

## **Vom Umzug zum Umstieg? Studie zum Mobilitätsverhalten beim Wohnortswechsel**

Die Interface-Studie im Rahmen des NFP 54 ging der Frage nach, wie sich ein Wohnortswechsel auf das persönliche Mobilitätsverhalten auswirkt. Dazu wurden über tausend Personen im Raum Zürich befragt, die kurz zuvor umgezogen waren. Die Studie zeigt, dass Leute, welche in zentrale Lagen umziehen, vermehrt zu Fuss, per Velo oder ÖV unterwegs sind. Des Weiteren haben die auf Neuzuzüger zugeschnittenen Angebote und Informationen (vgl. Mobilservice PRAXIS Beispiel „Mobilitätsset“) bei 10 % der Befragten zu Verhaltensänderungen geführt. Diese wirken sich in erster Linie auf den Langsamverkehr aus. Die Studie empfiehlt die Entwicklung von Strategien, welche Personen mit einer latenten Bereitschaft zu einer Verhaltensänderung gezielter ansprechen – wenn möglich sogar vor dem Umzug.  
(Sprache: de)

### Weitere Informationen:

Nationales Forschungsprogramm NFP 54

[www.nfp54.ch](http://www.nfp54.ch)

PRAXIS Beispiel „Mobilitätsset“ (28.09.2004) oder „Mobilitätsset light“ (04.06.2009):

[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html)

## **Du changement de domicile au changement de moyen de déplacement ? Recherche sur les comportements de mobilité en cas de déménagement**

L'étude PNR 54 du Programme national de recherche a cherché à savoir comment un déménagement peut affecter les comportements en matière de mobilité individuelle. Dans ce cadre, plus d'un millier de personnes de la région de Zürich ayant changé de domicile dans un passé proche, ont été interrogées. L'étude montre que les personnes qui se sont installées dans des villes ou des agglomérations se déplacent majoritairement à pied, à vélo ou avec les TP. Les chercheurs font également valoir que les informations et conseils en matière de mobilité, distribués par les communes aux nouveaux arrivants ont conduit à un changement de comportement dans 10% des cas. L'étude recommande que des stratégies ciblées soient développées, si possible même avant le moment du changement de domicile.  
(langue: allemand)

### Pour plus d'informations:

Programme national de recherche PNR 54

[www.nfp54.ch/f](http://www.nfp54.ch/f)

Dossiers pratiques « Kit de mobilité » (28.09.04), « Kit de mobilité light » (04.06.09):

[www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitate/dossiers-disponibles-1.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitate/dossiers-disponibles-1.html)

27.07.2009

## EIN UMZUG IN RICHTUNG NACHHALTIGKEIT? DIE AUSWIRKUNGEN VON WOHNORTSWECHSELN AUF MOBILITÄT UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG

NFP 54: Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung

---

### ZIELE

Untersuchungen aus jüngerer Zeit deuten darauf hin, dass die Routinisierung des Verkehrsverhaltens häufig in Momenten des biografischen Wandels aufgeweicht wird. Vor diesem Hintergrund wurden im vorliegenden Forschungsprojekt die Potenziale für eine verkehrspolitische Beeinflussung (Intervention) individueller Mobilitätsentscheide in der Situation des Wohnortwechsels im Raum Zürich evaluiert.

### VORGEHEN: QUASI-EXPERIMENTELLES DESIGN

Die Hälfte der 1'200 Befragten wurde unmittelbar nach der ersten Welle mit einem Set von mobilitätsrelevanten Informationen konfrontiert. Die zweite Welle der Befragung diente (unter anderem) der Erhebung von Unterschieden im Mobilitätsverhalten zwischen Experimental- und Kontrollgruppe. Parallel dazu werden die Befragten acht Mobilitätsstiltypen zugeordnet. Eingerahmt wurde diese quantitative Phase durch je eine qualitative Vor- und Nachuntersuchung mit Leitfadeninterviews.

### RESULTATE

Ein Umzug in zentrale Lagen ist aus Sicht der Mobilität ein Umzug in Richtung Nachhaltigkeit. Insgesamt ging die im Verkehr verbrachte Zeit zurück, im motorisierten Individualverkehr sogar um über 40 Prozent, während mehr Zeit für nicht-motorisierte Verkehrsmittel aufgewendet wurde.



Es zeigte sich aber auch: Die flächendeckende Intervention bei Neuzuzügern kann zwar als Baustein eines integralen Mobilitätsmanagements Beitrag einer Nachhaltigkeitsstrategie sein. Das Potenzial einer solchen Massnahme darf aber nicht überschätzt werden. Je nach lokaler Situation profitiert eher das Velo oder eher der öffentliche Verkehr.

