

Mobilitätsverhalten macht Gemeinwohlorientierung: Einblicke in aktuelle Forschung

Harald Schuster

Aktives Mobilitätsverhalten (z.B. Radfahren, zu Fuß gehen) bringen wir direkt mit vielen positiven physiologischen und psychologischen Variablen in Verbindung. Kaum im Fokus stehen die sozialen Aspekte von Mobilität. In einer Studie am Lehrgebiet der *Community Psychology* an der FernUniversität in Hagen haben wir die Beziehung zwischen Mobilitätsverhalten und Gemeinwohlorientierung untersucht. Die Gemeinwohlorientierung gilt als ein wesentlicher Baustein des sozialen Zusammenhalts. Konkret untersuchten wir mittels einer Längsschnitt-Mehrebenenanalyse die Beziehungen zwischen Mobilitätsverhalten und vier Facetten der Gemeinwohlorientierung: politische Partizipation, soziale Partizipation in Organisationen, nachbarschaftliche Solidarität und nachbarschaftliche Hilfsbereitschaft. Dabei war das Radfahren und nicht das Autofahren in allen Modellen positiv mit der Gemeinwohlorientierung assoziiert. Radfahren war sogar die einzige Variable, die nach Kontrolle möglicher Störvariablen (Wohneigentum, Einkommen, Bildung, Geschlecht) einen signifikant positiven Prädiktor für alle vier Facetten der Gemeinwohlorientierung hatte. Die Studie » Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior « macht deutlich, wie wichtig es ist, die sozialen Aspekte des städtischen Mobilitätsverhaltens zu berücksichtigen. Und wie wichtig es ist, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass aktive Mobilität gestärkt wird.

1. Orientierung am Gemeinwohl ist wichtig für den Zusammenhalt

Die Orientierung am Gemeinwohl ist ein entscheidender Aspekt des sozialen Zusammenhalts (Delhey et al., 2018; Delhey et al., 2021; Larsen et al., 2023). Sie wird mit Wohlbefinden in verschiedenen Gemeinschaften und auf mehreren sozialen Ebenen in Verbindung gebracht (Prilleltensky et al., 2022; Quinn et al., 2020). Erstaunlicherweise gibt es jedoch nur wenige Forschungsarbeiten zu den Bedingungen, die die Gemeinwohlorientierung fördern, und dazu, wie die Bürger/innen die Bedingungen dafür auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen schaffen können (Delhey et al., 2018; Di Martino et al., 2022).

Die Gemeinwohlorientierung wird in erster Linie vor Ort erlebt und gelebt, in sozialen Räumen wie Nachbarschaften oder Stadtteilen und Bezirken (Fu, 2019; Wickes et al., 2018). Hier kommen Walkability und Bikeability ins Spiel. Das sind Konzepte, die im Zusammenhang mit öffentlichen Räumen relevant sind, da sie qualitativ hochwertige öffentliche Räume mit leicht erreichbaren Zielen, vielfältigen Flächennutzungen und mäßiger bis höherer Wohndichte beschreiben (Castañón & Ribeiro, 2021; Deitrick & Ellis, 2004; Porter et al., 2020). Die Verkehrswissenschaft und die Stadtplanung haben sich mit den psychologischen Auswirkungen der Mobilität im Zusammenhang mit Walkability und Bikeability befasst und eine positive Wirkung auf das selbstberichtete Wohlbefinden und belastbare soziale Beziehungen bestätigt (Curl & Mason, 2019; Kingham et al., 2020; Weijss-Perree et al., 2019). Der Grad der Diversität der Flächennutzung und die Art der sozialen Interaktion

beeinflussen den wahrgenommenen sozialen Zusammenhalt erheblich. Zum Beispiel haben Parks oder Nachbarschaften, die mit Walkability in Verbindung gebracht werden, einen positiven Einfluss auf die Wahrnehmung von Gemeinschaft (Henriksen & Tjora, 2013). Während Flächennutzungen, die die lokale, aktive Mobilität behindern und persönliche Begegnungen mit Nachbar/innen erschweren, die Wahrnehmung des Zusammenhalts mit anderen Bewohner/innen verringern (Hipp et al., 2014).

