



Themenbereich Haushalte

Reduktion MIV Kilometer

Forschungsprojekt FP-1.10
Bericht, November 2015

25

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

Auftraggeber

Energieforschung Stadt Zürich
Ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft

Auftragnehmer

Universität Zürich, Sozialforschungsstelle, Binzmühlestrasse 14 / Box13, 8050 Zürich
econcept AG, Gerechtigkeitsgasse 20, 8002 Zürich www.econcept.ch

Autorinnen und Autoren

Dr. Jürg Artho, Universität Zürich, Sozialforschungsstelle (Projektleitung)
Annette Jenny, econcept AG

Mitarbeit

Friedel Bachmann, Universität Zürich, Sozialforschungsstelle

Begleitgruppe

Hans Abplanalp, ewz
Reto Bertschinger, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ)
Martina Blum, Departement der Industriellen Betriebe (DIB)
Dr. Romeo Deplazes, ewz
Rahel Gessler, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ)
Yvonne Meier-Bukowieki, Tiefbauamt (TAZ)
Toni Püntener, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ)
Urs Rey, Statistik Zürich
Franz Sprecher, Amt für Hochbauten (AHB)
Marcel Wickart, ewz

Das Projekt wurde durch Ruth Furrer (TAZ) und Karl Tschanz (UGZ) betreut.

Zitierung

Artho J., Jenny A. 2015: Reduktion MIV-Kilometer. Energieforschung Stadt Zürich.
Bericht Nr. 25, Forschungsprojekt FP-1.10.

Für den Inhalt sind alleine die Autorinnen und Autoren verantwortlich. Der vollständige Bericht kann unter www.energieforschung-zuerich.ch bezogen werden.

Kontakt

Energieforschung Stadt Zürich
Geschäftsstelle
c/o econcept AG, Gerechtigkeitsgasse 20, 8002 Zürich
reto.dettli@econcept.ch 044 286 75 75

Titelbild

Luca Zanier, Zürich

Energieforschung Stadt Zürich

Ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft

Energieforschung Stadt Zürich ist ein auf zehn Jahre angelegtes Programm und leistet einen Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft. Dabei konzentriert sich Energieforschung Stadt Zürich auf Themenbereiche an der Nahtstelle von sozialwissenschaftlicher Forschung und der Anwendung von neuen oder bestehenden Effizienztechnologien, welche im städtischen Kontext besonders interessant sind.

Im Auftrag von ewz betreiben private Forschungs- und Beratungsunternehmen sowie Institute von Universität und ETH Zürich anwendungsorientierte Forschung für mehr Energieeffizienz und erneuerbare Energien. Die Forschungsergebnisse und -erkenntnisse sind grundsätzlich öffentlich verfügbar und stehen allen interessierten Kreisen zur Verfügung, damit Energieforschung Stadt Zürich eine möglichst grosse Wirkung entfaltet – auch ausserhalb der Stadt Zürich. Geforscht wird zurzeit in zwei Themenbereichen.

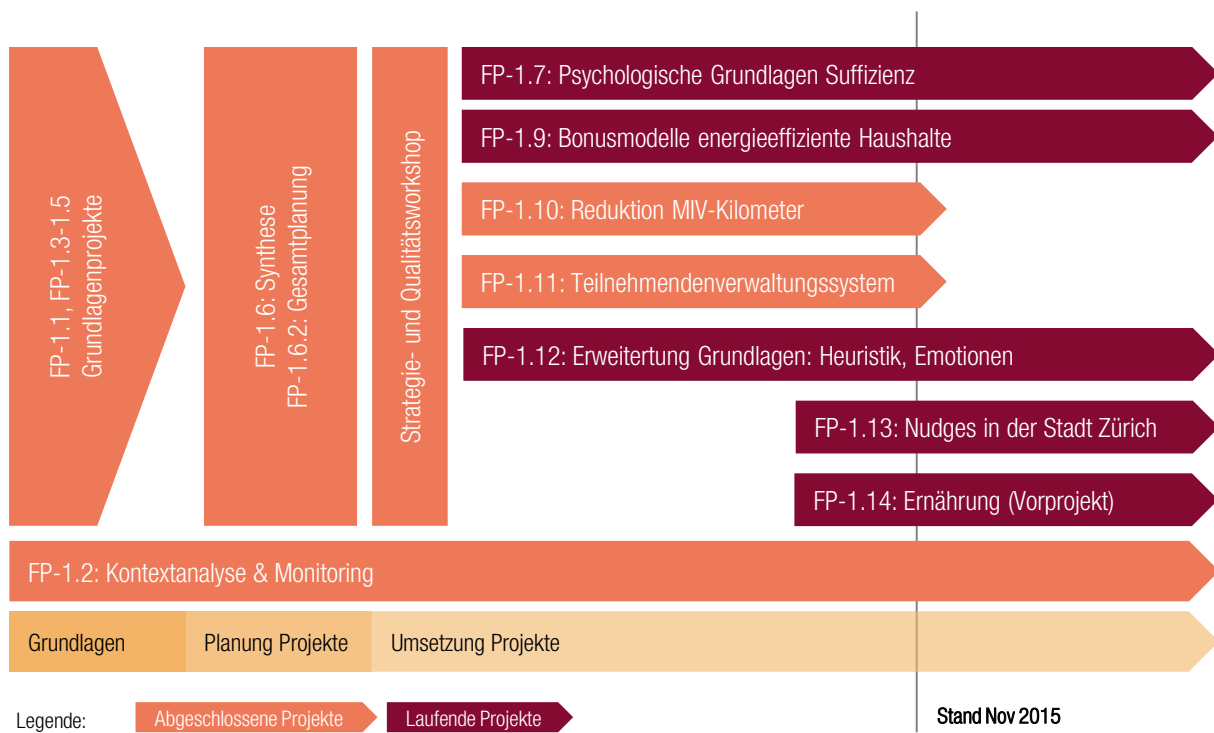
Themenbereich Haushalte

Der Themenbereich Haushalte setzt bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Zürich an, die zuhause, am Arbeitsplatz und unterwegs Energie konsumieren und als Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger in vielerlei Hinsicht eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft einnehmen. Dabei werden insbesondere sozialwissenschaftliche Aspekte untersucht, die einen bewussten Umgang mit Energie fördern oder verhindern. In Feldversuchen mit Stadtzürcher Haushalten wird untersucht, welche Hemmnisse in der Stadt Zürich im Alltag relevant sind und welche Massnahmen zu deren Überwindung dienen.

Themenbereich Gebäude

Der Themenbereich Gebäude setzt bei der Gebäudeinfrastruktur an, welche zurzeit für rund 70 Prozent des Endenergieverbrauchs der Stadt Zürich verantwortlich ist. In wissenschaftlich konzipierten und begleiteten Umsetzungsprojekten sollen zusammen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie weiteren Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern Sanierungsstrategien für Gebäude entwickelt und umgesetzt werden, um damit massgebend zur Sanierung und Erneuerung der Gebäudesubstanz in der Stadt Zürich beizutragen. Im Vordergrund stehen die Steigerung der Energieeffizienz im Wärmebereich und die Minimierung des Elektrizitätsbedarfs.

Übersicht und Einordnung der Forschungsprojekte (FP) im Themenbereich Haushalte



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen und Glossar	5
Zusammenfassung	7
1. Einleitung.....	19
1.1. Aufgabenstellung.....	19
1.2. Theoretische Analyse.....	19
1.2.1. Sozialpsychologisches Handlungsmodell Wollen-Können-Tun.....	19
1.2.2. Hemmnisanalyse.....	21
1.2.3. Instrumentenauswahl	24
1.2.4. Rahmenbedingungen.....	25
1.3. Fragestellungen.....	26
2. Intervention: Die Mobilitätsmappe.....	27
3. Forschungsmethodik.....	29
3.1. Forschungsdesign.....	29
3.2. Datenerhebungen.....	31
3.3. Stichprobe	33
3.3.1. Stichprobenorganisation.....	33
3.3.2. Rücklaufquoten und Stichprobenübersicht.....	33
3.3.3. Stichprobenbeschreibung.....	34
3.4. Auswertung.....	38
3.4.1. Repräsentativität und Gewichtung.....	38
3.4.2. Statistische Auswertungsmethoden.....	38
3.4.3. Grundlagen zur Auswertung der Mobilitätstagebuch-Daten	39
4. Revision des Projektplans.....	39
4.1. Ausgangslage für die Revision.....	39
4.2. Revidierte Fragestellungen.....	40
5. Ergebnisse	41
5.1. Mobilitätsverhalten und Zielgruppengrößen.....	41
5.1.1. Mobilitätsverhalten	41
5.1.2. Zielgruppengrößen für die Verlagerung auf den ÖV.....	43
5.1.3. Zielgruppengröße für Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr.....	44
5.2. Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe	45
5.2.1. Wahrnehmung	45
5.2.2. Beurteilung.....	46
5.3. Wahrnehmung und Beurteilung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON)	48
5.3.1. Wahrnehmung	48
5.3.2. Beurteilung.....	49
5.4. Empirische Prüfung des sozialpsychologischen Handlungsmodells	53

5.5. Wirkungsanalyse	57
5.5.1. Wirkung der Mobilitätsmappe auf Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten	57
5.5.2. Wirkung der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Einflussfaktoren.....	60
6. Interpretation und Folgerungen.....	69
6.1. Einleitung und Aufbau	69
6.2. Sozialpsychologisches Handlungsmodell.....	70
6.3. Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe	73
6.4. Wahrnehmung und Beurteilung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON)	76
6.5. Wirkung der Mobilitätsmappe auf Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten..	79
6.6. Wirkung der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Einflussfaktoren.....	81
6.7. Beantwortung der Forschungsfragen.....	83
6.8. Folgerungen.....	86
Literatur- und Quellenverzeichnis	89
Anhang	92

Abkürzungen und Glossar

Abkürzungen

AON	Alle-oder-Niemand-Vertrag. In Tabellen auch die Bezeichnung der Experimentalgruppe, welche die Mobilitätsmappe in der Version 'Alle-oder-Niemand-Vertrag' erhalten haben.
EFZ	Forschungsprogramm 'Energieforschung Stadt Zürich - ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft'
INFO	Bezeichnung der Experimentalgruppe, welche die Mobilitätsmappe in der Version 'Information' erhalten haben.
FVV	Fuss- und Veloverkehr.
M	Mittelwert
MIV	Motorisierter Individualverkehr
N	Anzahl Personen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PERS	Bezeichnung der Experimentalgruppe, welche die Mobilitätsmappe in der Version 'Persuasion' erhalten haben.
SD	Standardabweichung

Glossar

Effekt Veränderung eines Werts von der Vorher- zur Nachher-Erhebung nach Kontrolle der Veränderungen in der Kontrollgruppe.