Verhaltensänderungen aufgrund der Intervention sind bei etwa 10 Prozent der Befragten nachgewiesen worden, wobei sich diese Verhaltensänderungen vor allem auf den Langsamverkehr bezogen haben und kaum auf zusätzliche Autokilometer verlagert worden sind.

Insgesamt belegt die Untersuchung, dass der biografischen Schnittstelle „Umzug“ im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte. Es ist nach Strategien zu suchen, wie Personen mit einer latenten Bereitschaft zu einer Verhaltensänderung gezielt angesprochen werden können, wenn möglich sogar vor dem Umzug.

### ALLGEMEINE INFORMATIONEN

---

Projektteam: PD Dr. Ueli Haefeli (Projektleiter), Flurina Landis, Daniel Matti Interface; Dr. Peter Farago und Beat Bruner Landert, & Partner, Zürich, Eric Zellweger, Evaluanda, Genf

haefeli@interface-politikstudien.ch; Tel.: +41 (0)41 226 04 26; www.interface-politikstudien.ch

---

# Umsteigen beim Umziehen

## Forschungsprojekt NFP 54

Ein Umzug in Richtung Nachhaltigkeit? Die Auswirkungen von Wohnortswechsels auf Mobilität und Siedlungsentwicklung. Eine Experimentalstudie  
Projektleitung

### Dr. Ueli Haefeli

Interface, Institut für Politikstudien, Luzern  
Projektteam

### Flurina Landis und Daniel Matti

Interface, Luzern

### Dr. Peter Farago

Landert, Farago und Partner, Zürich,

### Eric Zellweger

Evaluanda, Genf

Kontakt

haefeli@interface-politikstudien.ch

**Wer zügelt, orientiert sich neu – auch auf seinen Verkehrswegen. Ein Forschungsprojekt zeigt: Die «biografische Schnittstelle» Umzug bietet Gelegenheit, die Wahl der Verkehrsmittel nachhaltig zu beeinflussen.**

Eine neue Wohnung muss her, wenn möglich von stattlicher Grösse, an ruhiger, sonniger Lage, mit Blick auf See oder Berge, und natürlich soll die Wohnung auch bezahlbar sein. Vor der Wahl eines neuen Wohnsitzes spielen all diese Kriterien bekanntermassen eine wichtige Rolle.

Nicht zu unterschätzen ist aber auch die Frage, wie sich ein Wohnortswechsel auf die persönlichen Verkehrswege auswirkt. Wer einen Umzug plant, lässt als weiteres Wahlkriterium auch die Mobilität in den Entscheidungsprozess einfließen: Dies weist das Forschungsteam um Ueli Haefeli nach, das sich mit der Auswirkung von Wohnortswechsels auf Mobilität und Siedlungsentwicklung befasst hat. «Wer einen Umzug plant, hinterfragt auch sein Mobilitätsverhalten. Viele Leute wollen vor allem ihren Arbeitsweg optimieren», stellt Ueli Haefeli fest.

- **Wer einen Umzug plant, hinterfragt auch sein Mobilitätsverhalten. Viele Leute wollen vor allem ihren Arbeitsweg optimieren.** •

Normalerweise sind viele Leute gerade bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel kaum bereit, ihre Gewohnheiten zu ändern. Mobilität ist Alltag, und aus dem Alltag bricht man am ehesten dann aus, wenn eine grosse Veränderung ansteht – eben ein Umzug beispielsweise. Diese Annahme der Luzerner Forschenden wurde in der Studie weitgehend bestätigt. Sie beruht auf Befragungen von über tausend Personen im Raum Zürich, die kurz zuvor umgezogen waren. Die eine Hälfte kam zusätzlich in den Genuss einer Mobilitätsberatung: Dazu gehörten Informationen zur Wahl der möglichen Verkehrsmittel und -wege sowie verschiedene Gutscheine für den öffentlichen Verkehr und Probeabos.

## Jeder Zehnte ändert sein Verhalten

Schon frühere Untersuchungen in Deutschland haben gezeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten nach einem Umzug ändert. Konkret fuhren die Leute am neuen Ort statt mit dem Auto vermehrt mit Verkehrsmitteln des so genannten Umweltverbundes (ÖV, Velo) oder gingen zu Fuss. Das Schweizer Projekt bestätigt jetzt zumindest, dass ein Umzug tatsächlich zu einem Umsteigen bei der Wahl der Verkehrsmittel führen kann. Ueli Haefeli: «Auf Grund der Intervention änderte rund ein Zehntel der untersuchten Gruppe das Mobilitätsverhalten nach dem Umzug.» Damit zeigt sich auch das Potenzial einer auf Neuzuzüger zugeschnittenen Intervention: Statistisch betrachtet wechseln nämlich jährlich zehn Prozent der Gesamtbevölkerung ihren Wohnort.