Die unterschiedliche Art und Weise, wie Menschen ihre Umwelt nutzen und mit ihr interagieren, kann also zu Unterschieden in der Wahrnehmung der Orientierung am Gemeinwohl führen. Dies gilt ebenso für die Häufigkeit und Unmittelbarkeit zwischenmenschlicher Interaktionen.

1.1 Orientierung am Gemeinwohl ist individuell messbar

Schiefer und Van der Noll (2016) haben in einer wegweisenden Studie einen Überblick über die verschiedenen Definitionen des sozialen Zusammenhalts zusammengestellt. Es zeigte sich, dass Gemeinwohlorientierung am häufigsten genannt wurde. Wir stellen dieses Konstrukt daher in den Mittelpunkt. Es konzeptualisiert, wie sich Menschen für andere verantwortlich fühlen, grundlegende gesellschaftliche Regeln einhalten und am sozialen und politischen Leben teilnehmen. Die Orientierung am Gemeinwohl umfasst folglich Handlungen und Einstellungen, die eine gemeinschaftliche Organisation ermöglichen, wie z. B. aktive soziale Beteiligung, nachbarschaftliche Solidarität und Hilfsbereitschaft (Arant et al., 2016; Dekker & Halman, 2003).

Um die Orientierung am Gemeinwohl als strukturelle Dimension des sozialen Zusammenhalts zu verstehen, ist eine weitere Vorüberlegung wichtig. Schiefer und Van der Noll (2016) beschreiben den sozialen Zusammenhalt als ein Merkmal einer höheren sozialen Ebene, einer Gemeinschaft, und nicht als eine Eigenschaft der einzelnen Bürger/innen. Die einzelnen Elemente dieses multidimensionalen Konstrukts des sozialen Zusammenhalts werden jedoch auf verschiedenen gesellschaftlichen Ebenen erlebt und wirken sich auf die individuellen Ergebnisse aus. Die Fokussierung auf die Gemeinwohlorientierung bietet in diesem Zusammenhang einen entscheidenden Vorteil, da sie erfasst, wie sich eine Person politisch oder sozial in seinem unmittelbaren Lebensumfeld engagiert (Aruqaj, 2023). Gemeinwohlorientierung ist also auf der individuellen Ebene messbar, was die Erfassung sehr viel praktikabler macht.

1.2 Mobilitätsverhalten

Für unsere Studie verwendeten wir ein umfassendes Mobilitätskonzept, das die Vielfalt der alltäglichen Ortsveränderungen umfasst, die Menschen vornehmen, um den vielfältigen Aktivitäten außer Haus nachzugehen (Aldred, 2015; te Brömmelstroet et al., 2017). Wir unterscheiden den motorisierten Individualverkehr (den Autoverkehr) und den nicht-motorisierten Individualverkehr (Fahrrad fahren).

1.2.1. Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr ist das beliebteste Verkehrsmittel in den Industrienationen und macht in Deutschland etwa 57 % des Modal Splits (Anteil der Wege) im Personenverkehr aus, in den Niederlanden 49 % und in den USA 80,3 % (BAG, 2021; European Commission, 2021; Nobis et al., 2019). In städtischen Gebieten wählen bis zu 60 % der Menschen in der EU meist den motorisierten Individualverkehr (European Commission, 2021). Mit dem Auto können Autofahrer/innen Orte erreichen, die weiter vom Ausgangspunkt entfernt, topografisch ungünstig oder schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind. Das Design von Autos reduziert die Interaktion zwischen Autofahrenden und ihrer direkten Umgebung gleichzeitig erheblich, was zu

isolierten Mobilitätserfahrungen führt. Diese Isolation kann individualistische Verhaltensweisen innerhalb des Autos verstärken. Das Autofahren in seiner heutigen Form erfordert zudem aktive Aufmerksamkeit während der Steuerung des Fahrzeugs, was die Möglichkeiten für soziale und räumliche Interaktion zusätzlich verringert (Bauman, 2000; Slovenko, 2001).