Erhebungswelle: Zeitraum, in dem eine oder mehrere Erhebungen durchgeführt werden.

Experimentalgruppen: Unter Experimentalgruppen werden jene Personen verstanden, die einer Intervention ausgesetzt waren. In diesem Projekt waren dies Personen, die eine Mobilitätsmappe in einer bestimmten Version erhalten haben.

Hemmnis: Ausserhalb der Person liegende physische und soziale Gegebenheiten sowie Wahrnehmungen, Bewertungen, Meinungen, Ansichten, Wissensinhalte und Verhaltensweisen einer Person, die ressourcenschonendes Verhalten erschweren.

Instrument: Einzelne Technik zur Verhaltensänderung, beispielsweise Feedbackgebung oder Wissensvermittlung.

Intervention: Bewusster Eingriff in die Lebensumwelt von Personen zur Beeinflussung von Wahrnehmungen, Meinungen, Einschätzungen, Beurteilungen, Wissensständen oder Verhaltensweisen dieser Personen.

Massnahme: Anwendung eines oder mehrerer Instrumente.

Modal Split: Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel nach Zeit, Distanz oder Anzahl Wegen.

Versuchsgruppen: Mit 'Versuchsgruppen' sind alle Gruppen – Experimentalgruppen und Kontrollgruppe – gemeint.

Zusammenfassung

Einleitung

Das Projekt 'Reduktion von MIV-Kilometern' wurde innerhalb des 10-jährigen Forschungsprogramms Energieforschung Stadt Zürich - ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft (EFZ) durchgeführt.

Das Ziel des Projekts bestand darin, in einem Quartier in der Stadt Zürich mittels geeigneter Instrumente die mit den motorisierten Individualverkehrsmitteln, namentlich dem Auto, zurückgelegten Distanzen durch eine freiwillige Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel oder auch durch einen freiwilligen Verzicht auf Wege zu reduzieren.

Zur Auswahl der Instrumente wurde eine theoretische Hemmnisanalyse durchgeführt. Anschliessend wurden die vielversprechendsten Instrumente ausgewählt und im Feld eingesetzt.

Hemmnisanalyse

Die Hemmnisanalyse basierte auf dem sozialpsychologischen Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun' (vgl. Artho, Jenny & Karlegger, 2012). Dieses Handlungsmodell basiert im Wesentlichen auf der Theorie des geplanten Verhaltens, auf dem modifizierten Normaktivationsmodell und auf den Forschungsergebnissen zu sozialen Dilemmas.

Die theoretische Hemmnisanalyse ergab, dass folgende Haupthemmnisse für die vermehrte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder des Velo- und Fussverkehrs vorhanden sind:

- Hohe individuelle Verhaltenskosten¹ bei der Wahl der alternativen Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto
- Fehlender Handlungsspielraum durch gegebene Rahmenbedingungen der einzelnen Personen und der vorhandenen Infrastruktur und Betriebsstruktur
- Vorhandene Gewohnheiten
- Soziale Blockierung

Eine soziale Blockierung kommt dadurch zustande, dass die einzelnen Personen zwar ein kollektives Problem, wie beispielsweise Ressourcenknappheit oder Luftverschmutzung, erkennen (vorhandene Problemwahrnehmung), jedoch den Eindruck haben, dass niemand etwas zur Lösung beiträgt. Dies manifestiert sich darin, dass der eigene Beitrag zur Lösung des Problems als wenig relevant wahrgenommen wird (tiefe wahrgenommene Selbsteffizienz) und die Verantwortung für die Lösung des Problems abgewehrt und anderen Personen oder

¹ Unter Verhaltenskosten sind nicht nur finanzielle Kosten sondern jegliche Aufwände und Nachteile gemeint.

Institutionen zugeschoben wird (Verantwortungszuschreibung an Andere). Daraus resultiert ein schwaches persönliches Verpflichtungsgefühl, eine Verhaltensänderung durchzuführen (tiefe persönliche Norm). Weil die persönliche Norm schwach ist, können durch sie die kurzfristigen Kosten einer ökologischen Verhaltensweise (Kosten-Nutzen-Analyse) nicht wettgemacht werden, weshalb diese Verhaltensoption nicht gewählt wird. Die Blockierung wird deshalb 'sozial' genannt, weil alle Personen die analoge Analyse vornehmen und zum analogen Ergebnis kommen. Daraus resultiert wiederum, dass niemand das Verhalten ändert, was die Selbsteffizienz weiter schmälert und die Verantwortungsabschiebung weiter verstärkt, obwohl das Problembewusstsein an sich vorhanden ist.

Instrumentenauswahl

Bei der Instrumentenauswahl sollte berücksichtigt werden, dass in der Stadt Zürich eine quartierspezifische Mobilitätsmappe, welche in zwei Quartieren bereits verteilt worden war, vorhanden war. Für dieses Projekt sollte eine Adaption dieser Mappe verwendet werden. Dies war auch deshalb so vorgesehen, damit das Instrument im Erfolgsfall auf andere Quartiere oder auf die ganze Stadt Zürich hochskalierbar und in anderen Städten oder Regionen einsetzbar sein würde.

Schliesslich wurden drei Instrumente ausgewählt, welche einzeln und in Kombination getestet werden sollten und in Form von Modulen in die bestehende Mobilitätsmappe eingebaut werden konnten:

- Ein *Informationsmodul* hatte zum Ziel, bestehende oder neue Mobilitätsangebote der Stadt Zürich und von Drittanbietern bekannt zu machen, um allfällige Fehleinschätzungen der Angebote, zur Infrastruktur oder Betriebsstruktur von alternativen Verkehrsmitteln zum Auto zu korrigieren. Zusätzlich waren in der Mobilitätsmappe auch Informationen zu den Verhaltenskosten der einzelnen Verkehrsmitteln vorhanden.
- Ein *Persuasionsmodul* beinhaltete Argumente zu zwei Hauptbotschaften. Die erste Botschaft lautete, dass schon viele Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Eine eigene Verhaltensänderung leiste deshalb einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung. Die zweite Botschaft lautete, dass schon viele Akteure (Stadt, Unternehmen, Bund etc.) einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen durch den Verkehr leisten. Ziel dessen war es, die zentralen Faktoren der sozialen Blockierung (fehlende Selbsteffizienz und Verantwortungsabschiebung) argumentativ zu entkräften.
- Das sogenannte *AON-Modul* enthielt das Angebot eines Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON). Ein AON ist eine Aktion, bei der die Zielpersonen teilnehmen können. Mit der Teilnahme am AON verpflichtete sich eine Person, im darauf folgenden Halbjahr

10% ihrer aktuell mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegten Kilometer einzusparen, wenn eine bestimmte Anzahl anderer Personen sich ebenfalls dazu verpflichtet. Diese bestimmte Mindestanzahl anderer Teilnehmenden konnte individuell gewählt werden. Mit dem Vertrag haben die unterzeichnenden Personen die Garantie, dass eine bestimmte Anzahl anderer Personen ihr Verhalten ebenfalls ändern. Die Verantwortungsabschiebung wird dadurch erschwert und die wahrgenommene Selbsteffizienz durch die Summe der Einzelwirkungen verbessert. Mit dem Element der Selbstverpflichtung ist zusätzlich ein Mechanismus vorhanden, welcher die Umsetzung einer Verhaltensabsicht unterstützt und so gegen Vergesslichkeit und Gewohnheiten arbeitet.

Von der Stadt Zürich wurden als Untersuchungsobjekt die Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg festgelegt. Die Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg wurden in vier Zonen eingeteilt. Haushalte der ersten Zone erhielten die Mobilitätsmappe nur mit dem Informationsmodul. Personen dieser Zone zählten zur Gruppe 'Information'.

In der zweiten Zone enthielt die Mobilitätsmappe das Informations- und Persuasionsmodul (Gruppe 'Persuasion') und in der dritten Zone alle drei Module, also inkl. des Alle-oder-Niemand-Vertrags (Gruppe AON). Die Mobilitätsmappen wurden unadressiert an alle Haushalte dieser drei Zonen verteilt. Die vierte Zone diente als Kontrollgruppe. In dieser wurden keine Mobilitätsmappen verteilt.

Ziel dieses Projekts war es, erstens die kurz- und langfristigen Wirkungen der einzelnen Versionen der Mobilitätsmappe in diesen drei Gruppen auf die psychologischen verhaltensbeeinflussenden Faktoren und das Verhalten selber zu testen. Zweitens sollte untersucht werden, ob die Wirkungen entlang dem sozialpsychologischen Handlungsmodell erfolgen.