Allerdings wurden im Rahmen der erwähnten Intervention kaum Autokilometer verlagert. Das heisst: Die Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger fuhren nicht häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern stiegen vielmehr vom ÖV aufs Velo um, oder sie gingen zu Fuss. Dies hängt freilich mit den besonderen Rahmenbedingungen im untersuchten Gebiet zusammen – in der städtischen Agglomeration Zürich, «wo das Potenzial, die Leute zu einer Verhaltensänderung zu motivieren,



weitgehend ausgereizt ist», wie Ueli Haefeli erläutert. In der grössten Schweizer Stadt ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu anderen Städten hoch, der Anteil an Velofahrenden hingegen eher tief.

### Nachhaltig für die Gesundheit

Die Verhaltensänderung führte bei der untersuchten Gruppe in Zürich zu einer Erhöhung des Veloanteils. Zum Beispiel veränderten sich die Freizeitwege, aber auch für den Weg zur Arbeit stiegen die Leute vom Bus aufs Velo um. «Damit wird auch die gesundheitspolitische Dimension des Mobilitätsverhaltens deutlich», betont Ueli Haefeli. Klar ist zudem: Ein Umzug in zentrale städtische Lagen ist aus Sicht der Mobilität immer auch ein Umzug in Richtung Nachhaltigkeit. In Zürich ging die im Verkehr verbrachte Zeit deutlich zurück, im motorisierten Individualverkehr um über 40 Prozent, während mehr Zeit für nichtmotorisierte Verkehrsmittel eingesetzt wurde.

### Wenig Bewusstsein für Mobilitätskosten

Was sich in der Studie ebenfalls gezeigt hat: Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger überschätzen häufig ihr Wissen über die Mobilitätsangebote – vor allem des öffentlichen Verkehrs. Viele Befragte gaben an, über genügend Infos zu verfügen. Bei näherer Nachfrage ergab sich freilich durchaus ein Bedarf an zusätzlicher Information. «Vor allem der Informationsstand bezüglich der Velowege erwies sich als relativ gering», so Ueli Haefeli.



Vielen Leuten fehlt aber auch das Bewusstsein dafür, dass sich die Wahl eines Wohnortes auch bei der Mobilität im Portemonnaie bemerkbar macht: «Nebst dem Mietzins müsste man vor dem Umzug auch die künftigen Mobilitätskosten in Rechnung ziehen. Diesen Aspekt bedenken aber viele Leute nicht.» Daraus ergibt sich eine Empfehlung für die Praxis: «Es könnte Sinn machen, dass die Behörden der Bevölkerung die Vorteile eines Umzuges in zentrale Lagen generell aufzeigen», so Ueli Haefeli, «also auch, wie viel Zeit und Geld sie damit sparen könnten.»

Mit Informationskampagnen allein ist es nach Einschätzung des Luzerner Mobilitätsforschers aber nicht getan. «Flächendeckende Interventionen bei Neuzuzüglern können ein Baustein sein. Das Potenzial einer solchen Massnahme darf jedoch auch nicht überschätzt werden.» Jedenfalls sei nicht davon auszugehen, dass dank solcher Interventionen viel Autoverkehr verlagert würde, sagt Ueli Haefeli. «Liesse sich aber erhärten, dass auf Dauer ein spürbarer Anteil des Autoverkehrs eingespart würde, wären wohl auch aufwändigere Interventionen gerechtfertigt – bedenkt man die hohen externen Kosten des Autoverkehrs.»

### Anreize schaffen

Statt Information und Beratung nach dem Giesskannenprinzip plädiert Haefeli aber für ein spezifischeres Vorgehen. Dies würde auch bedeuten, dass Massnahmen im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements umzugswillige Menschen früher erreichen müssten: vor dem Umzug – und nicht erst nachher. Zu diesem Zeitpunkt nämlich kommt eine Intervention meistens zu spät. Denkbar sind für Ueli Haefeli aber auch Anreizsysteme, zum Beispiel eine Art «Zügelkostenbonus», den Neuzuzüger in Anspruch nehmen könnten, wenn sie ihre Mobilität nachhaltiger organisieren. ○ STEFAN CHRISTEN

