- bzw. Ausstiegsszahlen vor, welche am Bahnhof bzw. bei der Friedrich-Thurner-Straße durchschnittlich 404 bzw. 317 Personen umfassen (vgl. KOMOBILE 2023a: 43).

2.1.3 Aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr)

Besonders im Bereich der Fußgänger*innenmobilität ist Ried im Innkreis eine besonders gut ausgebaute Stadt (vgl. BARTH 2024; ZWIELEHNER 2024), wobei hier teilweise noch gute bzw. schnelle Querverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen wie Wegleiten und Auleiten und der Innenstadt fehlen. Die Radinfrastruktur lässt jedoch viele Lücken offen, besonders im Bereich der geschützten und vom Fließverkehr getrennten Radwege. Obwohl viele Hauptradrouten die umliegenden Gemeinden und Stadtteile mit der Innenstadt (Kernzone) verbinden, weisen diese keine gekennzeichneten oder geschützten Radwege auf.

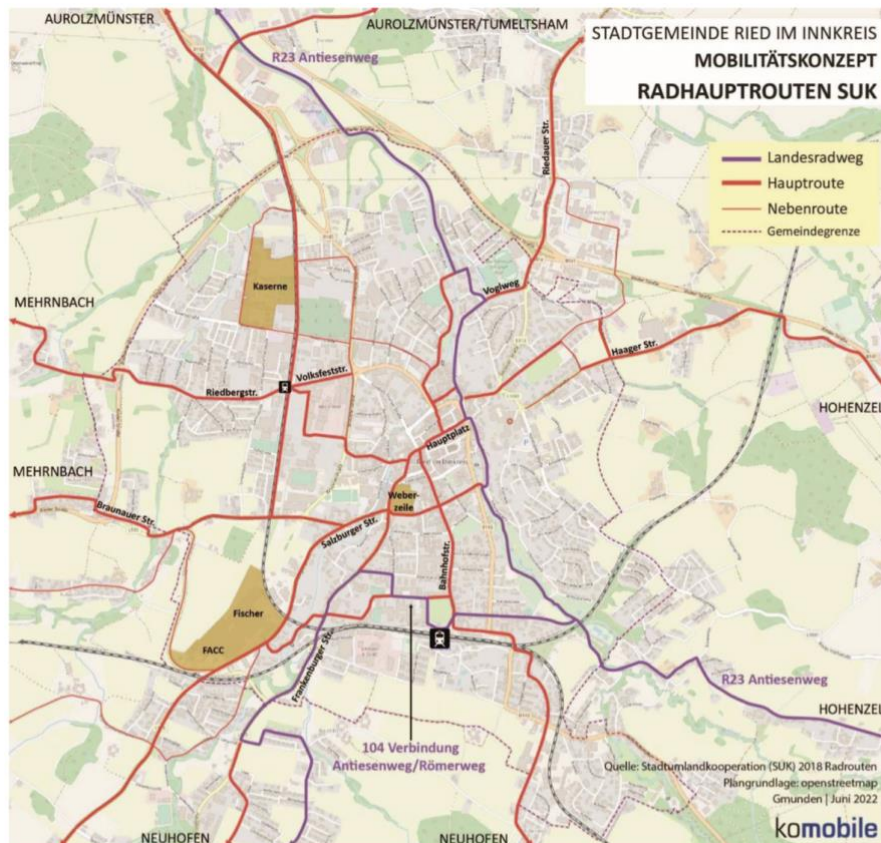


Abbildung 8: Radhaupttrouten Ried im Innkreis (Quelle: KOMOBILE 2023b: 67).

Wie in *Abbildung 8* erkenntlich, führen zwei geschützte und von MIV getrennte Landesradwege am Stadtrand entlang, während in der Karte gekennzeichnete Haupttrouten aus gemischtem Verkehr bestehen und teilweise wie in Richtung Aurolzmünster oder Mehrnbach ab der Gemeindegrenze auf bzw. an Landesstraßen verlaufen, auf denen 100 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt ist.

Einige kurze getrennte Radwege oder Rad- und Fußwege, welche immer wieder besonders vor gefährlichen Kreuzungen oder Straßenquerungen beendet und anschließend neu begonnen werden, bestehen bereits im Stadtgebiet. Beispielsweise kann in *Abbildung 9* erkannt werden, dass innerhalb weniger Meter am bereits erwähnten Marktplatz ein abgetrennter Rad- und Fußweg endet, nach der Überquerung einer Straße wieder beginnt und kurz vor dem Schutzweg im Hintergrund wieder endet.



Abbildung 9: Beginn und Ende eines abgetrennten Rad- und Fußweges (Quelle: eigene Aufnahme).

In Bezug auf Fußgänger*inneninfrastruktur ist auch die großflächige Begegnungszone in der Innenstadt anzumerken, wobei baulich abgetrennter Raum für Fußgänger*innen geschaffen wurde und motorisierte Verkehrsmittel mit 30 km/h anstatt wie üblich 20 km/h fahren (sh. Abbildung 10).



Abbildung 10: Beginn Begegnungszone mit getrenntem Fußweg (Quelle: eigene Aufnahme).

2.1.4 Verbesserungsvorschläge

Noch befindet sich die Stadt Ried am Anfang der Ausarbeitung von festgelegten Stadtentwicklungszielen, um insbesondere die dargelegten Probleme in der Mobilitätsinfrastruktur und dem Mobilitätsverhalten der Stadt zu lösen, indem zunächst

von der komobile GmbH in Anlehnung an die Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)² eine Abschätzung der Auswirkung von Eingriffen in den Straßenverkehr durchgeführt und anhand dessen ein Mobilitätskonzept auch mithilfe von Bürger*innenbefragungen an verschiedenen Orten innerhalb der Stadtgrenzen zum Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen erarbeitet wurde. Dieses Konzept sieht den Ausbau von Fußwegenetzen, Attraktivierung von Fahrrad- und E-Bike-Infrastruktur und öffentlichem Verkehr (innerstädtisch sowie regional), bessere Parkraumkonzepte und eine Reorganisation des Straßennetzes vor. Außerdem sollen die Qualität öffentlicher Räume und Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung verbessert werden. (vgl. STADTGEMEINDE RIED IM INNKREIS o.J.)

Jedoch scheinen Lösungsansätze nicht einstimmig annehmbar, wie beispielsweise 76,1 % der 1624 Befragten zeigen, welche angeben, keine Reduzierung der Parkplätze zu wünschen, und 53,6 % der Befragten gegenüberstehen, welche eine Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum wünschen (vgl. KOMOBILE GMBH 2022: 18). In persönlichen Gesprächen mit einer nicht-repräsentativen Stichprobe von 10 Personen der Rieder Bevölkerung, welche im Vorfeld dieser Arbeit in spontanen Situationen befragt wurden, fällt außerdem auf, dass die vorgeschlagenen Verbesserungen nicht durchgehend positiv aufgenommen werden. Aus diesem Grund soll die vorgeschlagene Arbeit ebenjene identifizierte Bedürfnisse und Wünsche im neuen Mobilitätskonzept auf das Potenzial und den Bedarf hin untersuchen, Alternativen für sanfte Mobilität in der Stadtregion Ried im Innkreis auszubauen.

Was klar die häufigsten Verbesserungswünsche in der Bevölkerung sind und welche in Hinblick auf sanfte Mobilität nochmals in dieser Arbeit erfragt und ausgearbeitet werden sollen sind der Wunsch nach einer autofreien Innenstadt in Bezug auf den Haupt- und Stelzhamerplatz und die Reduzierung von Parkplätzen, sowie der Wunsch nach einer Parkgarage an wichtigen Zufahrtsstraßen zur Innenstadt. Außerdem wird eine Verbesserung der Infrastruktur des Citybussystems und ein Ausbau des Bahnhofs inklusive einer Erhöhung von Park and Ride Stellplätzen gewünscht. Auch

² SUMP: strategische Planungsinstrumente, welche zum Ziel haben, Mobilität in städtischen Gebieten zu verbessern, indem umweltfreundliche, effiziente und integrierte Verkehrssysteme gefördert werden. Dabei werden Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, öffentliche Verkehrsmittel und Autos miteinbezogen mit Fokus auf der Reduzierung von Verkehrsemissionen, der Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung und der Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung (vgl. RUPPRECHT CONSULT 2019: 9).

ein Ausbau des Radwegenetzes und die Sichtbarmachung von Radfahrer*innen wird hier gewünscht. (vgl. KOMOBILE 2023a: 46)

Die Wünsche der Bevölkerung decken sich größtenteils mit jenen der durch KOMOBILE befragten Unternehmen insofern, als dass auch von Unternehmer*innenseite ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Nachbargemeinden und den frühen Morgenstunden, sowie ein Ausbau des Radwegenetzes gewünscht wird. Auch wünschen Unternehmer*innen mehr und bessere Parkplätze für Mitarbeiter*innen in Zentrumsnähe und erhöhte Kontrolle ihrer Ladezonen, sowie öffentliche E-Tankstellen. (vgl. KOMOBILE 2023a: 50)

Im folgenden Schritt soll das aus dieser Ausgangs- und Wunschlage bereits erstellte Mobilitätskonzept der Stadt Ried im Innkreis grob mit den wichtigsten Punkten dargelegt werden, bevor im empirischen Teil der Arbeit eigene Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden bzw. die erarbeiteten Handlungsschritte mithilfe von Expert*innen und Befragungen der Bevölkerung erörtert werden.

2.2 Mobilitätskonzept Ried im Innkreis

Das aktuell ausgearbeitete Mobilitätskonzept, welches in Bürgerbeteiligung gepaart mit Fachplanung ausgearbeitet wurde, ist momentan auf der Stadtentwicklungsseite der Stadt Ried im Innkreis abrufbar, wobei auch auf den nationalen österreichischen Mobilitätsmasterplan verwiesen wird. Um die Ziele des nationalen Plans mit den Bedürfnissen der Bevölkerung der Stadt zu vereinbaren, wurde anhand von Ergebnissen von Haushaltsbefragungen und den vorgegebenen nationalen Zielen ein neues Mobilitätskonzept ausgearbeitet. Hierbei werden die folgenden Inhalte verfolgt:

- Fußwegeinfrastruktur barrierefrei, attraktiv und verkehrssicher ausbauen
- Fahrrad- und E-Bike-Infrastruktur ausbauen, sodass attraktive Bedingungen für das Radfahren geschaffen werden (z.B.: Fahrradabstellanlagen, Leitsysteme, Bewusstseinsbildung)
- Innerstädtischen und regionalen Öffentlichen Verkehr attraktivieren
- Parkraumkonzept für das gesamte Stadtgebiet entwickeln
- Straßennetz reorganisieren und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten schaffen
- Qualität der öffentlichen Räume erhöhen und an den Klimawandel anpassen
- Mobility as a Service als Planungsphilosophie annehmen

- Bewusstseinsbildungsmaßnahmen bei verschiedenen Zielgruppen erarbeiten
- Monitoringsystem entwickeln, um die Wirksamkeit gesetzter Maßnahmen zu evaluieren

(vgl. STADTGEMEINDE RIED IM INNKREIS, o.J.)

Dieses Mobilitätskonzept beinhaltet bereits einige konkrete Vorschläge und Routenplanungen, die jedoch insbesondere auf MIV und die Umlenkung des Durchfahrtsverkehrs zugeschnitten sind, weshalb die vorliegende Arbeit versucht, die Ziele des Konzepts mit den erhobenen Ergebnissen in Bezug auf das Potenzial für sanfte Mobilität zu analysieren und Handlungsvorschläge zu liefern, welche konkret auf die Bedürfnisse der Bevölkerung zugeschnitten sind. Es soll hierbei besonders auf aktive Mobilität im Rahmen der Radinfrastruktur, Einschränkungen von MIV bzw. Parkraumreduktion und den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel geachtet werden, weshalb die Interviews und Befragungen, welche im nächsten Kapitel vorgestellt werden, ein Hauptaugenmerk darauflegen.

3. Methodik

Im folgenden Kapitel soll der empirische Teil der vorliegenden Arbeit erläutert werden, wobei zunächst die Methodik der Datenerhebung und die Leitfragen bzw. Fragebögen der Expert*inneninterviews und Befragung der Bevölkerung sowie deren Analysetools dargelegt werden. Für beide Befragungstools wurden zunächst kognitive Interviews mit zwei Personen und im Anschluss Feldpretests mit Studierenden, welche Expertise im Untersuchungsgebiet sowie Forschungsinteresse besitzen, durchgeführt, um Probleme des Frageverständnisses sowie Probleme in Bezug auf den technischen Befragungsablauf zu ermitteln (vgl. REINECKE 2022: 964). Auch die Vorgehensweise der abschließenden SWOT-Analyse wird in diesem Kapitel dargestellt, um die Methoden der empirischen Forschung in *Kapitel 4* zu untermauern. Diese beschriebene Methodentriangulation soll dazu beitragen, dass sich die unterschiedlichen Ergebnisse ergänzen und so ein umfassenderes Bild des Forschungsgegenstands entsteht (vgl. KELLE 2022: 168).

3.1 Datensammlung und Stichproben

Die Datensammlung für die Beantwortung der Forschungsfragen der vorliegenden Arbeit besteht aus zwei Teilen. Zum einen werden, um zu einer vorläufigen

Beantwortung der Forschungsfragen zu gelangen, drei Expert*innen im Bereich Mobilitätsplanung in Kleinstädten in leitfragengestützten Interviews befragt, zum anderen die breitere Bevölkerung anhand einer standardisierten Umfrage.

*3.1.1 Datensammlung und Stichprobe Expert*inneninterviews*

Hierbei soll durch qualitative Forschung der Untersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit möglichst facettenreich erfasst werden, wobei nicht nur „günstige“, also dem Ziel der Forschung dienliche Fälle miteinbezogen werden, sondern auch „ungünstige“ Fälle, welche kritische Stimmen äußern (vgl. MERKENS 2009: 290f.). So wurde auch für die vorliegende Arbeit zunächst versucht, möglichst unterschiedliche Expert*innen zu befragen, damit ein umfassendes Bild ablichten werden kann. So wurden nicht nur Expert*innen für Verkehr und Stadtplanung in Ried im Innkreis sowie der Bürgermeister der Stadt Ried im Innkreis kontaktiert, sondern auch Vertreter*innen des Klimabündnis angefragt und über Thema und Zweck der vorliegenden Arbeit informiert. Nach dem persönlichen Interview mit dem Bürgermeister der Stadt Ried im Innkreis wurde durch dessen Empfehlung auch der langjährige Bürgermeister der Stadt Trofaiach kontaktiert, da die Kleinstadt bereits als Best Practice Beispiel im theoretischen Teil der vorliegenden Arbeit vorkam. Letztendlich war es jedoch aus Zeitgründen auf beiden Seiten nicht möglich, zusätzlich noch Vertreter*innen des Klimabündnis Oberösterreich, welche sich mit Stadt- und Mobilitätsplanung für sanfte Mobilität auseinandersetzen, zu interviewen. Somit besteht die Stichprobe des qualitativen Expert*inneninterviews aus zwei Expert*innen in der Mobilitätsplanung der Stadt Ried im Innkreis und einem Experten einer anderen Kleinstadt. Die Interviews dauerten zwischen vierzig und fünfzig Minuten und wurden per Videochat (über die Plattform Zoom) oder im Fall des Bürgermeisters von Ried im Innkreis persönlich durchgeführt.

3.1.2 Datensammlung und Stichprobe Bevölkerungsbefragung

Durch willkürliche Auswahl wurden über einen größeren Zeitraum (in den Monaten November 2023 bis Jänner 2024) an zufälligen Tagen zufällige Personen in Ried im Innkreis anhand eines anonymen Fragebogens zu ihrem Mobilitätsverhalten und ihrer Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätsformen befragt. Hierbei wurden zunächst die Merkmalsträger*innen, der sich im Stadtgebiet bewegend Personen unkontrolliert in die Stichprobe aufgenommen. Neben der persönlichen Befragung an stark frequentierten Plätzen wie Stadtplätzen, Kirchenplätzen und Einkaufsstraßen wurde die Umfrage auch via Internetlink von Befragten mit ihnen Bekannte, welche in der

Stadt und den umliegenden Gemeinden leben, geteilt. Somit besteht die Stichprobe der quantitativen Befragung zum Potenzial des Ausbaus sanfter Mobilität aus insgesamt 86 Personen, welche sich bereiterklärt haben, an der Umfrage teilzunehmen. Es wurde hierbei besonders im späteren Verlauf der Befragung darauf geachtet, demographisch ausgeglichene Antworten zu erhalten, was jedoch nicht in allen Aspekten möglich war. Letztendlich geben über 54 % der Befragten Personen an, in der Kernstadt Ried im Innkreis zu wohnen, wovon ein Großteil (rund 53 %) im Stadtteil Riedberg wohnt. Dieser Stadtteil ist zum einen einer der geographisch ausgedehntesten und bevölkerungsreichsten und die Bevölkerung zeigte hier sehr große Bereitschaft zur Beantwortung und Weiterleitung der Umfrage. Von denjenigen Befragten, welche außerhalb der Kernstadt leben, sind alle umliegenden Gemeinden in kleinem Maße vertreten. Die Altersverteilung, welche genau in *Abbildung 11* aufbereitet wird, zeigt besonders in den Altersgruppen bis 29 und zwischen 40 und 60 Jahren eine größere Bereitschaft an der Umfrage teilzunehmen. Dies kann zum einen daran liegen, dass diese Gruppen eher allein in der Innenstadt unterwegs sind, während Personen zwischen 30 und 39 eher mit jüngeren Kindern angetroffen wurden und sich daher keine Zeit genommen haben und Personen über 60 Jahren womöglich weniger zu Fuß im Stadtgebiet unterwegs sind. Über 96 % der Befragten besitzen einen Führerschein.

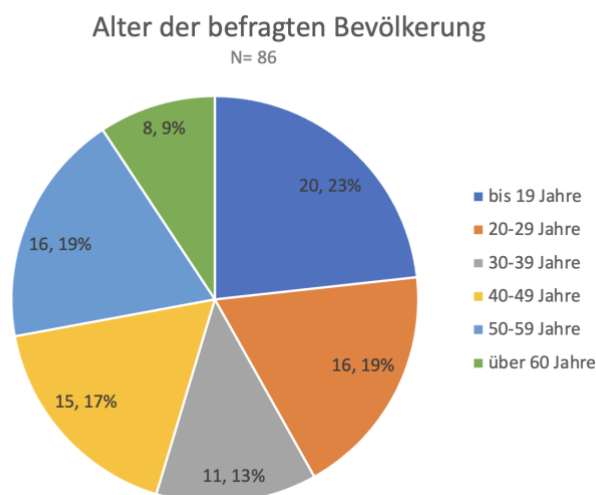


Abbildung 11: Alter der befragten Bevölkerung (Quelle: eigene Darstellung).

Da die Auswahl der Befragten willkürlich und anhand einfacher Zufallsauswahl geschieht, kann aufgrund des zu geringen Stichprobenumfangs und des mangelnden Wissens um das Melderegister und damit die Grundgesamtheit des

Untersuchungsgebiets keine Repräsentativität der Ergebnisse gewährleistet werden (vgl. HÄDER und HÄDER 2022: 429) und keine Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit vorgenommen werden. Dennoch weisen die Antworten der Stichprobe in eine Richtung, wodurch grobe Empfehlungen an die Regionalpolitik ausgesprochen werden können und Zusammenhangshypothesen überprüft werden.

3.2 Expert*inneninterviews

Zur Befragung der Expert*innen im Bereich Stadt- und Mobilitätsplanung kam ein semistrukturierter Interviewleitfaden zum Einsatz, welcher je nach Expertise besonders für den Bürgermeister von Trofaiach angepasst wurde. Dieser Leitfaden, welcher das Expert*inneninterview stützt, besteht aus einer vorab vereinbarten und systematisch angewandten Vorgabe zur Gestaltung des Interviewablaufs, wobei durch explizit vorformulierte Fragen und Erzählaufforderungen die Befragten eigene Erwartungen, Motive, Strategien und Erfahrungen frei benennen können (vgl. HELFFERICH 2022: 876f.). Grundsätzlich bleibt eine Offenheit des Interviewablaufs bestehen, wobei der Leitfaden diese maximale Offenheit im Sinne der Forschungspragmatik einschränkt. In den durchgeführten systematisierenden Expert*inneninterviews fungieren die einzelnen Befragten als Ratgeber*innen und Wissensvermittler*innen, welche aufgrund ihres Expert*innenwissens Problemstellungen und Lösungsansätze im Bereich sanfte Mobilität bewerten. (vgl. ebd.)

Die auf Anfrage digital verfügbaren Transkripte der drei durchgeführten Expert*inneninterviews werden anhand der in *Kapitel 3.3.2* beschriebenen Vorgangsweise zuerst einzeln mithilfe der Analysesoftware MAXQDA kodiert und im Anschluss werden die wichtigsten Aussagen und Codestrukturen der Interviews graphisch dargestellt.

3.2.1 Leitfaden-Interview

Der Leitfaden für ebenjenes Interview soll laut HELFFERICH (2022: 883) „so offen wie möglich, so strukturierend wie nötig“ erarbeitet werden, wobei durch Erzählaufforderungen relevante inhaltliche Aspekte spontan ausgesprochen und jene Aspekte nachgefragt werden, welche für das Forschungsinteresse noch nicht ausreichend angesprochen werden. Abschließend sollen strukturierte und inhaltlich genauer vorgegebene Fragen gestellt werden (vgl. ebd.), sodass sich für den

grundlegenden Leitfaden des durchgeführten Interviews folgende Struktur mit den folgenden Fragen ergibt:

Tabelle 1: Leitfaden Expert*inneninterview. (Struktur adaptiert von HELFFERICH 2022: 884)

Struktur	Leitfrage/Erzählaufforderung	Inhaltliche Aspekte	Nachfragen
Einleitung (Erzählaufforderung)	Wie würden Sie Ihre persönliche Beziehung zur Stadt Ried im Innkreis beschreiben?		
Erzählaufforderung	Wie sehen Sie die derzeitige Mobilitätssituation in Ried im Innkreis?	Einschätzung Mobilitätssituation	<i>Ried gut angebunden? Bewohner offen für alternative Verkehrsmittel?</i>
Erzählaufforderung	Wie oft nutzen Sie persönlich die verschiedenen Verkehrsmittel und in welchen Situationen?	Eigenes Mobilitätsverhalten	<i>Wo? Motivation für nachhaltigere Alternativen? Welche Alternativen kommen infrage?</i>
Erzählaufforderung	Sind Sie in Kenntnis über den derzeitigen Modal Split in der Stadt Ried im Innkreis und dem nahen Umland? Wenn ja, wie sieht dieser aus?	Einschätzung Bevölkerung	<i>Woran liegt das?</i>
Erzählaufforderung	Inwieweit besteht Ihrer Meinung nach ein Bedarf oder Wunsch in der Bevölkerung, sanfte Mobilität in der Stadt und im nahen Umland auszubauen?	Einschätzung Bevölkerung	<i>Welche Art von Ausbau sinnvoll/wünschenswert? Was motiviert zu Verzicht auf MIV?</i>
Erzählaufforderung	Wie schätzen Sie das bestehende Radinfrastrukturangebot der Stadt ein? (eher für Freizeitgestaltung oder Alltagswege geeignet; Sicherheit; Schutz; Erreichbarkeit von wichtigen Orten; ...)	Einschätzung gezielter Lösungsansätze - Radinfrastruktur	<i>Erhöhte Attraktivität durch Verbesserung? (bspw. gekennzeichnete Radrouten innerhalb der Stadt, geschützte Radwege, Abstellplätze, Leihstationen, Ladestationen, ...)</i>
Erzählaufforderung	Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit und Nützlichkeit bestehender öffentlicher Verkehrsmittel in Ried im Innkreis und die Verbindung von öffentlichen Verkehrsmitteln ins Umland ein? (Sind öffentliche Verkehrsmittel bisher eine gute Alternative, um vom Stadtrand oder dem nahen Umland in das Stadtzentrum zu kommen?)	Einschätzung gezielter Lösungsansätze – öffentliche Verkehrsmittel	<i>Ein Stadtteil besonders gut/schlecht? Zusammenhang Ticketpreise mit Nutzung? Bedarfsbus?</i>
Erzählaufforderung	Wie schätzen Sie die Belastung der Bevölkerung durch das Verkehrsaufkommen in Ried im Innkreis ein und wie kann diese verringert werden?	Einschätzung gezielter Lösungsansätze – Verkehrsbelastung	<i>Besonders belastete Gegenden? Nachtfahrverbot? Tempolimit 30?</i>
Erzählaufforderung	Besonders in der Innenstadt wird die bestehende Parkraumsituation oft diskutiert. Können Sie die bestehende Parkraumdiskussion kurz darlegen? Welche Vor- und Nachteile sehen Sie an einer Parkplatzreduktion in der Innenstadt und für wie umsetzbar halten Sie eine Parkplatzreduktion?	Einschätzung gezielter Lösungsansätze – Parkraum	<i>Alternative Vorschläge, um Parkraumproblematik zu lösen?</i>
Erzählaufforderung	Sie sind in Kenntnis über das erstellte Mobilitätskonzept der Stadt Ried durch die komobile GmbH, welches durch Bürger*innenpartizipation und	Mobilitätskonzept	

	Expert*innen ausgearbeitet wurde. Wie beurteilen Sie die Umsetzbarkeit dieses Plans und wo sehen Sie Stolpersteine für die Stadtregierung?		
Abschlussfrage	Was würde Ihrer Meinung nach in der Stadt Ried im Innkreis möglichst viele Personen dazu motivieren, vom Auto auf nachhaltigere Alternativen umzusteigen? Wo sehen Sie die Mobilitätssituation der Stadt Ried im Innkreis in 10 Jahren?	Zukunftsvision	

Der erste Teil des leitfadengestützten Expert*inneninterviews dient also, wie in *Tabelle 1* ersichtlich, der Reflexion der derzeitigen Mobilitätssituation in der Stadt und des damit verbundenen Mobilitätsverhaltens der Expert*innen und der Bevölkerung der Stadt. Im zweiten Teil werden die Expert*innen zu ihrer Einschätzung gezielter Lösungsansätze, welche in *Kapitel 2* aus der Theorie herausgearbeitet wurden, befragt. Im letzten Teil des Interviews wird das bestehende Mobilitätskonzept und seine Umsetzbarkeit hinterfragt und die Expert*innen nach ihrer Einschätzung zukünftiger Entwicklungen im Bereich Mobilität gefragt.

