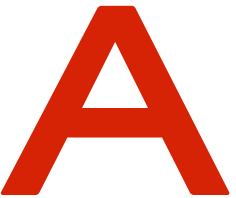
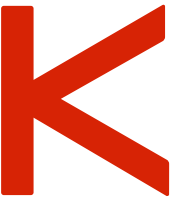


Green Cities: Der Großteil der Frauen und Männer bevorzugt innerstädtisch Fuß- und Radverkehr vom jungen bis ins hohe Alter



Klemens Weigl

1. Österreichischer Fußverkehrsgipfel Graz
23.9.-24.9.2025



Bild



Bild

- **Fußverkehr ...**
- ist körperlich und psychisch gesund
- kann innerstädtisch zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten beitragen



Bild

- **Fußverkehr ...**
- kann sehr gut mit der nachhaltigen (Neu-)Gestaltung und Begrünung unserer Städte („Green Cities“) vereinbart werden



Bild

- **Forschungslücke**
- Bisher wenig Erhebungen:
- ... zum Fuß- und Radverkehr,
der Bevorzugung des öffentlichen
Verkehrs und zur Reduktion des
Individualverkehrs



Bild

- **1. Entwicklung eines Umweltfragebogens** zum
 - (i) eigenen Mobilitätsverhalten und
 - (ii) Mobilitätspräferenzen
- **2. Untersuchung etwaiger Geschlechts- und Altersunterschiede**
 - und möglicher Interaktionseffekte zwischen Geschlecht und Alter



- **Fragebogen**
- insgesamt 20 Items
- 14 zu anderen Umweltaspekten
- Sechs positiv gepolte Items:
 - (i) eigenes Mobilitätsverhalten und
 - (ii) Mobilitätspräferenzen
- Skala von 0 (= trifft überhaupt nicht zu) bis 10 (= trifft voll zu)



Methode

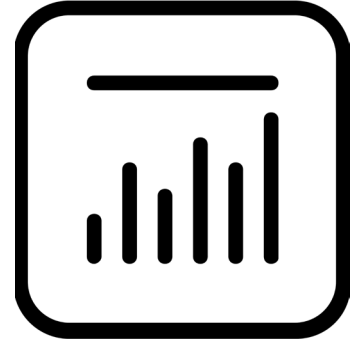
- Entwicklung eines Umweltfragebogens
- Befragung: 430 Teilnehmende
- 236 weiblich, 193 männlich, 1 divers
- Altersspanne: 18 bis 82 Jahre



Bild

Statistische Datenauswertung und Ergebnisse

- Explorative Faktorenanalysen
- drei Faktoren extrahiert:
- **(1) Mobilitätsverhalten Bewegung**
(2 Items: Fuß- und Radverkehr)
- **(2) Bevorzugung Öffentlicher Verkehr**
(2 Items: ÖPNV, Bahn)
- **(3) Reduktion Individualverkehr**
(2 Items: Umweltschutz, UmweltVorAuto)



Bild

- **Zweifaktorielle MANOVA**
- Untersuchung: etwaige Geschlechts- und Altersunterschiede sowie mögliche Interaktionseffekte bei den drei Faktoren:
 - **(1) Mobilitätsverhalten Bewegung**
 - **(2) Bevorzugung Öffentlicher Verkehr**
 - **(3) Reduktion Individualverkehr**



MS-Office Bilder

- Keine Interaktionseffekte zwischen Geschlecht und Alter
- Keine Altersunterschiede
- Geschlechtsunterschiede: Bei den zwei Faktoren
(2) Bevorzugung Öffentlicher Verkehr und
(3) Reduktion Individualverkehr
- Frauen jeweils höhere Werte als Männer



- Keine Geschlechtsunterschiede beim Faktor **(1) Mobilitätsverhalten Bewegung** zu Fuß- und Radverkehr
- Aber: beide Geschlechter gaben hier überdurchschnittlich hohe Werte an:
 - Fußverkehr: $M = 7,19$; $SD = 2,58$
 - Radverkehr: $M = 6,90$; $SD = 2,95$
- Skala: 0 bis 10



