

CLARC – Entwicklung einer Leitlinie zur Messung der Community-Readiness für klimafreundliche und aktive Mobilität

Gerlinde Grasser, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement
Kathrin Hofer-Fischanger, FH JOANNEUM, Institut Gesundheits- und Tourismusmanagement
Jennifer Jolly, FH JOANNEUM, Institut Energie, Mobilitäts- und Umweltmanagement

Abstract:

Strategien zur Förderung aktiver und klimafreundlicher Mobilität liegen vor, dennoch ist deren Umsetzung für ländliche Gemeinden herausfordernd. Gemeinden unterscheiden sich in ihrer Bereitschaft, entsprechende Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Es fehlt an Instrumenten, die diese Unterschiede systematisch erfassen und phasenspezifische Handlungsempfehlungen ableiten.

Das Projekt CLARC (Climate Friendly and Active Mobility Readiness in Communities) entwickelt und pilotiert einen Leitfaden zur Messung kommunaler Readiness für aktive Mobilität. Aufbauend auf dem Community-Readiness-Modell wird ein Instrument erarbeitet, das systemische und infrastrukturelle Faktoren erfasst. Die Kriterien werden mit einem Mixed-Method-Design erhoben und ermöglichen eine Verortung der Gemeinden auf unterschiedlichen Readiness-Phasen, die mit konkreten Maßnahmenempfehlungen verknüpft sind. Der Leitfaden wird in einem Prozess mit interdisziplinärer Beteiligung von Expert:innen und Nutzer:innen entwickelt.

Keywords: aktive Mobilität, Klima, Community-Readiness, Gemeinden, Leitfaden, Partizipation

1. AUSGANGSSITUATION / PROBLEMSTELLUNG

Viele Strategien und Empfehlungen zur Förderung aktiver Mobilität – etwa kommunale Fuß- und Radverkehrskonzepte, integrierte Mobilitätspläne oder gesundheitsorientierte Bewegungsprogramme – liegen mittlerweile in großer Zahl vor und heben die Bedeutung aktiver Mobilität sowohl für den Klimaschutz als auch für die öffentliche Gesundheit hervor. Studien zeigen, dass die Gestaltung des kommunalen Lebensumfeldes – z. B. sichere Geh- und Radwege, kurze Wege zu Alltagszielen, gute ÖV-Anbindung – maßgeblich beeinflusst, ob Bürger:innen aktive Mobilitätsformen im Alltag nutzen (Dannenberg et al., 2003; Frost, 2010; Hofer-Fischanger, 2021). Gleichzeitig weisen Studien darauf hin, dass Menschen in ländlichen Regionen im Vergleich zu Bewohner:innen urbaner Räume mit deutlich mehr Barrieren bei der Nutzung aktiver Mobilität und körperlicher Aktivität konfrontiert sind. Genannt werden unter anderem lange Distanzen, fehlende oder unzureichende Fuß- und Radinfrastruktur, geringe Dichte an Angeboten sowie begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen in den Kommunen (Pelletier et al., 2025; Hofer-Fischanger et al., 2022). Diese Rahmenbedingungen erschweren es lokalen Akteur:innen, vorhandene Strategien und Empfehlungen in konkrete, vor Ort wirksame Maßnahmen zu übersetzen.

Gerade in ländlichen Gemeinden konkurriert körperliche Aktivität und aktive Mobilität häufig mit weiteren Herausforderungen – etwa demographischem Wandel, Finanzknappheit oder Defiziten in der Daseinsvorsorge. Kommunale Entscheidungsträger:innen berichten, dass fehlende personelle Kapazitäten, komplexe Förderlogiken und ein Mangel an fachlicher Unterstützung die Umsetzung gesundheitsförderlicher und klimafreundlicher Projekte zusätzlich erschweren. Studien zur Bewegungsförderung in ländlichen Räumen verdeutlichen außerdem, dass Gesundheitsförderung und Klimaschutz häufig nicht zu den unmittelbar priorisierten politischen Themen zählen und dass die Zuständigkeiten zwischen Sektoren (z. B. Gesundheit, Verkehr, Raumplanung) unklar verteilt sein können (Asker et al, 2025). Damit wird deutlich, dass nicht nur infrastrukturelle Voraussetzungen, sondern auch institutionelle Strukturen, lokale Führung und das Problembewusstsein in Politik und Bevölkerung entscheidend dafür sind, ob Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität realisiert werden.