3.2.2 qualitative Datenauswertung

Die Auswertung der Transkripte der durchgeführten offenen Interviews wird anhand qualitativer Inhaltsanalyse durchgeführt, welche im Vergleich zu anderen textanalytischen Methoden am häufigsten angewandt wird (vgl. MAYRING und FENZL 2022: 691). Da das Vorgehen streng regelgeleitet ist, kann die Auswertung gut intersubjektiv überprüft werden, obwohl die Auswertung immer noch qualitativ-interpretativ bleibt (vgl. ebd.). Wichtig ist, dass bei der qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING und FENZL (2022) ein Kategoriensystem als eigentliches Analyseinstrument vorliegt, anhand dessen das erhobene Material bearbeitet wird.

Jenes Kategoriensystem wird in der vorliegenden Arbeit anhand *zusammenfassender Inhaltsanalyse* gebildet, indem das erhobene Material in inhaltstragende Paraphrasen umformuliert und anschließend reduziert und durch *induktive Kategorienbildung* zugeordnet. Es werden also direkt im erhobenen Material Kategorien formuliert und dann schrittweise zu Hauptkategorien generalisiert. (vgl. MAYRING und FENZL 2022: 694f.).

Der Ablauf der genauen Analyse setzt sich also aus den folgenden Schritten zusammen:

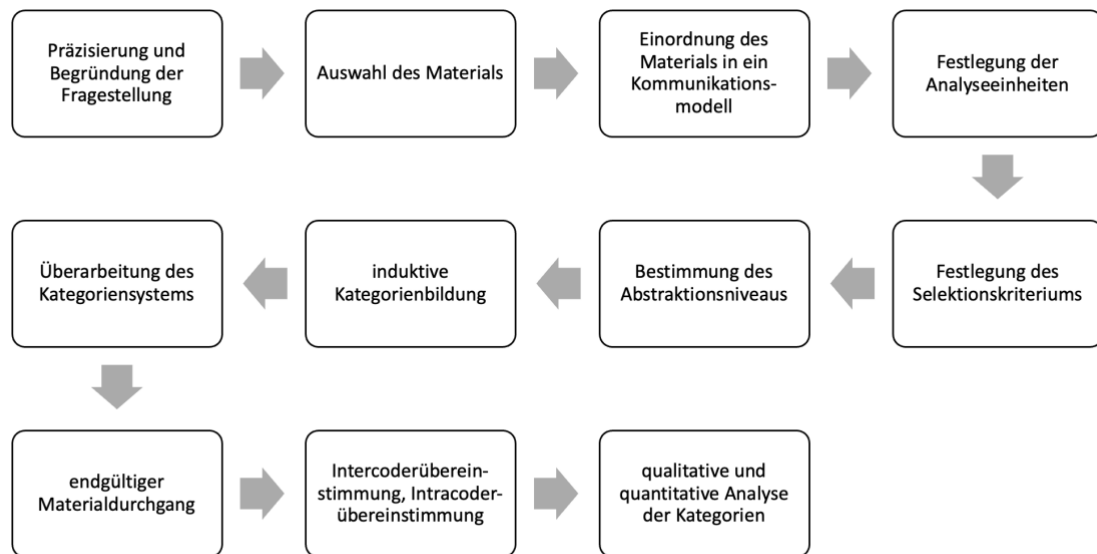


Abbildung 12: Ablaufmodell induktiver Kategorienbildung (adaptiert von MAYRING und FENZL 2022: 699)

Im konkreten Fall der vorliegenden Expert*inneninterviews können die drei Bereiche, in welche jedes Interview unterteilt ist (bestehende Mobilitätssituation und -verhalten, Lösungsansätze, Umsetzbarkeit) als *deduktive Themengebiete* (vgl. MAYRING und FENZL 2022: 701) verstanden werden, welche aufgrund der Struktur des Leitfadens vorgegeben sind. Nach erster Sichtung des Materials werden wie in *Abbildung 12* ersichtlich das Selektionskriterium sowie die Analyseeinheiten und das Abstraktionsniveau festgelegt (vgl. ebd.). In Hinblick auf die Fragestellung können zwei Selektionskriterien definiert werden. Hauptkategoriensystem A umfasst die Beschreibung von Problemsituationen in Bezug auf sanfte Mobilität, Hauptkategoriensystem B Lösungsmöglichkeiten und Zukunftsvisionen. Diese beiden Selektionskriterien dienen als Grundlage für die Kategorienbildung (vgl. ebd.). Unter Berücksichtigung dieser Selektionskriterien werden die induktiven Kategorien aus dem Material gebildet, weshalb sie gegenstandsverankert sind (vgl. MAYRING 2010: 86). Mehrfachzuordnungen von Materialbestandteilen, welche unterschiedliche Aspekte aufzeigen, zu unterschiedlichen Kategorien sind hierbei zulässig. Die gebildeten Kategorien entstehen demnach nicht theoriegeleitet, sondern anhand der einzelnen Interviews und werden im Laufe der Interviews und der Transkriptionen ebenjener angepasst und iterativ überarbeitet.

3.3 Befragung der Bevölkerung

Um über die qualitativen Daten der befragten Expert*innen hinaus, die breitere Meinung der Bevölkerung darstellen und mit Expert*innenmeinungen vergleichen zu können, werden Bewohner*innen der Stadt Ried im Innkreis und der umliegenden Gemeinden mittels eines standardisierten Online-Fragebogens befragt, da diese Methode als wichtigstes Erhebungsverfahren zur Gewinnung von Informationen der Befragten zu ihren Beziehungsnetzen gesehen werden kann (vgl. REINECKE 2022: 956).

3.3.1 Fragebogen

Der verwendete Fragebogen (sh. *Kapitel 8.2 - Anhang*) besteht aus hauptsächlich geschlossenen und Hybridfragen, welche feste Antwortvorgaben enthalten bzw. die Möglichkeit geben, auch unvorhergesehene Antworten unter „sonstige“ zu geben (vgl. REINECKE 2022: 953). Hauptsächlich wird im ersten Teil des Fragebogens das aktuelle Verkehrsverhalten und im Anschluss die Akzeptanz eines Ausbaus bzw. Wechsels auf sanfte Mobilität gemessen. Wie im Anhang zu sehen, soll im ersten Schritt in einer geschlossenen Frage allgemein angegeben werden, welche Verkehrsmittel wie häufig verwendet werden, wobei Verkehrsmittel und Häufigkeit in einem Raster vorgegeben sind. Hierbei soll also die Inzidenz des Verkehrsverhaltens der Befragten gemessen werden (vgl. REINECKE 2022: 955), um Aussagen über die wichtigsten Verkehrsmittel im Stadtgebiet und nahen Umland treffen zu können.

Anschließend wird explizit die Prävalenz des Fahrradfahrens im Stadtgebiet anhand einer ja/nein-Frage erfragt, anhand welcher die Prävalenzrate der Fahrradfahrenden im Stadtgebiet gemessen werden kann (vgl. REINECKE 2022: 955). Anhand von sogenannter Filterführung, also Verzweigungen im Fragebogen (vgl. REINECKE 2022: 956), werden in den Abschnitten „Radfahren“ und „öffentlicher Verkehr“ Items zur persönlichen Einstellung zum Radfahren bzw. öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Mobilitätsverhalten bezogen auf die Mobilitätsform und konkrete Verbesserungswünsche übersprungen.

Danach wird die Einschätzung konkreter Lösungsmöglichkeiten, welche in den Best Practice Beispielen in *Kapitel 1.3 Best Practice Beispiele* und anhand der einbezogenen Literatur in *Kapitel 1.2 Aktuelle Konzepte zur Implementierung von sanfter Mobilität* vorgestellt wurden, erfragt. Insbesondere werden die folgenden Lösungsmöglichkeiten grob vorgestellt und auf einer Likert-Skala von 1-5 bewertet:

- Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel generell (vgl. ABL 2024)
- Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt (vgl. ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2023: 40)
- Einschränkung des Verkehrs innerhalb der Stadtgrenzen (vgl. BRENCK et al. 2014: 13f.)
- Ausbau geschützter Radwege (vgl. FURTH et al. 2016: 42)

Im letzten Teil des Fragebogens werden demographische Daten der Teilnehmer*innen erhoben, um Antworten spezifisch in Bezug auf Alter, Vorhandensein eines Führerscheins und Wohnort zuordnen zu können und hier womöglich spezifische Aussagen und Handlungsempfehlungen für einzelne demographische Gruppen treffen zu können.

Die Rücklaufquote kann aufgrund der Weiterleitung des Fragebogens durch 15 der 63 persönlich befragten Personen nicht genau berechnet werden. Durch diese Weiterleitung wurden zusätzlich 23 weitere Personen erreicht. In der persönlichen Befragung an frequentierten Orten im Stadtgebiet lag die Rücklaufquote mit 63 von 97 angesprochenen Personen bei circa 65 %.

3.3.2 Quantitative Datenauswertung

Die Ergebnisse der Umfrage werden zunächst in Bezug auf das Mobilitätsverhalten dargestellt und dann anhand statistischer Verfahren auf ihre Aussagekraft untersucht, in Hinblick auf die folgenden in *Kapitel 0* definierten Hypothesen der vorliegenden Arbeit überprüft:

- H2:** Personen, die sich bereits regelmäßig mit sanften Mobilitätsformen wie öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad fortbewegen, sind eher bereit, auf das Auto zu verzichten.
- H3:** Jüngere Personen sind eher offen für sanfte Mobilität als ältere.
- H4:** Personen, die näher am Stadtzentrum wohnen, verwenden bereits eher sanfte Mobilitätsformen als Personen, die weiter außerhalb wohnen.
- H5:** Je unzufriedener Personen mit der Sicherheit der Radinfrastruktur oder dem Angebot öffentlicher Verkehrsmittel sind, desto eher wünschen sie sich eine Verbesserung ebenjener, um auf das Auto zu verzichten.

Eine Beantwortung dieser Hypothesen in Bezug auf die quantitative Untersuchung gibt Ausschluss über das Mobilitätsverhalten und mögliche Schlüsselfelder in Bezug auf

die Verbesserung der Akzeptanz und den Potenzial des Ausbaus von sanfter Mobilität im Untersuchungsgebiet. Über dies hinaus wird die Akzeptanz der verschiedenen, in *Kapitel 3.3.1* dargestellten Lösungsansätze graphisch aufbereitet und qualitativ die Antworten auf Verbesserungswünsche der Bevölkerung vorgestellt. Anhand dieser Auswertung können in einem nächsten Schritt auch die übergreifenden Hypothesen der gesamten Forschungsarbeit in Kombination mit den Ergebnissen der Expert*inneninterviews und des theoretischen Teils der Arbeit beantwortet werden.

3.4 SWOT-Analyse

Um alle Ergebnisse des theoretischen und empirischen Teils in Bezug auf das Untersuchungsgebiet Ried im Innkreis darzustellen, wird im letzten Schritt eine SWOT-Analyse erstellt, welche mit Entscheidungsträger*innen der Stadtpolitik geteilt werden kann. Auf diese Art und Weise werden erhobene Ergebnisse und theoretische Vorüberlegungen so aufbereitet, dass sofort Handlungsmöglichkeiten und Handlungsempfehlungen, aber auch Risiken, ersichtlich werden. Insbesondere stellt eine SWOT-Analyse ein passendes Analyse-Tool im Bereich des Regionalmanagement und der Stadtentwicklung dar, da sowohl interne als auch externe Faktoren im Planungsprozess dargestellt werden (vgl. KARPPI et al. 2001: 15). Innerhalb der Regionalentwicklung soll die SWOT-Analyse als Instrument dazu dienen, dominierende und bestimmende Faktoren innerhalb und außerhalb eines bestimmten Gebiets, welche den Erfolg eines Projekts beeinflussen können, festzustellen, sowie relevante strategische Leitlinien zu erstellen, indem das Projekt mit seinem Umfeld verknüpft wird (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 1999: 42). Die SWOT-Analyse dient hier also als Entscheidungsfindungs-Tool, indem die vier Aspekte, Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken dargestellt werden und durch die Regierung wie folgt umgesetzt werden können:

- Auf Stärken aufbauen
 - Schwächen eliminieren
 - Möglichkeiten ausnutzen
 - Die Auswirkungen von Risiken abschwächen
- (vgl. DEALTRY 1992: 2)

Das Ziel dieser Methode ist es also, Informationslevel zu erhöhen und Unsicherheiten zu reduzieren (vgl. KARPPI et al. 2001: 16). Sobald Strategien dargelegt werden, ist es eine Sache der Einführung und des „ins Tun kommen“, weshalb die SWOT-Analyse

besonders in Hinblick auf die Problemstellung der Kleinstädte, welche die vorliegende Arbeit definiert hat, ein hilfreiches Tool zur Aussprache von Handlungsempfehlungen ist.

Wie in *Abbildung 13* ersichtlich, werden zunächst die vier Aspekte der SWOT-Analyse grob graphisch dargestellt und in einem nächsten Schritt ausformuliert.

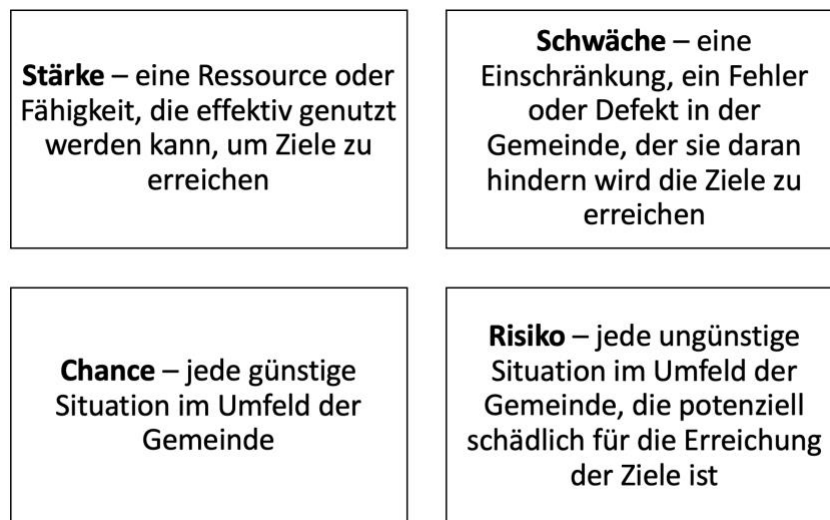


Abbildung 13: grafische Darstellung der SWOT-Analyse (adaptiert von: KARPPI et al. 2001: 16)

Durch die Erhebung von Daten anhand der vorgestellten qualitativen und quantitativen Methoden und die Zusammenfassung der Ergebnisse in einer SWOT-Analyse kann die vorliegende Arbeit die gestellte Forschungsfrage und die identifizierten Ziele nicht nur beantworten, sondern auch spezifische, theoriegeleitete und empirische unterstützte Handlungsempfehlungen für die Regionalpolitik im Untersuchungsgebiet und beispielhaft für Kleinstädte in ganz Österreich aussprechen.

4. Ergebnisse

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der einzelnen empirischen Schritte dargestellt, bevor in *Kapitel 5* eine Diskussion ebenjener folgt und Handlungsempfehlungen für Kleinstädte in Österreich abgeleitet werden.

4.1 Ergebnisse Expert*inneninterviews

Die 3 Expert*inneninterviews zeigen jeweils unterschiedliche überliegende Einstellungen zur Einführung von sanfter Mobilität in Kleinstädten, welche in der Nennung sanfter Mobilität in Verbindung mit semantisch positiven Aussagen und MIV in Verbindung mit semantisch negativen Aussagen klar erkannt werden kann. Zur

einfacheren Lesbarkeit und Kodierbarkeit werden im Folgenden die einzelnen Interviews als Interview 1 (Bernhard Zwiehner, Bürgermeister der Stadt Ried im Innkreis), Interview 2 (Mario Abl, Bürgermeister der Stadt Trofaiach) und Interview 3 (Regina Barth, Mitarbeiterin der Stadtverwaltung Bauamt Ried im Innkreis) bezeichnet. Alle Interviews dauerten zwischen 40 und 50 Minuten, wobei die Transkripte, welche wie erwähnt auf Anfrage digital zur Verfügung gestellt werden können, aufgrund von teilweise kürzeren Antworten und häufigeren Turn-Wechseln zwischen 60 und 90 Absätzen lang sind. Zur Analyse und Vergleich eignen sich in jedem Interview rund 25 semantische Absätze (28 in Interview 1; 21 in Interview 2; 25 in Interview 3), weshalb die Interviews in ihrer Länge gut vergleichbar sind.

Zunächst soll nun auf die groben Inhaltsschwerpunkte der unterschiedlichen Interviews eingegangen werden, bevor in *Kapitel 4.1.1* und *4.1.2* die beiden Hauptkategoriensysteme näher beleuchtet werden. Insgesamt spricht sich Interviewpartner 2 am positivsten und optimistischsten in Bezug auf sanfte Mobilität und Veränderungspotenzial aus, während sich Interviewpartnerin 3 am kritischsten in Bezug auf Probleme im Ausbau sanfter Mobilität äußert. Interview 3 zeigt außerdem wie in *Abbildung 14* ersichtlich größere Kritik in Bezug auf MIV auf, da das Wort „Auto“ öfter mit negativen Kontexten behaftet, genannt wurde.

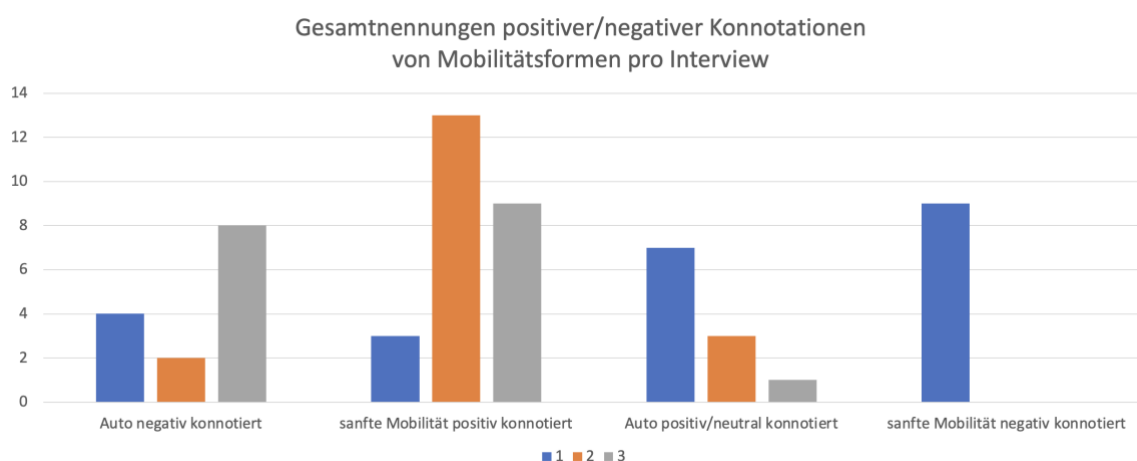


Abbildung 14: Gesamtnennungen von MIV oder sanfter Mobilität in positiven oder negativen Kontexten (Quelle: eigene Darstellung).

Interview 1 und 2 sind dem Auto und MIV gegenüber grundsätzlich positiver oder neutral eingestellt und sehen MIV als Mittel zum Zweck, um in die Stadt zu kommen. Dies zeigt sich ebenso in der Nennung von sanfter Mobilität in positiven Zusammenhängen, während in Interview 1 oft sanfte Mobilität in Zusammenhang mit Verneinungen genannt wurde. Hierbei kann erkannt werden, dass in Interview 1

besonders öffentliche Verkehrsmittel wie der Citybus oder Ruf-Taxis mit Fahrer*innen kritisch gesehen wurden, weshalb sanfte Mobilitätsformen 9-mal negativ behaftet wurden. Beide andere Interviewpartner*innen haben sanfte Mobilitätsformen ausschließlich in positiven Kontexten genannt, mit jeweils 13 und 9 Nennungen. Auch in Bezug auf die Zufahrt in die Stadt mittels MIV sticht Interview 1 mit 7 positiven bzw. neutralen Nennungen hervor.

4.1.1 Hauptkategoriensystem A – Beschreibung Problemsituation

In Bezug auf die aktuellen Probleme und Herausforderungen der bestehenden Verkehrsinfrastruktur kann in *Abbildung 15* gesehen werden, dass besonders Interviewpartnerin 3 viele spezifische Probleme in der aktuellen Mobilitätssituation erkennt, während Interviewpartner 1 und 2 kaum bestehende Probleme ansprechen, sondern besonders Interviewpartner 1 eher die Probleme in der Umsetzung sanfter Mobilität aufzeigt, auf welche genauer im nächsten Unterkapitel eingegangen wird.