Bild Mannheim

- Menschen erachten ...
 - (1) vom jungen bis ins höhere Alter
 - (2) geschlechtsunabhängig
 - (3) **gesunde und nachhaltige Mobilität**,
wie Fuß- und Radverkehr als wichtig
- Gesunde und nachhaltige Mobilität ist den Menschen alters- und geschlechtsunabhängig sehr wichtig

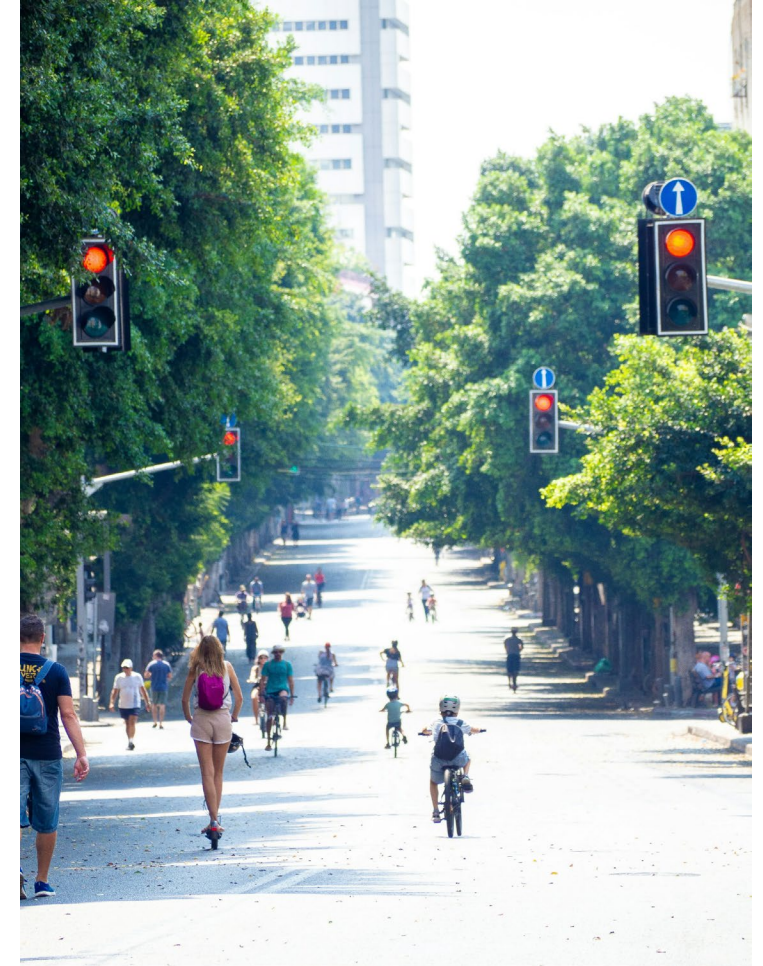


Bild Allenby Street, Tel Aviv-Yafo, Israel

- **Allgemein:** Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollte altersunabhängig in der Bevölkerung beim Großteil der Menschen auf Zustimmung und Akzeptanz stoßen
- Entscheidend ist das „Wie“ – Wie werden Maßnahmen umgesetzt? Werden die Menschen einbezogen? Was wird wo geboten und verändert?
- **Zukünftige Verkehrs- und Umweltmaßnahmen**
- Ziel: Verbesserung der innerstädtischen Lebensqualität



Bild Częstochowa, Poland



- **Wichtig und bei Maßnahmen zu beachten:**
- **Raumknappheit in Städten:** kritisch wenn Parkplätze und Straßen für Stadtbegrünung wegfallen, Problem: Gehwegparken
- Viele Menschen wollen grünere Städte, mehrere Autofahrer*innen wollen sie nur nicht unmittelbar vor ihrer Haustür, viele wollen einen nahen Parkplatz
- Sehr wichtig: Interessen von Anwohnenden durch die Umgestaltung von Städten zu „Green Cities“ zu berücksichtigen
- **Partizipative Formate**, gemeindenähe Initiativen und Workshops „bevor“ Maßnahmen entschieden und umgesetzt werden



MS-Office Bilder

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. habil. Klemens Weigl

klemens.weigl@h-ka.de, klemens.weigl@gmail.com

<https://sportpsychologie.cc/>