Forschung zu „community readiness“ zeigt, dass Gemeinden sich in sehr unterschiedlichen Stadien der Bereitschaft befinden, ein bestimmtes Thema – etwa die Förderung aktiver Mobilität – als relevant anzuerkennen und entsprechende Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Während einige Gemeinden bereits über Strategien, Netzwerke und etablierte Programme verfügen, befinden sich andere erst am Beginn der Problembewusstwerdung und haben weder institutionalisierte Strukturen noch klare Zuständigkeiten aufgebaut (Gansefort et al, 2018). Standardisierte, pauschale Interventionsansätze werden den unterschiedlichen Entwicklungsständen von Gemeinden häufig nicht gerecht und bleiben daher in ihrer Wirksamkeit begrenzt (Plested et al, 2006). Stattdessen wird empfohlen, die spezifische Ausgangslage einer Gemeinde – einschließlich lokaler Ressourcen, Führungsstrukturen, Gemeinschaftsklima und Wissensstände – systematisch zu erfassen und Interventionen passgenau an den jeweiligen „Readiness“-Status anzuknüpfen (Biermanski et al, 2025). Genau hier setzt der Community Readiness Ansatz an, der ein theoriegeleitetes Rahmenmodell zur Einschätzung der Veränderungsbereitschaft von Gemeinden bereitstellt und damit eine wichtige Grundlage für die zielgerichtete Planung von Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher und gesundheitsförderlicher Mobilität bildet.

2. LÖSUNGSWEG

Gemeinden befinden sich in unterschiedlichen „Readiness-Stadien“ hinsichtlich ihrer Bereitschaft, klimafreundliche und gesundheitsförderliche Maßnahmen – wie insbesondere die Förderung aktiver Mobilität – zu entwickeln und umzusetzen. Diese unterschiedlichen Entwicklungsstände verdeutlichen, dass pauschale Interventionsansätze häufig nicht die gewünschte Wirkung entfalten. Vielmehr bedarf es unterstützender Instrumente, die den jeweiligen Kontext einer Gemeinde systematisch erfassen, ihre Veränderungsbereitschaft differenziert einschätzen und darauf aufbauend konkrete, phasenspezifische Handlungsempfehlungen ableiten. Der Community Readiness Ansatz stellt hierfür ein wissenschaftlich fundiertes und praxisorientiertes Rahmenmodell dar.

Der Community Readiness Ansatz ist ein theoriegeleitetes Modell aus der Gesundheitsförderung und Präventionsforschung. Er beschreibt, wie bereit eine Gemeinschaft ist, ein spezifisches Problem – beispielsweise die Notwendigkeit der Förderung aktiver Mobilität – zu erkennen und aktiv Maßnahmen zur Veränderung umzusetzen. Der Ansatz basiert auf der Annahme, dass

Interventionen nur dann nachhaltig wirksam sind, wenn sie an den Entwicklungsstand der jeweiligen Gemeinschaft angepasst sind (Ricciutti et al, 2026). Das Community Readiness Model (CRM) operationalisiert die Bereitschaft anhand von sechs Dimensionen: bestehende Bemühungen, Wissen über die Bemühungen, Führung, Gemeinschaftsklima, Wissen über das Problem sowie Ressourcen. Diese Dimensionen werden neun Stufen der Bereitschaft zugeordnet – von keiner Problembewusstheit bis hin zu hoher gemeinschaftlicher Verantwortung und Professionalisierung (Oetting et al., 2014).

Methodisch wird das Community Readiness Tool (CRT) meist über leitfadengestützte Interviews mit Schlüsselpersonen einer Gemeinschaft durchgeführt. Die Auswertung erfolgt anhand standardisierter Ankerbeschreibungen, wodurch eine systematische Einordnung der Gemeinschaft auf einer der neun Readiness-Stufen möglich wird. Dadurch entsteht eine empirisch fundierte Grundlage für die Interventionsplanung (Plested et al., 2006).