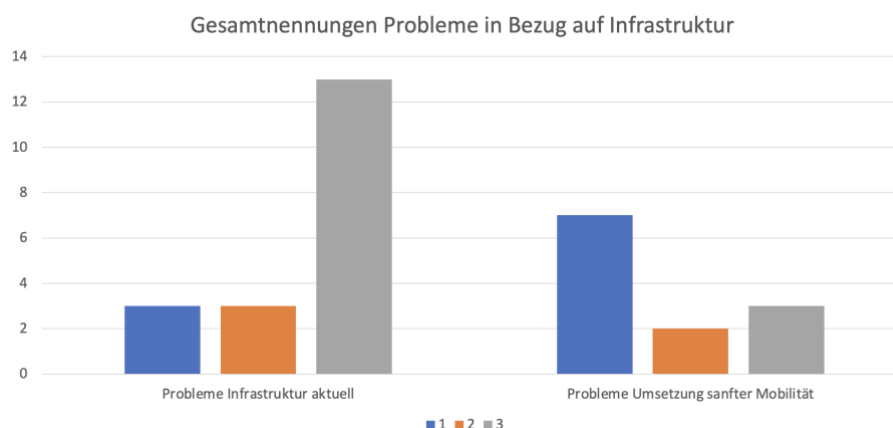


Abbildung 15: Gesamtnennungen Probleme in Bezug auf Infrastruktur (Quelle: eigene Darstellung).

Konkret durch die Expert*innen angesprochene Probleme der aktuellen Mobilitätssituation inkludieren:

- Die fehlende Taktdichte öffentlicher Verkehrsmittel und die ungünstige Taktung der Citybusse in Bezug auf Arbeitszeiten (Interview 3)
- Aktive Mobilität:
 - Spezifische Radstrecken wie die Abfahrt von Kleinried Richtung Innenstadt, bei der sich Radfahrer*innen „ein bisschen Harakiri-mäßig“ fühlen (Interview 3, 7:12)
 - Die Parallelführung von Rad- und Fußverkehr mit KFZ-Verkehr und die Führung von Rad- und Fußwegen, die vor Querungen von Straßen beendet werden (Interview 3)

- Bauliche Gegebenheiten von Straßen und Wohnsiedlungen, die nicht für Radwege geeignet sind (Interview 2)
- Das Messegelände als Barriere und den Verkehrsknotenpunkt Bad Ried (Interview 3)
- Das fehlende Bewusstsein der Bevölkerung (Interview 1, 3)
- Das hohe Verkehrsaufkommen durch Durchfahrtsverkehr (Interview 1, 2, 3)
- Finanzielle Möglichkeiten (Interview 1)

In der tiefergehenden Analyse der Interviews in Bezug auf die in *Kapitel 3* definierten Selektionskriterien, wobei Hauptkategoriensystem A die Beschreibung der Problemsituation bzw. aktuellen Mobilitätssituation umfasst, kann abgeleitet werden, dass alle Interviews Aussagen zu ähnlichen Themen treffen, welche induktiv in die Kategorien bestehendes Mobilitätsverhalten und bestehende Infrastruktur mit den jeweiligen Unterkategorien Auto, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad eingeteilt werden können. In der Kategorie „bestehendes Mobilitätsverhalten“ wird vor allem das Auto als Hauptfortbewegungsmittel der Bevölkerung gesehen, wobei in der Kategorie „bestehende Infrastruktur“ größtenteils auf die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel eingegangen wird (sh. *Abbildung 16*). Interviewpartnerin 3 hebt in dieser Kategorie die Voraussetzungen für aktive Mobilität, insbesondere den Fußverkehr, hervor, was in Interview 1 und 2 nicht angesprochen und dementsprechend keiner eigenen Kategorie hinzugefügt wurde. In Verbindung mit Fußverkehr nennen jedoch alle Interviewpartner*innen kurz die bestehende Begegnungszone in der Innenstadt, messen ihr aber keine positive Bedeutung in dieser Kategorie bei, weshalb sie auch hier vernachlässigt wird.

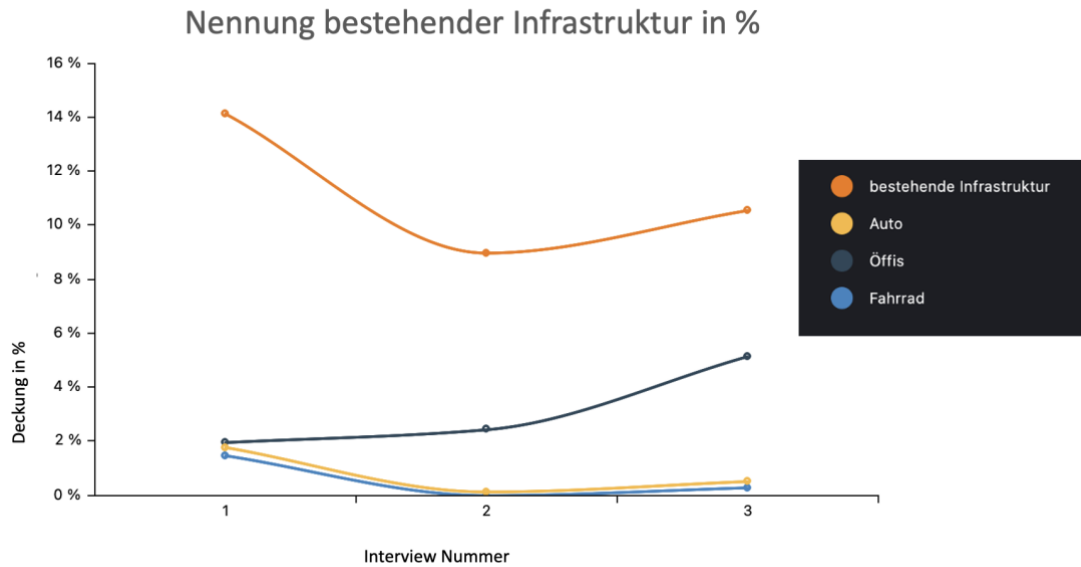


Abbildung 16: Nennung bestehender Infrastruktur in % (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von MAXQDA-Auswertung).

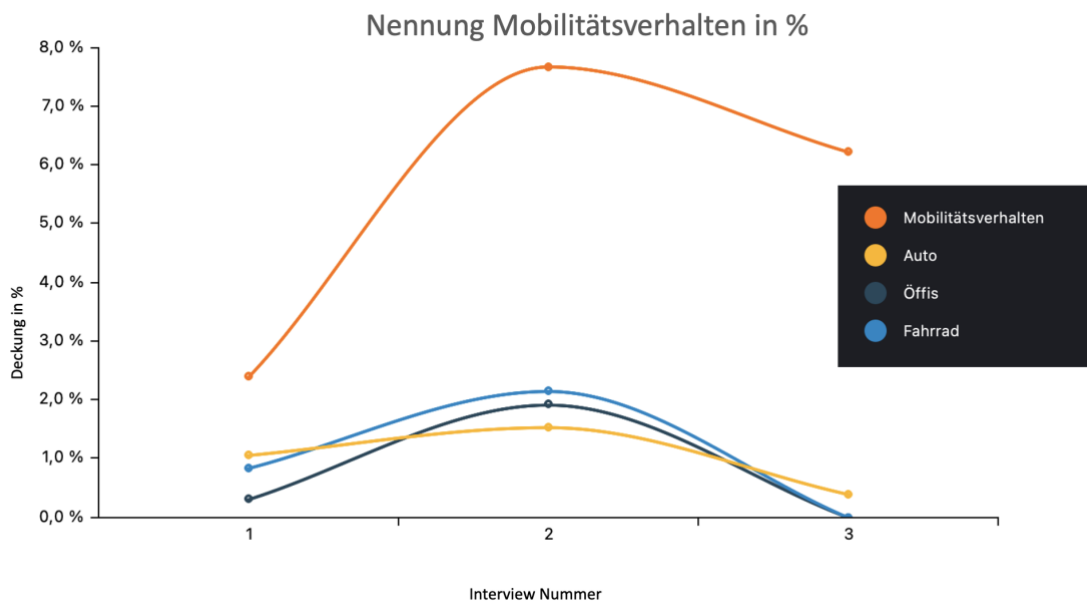


Abbildung 17: Nennung Mobilitätsverhalten in % (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von MAXQDA-Auswertung).

Wie in *Abbildung 17* ersichtlich, wird besonders in Interview 1 und 2 auf die Kategorien Auto, Öffis und Fahrrad spezifisch eingegangen, während in Interview 3 zwar Mobilitätsverhalten angesprochen wird, aber eher in Bezug auf Fußgänger*innen, was aufgrund der geringen Prävalenz von Fußgänger*innenmobilität nicht als eigene Kategorie geführt wird. Generell wird das Auto als Hauptverkehrsmittel in allen 3 Interviews genannt, hat aber geringe absolute Prävalenz in Nennungen, da Rad- und ÖPNV-Nutzung eher ausgeführt wurde. Als Gründe für die Prävalenz der Verwendung von MIV in der Bevölkerung werden Gewohnheit und Bequemlichkeit genannt (vgl. Interview 1, 2, 3), aber auch das Angewiesen sein auf das Auto am Arbeitsweg (vgl.

Interview 2). Dies wird besonders in Interview 3 als negativ bewertet, während Interviewpartner 1 und 2 MIV als gegeben und notwendig ansehen. Als Nutzergruppen für den bestehenden ÖPNV werden von Interviewpartner 1 und 2 besonders ältere Menschen und Schüler*innen bzw. Jugendliche identifiziert, welche auf Citybusangebote angewiesen sind, um laut Interviewpartner 2 Mütter zu entlasten und die soziale Teilhabe älterer Personen zu gewährleisten.

Was darüber hinaus nicht im Kategoriensystem abgebildet werden kann, ist die Nennung des Durchfahrtsverkehrs als größtes Problem von Kleinstädten, welches von allen drei Interviewpartner*innen betont wird. Ried im Innkreis wird den Expert*innen zufolge täglich von mehreren tausend Autos durchquert, die nicht die Innenstadt als Fahrziel haben, sondern lediglich die Stadt queren möchten (sh. Interview 1 und Interview 3).

4.1.2 Hauptkategoriensystem B – Lösungsmöglichkeiten und Zukunftsvisionen

In der Bewertung von Lösungsmöglichkeiten und zukünftigen Veränderungen in der Infrastruktur fällt zunächst bereits in *Abbildung 15* auf, dass besonders Interviewpartner 2, welcher im Bereich der Umsetzung von sanfter Mobilität in seiner Gemeinde bereits Erfahrung hat, positiv über Lösungsmöglichkeiten und deren Umsetzbarkeit denkt. Die beiden Expert*innen der Stadt Ried im Innkreis hingegen sehen zum einen Probleme in Hinblick auf die finanzielle Situation der Stadtgemeinde, zum anderen in Bezug auf die Akzeptanz von Politik und Bevölkerung bzw. Unternehmer*innen (Interview 1, 3).

In Bezug auf die Analyse im Hauptkategoriensystem B „Lösungsmöglichkeiten und Zukunftsvisionen“ konnten wieder 2 induktive Kategorien („Lösungsansätze“ und „Umsetzung“) mit den vier Unterkategorien „Auto“, „Öffis“, „Fahrrad“, „Fußgänger“ gebildet werden. Außerdem können die Unterkategorien „Parkraum“ und „Begegnungszone“ als gesonderte Lösungsansätze im Bereich sanfte Mobilität identifiziert werden, da sie nicht konkret auf eines der Verkehrsmittel der anderen Unterkategorien beschränkt betrachtet werden können. Im Bereich der Lösungsansätze spricht besonders Expertin 3 in fast 30 % der Aussagen Lösungsmöglichkeiten an, hier hauptsächlich im Bereich der Fahrradinfrastruktur. Auch Experte 2 nennt Lösungen der Fahrradinfrastruktur am häufigsten, während Experte 1 eher auf Lösungen im Bereich der Autos eingeht, also auf die Reduzierung von Durchfahrtsverkehr in der Innenstadt. (sh. *Abbildung 18*)

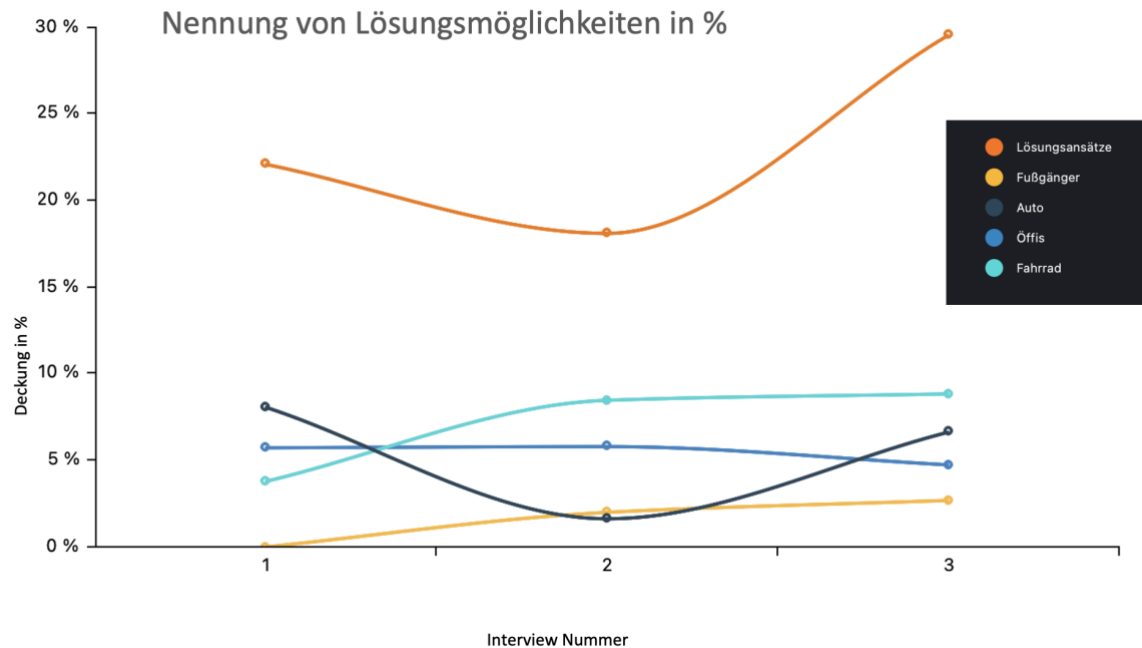


Abbildung 18: Nennung von Lösungsmöglichkeiten in %
(Quelle: eigene Darstellung auf Basis von MAXQDA-Auswertung).

Alle Expert*innen sehen die aktuelle Situation der Stadtgemeinde kritisch, weshalb umso dringenderer Handlungsbedarf hervorgehoben wird. Dennoch schätzen alle Expert*innen Lösungsansätze kritisch ein und führen realistische Umsetzungsvorschläge an. Spezifisch werden die folgenden Lösungsansätze und in Beziehung damit eingeschätzte Umsetzungsvorschläge genannt:

Tabelle 2: Genannte Lösungsansätze und Umsetzungsvorschläge (Quelle: eigene Darstellung).

Genannte Lösungsansätze und Umsetzungsvorschläge	
Lösungsansätze	Umsetzungsvorschläge
Einschränkung Durchzugsverkehr / MIV	• kürzesten Weg durch die Innenstadt abschneiden (Interview 1); MIV in der Innenstadt erschweren (Interview 2) • Drehung der Einbahn u. a. in der Froschaugasse (Interview 1, 3) • Cityring als Umfahrung der Innenstadt etablieren (Interview 1) • Einführung von Mobility Points (sh. Tabelle 3) • Nächtliche Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h auf Umfahrungsstraßen (Interview 2, 3)
Attraktivierung Begegnungszone	• Geschwindigkeitsreduktion auf 20 km/h (Interview 1) • Bus-Route aus der Begegnungszone verlegen (Interview 1, 3)
Sicherheit für Radfahrer*innen	• Durch die Geschwindigkeitsreduktion in der Begegnungszone und Verringerung von Verkehr (Interview 1) • Erschaffung von Radverkehrsachsen bei Straßenneubau (Interview 1)

	• Umbau der Stadt für Radverkehr (Schaffung Radwege) (Interview 1) • Sichere Abstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet (Interview 2, 3) • Fahrradboxen in Wohnsiedlungen (Interview 2) • Sichere/getrennte Radwege durch Straßenmarkierungen und Auflösung von Einbahnen schaffen (Interview 2)
Attraktivierung Fußwege	• (konsumfreie) Begegnungsräume (Interview 2) • Sitzplätze und Aufenthaltsräume in der Innenstadt (Interview 3)
Attraktivierung öffentlicher Verkehr	• Selbstfahrende Elektro-Taxis/Linienbusse, die sich an verschiedenen Knotenpunkten treffen, um einfache Umstiege möglich zu machen (Interview 1) • 15-Minuten-Takt im Stadtverkehr (Interview 2) • Unterstützung der Linienbusse durch Ruf-Taxis (Interview 2, 3)

Obwohl die Umsetzungsmöglichkeiten eher breit gestreut sind, lassen sich in Bezug auf die Lösungsansätze der Expert*innen, welche sich größtenteils auf Expertise und Best Practice Beispiele anderer Städte berufen, 5 Unterkategorien identifizieren. Hauptaugenmerk wird vor allem in Interview 1 auf die Einschränkung des Durchzugsverkehrs gelegt, indem der kürzeste Weg durch die Innenstadt für MIV abgeschnitten und erschwert werden soll. Um dies zu erreichen, wird vorgeschlagen, die Einbahn der Froschaugasse umzukehren und einen Cityring zu etablieren, welche als Umfahrung der Innenstadt fungieren können. Außerdem wird vor allem in Interview 2 die Einführung von *Mobility Points*, die in der Auswertung der Interviews in Bezug auf Parkraum näher dargelegt werden. In der Lösungskategorie „Attraktivierung der Begegnungszone“ wird von beiden Rieder Expert*innen vorgeschlagen, die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 20 km/h zu reduzieren und damit verbunden die Citybusroute umzuleiten. In Bezug auf die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer*innen sieht vor allem Experte 1 die Reduzierung von MIV als größten Gewinn, während Interview 2 und 3 zusätzlich den Ausbau geschützter Radwege und bessere Markierungen vorschlagen. Die Attraktivierung der Fußwege wird durch Sitzplätze und Begegnungsorte in der Innenstadt vorgeschlagen. In der letzten Kategorie der „Attraktivierung öffentlichen Verkehrs“ sind die Vorschläge der Expert*innen uneinig. Während in Interview 1 selbstfahrende Elektro-Taxis in Form von Linienbussen als Optimal-Lösung für Kleinstädte genannt werden, wird in Interview 2 auf die Wichtigkeit eines 15-Minuten-Takts im gesamten Stadtgebiet hingewiesen, sowie die Unterstützung der bestehenden Linienbusse durch Ruf-Taxis.

Im Rahmen der einzeln erstellten Kategorie „Parkraum“, antworten die Expert*innen damit, dass Parkraum grundsätzlich eher an den Rand der Innenstadt verlegt werden sollte, um die Aufenthaltsqualität der Kernstadt zu gewährleisten. Dennoch wurde speziell in Interview 1 Wert daraufgelegt, die Innenstadt weiterhin „attraktiv“ für Unternehmer*innen zu halten und betont, dass es der Bevölkerung möglich bleiben muss, für Besorgungen direkt vor den Geschäften der Innenstadt zu halten. In Interview 3 hingegen wurde der Fokus auf sogenannte Mobility Points gelegt, welche auch Stellplätze für Autos in Form von Tief- oder Hochgaragen beinhalten. Dieser Bau von Parkgaragen wurde in Interview 1 aufgrund hoher Kosten kritisch gesehen. Insbesondere Interview 2 zeigt auch anhand zweier Beispiele (sh. *Tabelle 3*) dennoch, dass eine Reduktion von Parkplätzen zu erhöhter Lebensqualität führt.

*Tabelle 3: Einschätzung und Umsetzungsmöglichkeiten der Reduzierung von Parkraum
(Quelle: eigene Darstellung).*

Einschätzung und Umsetzungsmöglichkeiten der Reduzierung von Parkraum	
Positiv	Negativ
Durch die Einführung von Mobility Points können in der Stadt Arbeitende ihre Autos in dafür vorgesehenen Garagen außerhalb der Innenstadt stehenlassen und mit Leihrädern oder Scootern zu ihrer Arbeitsstätte fahren. (Interview 1, 3)	„Weil Ried ja weiterhin ein Anziehungspunkt für die ganze Region sein soll, muss es ein adäquates Parkplatzangebot geben.“ (Interview 1, 21:52-22:46) „Wir glauben schon, dass dies auch weiterhin stattfinden sollte.“ (Interview 1, 34:28-36:20)
„Wir haben mitten in unserer Innenstadt eine Musikschule installiert, vor ein paar Jahren, ohne Parkplatz [...]. Also es gibt nur drei Flächen vorm Haus als Kiss and Ride Zone und die Leute können dort nicht stehen. Und sie haben sich auch arrangieren müssen, mit dem Rad, zu Fuß oder woanders aussteigen und ein Stück zu Fuß gehen.“ (Interview 2, 16:00-17:45) Auch in der Stadt Traun wurde der Hauptplatz von Parkplätzen befreit und stattdessen mit (konsumfreien) Aufenthaltsorten und Grünplätzen aufgewertet (Interview 2).	„Nur wir haben aktuell zu viele Parkplätze. Dass ich so viele Parkplätze schließen müsste, dass sich eine Hoch- oder Tiefgarage ausgehen würde. Hochgarage rechnen wir mit Errichtungskosten von 20.000 € pro Stellplatz. Das heißt, es wird alles was kosten. Plus die Kosten für die Häuser, die wir wegreißen. [...] Und dann sind wir relativ schnell weit weg von. Es wäre schön und das wäre gescheit, aber es ist unfinanzierbar aus heutiger Sicht.“ (Interview 1, 39:25-41:02)
Weniger Parkraum erhöht die Lebensqualität in der Stadt (Interview 2).	Den ruhenden Verkehr grundsätzlich aus der Innenstadt zu verbannen ist keine Lösung (Interview 1).

Es kann also zum einen die Einigkeit der Expert*innen in der Problemstellung des MIV in Ried im Innkreis erkannt werden, welche insbesondere durch hohe Durchfahrtszahlen und Dauerparken der in Ried arbeitenden Personen gekennzeichnet ist. Die Lösungsansätze und deren Umsetzung und/oder Probleme hierbei, welche im nächsten Kapitel auch anhand der theoretischen Vorüberlegungen und in Verbindung mit der Meinung der Bevölkerung näher analysiert werden, sind teilweise uneinig und bedürfen daher näherer Untersuchung.

4.2 Ergebnisse Befragung der Bevölkerung

In der standardisierten Befragung der Bevölkerung kann zunächst der Modal Split, welcher bereits in der Beschreibung des Untersuchungsgebiets als sehr Auto lastig dargestellt wurde, bestätigt werden. Eine deskriptive Analyse des selbst angegebenen Mobilitätsverhaltens in *Abbildung 19* zeigt, dass die Befragten durchschnittlich angegeben haben „oft“ mit dem Auto zu fahren und „manchmal“ Mitfahrende im Auto zu sein, während öffentliche Verkehrsmittel eher „selten“ verwendet werden. Das Fahrrad als Verkehrsmittel aktiver Mobilität wird „manchmal“ verwendet. Alle abgefragten Fortbewegungsarten haben jedoch mit rund einem Punkt auf der 5-punktigen Likert-Skala eine hohe Standardabweichung (Std. Abweichung zwischen 0,955 und 1,235), wobei der Variationskoeffizient beim Autofahren und mitfahren bei 29 % bzw. 31 % liegt, was auf eine moderate Streuung der Antworten hinweist. Bei den anderen beiden abgefragten Fortbewegungsarten ist die Streuung mit rund 60 % signifikant, ebenso beim Fahrradfahren mit einem Variationskoeffizient von 45 %. Es kann also gesehen werden, dass die Antworten der Bevölkerung in Bezug auf das Verkehrsmittel ihrer Wahl sehr breit gestreut sind, was besonders für die Einschätzung von Lösungsansätzen relevant ist, da Personen mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten unterschiedliche Bedürfnisse aufweisen werden. Grundsätzlich kann in *Abbildung 19* aber gesehen werden, dass die Rieder*innen eher zum Autofahren tendieren als zu sanfter Mobilität. Auf einer Skala von 1 („nie“) bis 5 („täglich“) geben 69 % der Befragten an „selten“ bis „nie“ öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, während 77 % angeben „oft“ oder „täglich“ selbst mit dem Auto zu fahren. 48 % geben außerdem an, eher Mitfahrende im Auto zu sein und weitere 48 % eher nicht mit dem Fahrrad zu fahren.