Revision des Projektplans und Forschungsfragen

Da sich aus der Gruppe AON keine Person zum AON anmeldete, konnten die Fragen zur Wirkung des AON nicht beantwortet werden. Der Projektplan und infolgedessen auch die ursprünglichen Forschungsfragen wurden deshalb revidiert. Die revidierten Forschungsfragen lauteten folgendermassen:

1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?
2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?
3. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem theoretischen Handlungsmodell?
4. Was sind die Gründe für die Nicht-Teilnahmen am Alle-oder-Niemand-Vertrag?

Methoden

Das Projekt wurde als quasiexperimenteller Feldversuch mit drei Experimentalgruppen und einer Kontrollgruppe durchgeführt. Die Datenerhebungen umfassten eine Erhebungswelle vor der Verteilung der Mobilitätsmappen und eine Erhebungswelle danach.

Die erste Erhebungswelle vor Verteilung der Mobilitätsmappe umfasste einen Fragebogen mit Fragen zur Soziodemographie, zu den Faktoren des Wollen-Können-Tun-Modells und zur Bekanntheit und Nutzung der Mobilitätsangebote. Zusätzlich führten die Studienteilnehmenden in der ersten Erhebungswelle Mobilitätstagebuch, in welches sie alle Wege einer ganzen Woche mit Start- und Ankunftszeit, dem verwendeten Hauptverkehrsmittel und dem Wegzweck eintrugen.

In der zweiten Erhebungswelle ein halbes Jahr nach Verteilung der Mobilitätsmappe wurde nur noch der Fragebogen verschickt. In diesen wurden noch Fragen zur Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe und des Alle-oder-Niemand-Vertrags eingearbeitet.

Die Stichprobe umfasste über alle Gruppen hinweg 908 auswertbare Datensätze über alle Erhebungsinstrumente. Der Rücklauf lag bei 12.3%.

Die Stichprobe ist bezgl. Mobilitätswerkzeugen (z.B. ÖV-Abonnemente, Autoverfügbarkeit etc.) insofern mit den Daten des Mikrozensus 2010 vergleichbar, als die Abweichungen in dieser Studie durch die Verzerrungen bzgl. Alter und Geschlecht sowie aufgrund der vermuteten höheren MIV-Verfügbarkeit erklären lassen. Die aktuelle Studie umfasst überproportional viele weibliche Personen. Jüngere Personen sind untervertreten. Alle Auswertungen wurden deshalb aufgrund des Alters und Geschlechts gewichtet. Die Auswertungen sind somit hinsichtlich dieser beiden Variablen für den Untersuchungsraum repräsentativ.

Ergebnisse

Im Kontext dieses Projekts bestand das Hauptziel der Mobilitätsmappe in der Reduktion von Auto-Kilometern mittels eines Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON) und in der Förderung von Ansichten, Einschätzungen und Meinungen, welche die Nutzung von zum Auto alternativer Verkehrsmittel unterstützen. Diese beiden Ziele konnten nicht erreicht werden. Drei Hauptgründe sind dafür verantwortlich.

- Erstens traf die Mobilitätsmappe auf schwierige Rahmenbedingungen. Die Ansichten der Zielpersonen zum öffentlichen Verkehr (ÖV) und zum Fuss- und Veloverkehr (FVV) sind schon so positiv, dass eine Steigerung nur noch mit sehr grossem Aufwand möglich wäre. Die durchschnittlichen Werte der wahrgenommenen Selbsteffizienz und Verantwortungsübernahme betrugen bei den entsprechenden Einzelfragen

in der Befragung vor Verteilung der Mobilitätsmappen zwischen 3.66 und 4.13 (Skala von 1 = gering bis 5 = hoch)

- Zweitens wird das Auto nur für knapp 20% der Wege eingesetzt und wenn, dann zielgerichtet für längere Fahrten. 60% der Personen absolvieren kurze Wege (bis 15 Minuten) nie mit dem Auto. Bei längeren Wegen beträgt dieser Anteil nur 47%. Diese Zahlen lassen die Vermutung zu, dass die Autofahrenden nur einen sehr kleinen Handlungsspielraum mehr für eine Reduktion der Anzahl mit dem Auto zurückgelegter Kilometer erkennen. Diese Vermutung wird dadurch bestätigt, dass 88% der Personen in der Umfrage explizit angaben, dass sie kaum mehr Spielraum für eine Reduktion ihrer MIV-Kilometer sehen.
- Drittens erreichte die Mobilitätsmappe mit der eingesetzten Form, d.h. unadressierte Zustellung und ohne zusätzliche begleitende Massnahmen zur Bekanntmachung, nicht genügend Zielpersonen. 50% der Personen konnten sich nicht an die Mobilitätsmappe erinnern. Nur 26% der Personen haben die Mobilitätsmappe ganz oder mindestens teilweise gelesen. Die Streuverluste sind deshalb bei der Wahrnehmung der Mappe am grössten. Die Hälfte aller Personen, welche eine Mobilitätsmappe erhalten haben, haben diese nicht wahrgenommen. Ein weiteres knappes Viertel hat sie maximal durchgeblättert, jedoch weder teilweise noch ganz gelesen.

Bezüglich der Einstellungen zum ÖV und der Nutzungsintensität des Autos (erste zwei Punkte) war im Vorfeld bekannt, dass die Bevölkerung der Stadt Zürich ÖV-freundlich gestimmt ist. Es lagen jedoch keine empirischen Daten zum Ausmass der ÖV-Freundlichkeit und insbesondere zur wahrgenommenen Selbsteffizienz und zum Ausmass der Verantwortungsübernahme vor. Hinsichtlich der gefahrenen Autokilometer wurde mit Alt-Wiedikon/Friesenberg ein Quartier ausgewählt, dessen Autobesitz-Anteil in der Stadt Zürich relativ zu anderen Quartieren hoch war. Zu den tatsächlich gefahrenen Kilometer und zur Wahrnehmung des Handlungsspielraums in den untersuchten Quartieren waren jedoch keine Zahlen verfügbar.

Der AON konnte nur als Angebot wahrgenommen werden, wenn die Mobilitätsmappe mindestens durchgeblättert wurde. 56% der Personen, welche die Mobilitätsmappen-Version mit dem AON erhalten haben (Gruppe AON), haben die Mobilitätsmappe nicht durchgeblättert. Von den restlichen 44% der Personen der Gruppe AON, welche die Mobilitätsmappe mindestens durchgeblättert haben, hat rund die Hälfte den AON nicht gesehen. Der *gesamte* Streuverlust bis zur Wahrnehmung des AON betrug 79%. Damit kann der Streuverlust als ein zentraler Grund dafür bezeichnet werden, dass der AON nicht zustande gekommen ist. Die Integration eines AON in eine Mobilitätsmappe wie sie in Alt-Wiedikon/ Friesenberg benutzt wurde, dürfte abgeleitet von diesen Ergebnissen kein geeigneter Weg sein, um einen AON zu lancieren.

Bei den Personen, welche den AON gesehen haben, wird der schon erwähnte Punkt des subjektiv nicht vorhandenen Handlungsspielraums relevant. Es müsste in vorliegendem Fall da-

mit gerechnet werden, dass im Fall einer breiten Wahrnehmung des AON, der subjektiv fehlende Handlungsspielraum zum zentralen Hindernis würde, den AON zu unterschreiben.

Entsprechend des subjektiv fehlenden Handlungsspielraums äussern die befragten Personen teilweise auch das Gefühl, dass sie schon genügend machen, um Energie oder CO₂-Emissionen einzusparen (36% aller Personen). Weitere Gründe, z.B. dass die Personen 'keine Zeit für solche Dinge' haben (Zustimmung 20%) oder dass sie städtische Massnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens grundsätzlich ablehnen (Zustimmung 14%), kommen vor, sind aber gemäss den Ergebnissen nebensächlich.

Neben dem fehlenden Handlungsspielraum könnte im Fall einer besseren Wahrnehmung des AON auch die soziale Blockierung weiterhin eine Rolle spielen. Weil der AON nicht zustande gekommen ist, muss der Beweis, dass ein AON die soziale Blockierung aufheben kann, erst noch erbracht werden. Die Ergebnisse legen jedoch nahe, dass die These der sozialen Blockierung immer noch ihre Berechtigung hat. Dies ist am starken Einfluss der persönlichen Norm, wenig Auto zu fahren², zu erkennen.

Bei einer Entscheidung, das Auto *noch* seltener zu nutzen, spielen die Gedanken, a) dass dies hinsichtlich der Umwelt zu wenig bringt, solange nicht andere auch noch weniger Auto fahren, b) dass nicht nur man selber, sondern auch andere Akteure in der Verantwortung stehen, und c) die Beurteilung der Problemlage eine Rolle. Wenn Alle diese Gedanken haben, bewegt sich niemand als Erste resp. als Erster in Richtung *noch* stärkerer Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Argumente a bis c werden dadurch bestätigt. Die soziale Blockierung ist dadurch Tatsache, auch wenn sie auf hohem Niveau, d.h. im Kontext von Auffassungen und Verhaltensweisen stattfindet, welche stark zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs ausgeprägt sind.

Dieses hohe Niveau der sozialen Blockierung und der geringe Handlungsspielraum, lässt es fraglich erscheinen, ob im vorliegenden Kontext mit Massnahmen zur freiwilligen weiteren Reduktion der MIV-Kilometer noch messbare Wirkungen erzielt werden können – auch wenn die Massnahme (in diesem Projekt die Mobilitätsmappe) sehr gut wahrgenommen würde.