1.2.2. Nicht-motorisierter Individualverkehr

In den Niederlanden wird ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, in Deutschland sind es 11 % Wege mit dem Fahrrad und 22 % Wege zu Fuß. In den USA hingegen ist nicht-motorisierter Individualverkehr relativ unüblich: Nur 5,0 % der US-Amerikaner/innen gehen zu Fuß zur Arbeit und 1,0 % benutzen das Fahrrad (BAG, 2021; European Commission, 2021; Nobis et al., 2019). Rad- und Fußverkehr bietet für Kommunen und Einzelpersonen Vorteile, da er das Verkehrsaufkommen (Staus), den Lärm und die Umweltverschmutzung erheblich reduziert. Zu Fuß gehen ermöglicht es den Fußgänger/innen, die physische Umgebung mit allen Sinnen zu erleben, den Weg unmittelbar zu wechseln und das Potenzial für soziale Interaktion zu erhöhen. Für kürzere Strecken unter 2 km ist das Gehen in Deutschland die häufigste Fortbewegungsart (62 %), während für etwas längere Strecken zunehmend das Fahrrad genutzt wird (Nobis et al., 2019). Auch Radfahrende interagieren direkt mit der räumlichen Umgebung und entwickeln ein reichhaltiges kognitives "Bild der Stadt" (Lynch, 1960). Sie erleben die soziale Vielfalt und kulturelle Heterogenität des städtischen Lebens, was zu einer stärkeren emotionalen Bindung zwischen den Menschen und ihrer Nachbarschaft führt (Jungnickel & Aldred, 2014). Diese emotionale Bindung gilt als Vermittler für bürgerschaftliches Engagement. Menschen, die sich unmotorisiert fortbewegen, erleben eine stärkere Orientierung am Gemeinwohl als diejenigen, die sich motorisiert fortbewegen (Stefaniak et al., 2017).

2. Ziel und Aufbau der Studie zu Mobilitätsverhalten und Gemeinwohlorientierung

Unsere Studie (Schuster et al., 2023) untersuchte den Zusammenhang zwischen städtischem Mobilitätsverhalten und Gemeinwohlorientierung in deutschen Ballungsräumen. Die Studie konzentrierte sich auf urbane Räume, weil in Großstädten sowohl motorisierte als auch nicht-motorisierte Verkehrsoptionen zur Verfügung stehen. Zudem bieten Großstädte eine strukturelle Vorbedingung, da ca. 50 % der Fahrten unter sechs Kilometern liegen, so dass das Fahrrad eine valide Verkehrsmittelalternative darstellt. Obwohl gerade auch Menschen unter 18 Jahren das Fahrrad häufig nutzen, war eine weitere strukturelle Bedingung unserer Studie ein Mindestalter von 18 Jahren, denn Autofahren ist erst ab diesem Alter erlaubt.

Frühere Untersuchungen haben gezeigt, dass Wohneigentum, Bildung und Einkommen das bürgerschaftliche Engagement positiv beeinflussen (Comstock et al., 2010; Dang et al., 2021; Fu, 2019). Zudem werden Zusammenhänge zwischen Geschlecht, Bildung, dem sozioökonomischen Status und dem Mobilitätsverhalten berichtet (Flade, 1999; Gauvin et al., 2020; Hudde, 2022). Daher haben wir in unserer Studie all diese Variablen kontrolliert.

Ableitend aus diesen Vorüberlegungen haben wir die Hypothese aufgestellt, dass Menschen, die das Fahrrad nutzen, eine stärkere Gemeinwohlorientierung im städtischen Umfeld erfahren als diejenigen, die das Auto nutzen.