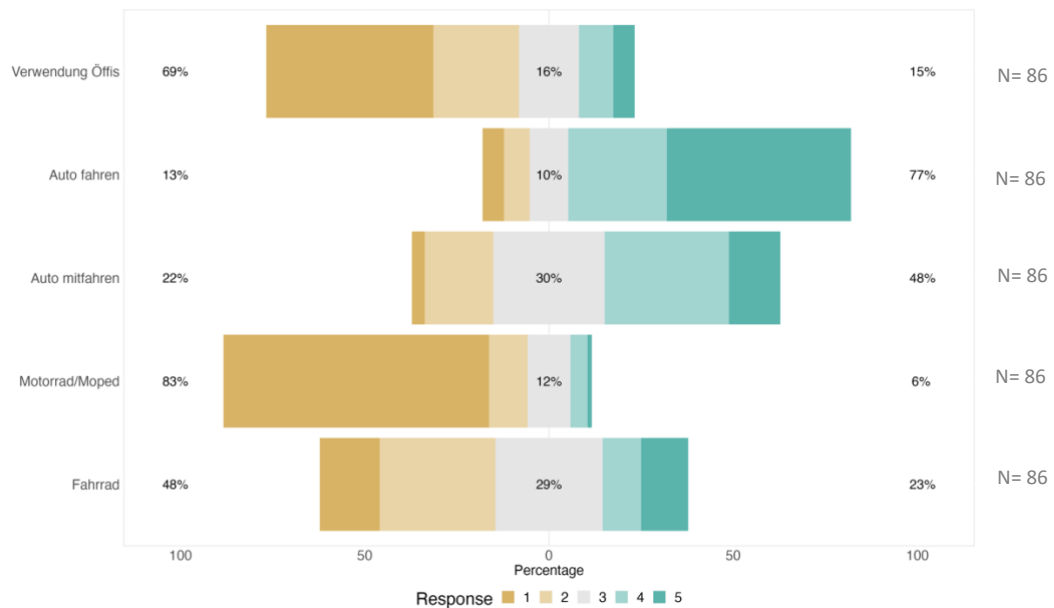


Abbildung 19: Likert-Plot - Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Ried im Innkreis
(Quelle: Auswertung durch JASP).

Im folgenden Abschnitt sollen nun die genauen Verhaltensmuster und Verbesserungswünsche der Bevölkerung in Bezug auf sanfte Mobilität gezeigt, sowie die in *Kapitel 0* definierten Hypothesen statistisch überprüft werden, um in *Kapitel 5* die dargestellten Ergebnisse in Bezug auf die in den Interviews und der Literaturrecherche gewonnenen Erkenntnisse zu diskutieren.

4.2.1 Fahrradinfrastruktur und Fahrradverhalten

86 % der Befragten geben an, schon mit dem Fahrrad im Stadtgebiet gefahren zu sein. Somit liegt N für diesen Abschnitt bei 75. Davon gibt mit 59 % mehr als die Hälfte an, selten bis kaum mit dem Fahrrad zu fahren; nur 15 % der Befragten nutzen ihr Fahrrad täglich. Dieses Ergebnis kann jedoch aufgrund der Wetterlage in den Monaten November bis Jänner leicht negativ verfärbt sein, da im Sommer tendenziell mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren.

Grund für die Fahrradnutzung ist, wie in *Abbildung 20* erkenntlich, hauptsächlich um Sport zu betreiben oder freizeitmäßig Fahrrad zu fahren, während 24 % der Befragten eher Schul- und Arbeitsweg mit dem Fahrrad erledigen. Im persönlichen Gespräch gaben einige der Befragten an, besonders Fahrradtouren mit Gruppen durchzuführen und bei Wegen, welche zu Fuß zu weit wären, auf das Fahrrad zurückzugreifen.

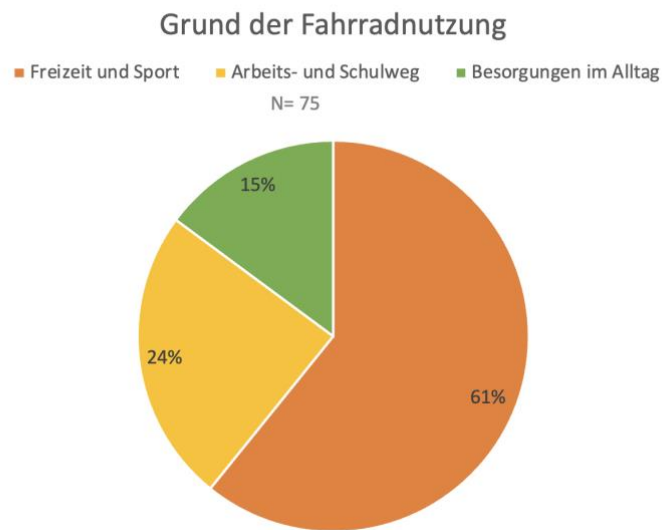


Abbildung 20: Grund der Fahrradnutzung (Quelle: eigene Darstellung).

Die generelle Einschätzung der Fahrradinfrastruktur in der Stadt ist eher schlecht, mit insgesamt 40 % der Befragten, welche eher nicht oder überhaupt nicht zustimmen, dass es genügend Fahrradwege in der Stadt gibt und 28 %, die nicht finden, dass sie alle wichtigen Orte der Stadt sicher erreichen können. 39 % bzw. 35 % der Befragten geben an, weder genug noch viel zu wenige Fahrradwege zu haben bzw. sich weder sehr sicher noch unsicher zu fühlen. In einem ANOVA-Test (sh. *Tabelle 4*) kann erkannt werden, dass ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Einschätzung der beiden Statements besteht. Der Effekt der Einschätzung des Vorhandenseins ausreichender Radwege ist demnach auf die Einschätzung sichere Erreichbarkeit wichtiger Orte mit dem Fahrrad statistisch signifikant, was darauf schließen lässt, dass Personen, die denken, dass es zu wenig Fahrradwege in der Stadt gibt, auch die sichere Erreichbarkeit wichtiger Orte kritisieren.

Tabelle 4: ANOVA-Test – Zusammenhang Einschätzung Fahrradwege mit Sicherheit und Erreichbarkeit wichtiger Orte (Quelle: eigene Darstellung basierend auf JASP-Auswertung).

ANOVA – Erreichbarkeit mit Fahrrad						
Homogenitäts-korrektur	Faktor	Summe der Quadrate	Freiheitsgrade	Mittlere Quadrate	F-Wert	p-Wert
Keine	Genügend Radwege	49.521	4.000	12.380	16.669	< .001
	Residuen	50.506	68.000	0.743		

Über dies hinaus wünschen sich 71 % der Befragten bessere bzw. sicherere Fahrradwege in der Stadt. Dies entspricht in etwa jenen Personen, die den generellen Zustand der Fahrradinfrastruktur bemängeln. 36 % der Befragten wünschen außerdem mehr Fahrradabstellanlagen, 15 % eine Förderung der Stadt von E-Bikes und 13 %

eine Leihoption für Fahrräder. 4 der 75 hier befragten Personen wünschen Förderungen für Lastenfahrräder und je 1 Person breitere Straßen, eine Downhill-Strecke und eine Änderung der Einbahnregelung im Radverkehr. 15 % meinen, dass die Stadt keine Verbesserung in Bezug auf die Radinfrastruktur braucht. Es würden dennoch 27 % der Befragten mehr mit dem Fahrrad anstatt dem Auto fahren, wenn die Radinfrastruktur ausgebaut würde und 37 % der Befragten vielleicht das Fahrrad öfter verwenden.

4.2.2 öffentliche Verkehrsinfrastruktur und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

In diesem Abschnitt geben 63 % (55 Befragte) an, bereits öffentliche Verkehrsmittel innerhalb der Stadtgrenzen von Ried im Innkreis genutzt zu haben. Von diesen 55 Personen nutzen 71 % nie oder fast nie öffentliche Verkehrsmittel, während 16 % öffentliche Verkehrsmittel täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich verwenden. In *Abbildung 21* kann zudem die Einschätzung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel erkannt werden. Während sowohl wochentags als auch an Wochenenden eher nicht zugestimmt wird, dass es ein ausreichendes Angebot gibt, wird das Angebot am Wochenende von 62 % der Befragten als überhaupt nicht ausreichend eingeschätzt. Wochentags sehen jeweils 26 % (27 Befragte) das Angebot als entweder nicht ausreichend, weder ausreichend noch nicht ausreichend oder ausreichend.

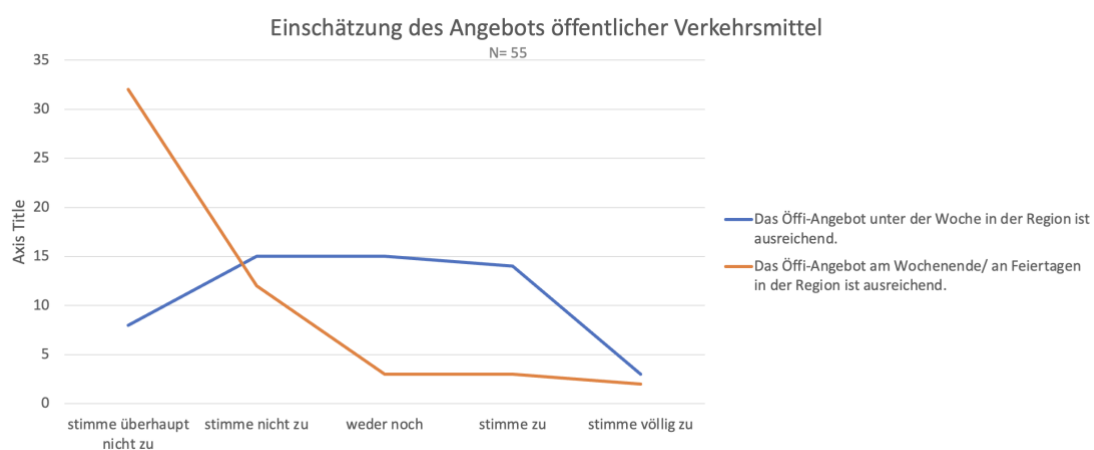


Abbildung 21: Einschätzung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel (Quelle: eigene Darstellung).

Insgesamt sind 46 % der Befragten weder zufrieden noch unzufrieden mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt und 41 % eher unzufrieden oder sehr unzufrieden. Konkret wird von 69 % der Befragten ein Ausbau der Zug- und Busverbindungen in die Umlandgemeinden gewünscht und von 55 % eine häufigere Frequenz öffentlicher Verkehrsmittel. 43 % der Befragten fordern eine Reduzierung

der Ticketkosten im Stadtverkehr und jeweils eine Person schlägt die folgenden Verbesserungen im Bereich des Stadtverkehrs vor:

- Haltestellen in fußläufiger Entfernung zum Wohnort
- Früherer Beginn der Fahrten der Linienbusse (gewünscht Fahrten ab 6:00)
- Keine Taktunterbrechung während der Mittagspausen
- Freundlicheres Personal

60 % der Befragten könnten sich außerdem vorstellen, auch Rufbusse zu nutzen und 72 % aller Befragten würden öffentliche Verkehrsmittel dem Auto bevorzugen, wenn die Infrastruktur ausgebaut würde.

4.2.3 Einschätzung von Lösungsmöglichkeiten

Die konkreten Lösungsmöglichkeiten in Bezug auf die Aufwertung der Stadt für die Bewohner*innen, welche den Befragten vorgeschlagen wurden, werden wie in *Abbildung 22* abgebildet, eingeschätzt.

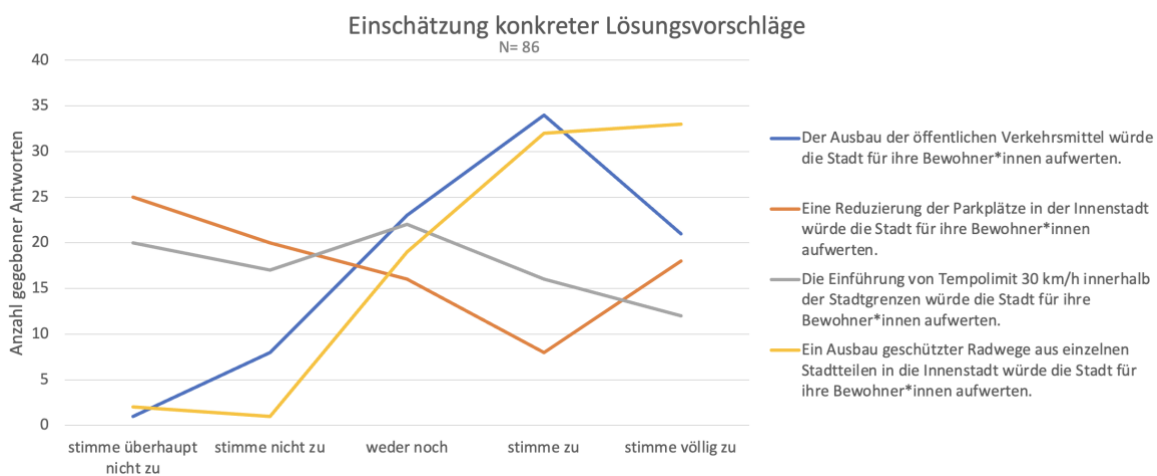


Abbildung 22: Einschätzung konkreter Lösungsvorschläge (Quelle: eigene Darstellung).

Der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und der Ausbau geschützter Radwege aus einzelnen Stadtteilen als Zubringer in die Innenstadt werden am sinnvollsten eingeschätzt, während die Parkplatzreduzierung und die Einführung von Tempolimit 30 weniger sinnvoll gesehen werden. Besonders die Parkraumreduzierung wird von 29 % der Befragten als überhaupt nicht sinnvoll und von 21 % als sehr sinnvoll gesehen, was die Ambivalenz des Themas zeigt. Bei der Einführung von Tempolimit 30 im Stadtgebiet stechen 25 % hervor, die die Maßnahme für weder gut noch schlecht halten.

Weitere konkrete Verbesserungsvorschläge, die von einzelnen Befragten genannt wurden, inkludieren:

- Beschilderung von Radwegen verbessern
- Hindernisse für Radfahrer*innen auf den Straßen (z.B. Sperrflächen) reduzieren
- Räumliche Trennung von Fuß- und Radwegen
- Aufwertung des Citybus (günstigere Preise und bessere Taktung)
- Anbindung von Ried im Innkreis an das 2040 geplante Schienensystem Linz-München³

Eine Person fasst den Tenor der Antworten eines Großteils der Befragten so zusammen, als dass “das ganze Verkehrskonzept [...] das Auto aus dem Fokus nehmen und Bus, Fuß und Rad bevorzugen” sollte.

4.2.4 Überprüfung der Hypothesen

Im Folgenden werden die Hypothesen, welche statistisch überprüfbar sind, analysiert; insbesondere H2, H3, H4 und H5, um einzelne Zielgruppen für die Maßnahmen zum Ausbau sanfter Mobilität zu identifizieren, welche im folgenden Kapitel besonders berücksichtigt werden kann.

H2: Es wurde erwartet, dass Personen, die bereits regelmäßig mit sanften Mobilitätsformen, wie öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad fortbewegen, eher bereit sind, auf ihr Auto zu verzichten. In der Auswertung der Antworten der Befragten in *Tabelle 5* kann gesehen werden, dass kein signifikanter Zusammenhang zwischen der momentanen Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und der Bereitschaft öffentliche Verkehrsmittel noch öfter oder einen Rufbus zu verwenden, besteht. Es kann dennoch unter denjenigen Personen, die öffentliche Verkehrsmittel „manchmal“, „oft“ oder „sehr oft“ verwenden, eine schwach positive Korrelation zum Interesse an einem Rufbus und eine schwach negative Korrelation zur Bereitschaft das Auto öfter durch öffentliche Verkehrsmittel zu ersetzen, erkannt werden. Auch die Antworten der Personen, die das Fahrrad „manchmal“, „oft“ oder „sehr oft“ verwenden, weisen keine signifikante Korrelation zur Bereitschaft, öfter öffentliche Verkehrsmittel oder einen Rufbus zu verwenden. Dies kann zum einen besonders in der Abfrage der Personen, die bereits häufig öffentliche Verkehrsmittel nutzen an den sehr geringen

³ Der angesprochene Plan einer Schnellverbindung zwischen Wien bzw. Linz und München über den Hausruck wurde im Jänner 2024 veröffentlicht (vgl. BMK 2024) und von mehreren Personen während der letzten Befragungen positiv angesprochen.

Fallzahlen (N=13) liegen, zum anderen bei den Personen, die bereits häufig ihr Fahrrad (N=45) verwenden daran, dass sie meinen, bereits alle für sie wichtigen Orte leicht mit dem Fahrrad erreichen zu können und daher keinen Bedarf an einem Rufbus oder dem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel äußern. Vorläufig wird also hiermit H2 widerlegt, wobei die schwach positive Korrelation zwischen der Häufigkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und dem Interesse an einem Rufbus, sowie die Häufigkeit der Radnutzung und der Bereitschaft öfter öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden weiter mit größeren Fallzahlen untersucht werden sollte.

Tabelle 5: T-Test H2 - Korrelation zwischen Bereitschaft zur ÖV-Nutzung und Rufbusnutzung und momentaner Nutzung sanfter Mobilität (Quelle: eigene Darstellung).

T-Test Bereitschaft zu ÖV-Nutzung und Rufbusnutzung und der Häufigkeit der ÖV-Nutzung und Radnutzung			
Variable		Häufigkeit ÖV-Nutzung	Häufigkeit Radnutzung
Ausbau ÖV	Pearson's r-Koeffizient	-0.173	0.135
	p-Wert	0.773	0.189
Bereitschaft Rufbus	Pearson's r-Koeffizient	0.112	-0.100
	p-Wert	0.315	0.698

H3: Die Hypothese, dass jüngere Personen eher offen für sanfte Mobilität und zu einem Ausbau ebenjener bereit sind als ältere, kann akzeptiert werden, da ein leicht positiver Zusammenhang zwischen dem Alter und der Bereitschaft bei Ausbau öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, besteht.

Es kann auch in *Abbildung 23* gesehen werden kann, dass, je älter Personen sind, desto eher die Antwort „nein“ auf die Frage gegeben wurde, ob sie sich vorstellen könnten, bei einem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, weniger mit dem Auto und mehr öffentlich zu fahren. Dieser Zusammenhang ist mit $p=0,031$ statistisch signifikant, dennoch liegen alle Mittelwerte unter 1.5, was zeigt, dass alle Altersgruppen eher bereit sind auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Dies spiegelt auch die deskriptive Statistik wider, da 72,8 % aller Befragten Bereitschaft angeben, öfter mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, sobald die Infrastruktur verbessert wird.

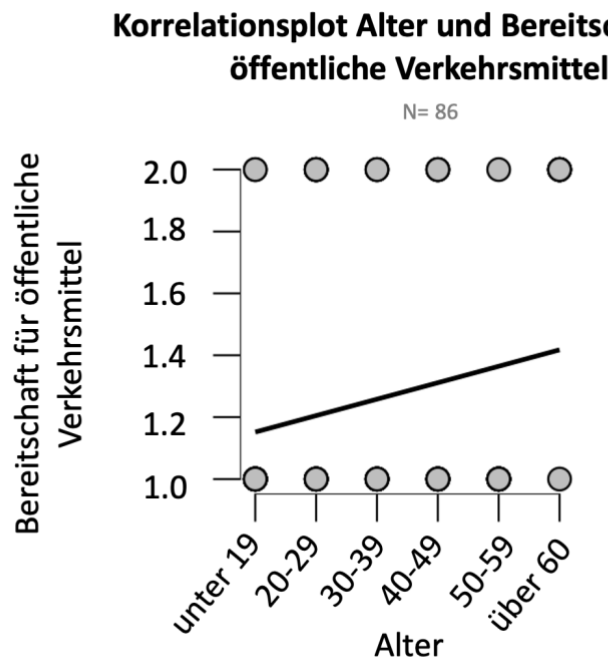


Abbildung 23: Korrelationsplot - Zusammenhang zwischen Alter und der Bereitschaft bei einem Ausbau auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen (Quelle: eigene Darstellung auf Basis von JASP-Auswertung).

In der Bereitschaft für die Nutzung eines Rufbusses ist der Zusammenhang zwischen Alter und Bereitschaft leicht negativ, was zeigt, dass ältere Personen eher für einen Rufbus wären. Das Ergebnis ist mit einem p-Wert von 0.869 aber nicht statistisch signifikant. Somit kann über den Zusammenhang zwischen der Bereitschaft einen Rufbus anzunehmen und dem Alter einer Person keine Aussage getroffen werden.

Jüngere Personen sind also eher dazu geneigt, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, wenn diese ausgebaut werden und sollten demnach besonders berücksichtigt werden, sodass ein Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel ihre Bedürfnisse deckt. Auf diese Art und Weise kann die positive Einstellung zu sanfter Mobilität von jüngeren Personen (besonders Personen unter 30) und deren Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel auch auf ältere Personen übergehen, ohne zunächst in diese Zielgruppe einzugreifen.

H4: Es wurde auch erwartet, dass Personen, die näher am Stadtzentrum wohnen, eher bereits sanfte Mobilitätsformen nutzen als Personen, die weitere Wege ins Stadtzentrum haben. Diese Hypothese kann des Weiteren in jene Personen unterteilt werden, die innerhalb der Stadtgrenzen wohnen und jene Personen, die in den umliegenden Gemeinden wohnen, da alle Expert*innen schlechte Anbindung öffentlicher Verkehrsmittel und Radwege in umliegende Gemeinden kritisiert haben. Demnach kann Hypothese 4 in **H4a** (Personen, die innerhalb von Ried im Innkreis

näher am Stadtzentrum wohnen, nutzen bereits mehr sanfte Mobilitätsformen als Personen, die weiter am Stadtrand wohnen) und **H4b** (Personen, die innerhalb von Ried im Innkreis wohnen, nutzen bereits mehr sanfte Mobilitätsformen als Personen, die in den umliegenden Gemeinden wohnen) unterteilt werden.

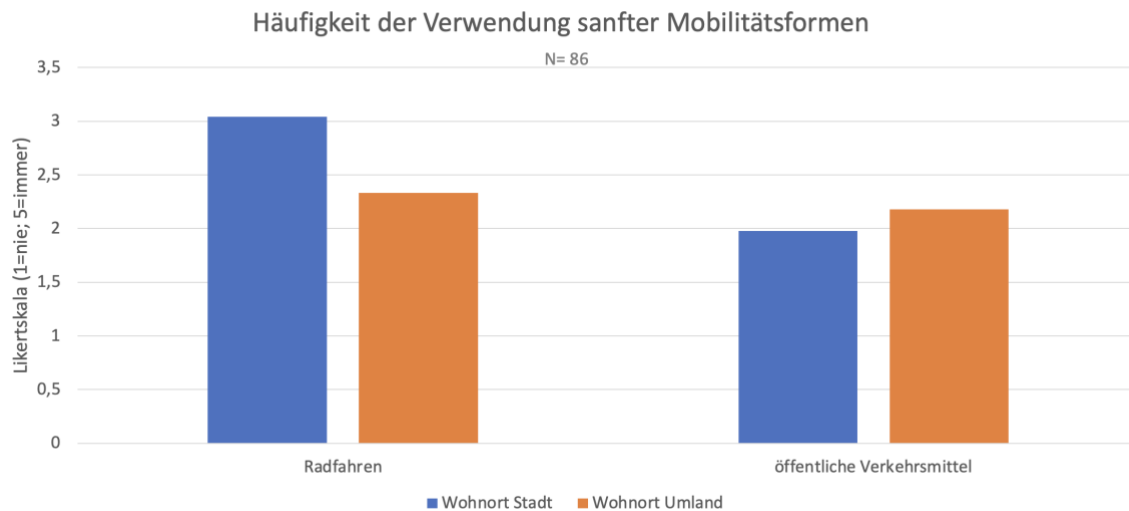


Abbildung 24: Häufigkeit der Verwendung sanfter Mobilitätsformen (Quelle: eigene Darstellung).