Ein weiteres Ziel der Mobilitätsmappe bestand darin, die Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten innerhalb der Stadt Zürich resp. in Alt-Wiedikon und Friesenberg zu steigern. Dieses Ziel konnte in Bezug auf die Bekanntheit hauptsächlich bei Angeboten, welche vor der Verteilung der Mobilitätsmappen noch kaum bekannt waren, erreicht werden (Mobilitätsplans Wiedikon, die Mobilitätsinformationen auf der Webseite www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025). Eine Steigerung der Nutzung der Angebote konnte jedoch nur sehr vereinzelt festgestellt werden.

² Statistische Werte innerhalb des Strukturgeleichungsmodells: Beta = 0.32, p < 0.01

Wesentlich für zukünftige Aktionen sind ausserdem zwei weitere Erkenntnisse, welche sich aus dem Projekt ergaben:

- Erstens scheinen die Konzeption, die Gestaltung und die Textung der Mobilitätsmappe so gut geglückt, dass keine Empfehlungen zur diesbezüglichen Optimierung aus den Ergebnissen abgeleitet werden konnten. Dies gilt namentlich auch für die Konzeption und die Darstellung des Alle-oder-Niemand-Vertrags. Wenn dieses Vertragsangebot wahrgenommen wurde, wurden der Sinn und die Funktionsweise bis auf eine von allen Personen verstanden und die gewählten Kenngrössen, namentlich die Zielvorgabe einer zehnprozentigen Reduktion der Auto-Kilometer, als gerade richtig beurteilt. Nur 22% der Personen beurteilen die Zielvorgabe als nicht angemessen (d.h. als 'zu hoch', 'zu tief' oder als 'viel zu hoch' oder 'viel zu tief').
- Zweitens gibt es in den Ergebnissen keinerlei Hinweise darauf, dass die Mobilitätsmappe zu Polemiken irgendwelcher Art führte. Grundsätzlich stösst eine solche Aktion in der Bevölkerung auf Verständnis und Akzeptanz. 83% Prozent aller befragten Personen sind nicht aus Prinzip gegen Aktionen, mit denen die Stadt Zürich das Verhalten der Bevölkerung zu beeinflussen versucht.

Schliesslich ist festzuhalten, dass das der Konzeption und der Evaluation dieser Aktion zugrunde gelegte sozialpsychologische Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun' empirisch für die Wahl zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Auto eindeutig bestätigt werden konnte. 47% der Varianz der Absicht, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, werden mit den Einflussfaktoren praktische Einstellungen, moralische Überlegungen (persönliche Norm), Fähigkeiten – erklärt. Analog werden 67% des tatsächlichen Verhaltens durch die Absicht und die Autoverfügbarkeit erklärt. Diese Werte können als gut bis sehr gut bewertet werden.

Beantwortung der Forschungsfragen

Die Forschungsfragen können zusammenfassend wie folgt beantwortet werden:

- 1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?*

Das Ziel des Informationsmoduls bestand in der Steigerung der Bekanntheit und der Nutzung von Mobilitätsangeboten.

- Bekanntheit: Das Ziel der Bekanntheitssteigerung der Mobilitätsangebote konnte grundsätzlich erreicht werden. Gesteigert werden konnte die Bekanntheit hauptsächlich bei Angeboten, welche vor Verteilung der Mobilitätskarten noch kaum bekannt waren (Mobilitätsplan Wiedikon, die Mobilitätsinformationen auf der Webseite

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025). Die Bekanntheit des Mobilitätschecks auf www.mobilitaetsdurchblick.ch und von Energieeffizienz-Webseiten (www.bfe.admin.ch/energieetikette, www.topten.ch, www.mobitool.ch) konnte ebenfalls gesteigert werden.

Die Kenntnis von Angeboten, welche schon zum Zeitpunkt der ersten Erhebungswelle bei vielen Personen (d.h. mehr als zwei Drittel) bekannt waren, wie Elektrovelos newride, Hauslieferdienste von Grossverteilern, der Veloverleih zürirollt und der Velohauslieferdienst, konnten nicht mehr weiter gesteigert werden.

- Nutzung: Steigerungen der Nutzungsquoten konnten nur sehr vereinzelt festgestellt werden. Bei drei Angeboten (Veloverleih, Hauslieferdienst Grossverteiler, Mobilitätsplan Wiedikon) konnte bei zwei der drei Experimentalgruppen eine Nutzungssteigerung durch die Mobilitätsmappe festgestellt werden.

Diese geringe Wirkung bei der Nutzung ist dadurch erklärbar, dass zuerst die Bekanntheit gefördert und erst anschliessen die Nutzung angeregt werden kann. Möglich ist, dass eine Art Erinnerung als zweite Stufe, beispielsweise in Form eines Flyers ein Jahr nach der Verteilung der Mobilitätsmappe, die Nutzung steigern könnte.

2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?

Das Ziel des Persuasionsmoduls war eine Verbesserung der Problemwahrnehmung, der Verantwortungsübernahme und Selbsteffizienz der Zielpersonen. Verbesserung heisst, dass die Beurteilungen der genannten Faktoren nach der Verteilung der Mobilitätsmappen mit Persuasionsmodul stärker zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs resp. des Velo- und Fussverkehrs ausfallen als vor deren Verteilung. Sekundäres Ziel war auch die positive Beeinflussung der Beurteilung von Verkehrsmittelmerkmalen, welche sich direkt zwischen den Verkehrsmitteln vergleichen lassen (z.B. Flexibilität, Unabhängigkeit, Kosten etc.).

Dieses Ziel konnte – mit Ausnahme der Einschätzung der gesundheitlichen Folgen des Velofahrens gegenüber dem Autofahren – nicht erreicht werden. Zwei Hauptgründe sind dafür verantwortlich:

- Bestehende ÖV- und FVV-Affinität: Das Verhältnis zwischen der Autonutzung und der Nutzung alternativer Verkehrsmittel ist in Alt-Wiedikon und Friesenberg schon sehr zu Gunsten der alternativen Verkehrsmittel ausgeprägt. Entsprechend sind namentlich die Verantwortungsübernahme und die Selbsteffizienz und in weniger starkem Ausmass auch die Problemwahrnehmung der Zielpersonen in Alt-Wiedikon und Friesenberg mit Mittelwerten zwischen 3.66 und 4.13 auf einer 5er Skala schon so ÖV- resp. FVV-freundlich, dass eine Steigerung erfahrungsgemäss nur noch mit sehr grossem Aufwand möglich ist.

- Streuverluste: Die Mobilitätsmappe wurde nur von rund einem Viertel aller Zielpersonen mindestens teilweise gelesen. Während es vorstellbar ist, dass einzelne Mobilitätsangebot durch einfaches Durchblättern in Erinnerung bleiben können, ist dies bei persuasiven Argumenten kaum vorstellbar.

3. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem sozialpsychologischen Handlungsmodell?

Grundsätzlich kann diese Frage mit ja beantwortet werden. Das theoretische sozialpsychologische Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun' konnte mittels Strukturgleichungsmodellierung (Querschnittsdaten, d.h. mit Daten aus einer einmaligen Umfrage) für die Verkehrsmittelwahl-Alternativen Auto oder öffentliche Verkehrsmittel³ empirisch gut bestätigt werden. Die Wirkungskette von der Wahrnehmung der Mobilitätsmappe über die vorgelagerten psychologischen Faktoren zur Absicht und schliesslich zum Verhalten konnte anhand der Mobilitätsmappen-Aktion allerdings nicht mittels Längsschnittdaten (d.h. mit den Daten der Befragungen sowohl vor wie auch nach der Verteilung der Mobilitätsmappe) verfolgt werden, weil die Mobilitätsmappe von zu wenigen Personen ganz oder teilweise gelesen wurde und deshalb keine statistisch signifikanten Wirkungen auf die psychologischen Faktoren festgestellt werden konnten.

Die empirische Bestätigung von Modellen mittels Querschnitt-Daten ist in der Fachwelt jedoch üblich. Zusätzlich ist die empirische Bestätigung des sozialpsychologischen Handlungsmodells so klar und die kausalen Abfolgen so plausibel, dass diese Wirkungskette für den Entscheid, ob das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt werden sollen, als richtig bezeichnet werden kann, auch wenn die Kausalität nur mittels Längsschnittdaten zweifelsfrei festgestellt werden kann. Das Modell kann somit weiterhin als Grundlage für die Konzeption und Evaluation von Massnahmen im Mobilitätsbereich verwendet werden.

4. Was sind die Gründe für die Nicht-Teilnahmen am Alle-oder-Niemand-Vertrag?

Das Ziel des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON) war die Aufhebung der sozialen Blockierung durch eine kollektive Teilnahme-Aktion. Voraussetzung für die Wahrnehmung des AON war die Wahrnehmung der Mobilitätsmappe. Die Streuverluste bis zur Wahrnehmung des AON von beinahe 80% waren sehr gross und damit ein zentraler Grund, dass der AON nicht zustande gekommen ist.

Zusätzlich legen die Ergebnisse nahe, dass die Einwohnerinnen und Einwohner von Alt-Wiedikon und Friesenberg hinsichtlich der Reduktion ihrer Auto-Kilometer subjektiv keinen

³ Das Modell wurde für alle Strecken gerechnet. Bei kurzen Strecken, bei denen der Fuss- und Veloverkehr eine Alternative sein könnte, war die Streuung der Antworten zu gering, als dass das Modell für Alternativen für das Auto sinnvoll gerechnet werden konnte. Nur sehr wenige Personen nutzen das Auto für kurze Strecken.

Handlungsspielraum mehr sehen. Entsprechend ist teilweise auch das Gefühl vorhanden, dass sie schon genügend machen, um Energie oder CO₂-Emissionen einzusparen.