Für unsere Studie verwendeten wir Daten des deutschen Forschungsinstituts GESIS (Gesis, 2020). Es handelte sich um einen umfassenden Längsschnittdatensatz (GESIS-Gesellschaftsmonitor von 2014 bis 2019) aus einer repräsentativen Stichprobe der deutschen Bevölkerung. Die Ausgangskohorte bestand aus 4.900 Panelist/innen im Alter zwischen 18 und 70 Jahren mit ständigem Wohnsitz in Deutschland. Das GESIS-Panel ist ein

wahrscheinlichkeitsbasiertes Mixed-Mode-Access-Panel, das computergestützte Telefoninterviews, mobile Umfragen, Webinterviews und selbst ausgefüllte Papierinterviews verwendete. Für unsere Studie wurden 410 Befragte, darunter 53 % Frauen, ausgewählt, die angaben, in oder weniger als zehn Kilometer von der nächstgelegenen Großstadt mit mehr als 100 000 Einwohner/innen entfernt zu wohnen. Die städtische Stichprobe wies einen relativ hohen Bildungsgrad auf, wobei 50 % der Befragten zu Beginn der Befragung die allgemeine Hochschulreife als höchsten Schulabschluss hatten. Die Einkommensverteilung der Stichprobe lag leicht über der Einkommensverteilung in Deutschland, wobei 51 % der Stichprobe im Jahr 2019 über ein Einkommen von mehr als 2.000 EUR verfügten. Die gesellschaftliche Teilhabe in Organisationen und die politische Partizipation wurden jährlich erhoben, lokale Hilfsbereitschaft, Nachbarschaftssolidarität, Wohneigentum und Geschlecht nur einmal.

3. Ergebnisse und Diskussion

Es zeigte sich, dass in allen geschätzten Modellen die Fahrradnutzung signifikant war – also in einem positiven Zusammenhang mit sozialer Teilhabe in Organisationen, politischer Partizipation, Hilfsbereitschaft und Nachbarschaftssolidarität stand –, auch nach Kontrolle von Wohneigentum, persönlichem Einkommen, Bildung und Geschlecht. Tatsächlich war die Fahrradnutzung sogar die einzige Variable, die einen positiven Effekt hatte und in allen Modellen signifikant war. Unsere Erwartungen, dass Menschen in städtischen Umgebungen bei der Nutzung des Fahrrads stärker auf das Gemeinwohl ausgerichtet sind als bei der Nutzung des Autos, wurden somit bestätigt. Die Häufigkeit der Autonutzung hatte in keinem der Modelle einen Effekt.

Die Ergebnisse unserer Studie unterstützen also die Annahme, dass eine aktive Mobilität (Radfahren) stärker auf das Gemeinwohl ausgerichtet und insbesondere mit einem größeren Engagement für die Gemeinschaft verbunden ist als die Nutzung von Autos.

Die Forschung legt nahe, dass Vertrauen ein Vermittler für eine stärkere Orientierung am Gemeinwohl ist, wobei ein höheres Maß an Vertrauen die Bereitschaft der Bürger/innen erhöht, zum Gemeinwohl beizutragen (Lanero et al., 2017). Soziales Vertrauen wirkt demnach als konstitutives Element für Koordination und Kooperation, was zu einer stärkeren Gemeinschaftsorientierung und aktivem bürgerschaftlichen Engagement führt (Stroope, 2021). Jacobs (1993) zeigte, dass sich soziales Vertrauen im Laufe der Zeit aus vielen kleinen öffentlichen Kontakten bildet und zu Hilfsbereitschaft und einer sozialen Identität führt, die mit Respekt und Vertrauen verbunden ist.

Das Radfahren in Großstädten bietet ein hohes Potenzial, die lokale Infrastruktur direkter zu erleben, soziale Missstände zu erkennen und hilfsbedürftige Menschen früher zu sehen. Regelmäßige, häufige Nachbarschaftskontakte tragen zur Entwicklung einer gemeinsamen Identität und einer stärkeren Gemeinwohlorientierung und Ortsverbundenheit bei (Wickes et al., 2018). Ortsverbundenheit bezeichnet die emotionale Bindung des Einzelnen an sein soziales und physisches Umfeld, die ein Gefühl der Sicherheit vermittelt und die Gruppenidentität aufrechterhält (Brown et al., 2003; Hayes & Little, 2022).