Der zentrale Nutzen des Ansatzes liegt in seiner kontextsensitiven Steuerungsfunktion: Interventionen können stufenspezifisch entwickelt werden, wodurch Ressourcen effizienter eingesetzt und Akzeptanz sowie Nachhaltigkeit erhöht werden. Empirische Studien zeigen, dass die Anpassung von Maßnahmen an den Readiness-Status, die Implementationsqualität verbessert und partizipative Prozesse stärkt (Konstadinov et al, 2015).

3. METHODEN

Das Projekt CLARC (Climate Friendly and Active Mobility Readiness in Communities) entwickelt eine niederschwellige und praktikable Leitlinie zur Messung der Community Readiness. Ziel ist die Empfehlung von Maßnahmen, die sich am Stand der Bereitschaft in der Gemeinde orientieren und damit die Gemeinde dort abholt, wo sie aktuell steht. Für die Entwicklung der Leitlinie werden mehrere methodische Schritte exploriert und in drei Gemeinden pilotiert. Aufbauend auf diesen Ergebnissen und Erfahrungen wird ein einfaches und praktikables Verfahren zur Messung der Community Readiness für aktive Mobilität entwickelt.

Methodisch basiert das Projekt auf einem Mixed-Methods-Design (Kuckartz, 2014), das qualitative und quantitative Verfahren kombiniert. Ausgehend von bereits bestehenden Daten wird eine Dokumentenanalyse zur Erfassung der systemischen Ebene sowie GIS-Analysen zur Erfassung der Infrastruktur durchgeführt. Die Dokumentenanalyse untersucht kommunale Strategien und Planungsunterlagen, wie Mobilitäts- und Verkehrskonzepte, Gemeinde-maßnahmen sowie relevante politische Beschlüsse. Ziel ist es, die formale Verankerung aktiver Mobilität zu erfassen und zu prüfen, inwieweit entsprechende Zielsetzungen konkretisiert, institutionell verankert und mit Ressourcen hinterlegt sind. Die Auswertung erfolgt mittels strukturierender qualitativer Inhaltsanalyse nach Mayring (2022). Ergänzend dazu werden GIS-Analysen und eine Untersuchung des öffentlichen Verkehrs durchgeführt, um infrastrukturelle Rahmenbedingungen objektiv zu erfassen. Analysiert werden unter anderem die Dichte und Konnektivität von Rad- und Fußwegen, die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen sowie Verkehrssicherheit oder Intermodalität. Die ÖV-Analyse berücksichtigt Aspekte wie Haltestellendichte, Taktung und Anschlussqualität.

Um Datenlücken in den bereits bestehenden Daten zu schließen, wird eine Online-Befragung von Schlüsselpersonen zur Erfassung der systemischen Dimension der Community Readiness sowie Audits zur Messung der infrastrukturellen Dimension durchgeführt. Im Rahmen der Online-Befragung werden politische Entscheidungsträger:innen, Verwaltungsmitarbeitende sowie weitere relevante Akteur:innen der Gemeinde befragt. Der standardisierte Fragebogen beruht auf dem Community Readiness Tool (Plested et al., 2006), wird allerdings für die Messung der aktiven

Mobilität angepasst und erfasst unter anderem Problembewusstsein, Wissen, politische Priorisierung, Ressourcenverfügbarkeit und soziales Klima. Die Auswertung erfolgt deskriptiv-statistisch. Die zentralen Ergebnisse dieser Befragung werden in Gemeinde-Workshops mit ca. zehn Personen vorgestellt und diskutiert. Diese Workshops dienen der Validierung der Ergebnisse. Ergänzend werden infrastrukturelle Audits vor Ort durchgeführt. Dabei werden qualitative Aspekte wie Sicherheit, Nutzungsqualität und Barrieren im Straßenraum systematisch erfasst. Die Audits ermöglichen eine praxisnahe Bewertung der Mobilitätsumgebung und ergänzen die GIS-Analysen um eine nutzungsorientierte Perspektive.

Die Entwicklung konkreter Maßnahmenempfehlungen basiert auf einer Literaturanalyse sowie einer Expert:innen-Fokusgruppe. Wissenschaftliche Erkenntnisse zu aktiver Mobilität und kommunaler Implementationspraxis werden identifiziert und hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit diskutiert. In der Fokusgruppe werden diese Erkenntnisse mit praktischer Erfahrung gespiegelt, um realistische und kontextangepasste Empfehlungen abzuleiten.