Grundsätzliche Überlegungen, beispielsweise eine prinzipielle Ablehnung von Massnahmen zur Veränderung des Verhaltens der Bevölkerung oder dass die Personen 'für solche Dinge keine Zeit' haben, können nicht als Grund für die fehlenden Teilnahmen identifiziert werden, auch wenn sie bei einzelnen Personen eine Rolle spielen können.

Folgerungen

Die wichtigsten Folgerungen, welche aus den Ergebnissen resultieren, können wie folgt zusammengefasst werden:

- Zukünftige Massnahmen im Mobilitätsbereich können entlang dem Wollen-Können-Tun-Modell konzipiert und evaluiert werden.
- Angesichts der starken Absicht und der starken persönlichen Norm, den öffentlichen Verkehr (ÖV) resp. auf kurzen Strecken den Fuss- und Veloverkehr (FVV) anstelle des Autos zu benutzen, sowie dem entsprechenden Verhalten sind die Grenzkosten für Informations- und Persuasions-Kampagnen zur weiteren Verbesserung dieser Werte in diesem Quartier sehr hoch. Im Quartier Alt-Wiedikon/ Friesenberg scheint das Ziel der *Verbesserung* dieser Werte nicht realistisch zu sein. Informations- und Persuasionskampagnen können mit dem Ziel der *Erhaltung* der starken Absichten durchgeführt werden. Eine *Verbesserung* der Absichten kann im Quartier Alt-Wiedikon/Friesenberg jedoch kaum erwartet werden.
- Vor spezifischen Massnahmen in anderen Quartieren oder Städten mit dem Ziel, die Absicht, den ÖV resp. FVV zu nutzen, zu steigern, sollte eine sorgfältige, noch kritischere und auf empirischen Daten basierende Situationsanalyse vorgenommen werden. Dadurch kann die Ausgangslage bei der Denkweise der Zielpersonen und somit die Erfolgsaussichten geprüft werden. Die Erfolgsaussichten können mittels eines Vergleichs der Daten des neuen Quartiers und der Daten der ersten Erhebungswelle dieses Projekts justiert werden.
- Mit dem Ziel einhergehend, die Absicht der ÖV-Nutzung zu steigern, sollten die im Vergleich mit dem Auto in den Umfragedaten festgestellten wahrgenommenen relativen Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel – Verkehrsmittelmerkmale der Flexibilität, Unabhängigkeit, Komfort bzgl. Gepäck – vermindert werden. Eine objektive Verbesserung des Komforts beim Gepäcktransport bietet beispielsweise der Tür-zu-Tür-Transport von Gepäck bei Ausflügen oder Ferien innerhalb der Schweiz. Dieser von den SBB angebotene Service könnte stärker kommuniziert werden, um die Wahrnehmung des diesbezüglichen Komforts bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum Auto zu verbessern.

Subjektive Verbesserungen können auch durch die Hervorhebung positiver Seiteneffekte der ÖV resp. FVV-Nutzung (z.B. Gesundheit, Fitness beim FVV; soziales Erleben beim ÖV) erreicht werden. Ebenfalls einen Beitrag dazu kann die stärkere Propagierung von Sharing-Angeboten (z.B. mobility, sharoo) leisten. Die spezifischen Fahrten (z.B. für den Transport eines Grosseinkaufs) werden dadurch zwar immer noch mit einem Auto bestritten. Gemäss einer Evaluation von Mobility (interface, 2015) werden der durchschnittliche Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoss durch die Nutzung von Mobility jedoch insbesondere dadurch geringer, dass eine Mobility-Nutzung bei einem Teil der Personen zu einem Verzicht auf das Auto führt. Dadurch entfallen bei diesen Personen viele Autofahrten, welche auch mit dem ÖV oder dem FVV gemacht werden.

- Wenn das Ziel weiterhin in der Verlagerung oder Vermeidung von Auto-Kilometern liegt, muss bei ähnlicher Ausgangslage vordringlich überlegt werden, wie der wahrgenommene Handlungsspielraum aus Sicht der Autofahrenden besonders hinsichtlich längerer Strecken erhöht werden kann. Ansätze dazu bilden beispielsweise die Kommunikation von Zeitvergleichen zwischen ÖV und Auto oder die Darstellung von Vorbildern, welche auch für lange Strecken (Ausflüge, Ferien) die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.
- Informationskampagnen im Sinne der Mobilitätsmappe sind insbesondere für die Bekanntmachung von Angeboten und Möglichkeiten grundsätzlich sinnvoll. Je kleiner die Streuverluste gehalten werden können und je unbekannter die Angebote und Möglichkeiten vor der Kampagne sind, desto besser wird die Steigerung der Bekanntheit gelingen. Deshalb ist die Form einer Mobilitätsmappe besonders sinnvoll a) wenn in einem Quartier neue Mobilitätsangebote eingeführt werden und b) bei Personen, welche die Angebote noch nicht kennen (z.B. NeuzuzügerInnen).
- Die Streuverluste bei der unadressierten Verteilung der Mobilitätsmappe waren hoch und sollten deshalb vermindert werden. Dies kann im einfachsten Fall durch ein adressiertes Versenden der Mobilitätsmappen oder Teilen davon (z.B. AON) erfolgen.
- Teilnahme-Aktionen und besonders solche, deren Erfolg auf eine Mindestanzahl von Teilnehmenden abgestützt sind (wie ein Alle-oder-Niemand-Vertrag) müssen bei zahlenmässig eingeschränkten Zielgruppen (z.B. in nur einem Quartier) so konzipiert und umgesetzt werden, dass möglichst alle Zielpersonen die Teilnahmemöglichkeit sicher wahrnehmen und sich auch damit auseinandersetzen. Die Integration einer Teilnahme-Aktion in eine unadressiert verteilte Mobilitätsmappe ist dafür nicht der richtige Weg. Um die Wahrnehmung der Teilnahmemöglichkeit in einem Quartier sicherzustellen, wären weitergehende Massnahmen nötig. Beispiele dafür sind der Einbezug verschiedenster lokaler Akteure (z.B. Gewerbe, Schulen, Genossenschaften), ein hohes persönliches Engagement der Verantwortlichen (z.B. Teilnahme an Standaktio-

nen) oder verschiedene, im öffentlichen Raum stark sichtbare Massnahmen innerhalb der Aktion (z.B. Plakate, Fahnen). Entsprechend hoch wäre der zeitliche und finanzielle Aufwand. Nur so sind die Streuverluste bei der Wahrnehmung der Teilnahme-möglichkeit im Rahmen zu halten. Zusätzlich wird dadurch der Aufbau einer sozialen Norm in Richtung Teilnahme unterstützt. Bei einer Umsetzung im skizzierten Sinn ist ein quasi-experimentelles Design innerhalb des Quartiers wie es in diesem Projekt verwendet wurde, jedoch nicht mehr möglich.

- Die Verständlichkeit des Sinns und der Funktionsweise des AON war sehr gut. Dieses Ergebnis kann so interpretiert werden, dass sich der Einbezug des externen Gestaltungsbüros bei der Umsetzung der Mobilitätsmappe gelohnt hat. Der Einbezug von professionellen Büros (Kommunikationsagenturen, visuelle Gestaltung, textliche Gestaltung) für Kampagnen allgemein, im Speziellen jedoch für Teilnahmeaktionen wird aufgrund dieser Interpretation dringend empfohlen.

1. Einleitung

1.1. Aufgabenstellung

Herleitung des Projekts

Im Rahmen des 10-jährigen Forschungsprogramms Energieforschung Stadt Zürich (EFZ) - ein ewz-Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft - wurden in einer ersten Phase aufgrund des ökologischen Wirkungspotenzials sowie Kriterien zur Forschungs-, Auftrags- und Praxisrelevanz die Verhaltensbereiche definiert, innerhalb derer prioritär Interventionsprojekte durchgeführt werden sollen. Als Interventionsprojekte werden Projekte bezeichnet, bei denen mittels ausgewählter Massnahmen Veränderungen bei der Wahrnehmung, der Denkweise oder dem Verhalten der Zielpersonen erreicht werden sollen.

Die 'private Mobilität' wurde als einer der wichtigsten Verhaltensbereiche identifiziert (vgl. Artho & Jenny, 2012,). Innerhalb des Verhaltensbereichs 'private Mobilität' wurde die Reduktion der Auto-Kilometer mittels Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr (FVV) oder aber mittels der Vermeidung von Wegen als relevanteste Zielverhaltensweisen erkannt. Diese sehr hohe Relevanz basiert insbesondere auf dem hohen Potenzial zur Reduktion von benötigter Primärenergie und von Treibhausgasemissionen (CO₂-Äq.) (Artho & Jenny, 2012).

Projektziel

Ziel dieses Interventionsprojekts war das Testen der Wirksamkeit von Interventionsinstrumenten zur Überwindung von Hemmnissen, welche der Reduktion von Autokilometern mittels Verlagerung auf den ÖV oder FVV bei Privatpersonen entgegenstehen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden in einer theoretischen Analyse zuerst die wichtigsten Hemmnisse identifiziert und anschliessend die Instrumente zur Überwindung dieser Hemmnisse definiert und in einem quasiexperimentellen Feldversuch getestet.