Aktuelle Forschungen haben gezeigt, dass die Begehbarkeit (Walkability) eines Viertels mit einem größeren sozialen Netzwerk und einer stärkeren Bindung an das Viertel verbunden ist (Leyden, 2003). Ortsverbundenheit und staatsbürgerliche Verantwortung vermitteln den Effekt des Vertrauens in die Nachbarschaft auf die Absicht, sich lokal zu engagieren, und stehen in Verbindung mit bürgerschaftlichem Engagement, Bürgerbeteiligung und umweltfreundlichem Verhalten (Dang et al., 2021). Regelmäßige, häufige Interaktionen mit dem sozialen und räumlichen Umfeld führen zur Entwicklung einer stärkeren Ortsverbundenheit, die möglicherweise als

Vermittler zwischen dem Radfahren und der Ausrichtung auf das Gemeinwohl wirkt (Wickes et al., 2018). Der Hausbesitz hat einen signifikanten Einfluss auf die Beteiligung an sozialen Organisationen und die Solidarität, nicht aber auf die Hilfsbereitschaft oder die politische Beteiligung. Dies deutet darauf hin, dass Personen, die eine Wohnung oder ein Haus besitzen, mehr Ressourcen in die Gestaltung ihres Umfelds investieren als in persönliche Hilfe oder politische Aktivitäten. Dies deckt sich mit der Studie von Wood et al. (2010), die zeigten, dass Wohneigentum, aber nicht die Wohndauer in der Nachbarschaft, ein primärer Prädiktor für nachbarschaftlichen Gemeinschaftssinn ist.

Unsere Studie zeigte, dass die Teilnahme am Verkehr mit der Ausrichtung auf das Gemeinwohl verbunden ist, was für soziale Strukturen, städtische Isolation und die Integration von Migrant/innen von entscheidender Bedeutung ist. Die Ergebnisse können von politischen Entscheidungsträger/innen und Planer/innen genutzt werden, um Maßnahmen zu ergreifen, die diese Orientierung fördern, wie z. B. die Verringerung der autoorientierten Quartiersgestaltung und die Förderung des Radverkehrs. Die Studie hebt auch die nachhaltigen Vorteile des Radfahrens gegenüber dem Autofahren hervor und unterstreicht damit die Bedeutung des umweltfreundlichen Verkehrs.

Literatur

Aldred, R. (2015). A matter of utility? Rationalising cycling, cycling rationalities. *Mobilities*, 10(5), 686-705. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.935149>

Arant, R., Larsen, M., & Boehnke, K. (2016). *Sozialer Zusammenhalt in Bremen [Social cohesion in Bremen]*. Bertelsmann Stiftung. <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/sozialer-zusammenhalt-in-bremen>

Aruqaj, B. (2023). An integrated approach to the conceptualisation and measurement of social cohesion. *Social Indicators Research*. <https://doi.org/10.1007/s11205-023-03110-z>

BAG. (2021). *Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2020/2021*. Bundesamt für Güterverkehr.

Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Cambridge Polity Press. <https://doi.org/10.5565/rev/athenea.10>

Brown, B., Perkins, D. D., & Brown, G. (2003). Place attachment in a revitalizing neighborhood: Individual and block levels of analysis. *Journal of Environmental Psychology*, 23(3), 259-271. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(02\)00117-2](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(02)00117-2)

Castañon, U. N., & Ribeiro, P. J. G. (2021). Bikeability and Emerging Phenomena in Cycling: Exploratory Analysis and Review. *Sustainability*, 13(4), 2394. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/4/2394>

Comstock, N., Miriam Dickinson, L., Marshall, J. A., Soobader, M.-J., Turbin, M. S., Buchenau, M., & Litt, J. S. (2010). Neighborhood attachment and its correlates: Exploring neighborhood conditions, collective efficacy, and gardening. *Journal of Environmental Psychology*, 30(4), 435-442. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.05.001>

Curl, A., & Mason, P. (2019). Neighbourhood perceptions and older adults' wellbeing: does walking explain the relationship in deprived urban communities? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, 119-129. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.11.008>