H4a kann aufgrund geringer Stichprobengröße nicht statistisch überprüft werden, da nur 4 der befragten Personen angeben, in der Innenstadt zu wohnen. H4b kann aufgrund der hohen Fallzahlen statistisch untersucht werden und auch aufgrund deskriptiver Statistik (Abbildung 24) akzeptiert werden, da besonders im Bereich Radfahren viele Rieder*innen angeben, diese Mobilitätsform „oft“ bis „sehr oft“ zu verwenden. Im persönlichen Gespräch und in offenen Antwortmöglichkeiten wurde überdies hinaus von Rieder*innen angegeben, viele Wege zu Fuß zu erledigen, was in der Umfrage nicht berücksichtigt wurde. Im Chi-Quadrat-Test kann jedoch mit $p = 0.080$ keine statistische Signifikanz zwischen dem Wohnort und der Häufigkeit des Fahrradfahrens festgestellt werden. Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel kann in *Abbildung 24* gesehen werden, dass Personen, die in den umliegenden Gemeinden wohnen, diese im Schnitt etwas eher bereits verwenden.

H5: Zuletzt wurde erwartet, dass, Personen, die innerhalb der Stadtgrenzen wohnen, eher eine Parkplatzreduktion in der Innenstadt wünschen als Personen, die von außerhalb der Stadtgrenzen einpendeln. Die fünfte Hypothese kann aufgrund der erhobenen Daten nicht angenommen werden, da laut dem durchgeführten Chi-Quadrat-Test mit $p=0.1757$ kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Wohnort und dem Wunsch nach einer Parkplatzreduktion besteht. Bei diesem Chi-Quadrat-Test

wurden nur Antworten, die eine Parkplatzreduktion begrüßen (N=25) und ablehnen (N=45) berücksichtigt und mit ihrem Wohnort (innerhalb der Stadtgrenzen = 33 – gesamt 47; außerhalb der Stadtgrenzen = 32 – gesamt 39) in Zusammenhang gesetzt. Von der Grundgesamtheit der befragten Personen (86) geben 16 Personen an, dass eine Parkplatzreduktion die Mobilitätssituation in Ried im Innkreis weder verbessern noch verschlechtern würde. Auch in deskriptiver Darstellung dieser Ergebnisse (sh. Abbildung 25) kann keine klare Tendenz hin zur Akzeptanz einer Parkplatzreduktion erkannt werden. Etwas eher kann gesehen werden, dass Personen, die außerhalb der Stadt wohnen, sich klarer gegen eine Parkplatzreduktion aussprechen.

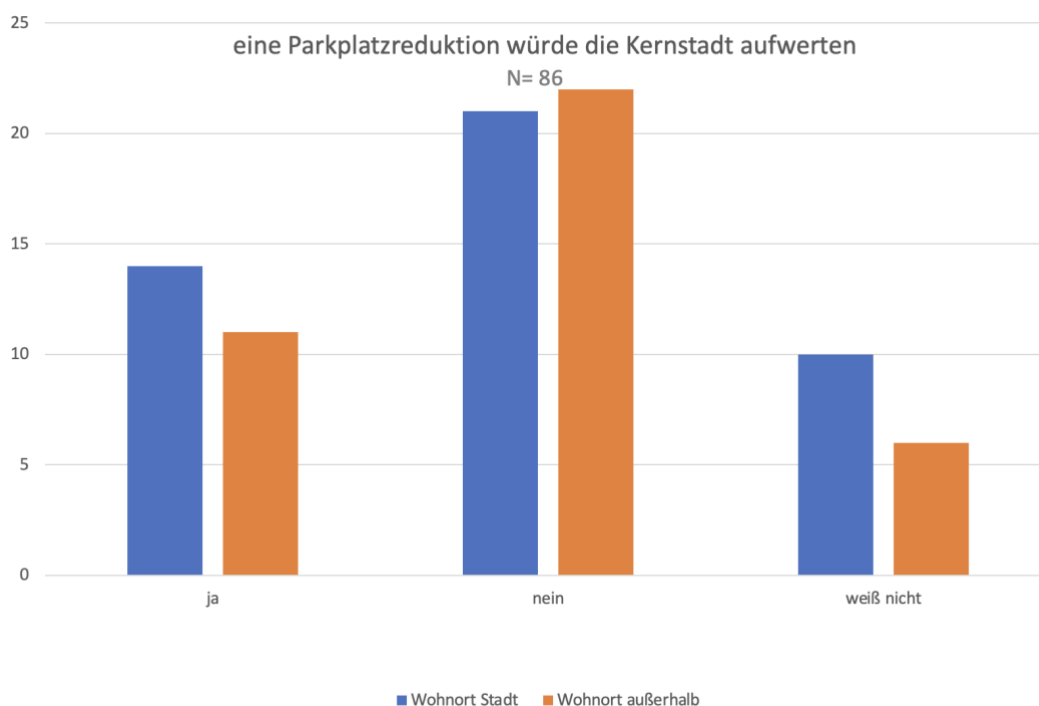


Abbildung 25: Einschätzung der Aufwertung der Innenstadt durch Parkplatzreduktion (Quelle: eigene Darstellung).

Demnach kann keine statistisch signifikante Aussage zum Thema Parkplatzreduktion in Zusammenhang mit Wohnort getätigt werden. Es kann jedoch dennoch in Bezug auf die insgesamt 41 Personen, welche einer Parkplatzreduktion positiv oder neutral gegenüberstehen, gesagt werden, dass diese auf konkrete Vorschläge wie die Mobility Points oder eine generelle Deplatzierung der bestehenden Parkplätze in die Freiflächen um die Kernstadt positiv reagieren würden.

Somit kann anhand der Überprüfung der gestellten Hypothesen eine klare Zielgruppe für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten identifiziert werden. Während alle Gruppen an Befragten eine grundsätzliche Bereitschaft zeigen, sanfte

Mobilitätsformen anzunehmen, sind besonders jüngere Personen, unabhängig von Führerscheinbesitz, offen, mehr öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden. Für den Ausbau des Radverkehrs sollten besonders Personen, die aus dem nahen Stadtumland einfahren, berücksichtigt werden, da hier großes Ausbaupotenzial besteht. Für den Einsatz eines Rufbusses kann keine spezielle Zielgruppe identifiziert werden, da besonders jüngere Personen eher kein Interesse zeigen und wenig ältere Personen befragt wurden, die laut den Expert*inneninterviews Rufbusse besonders benötigen.

Die Zielgruppen in Kleinstädten setzen sich also wie folgt zusammen:

- Jüngere Personen im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel
- Alle Altersgruppen und Wohnorte innerhalb und nahe außerhalb der Stadtgrenzen im Bereich Radverkehr
- Keine spezielle Zielgruppe für den Einsatz eines Rufbusses

4.3 Zusammenfassung der Ergebnisse in einer SWOT-Analyse

Die vorliegenden Ergebnisse der Analyse des Untersuchungsgebiets, Expert*inneninterviews und Bevölkerungsbefragung können also wie folgt in einer SWOT-Analyse zusammengefasst werden, welche im nächsten Schritt zur Ableitung von Handlungsempfehlungen und Diskussion in Bezug auf die theoretischen Vorüberlegungen herangezogen wird. Durch die Identifikation von Stärken und Schwächen der untersuchten Kleinstadt kann das Potenzial und der Bedarf für den Ausbau sanfter Mobilität bestimmt werden. Einerseits wird hier Auskunft darüber gegeben, welche internen Stärken ausgebaut und welche internen Probleme optimiert werden sollten, andererseits können externe Chancen und Risiken im Umfeld der Gemeinde erkannt werden. Die SWOT-Analyse wird in *Tabelle 6* grob zusammengefasst und in den folgenden Unterkapiteln genauer erläutert.

Tabelle 6: SWOT-Analyse (Quelle: eigene Darstellung).

<i>Sanfte Mobilität in Ried im Innkreis</i>	Stärken	Schwächen
	• Prädestinierte 5-Minuten-Stadt aufgrund der kleinen Grundfläche • bestehende aktive Mobilität • Bereitschaft der Bevölkerung (Rufbus, anderer ÖV) • Große Begegnungszone • Bestehendes ÖV-Angebot (Citybus und Regionalbusse) • Bestehende Radwege	• Durchfahrtsverkehr • Autoaffinität und mangelndes Bewusstsein der Bevölkerung • 30 km/h Begegnungszone • Geringe ÖV-Taktung • Radfahren gefährlich • Begrenzte vorhandene Infrastruktur bzw. bauliche Möglichkeiten für Fahrradinfrastruktur • Parkplätze besonders in der Innenstadt rauben Fläche für aktive Mobilität und Aufenthalt
<i>Analyse der Region und Gegebenheiten</i>	Chancen	Risiken
	• Vernetzung Umlandgemeinden (ÖV- und Radinfrastruktur) • Vorhandenes Mobilitätskonzept, das größtenteils akzeptiert wird • Geplanter Ausbau des Schienennetzes (Anbindung an Wien und München) • Nutzung selbstfahrender Busse als kostengünstiger Ersatz des Citybusses	• Hohe Kosten des ÖV- bzw. Radinfrastruktur-Ausbaus und Parkraum-Umbaus • Geringe Bereitschaft der Umlandgemeinden an Projekten mitzuzahlen • Kleine Zielgruppe, die zunächst Änderungen annehmen würde • Voraussichtlich geringe Akzeptanz von Parkplatzreduktion

4.3.1 Stärken

Die Stärken der Stadt Ried im Innkreis, welche effektiv dazu genutzt werden können, sanfte Mobilität auszubauen, bestehen zunächst aus dem guten Layout der Stadt, welches sich aufgrund ihrer geringen Grundfläche besonders für sanfte Mobilität eignet. Man kann daher die Innenstadt von allen Stadtteilen aus mit sanften Mobilitätsformen innerhalb von fünf Minuten erreichen. Hierbei spielt vor allem Rad- und Fußverkehr eine tragende Rolle in der Erreichbarkeit, da besonders vom ÖV abgeschnittene Stadtteile wie Auleiten und Wegleiten durch aktive Mobilitätsformen ebenfalls innerhalb von fünf Minuten aus der Innenstadt erreichbar sind. Ebenso besteht die Stärke, dass bereits aktive Mobilität von der Bevölkerung besonders in den Sommermonaten genutzt wird und viele Wege in die Innenstadt mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden. Diese identifizierten Stärken können effektiv in die Planung des Ausbaus sanfter Mobilität eingebunden werden, indem man kurze Wege kennzeichnet und anpreist.

Des Weiteren besteht die Stärke der Stadtgemeinde, dass die befragte Bevölkerung Bereitschaft zeigt, auf öffentliche Verkehrsmittel und auch einen angedachten Rufbus umzusteigen, wenn diese ausgebaut werden. Diese Bereitschaft, welche nicht nur aber insbesondere von der identifizierten Zielgruppe eher jüngerer Personen ausgeht, kann in der Umsetzung von sanfter Mobilität dazu genutzt werden, besonders in frühen Phasen des Ausbaus Multiplikatoreffekte zu erzeugen.

Zuletzt können die große bestehende Begegnungszone, die bestehenden Angebote des Citybusses und der Regionalbusse und die bestehenden Fahrradwege als guter Ausgangspunkt für weitere Entwicklung sanfter Mobilität in der Region genutzt werden, da weniger Kosten für einen Ausbau als einen kompletten Neuaufbau dieser Infrastruktur anfallen.

4.3.2 Schwächen

Schwächen, die den Ausbau sanfter Mobilität in Ried im Innkreis intern verhindern könnten, beinhalten beispielsweise den beschriebenen Durchfahrtsverkehr, welcher einen Großteil des Verkehrs der Innenstadt ausmacht. Die Gewohnheit, die Innenstadt als kürzesten Weg von einem Stadtteil zum anderen zu nutzen oder um die Stadt an sich in andere Umlandgemeinden zu durchqueren, steht dem Ausbau sanfter Mobilität und der Verkehrsberuhigung der Innenstadt im Weg.

Auch die generelle Autoaffinität und das mangelnde Bewusstsein in der Bevölkerung können Hindernisse in der Umsetzung eines Ausbaus sanfter Mobilität darstellen. Wie im vorangegangenen Absatz angemerkt, ist die Bevölkerung daran gewöhnt, für alle Alltagswege das Auto zu verwenden, anstatt andere Optionen in Erwägung zu ziehen. Besonders in den Wintermonaten, in denen das Radfahren als besonders unangenehm empfunden wird, wird das Auto als einzige Möglichkeit zur Fortbewegung in Alltags- und Arbeitswegen gesehen. Zusätzlich hält das mangelnde Bewusstsein der Bevölkerung für alternative Möglichkeiten wie ÖV den Ausbau sanfter Mobilität zurück, da selbst bei einem Ausbau in weitere Bewusstseinsbildung zum Thema in der Bevölkerung investiert werden müsste.

Auch die hohe Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 anstatt 20 km/h in der Begegnungszone ist eine bestehende Schwäche der Stadt, welche der Nutzung sanfter Mobilitätsformen im Weg steht. Hierbei spielt auch die Durchquerung der Begegnungszone durch eine Busroute eine Rolle, da auf diese Weise die Sicherheit der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen besonders eingeschränkt wird. Als Grund für diese Geschwindigkeit wird die Busroute genannt, weshalb zunächst der Bus umgeleitet werden muss, um die Geschwindigkeitsbegrenzung zu reduzieren und um so für mehr Sicherheit im Bereich der aktiven Mobilität zu sorgen.

Radfahren insbesondere ist aber nicht nur in der Begegnungszone gefährlich, sondern im gesamten Stadtgebiet kaum auf vom Fließverkehr getrennten Radwegen möglich, weshalb darin eine weitere Schwäche der Stadt für die aktuelle Verwendung sanfter Mobilität besteht. Radfahrer*innen weichen aus diesem Grund auf Fußwege aus, weshalb wiederum die Sicherheit der Fußgänger*innen beeinträchtigt wird. Somit stehen zum einen die momentanen Gegebenheiten in der Radinfrastruktur, zum anderen wieder die Gewohnheiten der Bevölkerung, aufgrund der unsicheren Infrastrukturlage auszuweichen oder aktive Mobilitätsformen gar nicht zu verwenden, der Erreichung des Ziels sanfte Mobilität auszubauen, im Weg.

Als letzte mit dem vorherigen Punkt verbundene Schwäche kann die problematische bauliche Lage der Innenstadt in Bezug auf das Potenzial Infrastruktur für sanfte Mobilität zu schaffen, identifiziert werden. Besonders in und rund um die Kernstadt sind die Straßen bereits eher eng und für den Bau von vom Fließverkehr getrennten Radwegen ist nur wenig Platz, da hierfür Parkplätze verringert werden müssten, was auf wenig Bereitschaft der Politik, Wirtschaft und Bevölkerung trifft.

4.3.3 Chancen

Chancen, im Umfeld der Gemeinde, welche günstig für die Erreichung eines Ausbaus sanfter Mobilitätsformen sind, beinhalten die bereits existierende Vernetzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und Radinfrastruktur mit den umliegenden Gemeinden. Diese bestehenden Verbindungen können genutzt werden, um sanfte Mobilität weiter auszubauen und stellen bereits jetzt einen Schritt zur Umsetzung sanfter Mobilität dar.

Des Weiteren ist das bestehende Mobilitätskonzept der Stadt, welches durch die Bevölkerung und Politik akzeptiert wird, eine Chance, den Ausbau sanfter Mobilität voranzutreiben. Da mit dem Mobilitätskonzept bereits konkrete Vorschläge und Routen zur Umlenkung des Durchfahrtsverkehrs, der Busrouten und der Fahrradrouten bestehen, können diese als Start- und Anhaltspunkt genutzt werden.

Zudem kann der geplante Ausbau des Schienennetzes und die geplante Schnellverbindung zwischen Wien und München als externe Chance für Ried im Innkreis gesehen werden, da Ried so eine Anbindung an den Fernverkehr erhalten könnte. Dieser Bedeutungszuwachs der Stadt in Bezug auf Schienenverkehr kann genutzt werden, um sanfte Mobilität auszubauen und der Bevölkerung eine Möglichkeit zu bieten, auf das Auto zu verzichten, um in die umliegenden Großstädte zu gelangen.

Auch der Ausblick auf die zukünftige Möglichkeit, selbstfahrende E-Linienbusse als kostengünstige Alternative zu den bestehenden Citybussen einzuführen kann als Chance für die ÖPNV-Infrastruktur der Stadt in der Zurücklegung der letzten Meile zwischen den Mobilitätsknotenpunkten im Regionalverkehr und den Wohnorten der Bevölkerung gesehen werden. Auch dieser Lösungsansatz könnte zum einen aufgrund der Neuartigkeit zu höheren Nutzungszahlen des Citybus und zum anderen zu besserer Bewältigung der letzten Meile mithilfe von sanfter Mobilität beitragen.

4.3.4 Risiken

Risiken, die potenziell schädlich für den Ausbau oder die Akzeptanz sanfter Mobilität sein könnten, inkludieren die hohen Kosten, die ein Ausbau der Infrastruktur öffentlicher Verkehrsmittel in der Stadt, ein Ausbau der Radinfrastruktur und Umbau des Parkraums hinsichtlich einer Parkraumreduzierung am Hauptplatz bedeuten würden. Aufgrund der aktuellen Einstufung von Ried als Härteausgleichsgemeinde⁴

⁴ Dies hat unter anderem zur Folge, dass in den kommenden Jahren eine enge Investitionsgrenze für die Gemeinde gilt, mit dem Ziel, die Haushaltssituation zu entschärfen. (vgl. AMT DER OÖ LANDESREGIERUNG o.J.:7)

treffen diese Kosten das Gemeindebudget besonders hart, weshalb hier die Erreichung eines Ausbaus sanfter Mobilität beeinträchtigt werden könnte.

Auch die geringe Bereitschaft der Umlandgemeinden am Ausbau des Citybus stellt ein Risiko dar, da Personen, die in den umliegenden Gemeinden wohnen, selbst bei einem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel innerhalb der Stadtgrenzen noch auf MIV angewiesen wären, um in die Stadt zu kommen. Dies bedeutet zum einen, dass die Stadt alle Kosten eines Ausbaus öffentlicher Verkehrsmittel tragen müsste, was aufgrund der oben genannten finanziellen Lage schwierig wäre, zum anderen, dass ein Ausbau nicht weiter als bis zur Gemeindegrenze stattfinden würde.

Als letztes externes Risiko, welches den Ausbau sanfter Mobilität verhindern könnte, kann die kleine Zielgruppe, welche zunächst insbesondere öffentliche Verkehrsmittel annehmen würde, gesehen werden. Da von den befragten Personen keine signifikante Mehrheit bereit wäre, Rufbusse oder verstärkte öffentlich Verkehrsmittel regelmäßig zu nutzen, würde bei einem Ausbau wahrscheinlich zunächst kein starker Zuwachs an Fahrgästen in öffentlichen Verkehrsmitteln verzeichnet werden, was einen weiteren Ausbau aufgrund geringer vermuteter Akzeptanz verhindern könnte. Ebenso weisen die Befragten keine besondere Akzeptanz für eine Parkplatzreduktion auf.

5. Diskussion und Ableitung von Handlungsempfehlungen

Nachdem die Ergebnisse des empirischen Teils dargelegt wurden, werden sie nun mit den theoretischen Überlegungen aus *Kapitel 1* verglichen und unterlegt und die Implikationen für die Fragestellungen der vorliegenden Arbeit diskutiert. Außerdem sollen hier exemplarische Handlungsempfehlungen für Entscheidungsträger*innen von Kleinstädten gegeben werden.

5.1 Diskussion in Zusammenhang mit Theorie und Praxisbeispielen

Während eine Forschungslücke in Bezug auf das Potenzial und den Bedarf für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten identifiziert wurde, können nun die aktuellen theoretischen Konzepte zur Implementierung von sanfter Mobilität mit den Ergebnissen des empirischen Teils auf ihre Relevanz für Kleinstädte hin überprüft werden.

5.1.1 Reduzierung externer Verkehrskosten

Um externe Verkehrskosten auf die Verursacher*innen ebenjener zu übertragen und so die Umstellung von MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, wurde vorgeschlagen, ordnungsrechtliche Instrumente und gezielte öffentliche Ausgaben für Infrastruktur zu tätigen (vgl. BRENCK et al. 2014: 14). Diese Maßnahme wird auch von den befragten Expert*innen besonders in Bezug auf die Verkehrsberuhigung der Kernstadt vorgeschlagen, indem die Busrouten sowie der Durchfahrtsverkehr durch ordnungsrechtliche Maßnahmen reduziert werden sollen. Auch die Bevölkerung äußert in persönlichen Gesprächen nach der Befragung den Wunsch nach politischen Maßnahmen zur Eindämmung von MIV in der Kernstadt.

Die Möglichkeit, die Höchstgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet auf 30 km/h zu reduzieren, wird von den Expert*innen als wenig sinnvoll eingeschätzt, was mit der Einschätzung durch BRENCK et al. (2014: 15f.) übereinstimmt. In vielen Straßen der Stadt herrscht bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, während Durchfahrtsstraßen bzw. Zubringerstraßen in die Kernstadt die übliche Begrenzung von 50 km/h aufweisen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet ist demnach nur in der Begegnungszone, welche momentan von Bussen durchquert wird, notwendig.

Nachtfahrverbote in Wohngebieten werden von den meisten Expert*innen als positiv erachtet, da diese als wirksamste Art die hohe Lärmbelästigung, die zur Entstehung von Krankheiten beitragen kann, zu reduzieren, gesehen wird (vgl. BRENCK et al. 2014: 13f.). Jedoch schätzt einer der Experten diese Maßnahme als negativ ein, da die Kernstadt auch nachts jederzeit erreichbar bleiben soll, um den Ortskern belebt und die Stadt relevant zu halten. Jede*r Bewohner*in ist laut dem Experten selbst verantwortlich, an verkehrslastigen Straßen zu wohnen. Dennoch erachtet eine Mehrheit der Expert*innen Nachtfahrverbote oder eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf den Umfahrungsstraßen sinnvoll. Dies kann beispielsweise bereits am Praxisbeispiel Trofaiach gesehen werden, wo beinahe das gesamte Stadtgebiet eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und die Umfahrungsstraße nachts eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h hat (vgl. ABL 2024).

Zur Reduzierung externer Verkehrskosten im Sinne von BRENCK et al. (2014) kann ebenso die Reduzierung von Durchfahrtsverkehr in der Innenstadt gezählt werden,

was im Fallbeispiel mit der Umstrukturierung der Straßenführung und dem Parkraum einhergeht. Die Umlenkung des Durchfahrtsverkehrs, welche bereits durch die Expert*innen und das Mobilitätskonzept geplant ist, indem Busrouten und MIV, der die Stadt durchquert, auf einen sogenannten Cityring umgelenkt werden, würde externe Verkehrskosten sowie Stress für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen reduzieren. Durch den Bau von Mobility Points wie beispielsweise in Lindau am Bodensee, wo Parkplatzanlagen in relativer Nähe zum Zentrum mit gestaffelter Bepreisung und Zugang zu ÖPNV errichtet wurden (vgl. STADT LINDAU o.J.b), kann zusätzlich Lärm und Luftverschmutzung verringert werden. In Verbindung mit dem nördlichen Rheintal, wo Parkflächen in Stadtzentren bewirtschaftet werden (vgl. ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2023: 40) kann hier auch eine Chance für die untersuchte Kleinstadt erkannt werden, Parkraum aus dem Stadtzentrum zu entfernen, während, wie von den befragten Bewohner*innen und Expert*innen gewünscht, immer noch wenige Parkplätze für notwendige Einkäufe oder Erledigungen innerhalb des Stadtzentrums verfügbar bleiben.