1.2. Theoretische Analyse

1.2.1. Sozialpsychologisches Handlungsmodell Wollen-Können-Tun

Die Analyse der Hemmnisse, welche der Reduktion von Auto-Kilometern entgegenstehen, basierte auf dem sozialpsychologischen Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun' (Abb. 1), das hauptsächlich auf der Theorie des geplanten Verhaltens von Ajzen (1991), auf dem durch Hunecke (2000) modifizierte Normaktivationsmodell von Schwartz (1977) sowie auf Erkenntnissen aus der Forschung zu sozialen Dilemmas basiert. Für die Anwendung des Mo-

dells muss eine freiwillige Wahl verschiedener Handlungen möglich sein. Die Herleitung des Modells ist im Bericht zum Forschungsprojekt FP-1.4 ‚Wissenschaftsbeitrag‘ beschrieben (Artho, Jenny & Karlegger, 2012).

Das Handlungsmodell unterscheidet die drei Teile Wollen, Können und Tun. Im Bereich des Wollens finden sich die möglichen Motive für eine Verhaltensweise: egoistische Motive stellen die Folgen der Handlung, welche nur das handelnde Individuum betreffen, ins Zentrum. Das soziale Motiv fokussiert auf individuelle Folgen im Zusammenhang mit anderen Personen und das moralische Motiv thematisiert Folgen der Handlung, welche nicht oder nicht nur die handelnde Person betreffen. Wenn die Motivation für eine Verhaltensweise gegeben ist, müssen auch die dafür notwendigen Fähigkeiten und Gelegenheiten bestehen (Können). Wenn eine Verhaltensweise ausgeübt werden will und kann, muss diese auch noch tatsächlich umgesetzt werden. Dies kann durch Gewohnheiten, Vergessen oder andere kurzfristig wirksamen Motive verhindert werden.

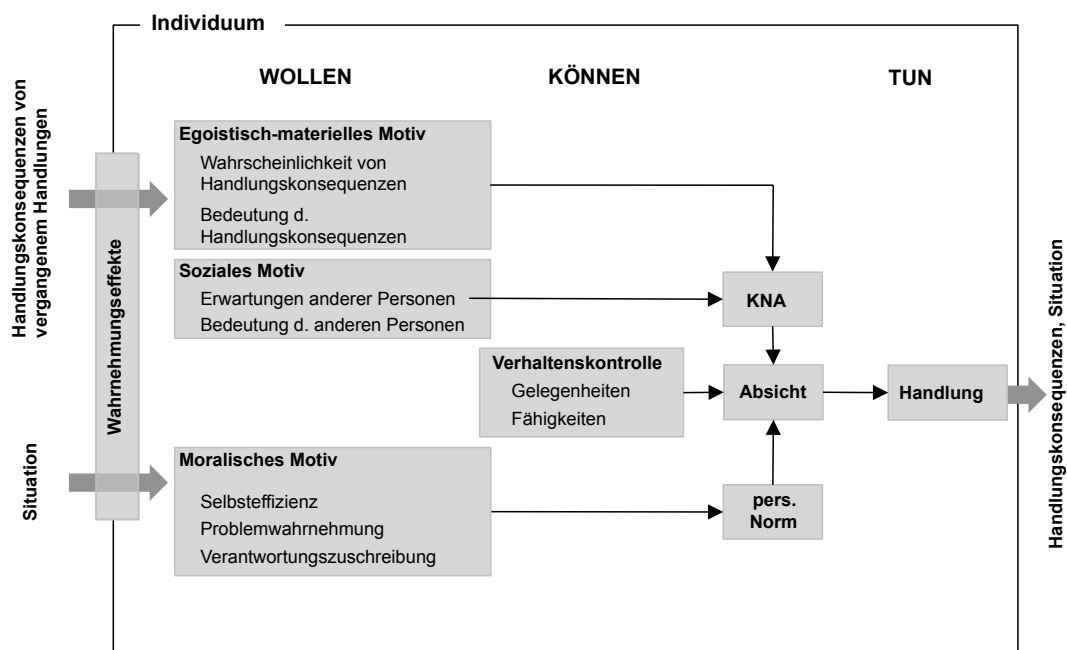


Abb. 1: Sozialpsychologisches Handlungsmodell (Artho, Jenny & Karlegger, 2012). KNA = Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Analyse)

Das sozialpsychologische Handlungsmodell geht davon aus, dass Handlungen grundsätzlich aus einer Überlegung resultieren, auch wenn in diesen Überlegungen nicht alle Argumente einbezogen werden. Gewohnheiten sind in diesem Modell nicht abgebildet. Sie entstehen zwar aufgrund von geplanten Verhaltensweisen entstehen. Weil in einer gleichen Situation immer wieder der gleiche Handlungsentscheid getroffen wird, reicht im Laufe der Zeit ein kleiner Hinweis auf die Situation, um die Verhaltensweise auszulösen. Gewohnheiten führen somit dazu, dass in einer bekannten Situation Verhaltensweisen ausgeführt werden ohne dass

der Entscheid jedesmal systematisch überlegt wird. (Ouelette & Wood, 1998). Sie wirken jedoch dahingehend, dass die Abwägungen im oben dargestellten Modell nicht mehr vorgenommen werden. Je öfter ein bestimmtes Verhalten in einem bestimmten Kontext ausgeführt wird, und je positiver die Erfahrungen mit diesem Verhalten sind, desto stärker ist die Gewohnheit (Aarts, Verplanken & Knippenberg, 1998). Merkmale der Situation bilden den Auslöser für die Handlung (Ouelette & Wood, 1998).

1.2.2. Hemmnisanalyse

Die Hemmnisse für die Reduktion von Kilometern, welche mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, können an verschiedenen Punkten des Modells lokalisiert werden:

- Hohe individuell wahrgenommene Verhaltenskosten: Hohe Verhaltenskosten schlagen sich im Modell in hohen Wahrscheinlichkeiten für als bedeutsam erachtete negative Handlungskonsequenzen nieder (z.B. Flexibilität, Unabhängigkeit, Komfort, Sicherheit, Preise).
- Ungenügende Gelegenheiten und Fähigkeiten: Ein objektiv fehlender Handlungsspielraum erlaubt es nicht, eine Handlung frei zu wählen oder erschwert die Handlung. Beispielsweise ist die Wahl des Autos umso leichter, je höher die Verfügbarkeit des Autos ist. Ein subjektiv wahrgenommener fehlender Handlungsspielraum für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder des Fuss- und Veloverkehrs schlägt sich in einer tieferen Absicht, diese zu benutzen wieder.

Auch unzureichende Fähigkeiten können eine Handlung erschweren. Beispielsweise kann die wahrgenommene Schwierigkeit, einen Ticketautomaten zu bedienen, dazu führen, dass nicht öffentliche Verkehrsmittel, sondern das Auto benutzt wird. Die Fähigkeiten als Lenkerin oder Lenker schlagen sich im subjektiven Eindruck des Sicherheitsgefühls während des Autofahrens nieder.

- Soziale Blockierung: Eine soziale Blockierung kommt dadurch zustande, dass die einzelnen Personen zwar ein kollektives Problem, wie beispielsweise Ressourcenknappheit oder Luftverschmutzung erkennen (vorhandene Problemwahrnehmung), jedoch den Eindruck haben, dass niemand etwas zur Lösung beiträgt. Dies manifestiert sich darin, dass der Eindruck entsteht, dass eine Verhaltensänderung von der Person alleine keinen relevanten Beitrag zur Lösung des Problems leisten kann (tiefe wahrgenommene Selbsteffizienz) und die Verantwortung für die Lösung des Problems abgewehrt und anderen Personen oder Institutionen zugeschoben wird (Verantwortungszuschreibung an Andere). Daraus resultiert eine schwache persönliche Norm, eine Verhaltensänderung durchzuführen. Diese tiefe persönliche Norm kann

die (kurzfristigen) Kosten einer ökologischen Verhaltensweise (Kosten-Nutzen-Analyse) nicht wettmachen, weshalb diese Verhaltensoption nicht gewählt wird. Die soziale Blockierung kommt dadurch zustande, dass alle Personen die analoge Analyse vornehmen und zum analogen Ergebnis kommen. Daraus resultiert wiederum, dass niemand das Verhalten ändert, was wiederum zu einer tiefen wahrgenommenen Selbsteffizienz und einer Verantwortungsabschiebung führt, obwohl das Problembewusstsein an sich vorhanden ist.

- Gewohnheiten: Wie erwähnt wirken Gewohnheiten dahingehend, dass die Abwägungen im oben dargestellten Modell nicht mehr vorgenommen werden. Gewohnheiten führen dazu, dass eine an sich vorhandene Absicht nicht in einen Vorsatz und in eine Handlung umgesetzt wird.

Die objektiven Rahmenbedingungen sind in der Stadt Zürich so, dass alternative Verkehrsmittel zum Auto grundsätzlich benutzt werden können. Die Rahmenbedingungen werden von der Stadt Zürich seit Jahren kontinuierlich verbessert. Die Verhaltenskosten der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln werden laufend gesenkt (z.B. sehr hohe Angebotsdichte des öffentlichen Verkehrs, Ausbau Velowegnetz, Optimierung von Verkehrsregelungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs, Kombitickets bei Veranstaltungen, Erhöhung der Anzahl Veloparkplätze, Gratis-Velo-Check, Online-Velorouten-Planer etc.; vgl. Jenny, Mages, Bösch & Artho, 2012).

Über diese Angebote wird die Bevölkerung informiert. Dadurch soll die Wahrnehmung der Verhaltensmöglichkeiten und der Verhaltenskosten beeinflusst werden. Beispielsweise wurden in den Quartieren Affoltern und Seebach in den Jahren 2008/09 resp. 2011 an alle Haushalte quartierspezifische Mobilitätsmappen verteilt.