In eine Leitlinie inklusive interaktivem Tool werden die einfachsten und gleichzeitig validen Methoden der Messung, die Verortung der Gemeinden auf den Readiness-Phasen und die daraus resultierenden Empfehlungen zusammengefasst. Darüber hinaus werden Nutzer:innen über ein projektbegleitendes Soundingboard und eine Resonanzgruppe, mit jeweils drei moderierten Treffen während der Projektentwicklung, eingebunden. Das Soundingboard setzt sich aus potentiellen Nutzer:innen der Leitlinie zusammen, während die Resonanzgruppe die Gemeindeebene mit Gemeindeverantwortlichen darstellt. Diese Formate ermöglichen es, die Praktikabilität der Leitlinie und die Praxisrelevanz der vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen. Dadurch werden Akzeptanzpotenziale und mögliche Umsetzungshürden frühzeitig sichtbar.

4. ERGEBNISSE

Das entwickelte CLARC-Modell (Climate Friendly and Active Mobility Readiness in Communities) stellt einen Rahmen zur Analyse von Gemeinden hinsichtlich ihrer Bereitschaft, klimafreundliche und gesundheitsförderliche Maßnahmen – insbesondere zur aktiven Mobilität – zu entwickeln und umzusetzen dar. Es differenziert zwischen zwei Aspekten: systemischen (SYS-CLARC) und infrastrukturellen (INFRA-CLARC), welche in Abbildung 1 dargestellt sind. Diese zwei Aspekte ermöglichen einerseits eine gezielte Betrachtung der sozialen, organisatorischen und wissensbasierten Strukturen in einer Gemeinde und andererseits der physischen und technischen Infrastruktur.

SYS-CLARC fokussiert auf die sozialen Dynamiken und organisatorischen Kapazitäten innerhalb einer Gemeinschaft. Hierzu zählen das **1) Klima in der Community**, das durch Faktoren wie Zustimmung bzw. Widerstand zum Thema der aktiven Mobilität, der Beteiligung von Bevölkerung und Entscheidungsträger:innen und dem Gemeinschaftsgefühl in einer Gemeinde geprägt ist. Darüber hinaus umfasst sie das **2) Wissen in der Community** zu bestehenden Maßnahmen mit weiterführenden Informationen und vorliegenden Evaluationen. Ein weiterer zentraler Aspekt ist **3) Leadership**, das sich in der Haltung und dem Verhalten von Führungspersonen gegenüber Themen der aktiven Mobilität manifestiert. Zudem spielen **4) Ressourcen** eine entscheidende Rolle: Dazu gehören Kompetenzen wie Umsetzungs- und Problemlösungskompetenz, materielle, finanzielle und personelle Ressourcen sowie Netzwerke und politische Verbindungen. Schließlich weisen **5) Aktivitäten**, gemeint sind aktuelle und vergangene Initiativen, Projekte und Maßnahmen darauf hin, inwieweit eine Gemeinde Bereitschaft für aktive Mobilität zeigt bzw. hier schon aktiv war.

Zur Erfassung der kommunalen Voraussetzungen für die Förderung aktiver Mobilität wurde ein standardisierter Fragebogen entwickelt, der zentrale Dimensionen des Community Readiness Modells operationalisiert. Die Entwicklung der Items orientierte sich an den theoretischen Dimensionen des Modells (u. a. Wissen über das Problem und bestehende Bemühungen, Gemeinschaftsklima, Führung sowie verfügbare Ressourcen) und übertrug diese auf den Kontext kommunaler Mobilitätsförderung. Der Fragebogen umfasst mehrere thematische Dimensionen (z. B. Wissen über aktive Mobilität, Gemeinschaftsklima, Netzwerke, politische Verbindlichkeit sowie strukturelle Rahmenbedingungen). Jede Dimension wird durch mehrere Items operationalisiert, die als Aussagen zur Situation in der jeweiligen Gemeinde formuliert sind. Die Bewertung erfolgt durch die Befragten auf einer 9-stufigen Likert-Skala, die den Grad der Zustimmung bzw. der wahrgenommenen Ausprägung abbildet.