5.1.2 Shared Mobility und MaaS

In der durch Expert*in 3 angesprochenen Version der Mobility Points in Ried im Innkreis können auch Ansätze einer Shared Mobility wiedererkannt werden, da hier an zentralen Parkplätzen auch Leih scooter oder -fahräder für die Parkenden bereitstehen sollen. Ein solches Permanent Station Modell (vgl. GELDMACHER 2020: 12ff.) kann die Innenstadt von MIV entlasten und ebenso das Problem der letzten Meile, das von Expert*innen angesprochen wurde, beheben. Ebenso könnte längerfristig der Einsatz von selbstfahrenden Citybussen wie im Praxisbeispiel in Salzburg gesehen und von Expert*innen vorgeschlagen diesem Problem eine Lösung verschaffen. So könnte besonders die Kernstadt durch ein Sharing-Modell entlastet werden, das anhand von MaaS umgesetzt wird.

Zusätzlich zum Bike- und Scooter-Sharing kann an einer physischen Schnittstelle der Privat-PKW abgestellt werden und mit (Ruf-)Bushaltestellen an ebenjenen Orten ein Knotenpunkt für sanfte Mobilität geschaffen werden. Auch das Praxisbeispiel Tulln mit dem LISA-System von Rufbus und Sharing-Angeboten und das Praxisbeispiel in Lindau am Bodensee mit den 47 Mobilitätsstationen zeigen, dass MaaS und Shared Mobility in Kleinstädten von Relevanz sind. Ebenso zeigt die Befragung der Bevölkerung, dass Akzeptanz zumindest für die Nutzung von Rufbussen besteht, während der Grund für kaum andere genannte Sharing-Angebote sein kann, dass die

Kombination verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg oder auch das Leihen von Verkehrsmitteln besonders im ländlichen Raum kaum verbreitet und so auch kaum vorstellbar ist.

Problematisch könnten bei der Erstellung eines MaaS-Systems also neben der möglichen Skepsis der Bevölkerung die schwierige intraregionale Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden ebenso wie die kostenintensive Erstellung eines solchen Systems sein. Eine Kooperation mit der Wegfinder-App der ÖBB wäre daher eine nützliche Option, um MaaS an den Mobility Points und im gesamten Stadtgebiet relativ kostengünstig zu implementieren.

5.1.3 Radinfrastruktur

Da momentan insbesondere für Radfahrer*innen kaum passende Infrastruktur besteht, zögern Befragte, das Fahrrad öfter zu verwenden. Nach der Einschätzung von FURTH et al (2016: 42) besteht momentan hauptsächlich die Möglichkeit unter Stresslevel 4 zu fahren, da Radfahrer*innen regelmäßig mit Fahrzeugen mit mittlerer Geschwindigkeit interagieren müssen. Selten bestehen getrennte Radwege oder exklusive Radspuren mit genügend Abstand von der Parkspur, welche oft von Kreuzungen unterbrochen werden.

Um dieser Problemstellung entgegenzuwirken kann besonders in der Begegnungszone auf die Erfahrung vom Praxisbeispiel Sonthofen im Allgäu zurückgegriffen werden, welche den Nutzungskonflikt zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen partizipativ gelöst haben und besonderes Augenmerk auf Sicherheit gelegt wurde (vgl. INSTITUT FÜR INNOVATIVE STÄDTE 2019: 14). Auch die Errichtung einer Fahrradstraße und verschiedener Servicestationen rund um die Vermietung, das Laden und die Fahrradreparatur (vgl. STADT SONTHOFEN 2023b) stoßen laut der Bevölkerungsbefragung auf positive Rückmeldung und Akzeptanz. In Bezug auf die von den Expert*innen angesprochenen Kosten solcher Maßnahmen kann auf das Beispiel Trofaiach und das Expert*inneninterview mit dem Bürgermeister Trofaiachs zurückgegriffen werden, da hier Radfahrer*innen-Sicherheit anhand einfacher Maßnahmen wie Beschilderung und Straßenmarkierungen umgesetzt wurde.

5.1.4 Öffentliche Verkehrsinfrastruktur

Laut Einschätzung der Bevölkerung und Expert*innen ist die momentane ÖPNV-Infrastruktur im Nah- sowie Fernverkehr in zu geringem Maße vorhanden, um

Personen die Möglichkeit zu geben, völlig auf MIV zu verzichten. Auch bei verbesserter ÖPNV-Infrastruktur würde diese zwar den MIV nicht vollständig ersetzen, da MIV zunächst weiterhin bevorzugt wird (vgl. BRENCK et al. 2014: 16f.), es kann aber erkannt werden, dass die befragte Bevölkerung durchaus bereit ist, einige Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, anstatt dem Auto durchzuführen.

Auch das Preis-Leistungs-Verhältnis des bestehenden Citybus-Angebots wird von den in der Umfrage Befragten aufgrund der hohen Kosten und geringen Taktdichte kritisiert. Besonders Trofaiach besticht in diesem Punkt mit der sozialen Staffelung bzw. Bepreisung des Citybus mit 1 € pro Fahrt und dem Einsatz des Bürgermeisters für eine Taktung alle 15 Minuten auch im Regionalverkehr. Bürgermeister ABL (2024), welcher auch als Experte persönlich befragt wurde, merkt hierbei an, dass ÖPNV in Kleinstädten zwar nur von einer kleinen Zielgruppe (Schüler*innen und Pensionist*innen) angenommen wird, welche aber höchst volatil gegenüber Preissteigerungen oder Taktverringerungen sind.

Während in Ried im Innkreis keine Taktverdichtung oder Verringerung der aktuellen Tarife vorgesehen werden, ist hier von den Expert*innen und dem Mobilitätskonzept eher die Einführung eines Rufbusses zusätzlich zum bestehenden Citybus vorgesehen. Dieser würde von rund der Hälfte der Befragten angenommen werden und könnte eine gute Ergänzung zum aktuellen getakteten ÖPNV darstellen, da so ein „flexibles und vielfältiges Mobilitätsangebot“ (AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG o.J.) ähnlich zum Pilotprojekt LISA in Tulln entstehen würde. Unklar bleibt jedoch, inwiefern sich der Wunsch nach einem Rufbus, welcher durch zwei Expert*innen positiv hervorgehoben wurde, mit dem Wunsch nach selbstfahrenden Bussen des dritten Experten vereinen lässt. Hierbei spielen besonders die vergleichsweise geringeren Kosten eines getakteten fahrerlosen Busses im Gegensatz zur einfacheren Umsetzbarkeit eines Rufbusses eine elementare Rolle in der politischen Entscheidungsfindung.

5.2 Ableitung von Handlungsempfehlungen

Aufgrund der Diskussion der erhobenen Ergebnisse in Bezug auf die theoretischen Rahmenbedingungen können Handlungsempfehlungen für die politischen Entscheidungsträger im Untersuchungsgebiet Ried im Innkreis identifiziert werden. Diese Handlungsempfehlungen können, angepasst an die jeweiligen Ergebnisse, auf

andere Kleinstädte in Österreich angewandt werden, insofern, als dass die identifizierten Probleme des Durchfahrtsverkehrs, des Verbaus von Freiflächen durch Parkraum, gefährliche Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und geringe ÖPNV-Taktung/schlechte Vernetzung mit dem Umland auch in den Praxisbeispielen identifiziert wurden und somit höchstwahrscheinlich generelle Probleme in Kleinstädten widerspiegeln. Es werden also im Folgenden zunächst generelle Handlungsempfehlungen ausgesprochen und diese dann anhand des Beispiels Ried im Innkreis genauer erläutert.

1. Sanfte und insbesondere aktive Mobilität sollte durch die Sicherung von vom Fließverkehr getrennten Radwegen und eine Reduzierung des MIV in der Innenstadt verbessert werden. Hierbei sollte insbesondere darauf geachtet werden, dass Radhaupttrouten ein LTS-Level 1 oder 2 aufweisen, sodass Radfahrer*innen Alltagswege in die Innenstadt sicher erledigen können und die Hürde der Verwendung des Fahrrads gesenkt wird. Außerdem würden aufgrund der Experteneinschätzung auch Fußgänger*innen von einer Sicherung der Radinfrastruktur profitieren, da weniger Radfahrer*innen auf besonders unsicheren Straßen auf Gehwege ausweichen würden. Auf den Hauptplätzen sollte außerdem für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eine Möglichkeit für konsumfreien Aufenthalt im Freien gegeben werden. Für die in dieser Arbeit untersuchte Kleinstadt Ried im Innkreis bedeutet das konkret die folgenden Handlungsempfehlungen:

- a. Die bereits im Mobilitätskonzept identifizierten Radhaupttrouten (sh. *Abbildung 8*) sollten eine sichere Passage in die Kernstadt ermöglichen. Anhand einfacher Möglichkeiten, wie neue Straßenmarkierungen oder der Umwidmung einer Parkspur pro Straße zu einer Radspur würden Radrouten vom Fließverkehr aber auch vom Fußverkehr getrennt. Diese Maßnahmen wären schnell und kostengünstig umsetzbar und bei Nicht-Annahme durch die Bevölkerung reversierbar.
- b. Es sollten alle Stadtteile mittels einer sicheren Radverbindung an die Innenstadt angebunden werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Radverbindung LTS-Level 1 bis 2 aufweisen, sodass alle Fahrradfahrer*innen sicher in die Innenstadt kommen und das Fahrrad so zu einer angenehmen Alternative zu MIV wird.

- c. Die Begegnungszone sollte verkehrsberuhigt und für MIV auf eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h begrenzt werden. Durch die Umlenkung von Bussen und Durchfahrtsverkehr anhand geänderter Beschilderung, wie ein Durchfahrtsverbot ausgenommen für Anrainer*innen in die Innenstadt, würde so in der Begegnungszone die Chance geben, allen Verkehrsteilnehmer*innen in gleichem Maße zugute zu kommen.
- d. Durch die Reduzierung von einigen Parkplätzen am Stelzhamerplatz, Hauptplatz, Kirchenplatz und Roßmarkt könnten Aufenthaltsorte für alle Verkehrsteilnehmer*innen geschaffen werden. Auch dies kann kostengünstig und temporär durch Aufrufe an die Bevölkerung bzw. Wettbewerbe an Schulen geschehen. Hierbei könnten Bewohner*innen der Stadt ihr Stadtbild partizipativ selber mitgestalten, was auch zu größerer Akzeptanz der Bevölkerung führen würde.

2. Sanfte Mobilität sollte durch die Verbesserung der ÖPNV-Taktdichte oder die Einführung von nachfrageorientierten Angeboten und Vergünstigung der Ticketpreise gefördert werden. Da Expert*innen feststellen, dass eine verdichtete Taktung und verringerte Ticketpreise aufgrund der geringen aktuellen Auslastung des ÖPNV kaum Mehrkosten über die Anschaffung eines neuen Busses verursachen, aber zunächst auch keine große Veränderung in den Nutzungszahlen des ÖPNV verursachen würden, ist diese Handlungsempfehlung diejenige mit der höchsten Unsicherheit. Aufgrund der Befragung der Bevölkerung besteht jedoch der klare überwiegende Wunsch, die Ticketpreise im Stadtverkehr zu verringern und die Taktung zu verdichten. Dies sollte zumindest zwei Jahre als Pilotprojekt durchgeführt werden, um die Annahme der Bevölkerung über einen längeren Zeitraum zu testen und die verdichtete Taktung sowie vergünstigten Preise zu normalisieren. In Ried im Innkreis sollten konkret die folgenden Schritte umgesetzt werden:

- a. Die Ticketpreise des Citybus sollte für Personen mit Hauptwohnsitz Ried im Innkreis von derzeit 2,50€ pro Einzelfahrt auf den symbolischen Preis von 1€ gesenkt werden. So würde eine Hemmschwelle für die Befragten gesenkt werden, aber laut Experten immer noch von Wert für die Nutzenden sein. Wie in den Interviews herausgefunden, würde dies aufgrund der aktuell geringen Nutzer*innenzahlen kaum finanzielle

Einbußen für die Stadt bedeuten, aber die Zielgruppe des Citybus stark entlasten. Des Weiteren würden Personen, die den Citybus noch nie verwendet haben, auf diese Art und Weise den Citybus womöglich eher ausprobieren.

- b. Der stündliche Citybus-Takt sollte auf den Routen 833 (Krankenhaus/Hohenzeller Straße) und 835 (Rabenberger Weg) auf einen 30 Minuten Takt ausgeweitet werden, um eine sichere und gute Anbindung zum Krankenhaus sowie zur MS Franziskusschule zu schaffen. Dafür wäre der Ankauf eines weiteren Citybus notwendig, welcher zusätzlich die Route 834 (Bahnhof/Schatzdorfer Straße) verstärken kann. So kann die ungünstige Taktung für Schüler*innen und Mitarbeiter*innen im Krankenhaus entschärft werden und die bereits jetzt eher stark genutzte Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof ausgebaut werden.
- c. Alternativ oder zusätzlich dazu sollte ein nachfrageorientiertes Angebot im Sinne eines Rufbusses oder Anrufsammeltaxis geschaffen werden, das den vorhandenen öffentlichen Nahverkehr unterstützt und Personen direkt an die gewünschten Haltestellen bringt, ohne an der bisherigen Schnittstelle Marktplatz umsteigen zu müssen. In Zukunft könnte dieser Rufbus als selbstfahrender Bus umgerüstet werden, um den Ansprüchen der Zeit und dem von Experten angesprochenen Kostenaspekt gerecht zu werden. Durch diese bedarfsorientierte Unterstützung des ÖPNV-Angebots würde die Nutzung ebenjenes weiter unterstützt.

3. Die Einführung von Aspekten von MaaS sollte für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten genutzt werden. Die Verkettung von Verkehrsmitteln bei einer Fahrt, welche durch MaaS gefördert wird, ebenso wie die Bereitstellung einer Schnittstelle für die Mobilitätsplanung würde die Akzeptanz von Formen sanfter Mobilität verstärken und sollte daher bei einem Ausbau sanfter Mobilität berücksichtigt werden. Durch die Verbindung mit der „wegfinder“ App der ÖBB oder eine eigene Lösung der Kleinstadt kann der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben werden, Wege einfach zu planen und umzusetzen. Für das untersuchte Gebiet bedeutet dies das Folgende:

- a. Der Bau von Mobility Points am Rand der Kernstadt, an welchen PKWs geparkt werden können, Leihfahrräder oder -Scooter für die letzte Meile

ins Stadtzentrum ausgeborgt werden können oder in den ÖPNV umgestiegen werden kann, sollte priorisiert werden. Auf diese Art und Weise kann sichergestellt werden, dass der Umstieg von verschiedenen Verkehrsmitteln einfach gelingt und keine Hürde oder Verzögerung darstellt.

- b. Es sollte für Parken, ÖPNV-Tickets und Sharing Optionen eine Schnittstelle erschaffen werden, über die Mobilität geplant und im Zweifelsfall gezahlt werden kann. Durch die Vereinigung von Routenplanung, Ticket-Akquirierung und Zahlungsmöglichkeit für Leihoptionen in einer App wird das Umsteigen auf sanfte Mobilität vereinfacht und gefördert.

4. Die Akzeptanz und Nutzung sanfter Mobilität sollten durch die Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung vorangetrieben werden. Wie aus der Literatur und den Best Practice Beispielen, ebenso wie den Aussagen der Expertin hervorgeht, wird sanfte Mobilität nur durch Bewusstseinsbildung, welche bereits im Kindergarten- bzw. Volksschulalter beginnt, wirklich von der Bevölkerung angenommen. Besonders in der Entwicklung von Kindern hat die Nutzung sanfter Mobilitätsformen einen positiven Effekt auf Kontaktfreudigkeit und Sozialverhalten. In Ried im Innkreis sollte dies wie folgt vonstatten gehen:

- a. Zusätzlich zu den Verkehrssicherheitsvorträgen in den Volksschulen, sollten Expert*innen der Mobilitätsplanung wie beispielsweise von „Zukunft Ried“ mit Schüler*innen und Eltern über die Nutzung sanfter Mobilitätsformen für den Schulweg sprechen. Besonders im Volksschulalter ist der Schulweg zumeist sehr kurz und kann daher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mithilfe einer Citybuslinie zurückgelegt werden. Wenn Kinder so an die Nutzung sanfter Mobilitätsformen gewöhnt werden und diese normalisiert wird, können die Kinder zu Multiplikator*innen werden und werden auch Freizeitwege so zurücklegen. Durch Bewusstseinsbildung oder das gemeinsame Ausprobieren von sanften Mobilitätsformen im schulischen Kontext wird auch die Angst der Eltern genommen, Kinder allein in öffentlichen Verkehrsmitteln fahren oder allein zu Fuß gehen zu lassen.

- b. Für Erwachsene sollten bestehende Angebote wie der Citybus, E-Bike-Ladestationen in der Innenstadt oder neue Fahrradwege in der Gemeindezeitschrift oder auch auf Plakaten im Stadtgebiet wiederholt beworben werden. Außerdem könnten hier Tipps von Expert*innen für den Umstieg auf sanfte Mobilität gegeben werden. Durch die Präsenz sanfter Mobilität im Alltag wird diese normalisiert, was zu größerer Akzeptanz führen wird.
- c. Als letzte Handlungsempfehlung soll hier ausgesprochen werden, öffentliche Verkehrsmittel an diversen Tagen im Jahr frei zugänglich zu machen und an verschiedenen Tagen eine autofreie Innenstadt zu propagieren. Auch der gratis Verleih eines Klimatickets für Personen mit Hauptwohnsitz fällt hier hinein. Sanfte Mobilität auf diese Art und Weise einfach zugänglich zu machen, zeigt auch skeptischen Personen, dass ein Verzicht auf MIV positive Aspekte mit sich bringt und nicht zu einer Verminderung des Umsatzes der Handeltreibenden oder einem Aussterben der Kernstadt, sondern zu ihrer Belebung führt.

5. Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Umlenkung des Durchfahrtsverkehrs durch die Innenstadt kann Verkehrslärm und Luftverschmutzung verringert sowie die Qualität aktiver Mobilität verbessert werden. Expert*innen und Literatur stimmen überein, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit in Innenstadträumen zur Qualität ebenjener beiträgt. Auch eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf Umfahrungsstraßen kann laut BRENNCK et al. (2014: 15f.) und ABL (2024) zu einer Erhöhung der Lebensqualität und Reduzierung externer Verkehrskosten wie Krankheiten und Herz-Rhythmusstörungen beitragen und ist daher empfehlenswert. Des Weiteren sollte Durchfahrtsverkehr anhand von Verbotsschildern oder geänderter Straßenführung aus der Innenstadt gelenkt werden, um die Sicherheit für Formen aktiver Mobilität wie Gehen und Fahrradfahren zu erhöhen.

- a. In Ried im Innkreis sollte daher die Geschwindigkeit der Begegnungszone auf 20 km/h gesenkt werden, um Radfahrer*innen- und Fußgänger*innen-Sicherheit zu erhöhen sowie Verkehrslärm leicht zu senken. Auf diese Weise kann die Aufenthaltsqualität für Personen in der Innenstadt erhöht werden.

- b. Außerdem sollte anhand neuer Straßenführung oder Durchfahrtsverbote durch die Innenstadt der MIV sowie der Busverkehr durch die Begegnungszone reduziert werden. Zusätzlich sollte dafür gesorgt werden, dass MIV nur für unbedingt notwendige Erledigungen in die Kernstadt bzw. Begegnungszone fahren kann. Auch dies führt zu mehr Sicherheit und einen Fokus auf Menschen in der Innenstadt anstelle von motorisierten Verkehrsmitteln.
- c. In einem weiteren Schritt sollten wie in Empfehlung 1 angesprochen, Parkplätze reduziert werden, um sanfte Mobilität in den Fokus zu rücken. Auf frei gewordenen Plätzen sollten konsumfreie Aufenthaltsorte für Fußgänger*innen, sichere Fahrradabstellplätze und möglicherweise Mobility Points geschaffen werden.

Die hier gegebenen Handlungsempfehlungen können in der angeführten Reihenfolge nach ihrer Relevanz und Dringlichkeit der Umsetzung geordnet werden. Durch die Umsetzung der Handlungsempfehlungen kann ein Zusammenwirken aller Verkehrsträger, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen und damit verbunden Fußgänger*innen sowie das Verständnis von Mobilität als allgemeinen Bestandteil der freien Selbstbestimmung geschaffen und so durch Kleinstädte wie Ried im Innkreis ein Schritt in Richtung sanfte bzw. nachhaltige Mobilität wie definiert durch HECHTL (2001: 584) getätigt werden.

6. Fazit

Im nachfolgenden Kapitel sollen die wichtigsten Ergebnisse der theoretischen Literaturrecherche zu Konzepten sanfter Mobilität und der empirischen Untersuchungen in Bezug auf das Untersuchungsgebiet der Arbeit zusammengefasst werden. Im Anschluss daran werden die gestellten Forschungsfragen beantwortet, sowie eine Prognose für die Entwicklung sanfter Mobilität in Kleinstädten gegeben. Zuletzt werden die Limitationen, mögliche weitere Forschungsbereiche und offen gebliebene Fragen dargelegt.

6.1 Schlussfolgerung

Zu Beginn dieser Arbeit wurde festgestellt, dass das Potenzial für den Ausbau sanfter Mobilität insbesondere in Kleinstädten kaum erforscht ist und es wurde hiermit

versucht, die vorgefundene Forschungslücke anhand des Beispiels Ried im Innkreis ein Stück weit zu schließen. Ebenfalls wurde mithilfe von Expert*inneninterviews und Bevölkerungsbefragungen, die Forschungsfrage untersucht, inwiefern in Kleinstädten das Potenzial und der Bedarf bestehen, Alternativen sanfter Mobilität für die Bewohner*innen dieser Kleinstädte auszubauen.

Um die Forschungsfrage mitsamt der gestellten Unterfragen nach der Zufriedenheit der Bevölkerung mit bestehenden nachhaltigen Mobilitätsangeboten, aktuellen Mobilitätsgewohnheiten, Motiven zum Umstieg auf Alternativen sanfter Mobilität und konkreten Bedürfnissen im Ausbau sanfter Mobilität, zu beantworten, wurde zunächst das Konzept der Mobilität und Mobilitätsplanung generell definiert und zu einer Definition sanfter bzw. nachhaltiger Mobilität im Sinne von HECHTL (2001: 584) geführt. Konkret wurde sanfte Mobilität als allgemeiner Bestandteil der freien Selbstbestimmung, wobei alle Verkehrsträger zusammenwirken, und zukunftsfähige und nachhaltige Energieträger verwendet werden, definiert. Raumbezogene Ansprüche werden berücksichtigt und Verantwortung gegenüber Stoffströmen und Infrastrukturplanung sowie die Schonung natürlicher Ressourcen in den Fokus gerückt.

Anschließend wurden Konzepte zur Implementierung sanfter Mobilität vorgestellt, welche anhand von Best Practice Beispielen untermauert wurden. Insbesondere wurde hier Fokus auf die Möglichkeit der Reduzierung externer Verkehrskosten gelegt und die Einführung von Sharing Konzepten sowie MaaS diskutiert. Auch die Reduzierung von Radfahrer*innen-Stresslevels im Straßenverkehr wurde analysiert. Im Zuge dieser theoretischen Untersuchung und Unterlegung ebenjener mit Best Practice Beispielen konnte gesehen werden, dass Kleinstädte in Österreich und Deutschland bereits einzelne Ansätze sanfter Mobilität umsetzen, diese jedoch nicht bis kaum erforscht sind. Anhand des Vergleichs der theoretischen Überlegungen mit den leitfadengestützten Expert*inneninterviews sticht vor allem hervor, dass Kleinstädte untereinander Ideen und Ansätze austauschen und voneinander lernen.

