

# Umsteigen beim Umziehen

Forschungsprojekt NFP 54

Ein Umzug in Richtung Nachhaltigkeit? Die Auswirkungen von Wohnortswechseln 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 Wohnortswechseln 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