Finanzielle Anreize in Form von vergünstigten Tickets können zu verstärkter Nutzung von zum MIV zu alternativen Verkehrsmitteln führen. Eine Studie von Bamberg et al. (2006) zeigt, dass ein 1-Tages-Gratis-Ticket zusammen mit Informationen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bei Personen, welche von ausserhalb in eine Stadt ziehen, im Vergleich zu Personen ohne Gratis-Ticket und Informationen die vermehrte Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel noch verstärken kann, nicht aber die Wahrnehmung und Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel. Ähnlich fanden Fuji et al. (2003), dass ein 1-Monat-Freiticket für die Benutzung des ÖV zu vermehrter Nutzung derselben führt, diese verstärkte Nutzung jedoch nach Wegfall des Tickets wieder in sich zusammenfällt. Die Hypothese von Fuji et al., dass eine vermehrte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu einer besseren Beurteilung und in der Folge zu langfristiger verstärkter Nutzung führt, konnte damit nicht bestätigt werden. Abgesehen davon, dass finanziell positive Anreize insbesondere im Kontext der aktuell diskutierten These, dass die Mobilität überhaupt zu günstig ist, kaum über eine längere Zeit und hochskaliert auf eine ganze Stadt oder eine Region zu finanzieren wären, scheinen sie zwar kurzfristig zu wirken, langfristig aber nicht die gewünschten freiwilligen Verhaltensän-

derungen sichern zu können. Das Hemmnis zu hoher Preise wurde deshalb, und weil Instrumente zu deren Beseitigung mindestens teilweise schon erprobt sind, in dieser Studie nicht berücksichtigt.

Fehlende Handlungsspielräume (z.B. Arbeitszeiten) können mittels Massnahmen, welche mit der Übungsanlage des Themenbereichs 1 'Haushalte' der EFZ kompatibel sind, nicht verändert werden. Massnahmen zur Überwindung dieses Hemmnisses fielen deshalb für diese Studie ausser Betracht.

Die Gewohnheit blockiert die Umsetzung von Verhaltensänderungen, welche an sich beabsichtigt werden. Zur Durchbrechung von Gewohnheiten sind bereits Instrumente untersucht worden wie beispielsweise Interventionen zum Zeitpunkt von kritischen Lebensereignissen (z.B. Verplanken et al., 2008) oder die Vorsatzbildung (z.B. Eriksson et al., 2008; Bamberg, 2000; Verplanken et al., 1998). Die Vorsatzbildung erwies sich insofern als erfolgreich, als bei Personen, welche schon eine Absicht resp. hohe persönliche Norm zur Verkehrsmittelwahländerung hatten, eine Wirkung festgestellt werden konnte (Bamberg, 2000, Eriksson et al., 2008).

Weitere Studien fokussierten nicht explizit auf die Durchbrechung von Gewohnheiten, prüften jedoch ebenfalls Instrumente (z.B. Feedback durch Tertoolen, 1998, Selbstverpflichtung durch Gutscher et al., 2001), welche gemäss der Instrumententypologie von Mosler & Tobias (2007) situationsfokussiert sind und somit einer vorhandenen Verhaltensabsicht zur Umsetzung verhelfen sollen. Die Ergebnisse legen nahe, dass die Selbstverpflichtung mindestens in Kombination mit Massnahmen zur Herstellung der Sichtbarkeit von Verhaltensänderungen in der untersuchten Gruppe ein lohnendes Instrument sein kann. Mittels Verhaltensfeedback konnte jedoch in der Studie von Tertoolen (1998) kein Effekt erzielt werden.

Erfolgreich getestete Massnahmen zur Durchbrechung von Gewohnheiten resp. zur Förderung der Umsetzung bestehender Absichten sind somit in Form der Vorsatzbildung grundsätzlich verfügbar und müssen nicht prioritär weiter getestet werden. Die Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz dieser getesteten Instrumente ist jedoch eine vorhandene Absicht, MIV-Kilometer zu reduzieren.

Die Absicht wird neben der individuellen Kosten-Nutzen-Analyse durch die persönliche Norm, sich umweltbewusster zu verhalten, beeinflusst (vgl. Abb. 1). Die persönliche Norm ihrerseits ist abhängig von der Problemwahrnehmung, der Wahrnehmung der Selbsteffizienz und der Verantwortungsübernahme. Aus dem Forschungsprojekt FP-1.5 'Bevölkerungsbeitrag' geht hervor, dass die Probleme – zu hoher Primärenergieverbrauch und zu hohe Treibhausgasemissionen durch den MIV – wahrgenommen werden (Jenny, Manser-Brunner & Artho, 2012). Dies wird auch durch das Ergebnis der Abstimmungen zur 2000-Watt-Gesellschaft in Zürich vom 30.11.2008 und zur Städteinitiative vom 04.09.2011 belegt. Gleichzeitig geht aus dem Bericht von Jenny, Manser-Brunner & Artho (2012) hervor, dass

das Hauptthema bzgl. der persönlichen Norm und damit auch bezüglich der Absicht bei der Wahrnehmung einer zu geringen Selbsteffizienz und bei der Abschiebung der Verantwortung auf andere Personen oder Institutionen liegt.

Fazit

Aufgrund dieser Ausgangslage galt es in dem hier skizzierten Forschungsprojekt zu untersuchen, ob und wie stark sich die Absicht, MIV-Kilometer zu reduzieren, mittels Instrumente zur Aufhebung der sozialen Blockade verändern lässt und ob und wie viele MIV-Kilometer dadurch tatsächlich eingespart werden.

1.2.3. Instrumentenauswahl

Die soziale Blockierung manifestiert sich in den Hauptargumenten gegen eine Verhaltensänderung in den folgenden zwei Fragen: 'Warum gerade ich?' (fehlende Verantwortungsübernahme) und 'Was nützt es, wenn nur ich mein Verhalten ändere?' (Wahrnehmung mangelnder Selbsteffizienz; vgl. Jenny, Manser-Brunner & Artho, 2012). Der soziale Bezug dieser Argumentation liegt darin, dass die Argumente an Stichhaltigkeit gewinnen, wenn alle Personen so argumentieren und entsprechend handeln. Die Personen blockieren durch diese Argumentation gegenseitig Verhaltensänderungen.

Zur Steigerung der Absicht mittels sozialer Deblockierung stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung. Teilweise sind damit schon Erfolge erzielt worden (z.B. öffentliche Selbstverpflichtung in Kombination mit Instrumenten zur Sichtbarmachung von Verhaltensänderungen, Gutscher et al., 2001). Es stellt sich deshalb die Frage, ob andere Instrumente effizienter funktionieren und wie sie genau funktionieren.

Ein Instrument, welches nach Wissen der Autoren noch nie wissenschaftlich untersucht wurde, deshalb mit grossem Forschungsbedarf verbunden ist und gleichzeitig vielversprechend ist, ist der *Alle-oder-Niemand-Vertrag* (AON). Mit einem AON verpflichtet sich eine Person, ein bestimmtes Reduktionsziel zu verfolgen, wenn eine bestimmte Anzahl anderer Personen sich ebenfalls dazu verpflichtet. Vielversprechend ist dieses Instrument deshalb, weil die unterzeichnenden Personen im Gegensatz zu einer Selbstverpflichtung die Garantie haben, dass eine bestimmte Anzahl anderer Personen ihr Verhalten ebenfalls ändern. Dadurch wird die Verantwortungsabschiebung erschwert und die wahrgenommene Selbsteffizienz durch die Summe der Einzelwirkungen verbessert. Zusätzlich ist ein AON kostengünstig einsetzbar und deshalb auf andere Städte oder Regionen skalierbar.

Ebenfalls möglich ist die Steigerung der Verantwortungsübernahme und der wahrgenommenen Selbsteffizienz durch Überzeugung auch *Persuasion* genannt. Dieses Instrument, umge-

setzt durch Informationsabgabe wäre, falls es erfolgreich ist, günstiger im Einsatz als ein AON. Informationsabgabe zur Senkung der Anzahl Wege, welche mit dem Auto zurückgelegt wurden, wurde z.B. von Schäfer et al (2011) getestet. Bei Personen, welche nicht in einer Lebensumbruchphase standen, konnten kleine Effekte festgestellt werden.

Aufgrund dessen und auch auf der Basis von Erfahrungswerten muss davon ausgegangen werden, dass das im Vergleich zu einem AON kostengünstigere Instrument der Persuasion alleine, d.h. ohne zusätzliches Instrument, höchstens eine mittelbare Wirkung auf der Handlungsebene erzielt. In Kombination mit einem AON könnte dieses Instrument allenfalls einen Wirkungsschub bewirken. Die Studie von Schäfer et al. (2011) zeigt aber, dass mit Persuasion mittels Informationsabgabe auch eine unmittelbare, wenn auch geringe Wirkung grundsätzlich möglich ist.

Noch ungeklärt ist nach Wissen der Autorenschaft, ob und in welcher Stärke nach Einsatz der erwähnten Instrumente ein direkter Rebound-Effekt (Steigerung der Mobilität mit anderen Verkehrsmitteln) zu erwarten ist.

1.2.4. Rahmenbedingungen

Die Interventionsforschung von EFZ testet Instrumente, die vielversprechend sind, in der Realität im Kontext der Stadt Zürich aber noch nicht eingesetzt wurden. Eine Vorgabe bestand deshalb darin, die Intervention in einem vergleichsweise kleinen Rahmen durchzuführen. Konkret bedeutete dies für das vorliegende Projekt, dass die Intervention in einem spezifischen Quartier der Stadt Zürich durchgeführt werden sollte.

Die zwei weiteren Vorgaben für die Ausgestaltung der Instrumente waren seitens der Stadt Zürich und EFZ, dass a) die bestehende quartierspezifische Mobilitätsmappe in aktualisierter und angepasster Form eingesetzt wird und b) dass die Instrumente im Fall eines Erfolgs auf die ganze Stadt Zürich hochskaliert werden können.