Über die drei Expert*inneninterviews, welche anhand qualitativer Inhaltsanalyse interpretiert wurden, hinaus, wurden anonyme Befragungen mit der Bevölkerung des Untersuchungsgebiets durchgeführt. In diesen empirischen Untersuchungen konnte klar der Wunsch nach besserer Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr erkannt werden, sowie die Uneinigkeit in Bezug auf die Reduzierung von Parkraum in der Kernstadt.

Konkret wurden die folgenden Maßnahmen, in Bezug auf ihr Potenzial sanfte Mobilität zu erhöhen, empirisch untersucht und wie folgt mit den theoretischen Vorüberlegungen und Gegebenheiten des konkreten Untersuchungsgebiets verknüpft:

- 1. Reduzierung externer Verkehrskosten:** Nur durch eine Übertragung der durch MIV entstehenden externen Verkehrskosten auf ihre Verursacher*innen kann eine Umstellung von MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel gelingen, da ansonsten die Bequemlichkeit von MIV dem Schutz der Umwelt und nachhaltigen Mobilitätsformen vorgezogen wird (vgl. BECKER 2016:83). Auch in der Definition sanfter bzw. nachhaltiger Mobilität werden Straßenbenutzungsgebühren für Nutzer*innen vorgesehen (vgl. HECHTL 2001: 584). Die Lebensqualität der Bewohner*innen einer Kleinstadt kann überdies hinaus durch die Verringerung von Parkplätzen und dementsprechend mehr Freiflächen aber auch vereinfachte Parkplatzsuche für wirklich notwendige Erledigungen im Stadtbereich erhöht werden (vgl. ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2023: 40). Die Verringerung von Parkflächen wird hingegen sowohl von Expert*innen als auch von der befragten Bevölkerungsgruppe ambivalent gesehen, da besonders Gewerbetreibende Gewinneinbußen und ein Sterben der Innenstadt befürchten. Während Nachtfahrverbote als Instrument dieser Übertragung externer Verkehrskosten an sich von Expert*innen abgelehnt werden, sind Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Verringerung des Durchfahrtsverkehrs und der Linienbusse in der Innenstadt laut den Expert*innen adäquate Maßnahmen, welche Luftqualität erhöhen und Lärmbelastung verringern können und so zu einer besseren Qualität der Innenstadt führen können.
- 2. Einführung von Shared Mobility und MaaS:** Ansätze von Shared Mobility wie Bike-Sharing und das Angebot von On Demand Services wie einem Rufbus (vgl. GELDMACHER 2020: 12) um den Umstieg von MIV auf sanfte Mobilität voranzutreiben werden in Kleinstädten bereits umgesetzt. Im untersuchten Gebiet werden Angebote des Bike-Sharing als wenig notwendig gesehen, ein Rufbus hingegen würde von mehr als der Hälfte der Befragten angenommen. Im Bereich der Einführung von MaaS auf Stufe 2 (vgl. SOCHOR et al. 2018: 10), wobei Einzelfahrten über eine Schnittstelle von Nutzer*innen geplant und gebucht werden können, sticht besonders Tulln mit dem LISA-Projekt hervor, was auch den Expert*innen in Ried im Innkreis ein Begriff ist und hier umgesetzt

werden könnte. Auch die „wegfinder“-App der ÖBB kann als sinnvolle Möglichkeit zur Einführung von MaaS in Kleinstädten gesehen werden, da hier bereits eine App-Infrastruktur besteht.

- 3. Verbesserung der Radinfrastruktur:** Bei der Untersuchung der Radinfrastruktur für die Verbesserung sanfter Mobilität in Kleinstädten wurde insbesondere auf die Reduzierung von Stress für Radfahrer*innen geachtet (vgl. FURTH et al. 2016: 42 ff.), wobei Radrouten für Radfahrer*innen so gestaltet werden sollten, dass sie physisch vom Fließverkehr getrennt sind und Kreuzungen einfach angefahren und überquert werden können (Level 1 und Level 2). In Kleinstädten wie Sonthofen im Allgäu wird dies im eigens erstellten Radkonzept bereits berücksichtigt und auch die Stadt Trofaiach ist bemüht, Radwege vom Fließverkehr zu trennen und sichere Überlandverbindungen an wichtige Orte zu schaffen. In der untersuchten Stadt Ried im Innkreis gibt es momentan kaum getrennte Radwege bzw. sind diese oft mit dem Fußverkehr vereint, was zu Nutzungskonflikten führt. Die Expert*innen und die Bevölkerung wünschen sichere Verbindungen zumindest auf den Hauptrouten und die Möglichkeit Fahrräder sicher abstellen zu können.
- 4. Verbesserung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur:** In theoretischen Konzepten wird in Bezug auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsinfrastruktur in Relation mit sanfter Mobilität hauptsächlich darauf eingegangen, dass ÖPNV zwar eine Rolle im Ausbau sanfter Mobilität spielt, aber MIV nicht vollständig ersetzen kann (vgl. BRENCK et al. 2014: 16f.) und erst im Verbund aller Verkehrsträger in einem Beitrag zur freien Selbstbestimmung der Mobilität (vgl. HECHTL 2001: 584) sinnvoll ist. Auch in den Best Practice Beispielen wird ÖPNV ausgebaut, um bestehende Taktlücken durch Rufbusse oder Sammeltaxis aufzufüllen. Zwei der befragten Expert*innen heben außerdem hervor, dass ein Ausbau des ÖPNV in Kleinstädten aus Kostengründen und aufgrund der geringen aktuellen und für die Zukunft prognostizierten Auslastung wenig zielführend für den Ausbau sanfter Mobilität ist. Als besonders sinnvoll werden von diesen Expert*innen Rufbusse bzw. selbstfahrende Busse als Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur gesehen. Der dritte Experte sowie die befragte Bevölkerung würden eine Taktverdichtung und Verbesserung der Vernetzung des ÖPNV in die umliegenden Gemeinden begrüßen.

Aus diesen Ergebnissen und Diskussionen der theoretischen Vorüberlegungen, Praxisbeispielen anderer Kleinstädte und den empirischen Befragungen von Expert*innen und Bewohner*innen der Beispielstadt Ried im Innkreis kann die **Forschungsfrage**, inwiefern in Kleinstädten Potenzial und Bedarf besteht, Alternativen der sanften Mobilität für die Bewohner*innen auszubauen, sowie die gestellten Unterfragen wie folgt beantwortet werden:

- In Kleinstädten besteht aufgrund der geringen Grundfläche und für ländliche Räume hohen Einwohner*innendichte viel Potenzial, sanfte Mobilität durch die Vernetzung von verschiedenen Verkehrsmitteln, die Förderung von Intermodalität der unterschiedlichen Verkehrsmittel und integrierte Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturplanung mit Fokus auf die raumbezogenen Ansprüche der Bevölkerung und Wirtschaft auszubauen.
- Der Bedarf für einen Ausbau sanfter Mobilität besteht von einem Großteil der Bevölkerung in Bezug auf die Verbesserung von Fuß-, Radwegeinfrastruktur und der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur, wobei aus den Untersuchungen klar hervorgeht, dass eine Skepsis in Bevölkerung und Geschäftstreibenden besteht, MIV komplett aus den Stadtkernen zu verbannen.
- Die Bewohner*innen von der untersuchten Stadt Ried im Innkreis sind mit der bestehenden Fahrradinfrastruktur eher unzufrieden und empfinden die ÖPNV-Infrastruktur definitiv als mangelhaft.
- Ansätze von Shared Mobility und MaaS sind in der untersuchten Stadt noch nicht vorhanden, werden jedoch von Expert*innen und Befragten als sinnvoll und teilweise wünschenswert gesehen.
- Die momentanen Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung zeigen, dass die Bewohner*innen der Stadt bereits recht offen für alternative Verkehrsmittel zu MIV sind, da besonders bei Schönwetter für Alltagswege oft auf das Fahrrad und zu Fuß Gehen zurückgegriffen wird. Aus Bequemlichkeit besonders im Winter oder bei Schlechtwetter wird jedoch vor allem am Arbeitsweg auf MIV zurückgegriffen. Schulwege werden Großteils mittels ÖPNV durchgeführt. Autofahrer*innen wären gewillt zumindest öfter auf Alternativen zu MIV umzusteigen, wenn der ÖPNV in der Stadt oder die Radinfrastruktur verbessert würde.

Konkret konnten die folgenden Wünsche von einem Großteil der befragten Bevölkerung beim Ausbau von Alternativen sanfter Mobilität identifiziert werden:

- **bessere bzw. sicherere Fahrradwege in der Stadt** (71 % der Befragten)
- **Ausbau der Zug- und Busverbindungen in Umlandgemeinden** (69 % der Befragten)
- **Häufigere Frequenz öffentlicher Verkehrsmittel** (55 % der Befragten)

Zudem konnte aus der Überprüfung der gestellten **Hypothesen** zu der Zielgruppe von sanfter Mobilität in Kleinstädten herausgefunden werden, dass eher jüngere Personen offen für öffentliche Verkehrsmittel, aber alle Altersgruppen von allen Stadtteilen und Umlandgemeinden offen für Verbesserung der Radinfrastruktur und häufigere Nutzung des Fahrrads sind. Es konnte keine spezifische Zielgruppe für den Einsatz eines Rufbusses oder die Reduktion von Parkplätzen identifiziert werden.

All diese Überlegungen führten zu den folgenden konkreten **Handlungsempfehlungen** für Entscheidungsträger*innen in Kleinstädten:

1. Sanfte und insbesondere aktive Mobilität sollte durch die Sicherung von vom Fließverkehr getrennten Radwegen und eine Reduzierung des MIV in der Innenstadt verbessert werden.
2. Sanfte Mobilität sollte durch die Verbesserung der ÖPNV-Taktdichte oder die Einführung von nachfrageorientierten Angeboten und Vergünstigung der Ticketpreise gefördert werden.
3. Die Einführung von Aspekten von MaaS sollte für den Ausbau sanfter Mobilität in Kleinstädten genutzt werden.
4. Die Akzeptanz und Nutzung sanfter Mobilität sollten durch die Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung vorangetrieben werden.
5. Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Umlenkung des Durchfahrtsverkehrs durch die Innenstadt kann Verkehrslärm und Luftverschmutzung verringert sowie die Qualität aktiver Mobilität verbessert werden.

6.2 Trends und Prognosen für sanfte Mobilität in Kleinstädten

Nach der Untersuchung des Potenzials und des Bedarfs für sanfte Mobilität und der Abstrahierung der Ergebnisse kann prognostiziert werden, dass sanfte Mobilität in

Kleinstädten zukünftig eine immer größere Rolle spielen wird, um zum einen Abwanderung entgegenzuwirken und zum anderen Ortszentren zu attraktivieren und wiederzubeleben. Wie im Experteninterview mit Mario Abl erfahren, sollte es älteren Personen durch öffentliche Verkehrsmittel möglich sein, am Alltagsleben in der Stadt teilzunehmen, jüngeren Personen auch spätabends öffentlich nach Hause zu kommen, Schüler*innen, ohne die Nutzung von MIV in die Schule zu kommen und allen Bevölkerungsgruppen, sicher mit dem Fahrrad fahren zu können (vgl. ABL 2024). Auf diese Art und Weise können Kleinstädte, die oft keine großen Arbeitsplätze oder gute Schulbildung bieten können, relevant für die Ansiedlung bleiben und wiederbelebt werden.

Außerdem werden Kleinstädte an der Erreichung der Klimaziele und Ziele der Agenda 2030 des Bundeskanzleramts arbeiten müssen, was den Zugang zu nachhaltigen Verkehrssystemen, also den Ausbau sanfter Mobilität umfasst (vgl. BUNDESKANZLERAMT ÖSTERREICH 2019). Aufgrund der oft schwierigen finanziellen Lage müssen diese Ziele zusätzlich möglichst kostengünstig aber dennoch nachhaltig und effektiv erreicht werden. Dies erfordert innovative Lösungsansätze und entschiedenes Handeln der Entscheidungsträger. Es werden also in den kommenden Jahren immer mehr Kleinstädte an konkreten Lösungen im Bereich sanfte Mobilität arbeiten, was besonders die Entwicklung von MaaS-Applikationen, selbstfahrenden Bussen und Sharing-Systemen vorantreiben wird und so ebenjene Lösungen immer kostengünstiger und flächendeckender zugänglich machen wird.

Zuletzt kann erwartet werden, dass besonders im Bereich der Kleinstädte auch das Interesse an der Erforschung des Potenzials für sanfte Mobilität wachsen wird und sich Stadtplanungsbüros maßgeblich an dieser Erforschung beteiligen werden. Die interregionale Zusammenarbeit wird wachsen müssen, um kostengünstige Lösungen sanfter Mobilität zu schaffen und zu teilen, während momentan eher regional vernetzt und ausgetauscht wird und erst erste Ansätze zum überregionalen Austausch in Form von Exkursionen und Tagungen bestehen. Besonders in der Zusammenarbeit zwischen Kleinstädten in Bayern und dem voralpinen bzw. alpinen Österreich kann großes Potenzial aufgrund der ähnlichen Ausgangslagen und Kulturen gesehen werden.

6.3 Limitationen und Forschungsausblick

Zuletzt sollen hier die Limitationen der vorliegenden Arbeit dargelegt werden und ein Überblick über Bereiche des Potenzials und Bedarfs für sanfte Mobilität gegeben werden, die diese Arbeit nicht ausreichend erforschen konnte.

Zunächst konnte gesehen werden, dass die quantitativen Erhebungen und Berechnungen kaum von statistischer Signifikanz waren, da in manchen Bereichen eine zu kleine Stichprobe abgedeckt wurde, wie beispielsweise bei jenen Personen, die außerhalb der Stadtgrenzen wohnen und mit dem Fahrrad regelmäßig in die Stadt fahren. Aus diesem Grund sollte die vorliegende Arbeit als Pilotstudie für weitere Untersuchungen in dem Bereich gesehen werden und als grobe Orientierung für das Potenzial und den Bedarf von sanfter Mobilität in Kleinstädten.

Im Bereich der Expert*inneninterviews wurde zwar versucht, Personen aus unterschiedlichen Interessensgruppen zu befragen, was auch möglich war, indem zwei unterschiedliche Bürgermeister und eine Vertreterin der Stadtverwaltung befragt werden konnten; dennoch wäre es wünschenswert gewesen, auch Expert*innen der Stadtplanung, welche für das untersuchte Mobilitätskonzept verantwortlich waren, oder Expert*innen des Klimabündnis oder der Klima-und-Energie-Modellregionen zu befragen, die womöglich andere Ansätze zur Umsetzbarkeit von sanfter Mobilität gehabt hätten.

Aufgrund der zeitlichen Limitationen des Umfangs der vorliegenden Arbeit war es nicht möglich, zusätzlich Mental Maps von der befragten Bevölkerung anfertigen zu lassen, was zu einer konkreteren Übersicht über von der Bevölkerung gewünschten Routen in Rad-, Fußwege- und ÖPNV-Infrastruktur geführt hätte. Durch die konkrete Erfragung von Haltestellen, Radabstellplätzen und geschützten Radrouten, die momentan im Gedächtnis der Bevölkerung existieren und die gewünscht wären, könnte zum einen ein genauer Vergleich zwischen den im Mobilitätskonzept vorgestellten Routen und den Bedürfnissen der Bevölkerung stattfinden, zum anderen könnte festgestellt werden, welche Rad- oder Fußrouten und ÖPNV-Haltestellen möglicherweise mehr beworben werden sollten.

7. Literaturverzeichnis

- ABL, M. (2024): Mündliches Interview vom 23. Jänner 2024.
- ALPINE PEARLS (Hrsg.) (2022): *alpine-pearls.com*. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: <https://www.alpine-pearls.com/urlaub-ohne-auto/sanfte-mobilitaet/>.
- AMT DER NÖ. LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (o.J.): *Lisa.Tulln*. Abgerufen am 20. Jänner 2024 von: <https://www.lisa-tulln.at/carsharing>.
- AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (o.J.): *Richtlinien „Gemeindefinanzierung NEU“*. Abgerufen am 10. März 2024 von: <file:///Users/sarah/Downloads/OOE.pdf>.
- AMT DER OÖ. LANDESREGIERUNG (Hrsg.) (2023): *Zukunft.Ried: Sei ein Teil der Stadt!*. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: <https://www.agenda-zukunft.at/aktuelles/news/zukunftried-sei-ein-teil-der-stadt>.
- BARTH, R. (2024): Mündliches Interview vom 25. Jänner 2024.
- BECKER, U.; BECKMANN, K. J.; KÖLLER, M.; VON ROHR, G.; WEGENER, M.; WÜRDEMAN, G. (2011): *Postfossile Mobilität und Raumentwicklung*. Hannover: Verlag der ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Positionspapier aus der ARL, No. 89), S. 17.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (Hrsg.) (2020-2024): *Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland*. Abgerufen am 13. Dezember 2023 von: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html>
- BMK (BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION UND TECHNOLOGIE) (Hrsg.) (2024): *Zielnetz 2040 – zukunftsfähige Bahninfrastruktur für Österreich*. Abgerufen am 10. Februar 2024 von: https://www.bmk.gv.at/service/presse/gewessler/2024/0125_zielnetz-2040.html.
- BMNT (BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS) (Hrsg.) (2018b): *#Mission2030: klimaaktiv mobil unterstützt Österreichs Unternehmen, Städte, Gemeinden und Regionen bei sauberer Mobilität*. Wien: BMNT.
- BMU (BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT) (Hrsg.) (2013): *Umweltbewusstsein in Deutschland 2012 – Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*.
- BMVBS (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG) und BBSR (BUNDESinSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG) (Hrsg.) (2009): *Mobilitätskonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Evaluationsreport*. BBSR-Online Publikation, 10/2009. Abgerufen am 1. September 2023 von: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf;jsessionid=E07C18FC503397385EFC14095BF71EA6.live11294?__blob=publicationFile&v=1.
- BRENCK, A.; MITUSCH, K.; WINTER, M. (2014): *Die externen Kosten des Verkehrs*. In: CANZLER, W., KNIE, A., SCHWEDES, O. (Hrsg.) *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer.
- BRENCK, A.; MITUSCH, K.; WINTER, M. (2016): *Die externen Kosten des Verkehrs*. In: SCHWEDES, O.; CANZLER, W. und KNIE, A. (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer.
- CHOWDHURY, S.; CEDER, A. (2016): "Users' willingness to ride an integrated public-transport service: A literature review". *Transport Policy* 48(2016), S. 183-195.

- CZERMAK, P. (2016): *Mobilität*. In: Klimabündnis Österreich: Leitfaden Klimaschutz in Gemeinden. Wien.
- DEALTRY, T. R. (1992): *Dynamic SWOT analysis. Developer's Guide*. Birmingham: Dynamic SWOT Associates.
- DILL, J.; MCNEIL, N. (2013): "Four Types of Cyclists? Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential". In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2387, S. 129–138.
- EPOMM (Hrsg.) (o.J.): *Mobilitätsmanagement: eine Definition – Definition des Mobilitätsmanagements und Kategorisierung der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, bestätigt durch MAX-Konsortium und EPOMM*. EPOMM. Abgerufen am 1. November 2023 von: https://epomm.eu/sites/default/files/files/MMDefinition_DE.pdf.
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (Hrsg.) (1999): *Evaluating socio-economic programmes. Principal evaluation techniques and tools*. MEANS-collection (3). Luxemburg: European Communities.
- FIOREZE, T.; Gruijter de, M.; Geurs, K. (2019): „On the likelihood of using Mobility-as-a-Service: A case study on innovative mobility services among residents in the Netherlands“. In: *Case Studies on Transport Policy* 7(2019), S. 790-801.
- FISHMAN, E. (2016): „Bikeshare: A Review of Recent Literature.“ In: *Transport Reviews* 36(1), S. 92-113.
- FGSV (Hrsg.) (1995): *Öffentlicher Personennahverkehr Mobilitätsmanagement – ein neuer Ansatz zur umweltschonenden Bewältigung der Verkehrsprobleme*. Arbeitspapier 38, Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV (Hrsg.) (2018): *Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM 18)*: Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FURTH, P.; MEKURIA, M.; NIXON, H. (2016): „Network Connectivity for Low-Stress Bicycling“. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2587, S. 41-49.
- GELLER, R. (2016): *Four Types of Cyclists*. City of Portland Office of Transportation, Oregon. In: FURTH, P.; MEKURIA, M.; NIXON, H. (2016): „Network Connectivity for Low-Stress Bicycling“. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2587, S. 41-49.
- GEMEINDEVERBAND PERSONENNAHVERKEHR UNTERES RHEINTAL (Hrsg.) (o.J.): *Anrufbus Unterland*. Abgerufen am 30. August 2023 von: <https://www.landbusunterland.at/anrufbus/>.
- GESCHÄFTSSTELLE DER ÖSTERREICHISCHEN RAUMORDNUNGSKONFERENZ (ÖROK) (Hrsg.) (2022): Motorisierungsgrad zu Jahresbeginn 2021. Abgerufen am 17. Juli 2023 von: <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/81>.
- HÄDER, M.; HÄDER, S. (2022): „Stichprobenziehung in der quantitativen Sozialforschung“. In: BAUR, N. und BLASIUS, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- HAIDER, T.; KLEMENTSCHITZ, R. (2017): *Ergebnisbericht: Wirkungspotentiale für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge im ländlichen Raum*. Wien: UbiGo KG und BOKU Wien. Abgerufen am 3. September 2023 von: https://www.sharedautomatedmobility.org/w/images/3/39/SharedAutonomy_Wirkungsanalyse.pdf.
- HARDER, S. (2014): „ÖPNV-nahe Studie: Carsharing soll Stadtverkehr verschlimmern“. *Spiegel Online*. Abgerufen am 10.12.2023. von: <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/car2go-und-drivenow-studie-kritisiert-carsharing-von-bmw-und-mercedes-a-987998.html>.