- Dang, L., Seemann, A. K., Lindenmeier, J., & Saliterer, I. (2021). Explaining civic engagement: The role of neighborhood ties, place attachment, and civic responsibility. *J Community Psychol*, *50*, 1736 – 1755. <https://doi.org/10.1002/jcop.22751>
- Deitrick, S., & Ellis, C. (2004). New Urbanism in the Inner City: A Case Study of Pittsburgh. *Journal of the American Planning Association*, *70*(4), 426-442. <https://doi.org/10.1080/01944360408976392>
- Dekker, P., & Halman, L. (2003). *The values of volunteering: Cross-cultural perspectives*. Springer Science & Business Media. <https://doi.org/10.1007/978-1-4615-0145-9>
- Delhey, J., Boehnke, K., Dragolov, G., Ignácz, Z. S., Larsen, M., Lorenz, J., & Koch, M. (2018). Social Cohesion and its correlates: A comparison of western and asian societies. *Comparative Sociology*, *17*(3-4), 426-455. <https://doi.org/10.1163/15691330-12341468>
- Delhey, J., Steckermeier, L. C., Boehnke, K., Deutsch, F., Eichhorn, J., Kühnen, U., & Welzel, C. (2021). A Virus of Distrust? Existential Insecurity and Trust During the Corona-virus Pandemic. *DSS Working Paper*, *80*, 1-31. https://www.soz.ovgu.de/soz_media/downloads/arbeitsberichte/80_Delhey_et_al_2021_A_Virus_of_Distrust-download-1.pdf
- Di Martino, S., Scarpa, M. P., & Prilleltensky, I. (2022). Between wellness and fairness: The mediating role of autonomous human choice and social capital in OECD countries. *Journal of Community Psychology*, *50*(7), 3156-3180. <https://doi.org/https://doi.org/10.1002/jcop.22822>
- European Commission. (2021). *European Union transport in figures - Statistical pocketbook 2021*. <https://doi.org/10.2832/27610>
- Flade, A. (1999). Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen [On the Reasons for the Differences in the Mobility Behavior of Men and Women]. In A. Flade & M. Limbourg (Eds.), *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft [Women and men in the mobile society]* (pp. 137-151). VS Verlag für Sozialwissenschaften. https://doi.org/10.1007/978-3-322-95149-6_10
- Fu, Q. (2019). How does the neighborhood inform activism? Civic engagement in urban transformation. *Journal of Environmental Psychology*, *63*, 1-8. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2019.03.002>
- Gauvin, L., Tizzoni, M., Piaggese, S., Young, A., Adler, N., Verhulst, S., Ferres, L., & Cattuto, C. (2020). Gender gaps in urban mobility. *Humanities and Social Sciences Communications*, *7*(1), 11. <https://doi.org/10.1057/s41599-020-0500-x>
- Gesis. (2020). *GESIS Panel - Extended Edition* GESIS Datenarchiv, Köln. ZA5664 Datenfile Version 36.0.0. <https://doi.org/10.4232/1.13476>
- Hayes, A. F., & Little, T. D. (2022). Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: a regression-based approach. *Methodology in the social sciences*. https://eu04.alma.exlibrisgroup.com/view/uresolver/49HBZ_FUH/openurl?u.ignore_date_coverage=true&portfolio_pid=53152551080006464&Force_direct=true
- Henriksen, I. M., & Tjora, A. (2013). Interaction Pretext: Experiences of Community in the Urban Neighbourhood. *Urban Studies*, *51*(10), 2111-2124. <https://doi.org/10.1177/0042098013505891>