Für jede Dimension wird ein dimensionsspezifischer Mittelwert berechnet. Auf Basis dieser dimensionsbezogenen Scores wird ein aggregierter Gesamtwert gebildet, der den Entwicklungsstand der Gemeinde im Hinblick auf die Förderung aktiver Mobilität beschreibt. Die Zuordnung zu den Readiness-Phasen erfolgt anhand vordefinierter Schwellenwerte.

Tabelle 1: Struktur des Fragebogens zur Erfassung der Community Readiness für aktive Mobilität

Dimension	Beispielitem
Wissen über aktive Mobilität (Problem und Maßnahmen)	„In unserer Gemeinde sind Informationen über Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität verfügbar.“
Gemeinschaftsklima	„Die Bevölkerung unterstützt Maßnahmen zur Förderung von Radfahren und Zufußgehen.“
Netzwerke / zivilgesellschaftliche Beteiligung	„Lokale Organisationen oder Vereine engagieren sich aktiv für Themen der aktiven Mobilität.“
Politische Verbindlichkeit / Führung	„Die Förderung aktiver Mobilität ist ein politisches Ziel unserer Gemeinde.“
Strukturelle Rahmenbedingungen – Sicherheit	„Die Verkehrsinfrastruktur ermöglicht ein sicheres Zufußgehen und Radfahren.“
Strukturelle Rahmenbedingungen – Qualität der Infrastruktur	„Die vorhandenen Wege und Verkehrsflächen sind für aktive Mobilität gut geeignet.“

INFRA-CLARC fokussiert sich auf die räumlich-infrastrukturellen Voraussetzungen für aktive Mobilität. Im Zentrum stehen hier **1) Mobilität und Erreichbarkeit**, die durch Bedarfsanalysen, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Intermodalität geprägt werden. Dieser Bereich beschreibt, inwieweit zentrale Ziele des Alltags sowie Angebote des öffentlichen Verkehrs für unterschiedliche Nutzer:innengruppen erreichbar sind und wie gut verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind. Die **2) allgemeine Infrastruktur** umfasst den Ausbau und die Qualität der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Berücksichtigt werden dabei insbesondere der Zustand, die Durchgängigkeit und die Nutzbarkeit der vorhandenen Infrastruktur sowie die Frage, inwieweit diese aktive Mobilität im Alltag unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der **3) Straßenraum- und Ortsbildgestaltung**, die Raumordnung, soziale Aspekte, Umweltfaktoren, Aufenthaltsqualität und subjektive Sicherheit berücksichtigt. Damit wird erfasst, wie der öffentliche Raum gestaltet ist und in welchem Ausmaß er als sicher, attraktiv und alltagstauglich wahrgenommen wird. Insgesamt weisen diese drei

Bereiche darauf hin, inwieweit die räumlich-infrastrukturellen Rahmenbedingungen einer Gemeinde die Nutzung aktiver Mobilität fördern oder erschweren.

INFRA-CLARC ermöglicht damit eine systematische Erfassung der infrastrukturellen Stärken und Defizite auf Gemeindeebene. Die Ergebnisse werden in die Bewertung der kommunalen Readiness integriert und bilden eine Grundlage für die Ableitung bedarfsgerechter Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität.

Die Operationalisierung von INFRA-CLARC basiert auf einem Set quantitativer Indikatoren, das Informationen aus GIS-Analysen, infrastrukturellen Audits und Online-Befragungen zusammenführt. Abgebildet werden unter anderem subjektive Sicherheit, Umweltfaktoren und Aufenthaltsqualität, Flächennutzung, die Verfügbarkeit von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit sowie Intermodalität.