- HECHTL, A. (2001): „Straßenbau für eine nachhaltige Mobilität“. *Die Bautechnik*, 78(8), 579–585.
- HEGE, H.-P.; KNAPSTEIN, Y.; MENG, R.; RUPPENTHAL, K.; SCHMITZ-VELTIN, A.; ZAKRZEWSKI, P. (Hrsg.): *Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft*. 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim. Hannover: ARL. Abgerufen am 30. August 2023 von: https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/ab/ab_001/ab_001_gesamt.pdf.
- HEINECKE, R. (2022): „Grundlagen der standardisierten Befragung“. In: BAUR, N. und BLASIUS, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- HELFFERICH, C. (2022): „Leitfaden- und Experteninterviews“. In: BAUR, N. und BLASIUS, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- HIERL, T.; STEINER, D. (1992): *Sanfte Mobilität: Stauräume*. Wien: Signum-Verlag.
- HUBER-ERLER, R., FEUERBACH, S., WEISZ, S. (2017): *Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept*. Abgerufen am 22. August 2023 von: https://www.stadtlindau.de/media/custom/2715_4597_1.PDF?1618559358.
- HULT, A., PERJO, L., SMITH, G. (2021): „Shared Mobility in Rural Contexts: Organizational Insights from Five Mobility-as-a-Service Pilots in Sweden.“ In: *sustainability* 2021(13), 10134. Abgerufen am 3. Jänner 2024 von: https://mdpi-res.com/sustainability/sustainability-13-10134/article_deploy/sustainability-13-10134-v2.pdf?version=1631599854.
- HUNECKE, M. (2015): *Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Psychologische Beiträge zur interdisziplinären Mobilitätsforschung*. Wiesbaden: Springer.
- HOLZINGER, H. (2012): *Sanfter Tourismus – Ein Zukunftsmodell. – Salzburg*. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: http://www.jungk-bibliothek.at/rio20plus_salzburg_Tourismus_Hintergrundpapier.pdf.
- HØYER, K. G. (2000): „Sustainable Tourism or Sustainable Mobility. The Norwegian Case“. In: *Journal of Sustainable Tourism* 8(2), S. 147-160.
- ILIĆ, M. (2020): *Evolution of a gentle mobility in an Alpine rural municipality*. In: Koscak, M., O'Rourke, T. *Ethical and Responsible Tourism* (1st ed). Routledge, S. 239-247.
- iMOBILITY GMBH (Hrsg.) (o.J.): *wegfinder*. Abgerufen am 13. Jänner 2024 von: <https://wegfinder.at/>.
- INSTITUT FÜR INNOVATIVE STÄDTE (Hrsg.) (2019): *Radverkehrskonzept der Stadt Sonthofen i. Allgäu*. Abgerufen am 26. August 2023 von: https://www.stadt-sonthofen.de/media/4157/abschlussbericht_rvk_sonthofen_final_v11.pdf.
- JASP TEAM (2024): *JASP* (Version 0.18.3) [Computer software].
- JITTRAPIROM, P.; CAIATI, V.; FENERI, A.-M.; EBRAHIMIGHAREHBAGHI, S.; GONZÁLEZ, M. J. A.; NARAYAN, J. (2017): „Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges.“ In: *Urban Planning*, 2(2), S. 13–25.
- KAMARGIANNI, M.; LI, W.; MATYAS, M.; SCHÄFER, A. (2016): „A critical review of new mobility services for urban transport“. In: *Transportation Research Procedia* 14(2016), S. 3294-3303.
- KAGERMEIER, A. (Hrsg.) (2004): *Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum*. Mannheim: MetaGIS Infosysteme.
- KARPPI, I.; KOKKONEN, M.; LÄHTEENMÄKI-SMITH, K. (2001): „SWOT-analysis as a basis for regional strategies“. *Nordregio Working Paper* 2001: 4. Abgerufen am

20. Dezember 2023 von: <http://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:700483/FULLTEXT01.pdf>.
- KDZ – ZENTRUM FÜR VERWALTUNGSFORSCHUNG (Hrsg.) (o.J.): *Stadtregion Ried*. Abgerufen am 30. Jänner 2024 von: <https://www.stadtregionen.at/ried>.
- KELLE, U. (2022): „Mixed Methods“. In: BAUR, N. und BLASIUS, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- KILPATRICK, A. (2005): *Sanfte Mobilität in der Gemeinde: ein Leitfadens für eine andere Verkehrspolitik in kleinen und mittleren Kommunen* (1. Aufl.). Attnang-Puchheim: Ed. zuDritt - Verl. d. Grünen Bildungswerkstatt OÖ
- KNIE, A. (1997): „Eigenzeit und Eigenraum: Zur Dialektik von Mobilität und Verkehr.“ In: *Soziale Welt* 48(1), S. 39-54.
- KOMOBILE (Hrsg.) (2018): *Radverkehrskonzept Planungsraum Trofaiach*. Abgerufen am 20. Dezember 2023 von: https://www.verkehr.steiermark.at/cms/dokumente/12724355_129971751/2a4496b9/RVK-Trofaiach_Schlussbericht_20180620.pdf.
- KOMOBILE (Hrsg.) (2022): *Mobilitätskonzept Ried Auswertung*. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: <https://www.zukunft-ried.at/wp-content/uploads/sites/58/2022/12/Mobilita%CC%8tskonzept-Ried-Auswertung.pdf>.
- KOMOBILE (Hrsg.) (2023a): *Stadtgemeinde Ried im Innkreis Mobilitätskonzept – Dokumentation – Schlussbericht – 1 Textteil*. Gmunden: komobile GmbH.
- KOMOBILE (Hrsg.) (2023b): *Stadtgemeinde Ried im Innkreis Mobilitätskonzept – Dokumentation – Schlussbericht – 3 Anhang Textteil*. Gmunden: komobile GmbH.
- MAYRING, P. (2022): *Qualitative Content Analysis. A Step-by-Step Guide*. London: SAGE.
- MAYRING, P.; FENZL, T. (2022): „Qualitative Inhaltsanalyse“. In: BAUR, N. und BLASIUS, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer VS.
- MAAS ALLIANCE (Hrsg.) (2018): *Creating an Ecosystem of Integrated Mobility Services*. Abgerufen am 12. November 2023 von: <https://maas-alliance.eu/2018/01/25/creating-ecosystem-integrated-mobility-services/>.
- MAXQDA, Software für qualitative Datenanalyse (Hrsg.) (1989 – 2023): *VERBI Software. Consult*. Berlin: Sozialforschung GmbH.
- LITTLE, A. D. (2018): *The Future of mobility 3.0. Reinventing Mobility in the Era of Disruption and Creativity*. Future of Mobility Lab.
- ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND (Hrsg.) (2023): „Wir würden es wieder tun!“ *ÖGZ Das Magazin des Österreichischen Städtebundes* 6-7: 40-41. Abgerufen am 30. August 2023 von: <https://www.staedtebund.gv.at/ePaper/oegz-2023-06-07/index.html#p=41>.
- PECHLANER, H., VOLGGER, M. (2017): *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft* (1st ed. 2017.). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- REHRL, K.; ZANKL, C. (2018): „Digibus©: results from the first self-driving shuttle trial on a public road in Austria“. *European Transport Research Review* 10(2), S. 1-11.
- ROSENBAUM, W. (2016): *Alltagsmobilität: Eine soziale Herausforderung für die Verkehrspolitik*. In: SCHWEDES, O., CANZLER, W., KNIE, A. (Hrsg.). *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer Fachmedien, S. 543-567.
- RUPPRECHT CONSULT (Hrsg.) (2019): *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (2nd ed.). Europäische Kommission.

- SCHINDLER, C. (1999): *Chancen sanfter Mobilität in Österreich: Die Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Tourismusorten*. – Wien.
- SCHULZ, C. (30. Mai 2020): *Sanfte Mobilität – Was ist das?*. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: <https://www.careelite.de/sanfte-mobilitaet/>.
- SPODE, H. (2017): *Mobilität, Reisen, Tourismus. Transformationen der Terminologie zwischen Fremdenverkehrslehre und Mobility Turn*. In: PECHLANER, H. und VOLGGER, M. (Hrsg.) *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft*. Wiesbaden: Springer Verlag, S. 23-46.
- SCHWEDES, O.; STERNKOPF, B.; RAMMERT, A. (2016): *Mobilitätsmanagement in Deutschland – eine kritische Bestandsaufnahme*. IVP-Discussion Paper 2016(3). Berlin: Technische Universität Berlin.
- SCHWEDES, O. (Hrsg.) (2018): *Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden: Springer Verlag.
- SCHINDLER, C. (1999): *Chancen sanfter Mobilität in Österreich: die Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Tourismusorten*. Wien: Eigenverl. Österr. Ges. für Angewandte Fremdenverkehrswiss. - ÖGAF.
- SOCHOR, J., ARBY, H., KARLSSON, I. C. M., & SARASINI, S. (2018): "A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals." In: *Research in Transportation Business & Management*, 27, S. 3–14.
- STADTGEMEINDE TROFAIACH (Hrsg.) (2024): *Trofaiach – meine Stadt*. Abgerufen am 20. Dezember 2023 von: <https://www.trofaiach.gv.at>.
- STADT LINDAU (Bodensee) (Hrsg.) (o.J.a): *Fahrradstadt Lindau*. Abgerufen am 22. August 2023 von: <https://www.stadtlindau.de/Mobilit%C3%A4t-Wirtschaft/Fahrradstadt-Lindau/>.
- STADT LINDAU (Bodensee) (Hrsg.) (o.J.b): *Parkplätze PKW*. Abgerufen am 22. August 2023 von: <https://www.stadtlindau.de/Mobilit%C3%A4t-Wirtschaft/Parken-Verkehr/Parkpl%C3%A4tze-PKW/>.
- STADT LINDAU (Bodensee) (Hrsg.) (o.J.c): *Mobil in Lindau*. Abgerufen am 22. August 2023 von: <https://www.stadtlindau.de/Mobilität-Wirtschaft/Mobil-in-Lindau/>.
- STADT SONTHOFEN (Hrsg.) (2023a): *Einzelne Projekte auf dem Weg zur Radstadt*. Abgerufen am 26. August 2023 von: <https://www.stadt-sonthofen.de/radstadt/aktionen-und-projekte/projekte/>.
- STADT SONTHOFEN (Hrsg.) (2023b): *Service für Radfahrer*. Abgerufen am 26. August 2023 von: <https://www.stadt-sonthofen.de/radstadt/service-rund-ums-rad/>.
- STADT VILLACH (Hrsg.) (2023): *Verkehr und Parken in Villach*. Abgerufen am 1. September 2023 von: <https://villach.at/stadt-service/parken-und-verkehr>.
- TEIXEIRA, J.; SILVA, C.; MOURA E SÁ, F. (2021): „Empirical evidence on the impacts of bikesharing: a literature review”. In: *Transport Reviews* 41(3), S. 329-351.
- TIER MOBILITY SE (Hrsg.) (2024): *nextbike*. Abgerufen am 20. April 2024 von: <https://www.nextbike.at/niederoesterreich/de/>.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2016): *Vorteile des Fahrradfahrens*. Abgerufen am 17. Juli 2023 von: www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-3.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2024): *Umweltzonen in Deutschland*. Abgerufen am 10. April 2024 von: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub/umweltzonen-in-deutschland#1-wie-ist-der-aktuelle-stand-der-umweltzonen>.
- UNBEHAUN, W. (2015): *Unselbstständige Mobilität*. In: AK-Umwelt 3/2015. Abgerufen am 16. Juli 2023 von: <https://www.ak->

- umwelt.at/media/filer_public/2015/10/09/ak_wirtschaftundumwelt_3_2015_lowres.pdf.
- VCÖ - Mobilität mit Zukunft (Hrsg.) (2019): *Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen*. Wien: VCÖ.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hrsg.) (o.J.a): *aktive Mobilität*. Abgerufen am 9. März 2024 von: <https://vcoe.at/service/fragen-und-antworten/aktive-mobilitaet>.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (Hrsg.) (o.J.b): *Zona traffico limitato in Italien*. Abgerufen am 21. April 2024 von: <https://vcoe.at/news/details/zona-traffico-limitato-in-italien>.
- VEREIN ALPENSTADT DES JAHRES (Hrsg.) (2021): *Alpenstädte: Aktiv für das Klima*. Abgerufen am 20. August 2023 von: https://www.alpenstaedte.org/wp-content/uploads/2020/08/211202_MM_CAAT_de-1.pdf.
- VESTER, F. (1995): *Crashtest Mobilität: die Zukunft des Verkehrs; Fakten, Strategien, Lösungen*. München: Heyne.
- WEIGELE, S.; BROCKMEYER, F.; BÜRGER, K. (2014): *Urbane Mobilität im Umbruch*. Abgerufen am 12. Dezember 2023 von: <https://civity.de/de/matters/urbane-mobilitaet-im-umbruch/>.
- WINDZIO, M. (2013): *Räumliche Mobilität*. In: MAU, S. und SCHÖNECK, N. (Hrsg.) *Handwörterbuch zur Gesellschaft Deutschlands*. Wiesbaden: Springer Verlag.
- ZÄNGLER, T. (2011): *Freizeitmobilität und Freizeitverkehr*. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.). *Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- ZWIELEHNER, B. (2024): Mündliches Interview vom 4. Jänner 2024.

8. Anhang

8.1 Vorlage Datenschutzerklärung Interviews

**Institut für Geographie und
Regionalforschung**

Universitätsstraße 7 (NIG)
1010 Wien

Web: <https://geographie.univie.ac.at/>

Forschungsvorhaben: Masterarbeit mit dem Arbeitstitel "Potenzial für sanfte Mobilität in Kleinstädten - Ableitung von Handlungsempfehlungen anhand empirisch gewonnener Erkenntnisse am Beispiel der Stadtgemeinde Ried im Innkreis"

Datenerhebung durchgeführt von Sarah STARKMANN, 01619647

Interviewteilnehmer/in:

Einverständniserklärung

Hiermit bestätige ich, dass ich über das Forschungsvorhaben ausreichend informiert wurde. Es ist mir bewusst, dass meine Teilnahme an der Datenerhebung freiwillig ist und ich diese jederzeit ohne Angaben von Gründen beenden kann. Ich bin damit einverstanden, dass das Interview aufgezeichnet wird und später in Schriftform übertragen werden kann. Ich wurde darüber informiert, dass meine Aussagen abschnittsweise in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen zitiert werden können. Dazu wird folgendes vereinbart (bitte eine der folgenden Optionen auswählen und ankreuzen):

- ☐ 1A. Meine Aussagen dürfen abschnittsweise in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen zitiert werden, ohne dass personenbezogene Daten pseudonymisiert werden müssen. Angaben zu meiner Person wie Telefonnummer, Emailadresse oder Postadresse werden nicht veröffentlicht oder an Dritte weitergegeben.
- ☐ 1B. Meine Aussagen dürfen abschnittsweise in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen zitiert werden, jedoch ausschließlich in pseudonymisierter Form, sodass keine Rückschlüsse auf meine Person gezogen werden können.

Zur Verwendung von Fotos und/oder Videos wird folgendes vereinbart (bitte eine der folgenden Optionen auswählen und ankreuzen):

- ☐ 2A. Ich gebe meine Zustimmung, dass allfällige Fotos und/oder Videos, die während des Forschungsvorhabens von mir gemacht werden, in wissenschaftlichen Arbeiten und Publikationen wiedergegeben werden dürfen.
- ☐ 2B. Ich bin nicht damit einverstanden, dass Fotos und/oder Videos, die während des Forschungsvorhabens von mir gemacht werden, in irgendeiner Form veröffentlicht werden.

.....
Ort und Datum

.....
Name und Unterschrift

Datenschutzmitteilung

Herzlichen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, als Interviewpartner/in für eine Datenerhebung zur Abfassung einer Masterarbeit an der Universität Wien zur Verfügung zu stehen.

Der Schutz Ihrer persönlichen Daten ist mir bei dieser Datenerhebung ein besonderes Anliegen. Ihre Daten werden ausschließlich auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen (§ 2f Abs 5 FOG) erhoben und verarbeitet. Abschlussarbeiten müssen laut Universitätsgesetz veröffentlicht werden (durch Aufstellen in der National- und Universitätsbibliothek), sie sind üblicherweise auch online zugänglich. Die Daten können von der Betreuerin/dem Betreuer und/oder der Begutachterin/dem Begutachter der wissenschaftlichen Arbeit für Zwecke der Leistungsbeurteilung eingesehen werden. Die erhobenen Daten dürfen gemäß Art 89 Abs 1 DSGVO grundsätzlich unbeschränkt gespeichert werden.

Es besteht das Recht auf Auskunft durch die/den Verantwortlichen dieser Datenerhebung über die erhobenen personenbezogenen Daten sowie das Recht auf Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung der Daten sowie ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie das Recht auf Datenübertragbarkeit.

Sofern Sie unter 1A einer Verwendung Ihrer Daten in nicht pseudonymisierter Form zugestimmt haben, können Sie diese Zustimmung jederzeit widerrufen. Jede Verwendung Ihrer Aussagen in einer wissenschaftlichen Arbeit, die bis zu diesem Zeitpunkt stattgefunden hat, ist allerdings rechtskonform und muss nicht aus der Arbeit entfernt werden.

Wenn Sie Fragen zu dieser Datenerhebung haben, wenden Sie sich bitte gern an die/den Verantwortlichen der Untersuchung: Sarah STARKMANN (a01619647@unet.univie.ac.at), Studentin der Geografie an der Universität Wien, Adresse Ringofenstraße 12/16, 2333 Leopoldsdorf bei Wien.

Für grundsätzliche juristische Fragen im Zusammenhang mit der DSGVO/FOG und studentischer Forschung wenden Sie sich an den Datenschutzbeauftragten der Universität Wien, Dr. Daniel Stanonik, LL.M. (verarbeitungsverzeichnis@univie.ac.at). Zudem besteht das Recht der Beschwerde bei der Datenschutz-behörde (bspw. über dsb@dsb.gv.at).

8.2 Fragebogen Bevölkerungsumfrage

Mobilität in Ried im Innkreis

Liebe*r Teilnehmer*in,

Ich, Sarah Starkmann (a01619647@unet.univie.ac.at), untersuche im Rahmen meiner Masterarbeit im Fach Geografie an der Universität Wien das **Potenzial in Kleinstädten** wie beispielsweise Ried im Innkreis **sanfte Mobilität auszubauen**.

Unter dem Begriff **“sanfte Mobilität”** werden **umweltschonende bzw. nachhaltige Verkehrsmittel und/oder Fortbewegungsmöglichkeiten** verstanden. Dabei soll auch untersucht werden, ob sich die Bedürfnisse der Bewohner*innen mit dem Mobilitätskonzept der Stadt und Expert*innenmeinungen decken.

Folgender Fragebogen enthält Single- und Multiple-Choice Fragen und bezieht sich auf Ihre/Deine tägliche Mobilität, die Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadtregion und deren Ausbaupotenzial.

Für den Erfolg der Studie ist es wichtig, dass Sie/Du den Fragebogen vollständig ausfüllen/ausfüllst. Aus Datenschutz-Gründen werden alle persönlichen Daten anonym erhoben und können keiner Person zugeordnet werden. Die Bearbeitungsdauer dieser Umfrage beträgt **etwa 7 Minuten**.

Vielen Dank für Ihre/Deine Teilnahme!

1. 1. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten im Alltag? (Freizeit, Einkäufe, Arzttermine etc.) Bitte kreuzen Sie **sehr oft** bis **am wenigsten/nie** an. *

Mark only one oval per row.

	sehr oft	oft	manchmal	selten	nie
öffentlicher Verkehr	☐	☐	☐	☐	☐
Auto (ich fahre)	☐	☐	☐	☐	☐
Mitfahrende*r im Auto	☐	☐	☐	☐	☐
Motorrad/Moped	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐

Fahrrad

2. Haben Sie Ihr Fahrrad bereits innerhalb der Stadtgrenzen von Ried im Innkreis benutzt? *

Mark only one oval.

☐ Ja
☐ Nein Skip to question 9

Fahrrad-Infrastruktur

Nutzungsverhalten und Potential

3. 2. Wie oft nutzen Sie Ihr Fahrrad im Alltag? *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5
einmal täglich
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

4. 3. Wofür nutzen Sie Ihr Fahrrad hauptsächlich? *

Mark only one oval.

- ☐ Arbeitsweg/Schulweg
☐ Freizeit / Sport
☐ Besorgungen im Alltag (einkaufen)
☐ Other: _____

5. 4. Es gibt genügend Fahrradwege innerhalb der Stadtgrenzen. Stimmen Sie dieser Aussage zu? *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5
Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

6. 5. Ich kann alle für mich wichtigen Orte innerhalb der Stadtgrenzen sicher mit dem Fahrrad erreichen. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5
Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

7. 6. Welche Verbesserungen würden Sie sich in der Fahrrad-Infrastruktur wünschen?

Check all that apply.

- ☐ Bessere/Sicherere Fahrradwege
☐ Mehr Fahrradabstellanlagen
☐ Förderungen für E-Bikes
☐ Förderungen für Lastenfahrräder
☐ Leihoptionen für Fahrräder
☐ es besteht kein Bedarf für Verbesserungen
☐ Other: _____

8. 7. Ich würde weniger Auto und mehr mit dem Rad fahren, wenn die Fahrradinfrastruktur ausgebaut wird. *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5
Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

Öffentlicher Verkehr

9. Haben Sie jemals versucht öffentliche Verkehrsmittel innerhalb von Ried im Innkreis zu verwenden?

Mark only one oval.

- ☐ Ja Skip to question 10
☐ Nein Skip to question 16

öffentliche Verkehrsmittel-Infrastruktur

Nutzungsverhalten und Potential

10. 8. Wie oft nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel? *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5
einmal ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ täglich

11. 9. Das Öffi-Angebot unter der Woche in der Region ist ausreichend. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

12. 10. Das Öffi-Angebot am Wochenende/ an Feiertagen in der Region ist ausreichend. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

13. 11. Sind Sie mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region insgesamt zufrieden?

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

sehr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ sehr zufrieden

14. 12. Welche Verbesserungen würden Sie sich im öffentlichen Verkehrsnetz wünschen? *

Check all that apply.

- ☐ Häufigere Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel
- ☐ Ausbau der Zug- und Busverbindungen innerhalb der Stadtgrenzen
- ☐ Ausbau der Zug- und Busverbindungen in die Nachbargemeinden
- ☐ Reduzierung der Ticketkosten
- ☐ Es besteht kein Bedarf für Verbesserungen
- ☐ Other: _____

15. 13. Könnten Sie sich vorstellen Busse zu nutzen, die ohne einen festen Fahrplan sondern nur nach Bedarf fahren? (also Fahrtwunsch wird per App oder Anruf bekannt gegeben) *

Mark only one oval.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Nun werden noch einige Fragen zum Potenzial für sanfte Mobilität in Ried im Innkreis gestellt. Wählen Sie bitte 1 bis 5, wobei 1 - stimme überhaupt nicht zu, 2 - stimme eher nicht zu, 3 - weder noch, 4 - stimme eher zu, 5 - stimme voll und ganz zu bedeutet.

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu oder lehnen Sie sie ab?

16. 14. Der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel würde die Stadt für ihre Bewohner*innen aufwerten. *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

17. 15. Eine Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt würde die Stadt für ihre Bewohner*innen aufwerten. *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

18. 16. Die Einführung von Tempolimit 30 km/h innerhalb der Stadtgrenzen würde die Stadt für ihre Bewohner*innen aufwerten. *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

19. 17. Ein Ausbau geschützter Radwege aus einzelnen Stadtteilen in die Innenstadt würde die Stadt für ihre Bewohner*innen aufwerten. *

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Stirr ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Stimme voll und ganz zu

20. 16. Könnten Sie sich bei einem Ausbau des Öffi-Netzes vorstellen, weniger Auto und mehr öffentlich zu fahren? *

Mark only one oval.

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Und jetzt nur noch einige Fragen über Sie selbst!

Alle persönlichen Daten werden natürlich anonymisiert und ausschließlich zum Zwecke der Forschung verwendet.

21. Wohnen Sie in der Stadt Ried im Innkreis? *

Mark only one oval.

- ☐ Ja Skip to question 22
- ☐ Nein Skip to question 23

Wohnort Ried im Innkreis (Kernstadt)

22. In welchem Stadtteil leben Sie? *

Mark only one oval.

- ☐ Innenstadt
- ☐ Riedberg
- ☐ Bad Ried
- ☐ Kapuzinerberg
- ☐ Kreuzbergsiedlung
- ☐ Schloßberg
- ☐ Hopfenberg
- ☐ Kleinried
- ☐ Wegleiten
- ☐ St. Anna
- ☐ andere

Skip to question 24

Wohnort außerhalb der Kernstadt

23. In welcher der umliegenden Gemeinden leben Sie? *

Mark only one oval.

- ☐ Neuhofen
- ☐ Hohenzell
- ☐ Tumeltsham
- ☐ Mehrnbach
- ☐ Auroldmünster
- ☐ andere

weitere demografische Fragen

24. Alter *

Mark only one oval.

- ☐ bis 19 Jahre
☐ 20-29 Jahre
☐ 30-39 Jahre
☐ 40-49 Jahre
☐ 50-59 Jahre
☐ 60 Jahre und älter

25. Führerschein *

Mark only one oval.

- ☐ Ja
☐ Nein

26. Sie sind am Ende des Fragebogens angelangt! Möchten Sie noch etwas zum Thema Mobilität und Infrastruktur in Ried im Innkreis mit mir teilen?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an dieser Umfrage!

Ihre Antworten wurden gespeichert und sind zentral für den weiteren Forschungsverlauf. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag und werde meine Forschungsergebnisse bei Interesse gerne mit Ihnen teilen.