- Hipp, J. R., Corcoran, J., Wickes, R., & Li, T. (2014). Examining the Social Porosity of Environmental Features on Neighborhood Sociability and Attachment. *PLoS One*, 9(1), e84544.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0084544>
- Hudde, A. (2022). Educational differences in cycling: Evidence from German cities. *Sociology*, 56(5), 909-929.
<https://doi.org/10.1177/00380385211063366>
- Jacobs, J. (1993). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Jungnickel, K., & Aldred, R. (2014). Cycling's sensory strategies: How cyclists mediate their exposure to the urban environment. *Mobilities*, 9(2), 238-255. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.796772>
- Kingham, S., Curl, A., & Banwell, K. (2020). Streets for transport and health: The opportunity of a temporary road closure for neighbourhood connection, activity and wellbeing. *Journal of Transport & Health*, 18.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100872>
- Lanero, A., Vázquez, J. L., & Gutiérrez, P. (2017). Young adult propensity to join voluntary associations: The role of civic engagement and motivations. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 46(5), 1006-1029.
<https://doi.org/10.1177/0899764017703706>
- Larsen, M. M., Dragolov, G., & Delhey, J. (2023). The COVID-19 pandemic and social cohesion across the globe [Editorial] [Editorial]. *Frontiers in Sociology*, 8. <https://doi.org/10.3389/fsoc.2023.1182452>
- Leyden, K. M. (2003). Social capital and the built environment: the importance of walkable neighborhoods. *American journal of public health*, 93(9), 1546-1551. <https://doi.org/10.2105/ajph.93.9.1546>
- Lynch, K. (1960). *The image of the City*. MIT Press.
- Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R., & Bäumer, M. (2019). *Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 [Mobility in Germany - Time Series Report 2002 - 2008 - 2017. Study by infas, DLR, IVT and infas 360]*. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [Ministry of Transport and Digital Infrastructure].
- Porter, A. K., Kohl, H. W., Pérez, A., Reininger, B., Pettee Gabriel, K., & Salvo, D. (2020). Bikeability: Assessing the Objectively Measured Environment in Relation to Recreation and Transportation Bicycling. *Environment and Behavior*, 52(8), 861-894. <https://doi.org/10.1177/0013916518825289>
- Prilleltensky, I., Di Martino, S., & Ness, O. (2022). Psychology for the common good: The interdependence of citizenship, justice, and well-being across the globe [Editorial] [Editorial]. *Frontiers in Psychology*, 13.
<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.934456>
- Quinn, N., Bromage, B., & Rowe, M. (2020). Collective citizenship: From citizenship and mental health to citizenship and solidarity. *Social Policy & Administration*, 54(3), 361-374.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1111/spol.12551>
- Schiefer, D., & Van der Noll, J. (2016). The essentials of social cohesion: A literature review. *Social Indicators Research*, 132(2), 579-603. <https://doi.org/10.1007/s11205-016-1314-5>
- Schuster, H., van der Noll, J., & Rohmann, A. (2023). Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 102125.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2023.102125>

Slovenko, R. (2001). Desocialization by automobile [Editorial]. *International Journal of Offender Therapy and Comparative Criminology*, 45(5), 535-538. <https://doi.org/10.1177/0306624X01455001>

Stefaniak, A., Bilewicz, M., & Lewicka, M. (2017). The merits of teaching local history: Increased place attachment enhances civic engagement and social trust. *Journal of Environmental Psychology*, 51, 217-225. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.03.014>

Stroope, J. (2021). Active transportation and social capital: The association between walking or biking for transportation and community participation. *Prev Med*, 150, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2021.106666>

te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>

Weijs-Perree, M., Dane, G., van den Berg, P., & van Dorst, M. (2019). A Multi-Level Path Analysis of the Relationships between the Momentary Experience Characteristics, Satisfaction with Urban Public Spaces, and Momentary- and Long-Term Subjective Wellbeing. *Int J Environ Res Public Health*, 16(19). <https://doi.org/10.3390/ijerph16193621>

Wickes, R., Zahnow, R., Corcoran, J., & Hipp, J. R. (2018). Neighbourhood social conduits and resident social cohesion. *Urban Studies*, 56(1), 226-248. <https://doi.org/10.1177/0042098018780617>

Wood, L., Frank, L. D., & Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Soc Sci Med*, 70(9), 1381-1390. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2010.01.021>

Autor

Harald Schuster ist Sozialpsychologe und forscht am Lehrgebiet *Community Psychology* an der FernUniversität in Hagen. Er ist Politikberater bei futurWIR – Beratung für Politik und Wissenschaft. Er ist zudem im Vorstand des gemeinnützigen Umweltschutzvereins RADKOMM e.V. in Köln und war maßgeblich an der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad in NRW beteiligt.

Redaktion

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Björn Götz-Lappe, Ulrich Rüttgers

Am Kurpark 6

53177 Bonn

E-Mail: newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de