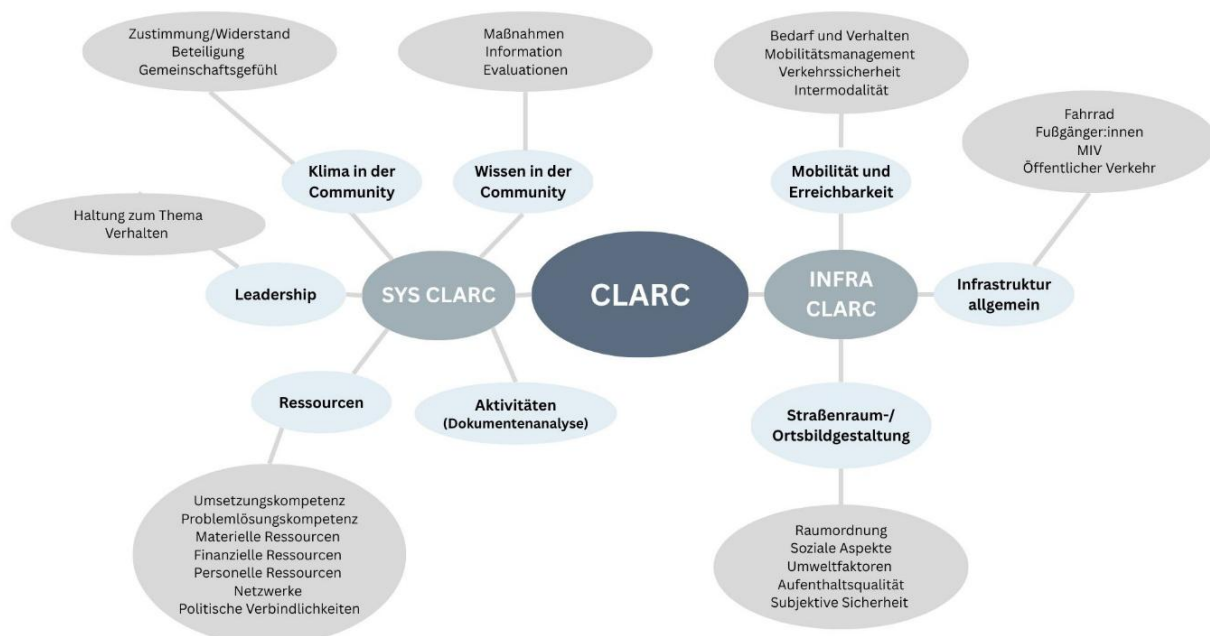


Abbildung 1: CLARC-Modell mit SYS-CLARC und INFRA-CLARC

Für das vorliegende Instrument wurde das ursprünglich neun Stufen umfassende Community Readiness Model zu einem Modell mit 6 Phasen zusammengeführt. Ziel dieser Anpassung war eine bessere Anwendbarkeit auf kommunale Kontexte. Die empirische Anwendung des Community Readiness Ansatzes zeigt im vorliegenden Projekt, dass Gemeinden häufig in mittleren Entwicklungsphasen verortet sind, während sehr niedrige Readiness-Level (1-3) sowie sehr hohe (8-9) vergleichsweise selten auftreten. Die Aggregation der ursprünglichen Stufen ermöglicht daher eine praktikablere und zugleich differenzierte Einschätzung der kommunalen Handlungsbereitschaft.

Die Ergebnisse ermöglichen eine Verortung der Gemeinden in sechs Readiness-Phasen gesamtheitlich als auch für Sys-CLARC und Infra-CLARC separat. Die Bereitschaft der Gemeinden für aktive Mobilität steigt beginnend mit Phase 1 bis Phase 6.

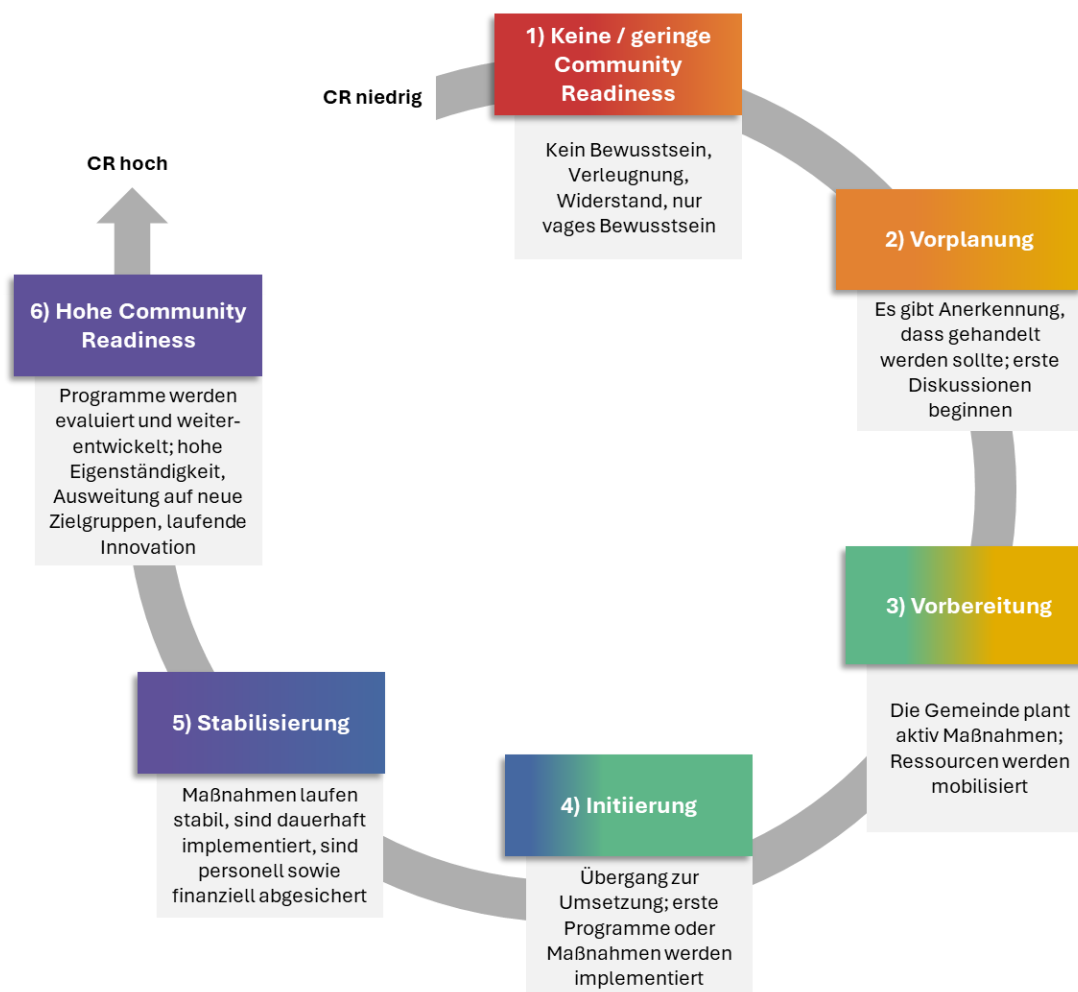


Abbildung 2: CLARC Readiness-Phasen

In Phase 1 (Keine bzw. geringe Community Readiness) fehlt weitgehend das Bewusstsein für das Thema; Problemlagen werden nicht erkannt, verleugnet oder stoßen auf Widerstand. Phase 2 (Vorplanung) ist durch das Erkennen eines Handlungsbedarfs gekennzeichnet. Es beginnen grundlegende Diskussionen, ohne dass konkrete Maßnahmen geplant sind. In Phase 3 (Vorbereitung) plant die Gemeinde aktiv Maßnahmen und beginnt mit der Mobilisierung relevanter personeller, finanzieller und organisatorischer Ressourcen. Phase 4 (Initiierung) beschreibt den Übergang in die Umsetzung, in dem erste Programme oder Maßnahmen implementiert werden. In Phase 5 (Stabilisierung) sind die Maßnahmen dauerhaft etabliert sowie personell und finanziell abgesichert. Phase 6 (hohe Community Readiness) ist erreicht, wenn Maßnahmen regelmäßig evaluiert, weiterentwickelt und auf neue Zielgruppen oder Themen ausgeweitet werden. Das Thema ist institutionell verankert, wird breit getragen und unterliegt einer kontinuierlichen Anpassung und Innovation.

Als nächster Entwicklungsschritt im Projekt werden für jede Phase angepasste Empfehlungen für Maßnahmen hinterlegt, welche den Gemeinden nach entsprechender Verortung auf einer Phase als nächste Handlungsschritte aufgezeigt werden.

5. ERKENNTNISSE

Ziel des Projekts ist es, Entscheidungsträger:innen in ländlichen Gebieten mit einem Nutzer:innen orientierten Instrument zu unterstützen und konkrete Empfehlungen für Maßnahmen zur Förderung einer klimafreundlichen aktiven Mobilität auf unterschiedlichen Readiness-Phasen aufzuzeigen. Diese vereinfachte Phasensystematik ermöglicht eine praxisnahe und zugleich theoriegeleitete Einordnung des kommunalen Entwicklungsstands und dient als Grundlage für die Ableitung phasenspezifischer Interventionsstrategien. Auf diese Weise kann die jeweilige Gemeinde an ihrem aktuellen Stand abgeholt werden, was die Motivation für die tatsächliche Umsetzung von Maßnahmen und deren Passgenauigkeit für die konkrete Gemeindesituation stärkt.

Der CLARC-Leitfaden mit den zugrundeliegenden Kriterien steht nach Projektende Gemeinden, Regionalmanager:innen, Planer:innen im Verkehrs-, Raum- und Gesundheitsplanungsbereich sowie NGOs, die in Gemeinden arbeiten, zur Verfügung.

6. LITERATURVERZEICHNIS

- Asker, C., McGuire, L., Pollard, T., Barr, S., Green, J., Phoenix, C. et al (2025). Manoeuvring rural mobility policy for active and sustainable travel. *Social Science and Medicine*, 377, doi: 10.1016/j.socscimed.2025.118074.
- Biermanski, L., Kistner, R., Reher, L. (2025). Aktive Mobilität in ländlichen Kommunen: Praxisbeispiele und Erfolgsfaktoren. *BBSR Berichte KOMPAKT*, 1.
- Dannenberg, A. L., Jackson, R. J., Frumkin, H., Schieber, R. A., Pratt, M., Kochtitzky, C. et al. (2003). The impact of community design and land-use choices on public health: a scientific research agenda. *American Journal of Public Health* (93), 1500–1508.
- Frost, S. S., Goins, R. T., Hunter, R. H., Hooker, S. P., Bryant, L. L., Kruger, J. et al. (2010). Effects of the built environment on physical activity of adults living in rural settings. *American Journal of Health Promotion* (24), 267–283.
- Gansefort, D., Brand, T., Princk, Ch., Zeeb, H. (2018). Community Readiness for the Promotion of Physical Activity in Older Adults – a cross sectional comparison of rural and urban communities. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(3), 453, doi: [10.3390/ijerph15030453](https://doi.org/10.3390/ijerph15030453).
- Hofer-Fischanger, K. (2021). Determinants of Active Transport in Rural Communities in Austria. *Dissertation an der Karl-Franzens Universität Graz*.
- Hofer-Fischanger, K., Grasser, G., & van Poppel, M. N. M. (2022). Psychosocial and environmental determinants of active transport to school in Austrian rural communities: a cross-sectional study among schoolchildren and their parents. *Journal of Public Health*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1007/s10389-022-01754-8>
- Mayring, P. (2022). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (13., überarbeitete Auflage). Beltz.
- Oetting, E. R., Plested, B. A., Edwards, R. W., Thurman, P. J., & Kelly, K. J. (2014). *Community readiness for community change* (2nd ed.). Tri-Ethnic Center for Prevention Research.

- Pelletier, C, Ward, K., Aird, C., Jung, M., Fox, G., Pousette, A. (2025). Barriers and facilitators to physical activity in rural communities: using the Behaviour Change Wheel to identify intervention functions. *BMC Public Health*. 25, 3315. [10.1186/s12889-025-24672-2](https://doi.org/10.1186/s12889-025-24672-2)
- Plested, B. A., Edwards, R. W., & Jumper-Thurman, P. (2006). *Community readiness: A handbook for successful change*. Tri-Ethnic Center for Prevention Research.
- Konstadinov, I., Mark, D., Stanley, L., Gancia, A., Cargo, M. (2015). A systematic review of community readiness tool applications: implications for reporting. *International Journal of Environmental Research in Public Health*. 12(4), 3453-3468. <https://doi.org/10.3390/ijerph120403453>
- Kuckartz, U. (2014). *Mixed Methods. Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren*. Springer.
- Ricciutti, N., Cureton, J., Zhang, S. (2026). The Community Readiness Instrument: a quantitative measurement using statistical best practices to assess systemic change readiness. *Behavioral Sciences*, 16(1), 153. <https://doi.org/10.3390/bs16010153>