Die bestehende Mobilitätsmappe beinhaltete im Wesentlichen *Informationen über Möglichkeiten und Vorteile der Angebote für den öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr*. Es war ein Anliegen des Tiefbauamts der Stadt Zürich (TAZ), dass die Untersuchung der Wirkung der bestehenden Mobilitätskarten in das hier skizzierte Forschungsprojekt integriert wird.

1.3. Fragestellungen

In diesem Projekt sollte aufgrund der geschilderten Ausgangslage geprüft werden, ob und wie stark sich die Absicht zur Reduktion von Auto-Kilometern mittels Beeinflussung der sozialen Blockade durch Persuasion und durch einen Alle-oder-Niemand-Vertrag – eingebettet in die quartierspezifische Mobilitätsmappe – verändern lässt, und ob und wie viele Kilometer des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dadurch tatsächlich eingespart werden. Ausgehend vom dargestellten Modell wurde erwartet, dass mit diesen Instrumenten die wahrgenommene Selbsteffizienz gestärkt und die Verantwortungszuschreibung an sich selbst erhöht werden kann. Dadurch sollte die persönliche Norm, weniger MIV-Kilometer zurückzulegen, gestärkt werden, was letztlich durch den Einfluss des eingegangenen Vertrags zur Reduktion von MIV-Kilometern führen sollte.

Die konkreten Forschungsfragen des Projekts waren zu Beginn des Projekts⁴:

1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?
2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?
3. Welche Wirkungen können zusätzlich zur Mobilitätsmappe mit Informationen zum ÖV/FVV und zur Persuasion und mittels Alle-oder-Niemand-Verträge mit dem Ziel der sozialen Deblockierung erzielt werden?
4. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem theoretischen Handlungsmodell (vgl. Abb. 1)?
5. Welche Möglichkeiten zur Reduktion der MIV-Kilometer (Ersetzen durch ÖV-Kilometer, Ersetzen durch Fuss-/Velokilometer, Ersetzen Selbstfahren durch Mitfahren, Verkehrsmittel-Kombinationen, Vermeidung von MIV-Wegen) werden hauptsächlich eingesetzt?
6. Haben die allfälligen Wirkungen über die Dauer der Massnahmen hinaus bestand?
7. Ist ein direkter Rebound-Effekt zu beobachten und falls ja in welcher Art und Gröszenordnung?

⁴ Die Forschungsfragen wurden während des Projekts angepasst. Siehe dazu Kapitel 4 'Revision des Forschungsplans'.

2. Intervention: Die Mobilitätsmappe

Die Intervention bestand in der Verteilung einer nicht adressierten Mobilitätsmappe an die Haushalte der beiden Zürcher Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg. Die Wahl der Quartiere wurde von der Stadt Zürich getroffen.

Mobilitätsmappe und ihre Module

Die quartierspezifische Mobilitätsmappe diente als Träger der Instrumente. Sie bestand aus der Mappe an sich und aus drei Modulen, welche in die Mappe gelegt werden konnten (vgl. Anhang A). Das Design der Mappe wie auch der Module war angelehnt an die schon bestehende Mobilitätsmappe, welche im Quartier Affoltern im Jahr 2009 und in Seebach und Neu-Oerlikon im Jahr 2011 verteilt wurde.

Mappe

Die Mappe war aus Halbkarton im Format A5, welche die einzelnen Informationsblätter, -broschüren, -karten und -flyer umfasste. Auf der Innenseite des Deckblatts war der strategische Rahmen für Massnahmen im Mobilitätsbereich dargelegt und ein Vorwort des Stadtingenieurs. Auf der Titelseite stand der Slogan der Mobilitätsmappe 'Zürich macht vorwärts. Machen Sie mit'.

Informationsmodul

Das Informationsmodul umfasste 17 Mobilitätsangebote und charakteristische Merkmale der einzelnen Verkehrsmittel. Zu jedem Verkehrsmittel (Auto, öffentlicher Verkehr, Velo, zu Fuss) waren mindestens fünf Angebote aufgeführt.

Teilweise waren die Angebote nur mit Hinweisen auf eine Internet-Adresse präsent. Teilweise waren die Mobilitätsangebote auch tatsächlich (z.B. Plan) oder in Form eines Stellvertreters (z.B. Gutschein) in der Mappe vorhanden. Folgende Elemente waren zusätzlich zu den Verweisen auf die Internet-Adressen vorhanden:

- Mobilitätsplan Zürich Wiedikon
- Faltprospekt 'Züri z'Fuess – Unterwegs in Wiedikon'
- Faltprospekt mit einem Fünffranken-Gutscheinen des Velo-Hauslieferdienstes von zürwerk bringt's Sihlcity

Persuasionsmodul

Das Persuasionsmodul umfasste zwei Hauptbotschaften. Die erste lautete, dass schon viele Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Die zweite Botschaft lautete, dass schon viele Akteure einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen durch den Verkehr leisten. Ziel war es, die Argumente, dass zuerst die anderen etwas machen sollten (mangelnde Verantwortungsübernahme) und dass es nichts bringt, wenn man nur alleine auf das Auto verzichtet (mangelnde Selbsteffizienz), entkräftet werden.

Angereichert und illustriert wurden diese Botschaften mit Argumenten für die zum Auto alternativen Verkehrsmittel öffentlicher Verkehr (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV; z.B. Gesundheit, Sicherheit, Komfort etc.), mit konkreten Handlungsmöglichkeiten und mit Zahlen zu den Beiträgen anderer Akteure.

Alle-oder-Niemand-Vertrag (AON-Modul):

Ein Alle-oder-Niemand-Vertrag (AON) ist eine Aktion, bei der die Zielpersonen teilnehmen können. Die Teilnahme erfolgte schriftlich. Mit der Teilnahme am AON hätte sich eine Person verpflichtet, im darauf folgenden Halbjahr 10% ihrer aktuell mit dem Auto- oder Motorrad zurückgelegten Kilometer einzusparen, wenn eine bestimmte Anzahl anderer Personen sich ebenfalls dazu verpflichteten. Diese bestimmte Anzahl anderer Personen, welche individuell gewählt werden konnte, wird als Vertragsbasis bezeichnet.

Der entsprechende Talon ist in Abb. 2 abgebildet. Er umfasste neben den Erklärungen der Funktionsweise des AON die Teilnahmebedingungen, die Abfolge der einzelnen Schritte, den eigentlichen Anmeldetalon, in dem neben der Adresse auch angegeben werden konnte, ob die teilnehmende Person namentlich genannt werden darf und die Anzahl Personen, welche die Vertragsbasis bilden sollten. Zur Auswahl standen sechs verschiedene Anzahlen (50, 100, 200, 500, 1000 oder 3500 Personen) und die drei Optionen 'ich verpflichte mich auf jeden Fall', 'ich werde nicht 10% meiner Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen' und 'ich fahre nie Auto oder Motorrad' (vgl. Abb. 2). Die Anzahl maximal möglicher Teilnehmender (3600) und die Vertragslaufzeit (Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014) waren in den Erläuterungen angegeben. Angekündigt war auch ein Verhaltensfeedback zur Selbstkontrolle. Alle Informationen waren auch auf den Internetseiten der Stadt zu finden. Der Verweis auf diese Seiten war nur im AON-Talon enthalten.

Sind Sie dabei?

Rund 3600 Personen in Wiedikon haben die exklusive Möglichkeit, zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2014 10% ihrer jeweiligen Auto- oder Motorrad-Kilometer einzusparen.

- Sie definieren selbst, ab wie vielen anderen Teilnehmenden auch Sie bereit sind, mitzumachen.
- Ihre Verpflichtung gehen Sie nur ein, wenn sich mindestens so viele Personen, wie von Ihnen auf dem Anmeldeformular angegeben, ebenfalls zur Teilnahme verpflichten. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat so die Garantie, dass er respektive sie das Einsparziel nicht alleine erreichen muss.
- Je mehr mitmachen, desto besser. Die Summe aller eingesparten Kilometer ergibt zusammen ein nennenswertes Resultat, und das bringt Zürich vorwärts.

Gemeinsam mit anderen reduzieren Sie aktiv Lärm, Schadstoffbelastung, Stau und Energieverbrauch. Und Sie schaffen Platz und Sicherheit für alle im öffentlichen Raum.

Gemeinsam ist es möglich, die städtische Verkehrssituation auf lange Sicht bedeutend zu verbessern.

Gemeinsam kommen wir dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» näher.

Teilnahmebedingungen:

- Wohnhaft in Zürich Alt-Wiedikon oder Friesenberg.
- Pro Haushalt können mehrere Personen teilnehmen.
- Sie reduzieren von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 freiwillig Ihre Auto- oder Motorrad-Kilometer.

So sind Sie dabei:

- Nebenstehenden Talon ausfüllen, abtrennen und einsenden. Der Talon ist adressiert und frankiert.
- Oder: Online Anmeldeformular auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen bis zum 26. Mai 2014 ausfüllen. Hier können Sie weitere Personen anmelden.

Wie geht es weiter?

- Sie erhalten bis am 13. Juni 2014 per Post oder per E-Mail eine Rückmeldung, wie viele Personen teilnehmen.
- Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen wird täglich aktualisiert, wie viele Personen bereits mitmachen.
- Sie werden die Möglichkeit haben, die Reduktion Ihrer Auto- oder Motorrad-Kilometer selber zu beobachten. Mehr dazu unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen.
- Es wird nicht kontrolliert, wie viele Auto- und Motorrad-Kilometer jede Person reduziert.
- In einer Begleitstudie der Universität Zürich wird jedoch die über alle Personen erreichte Wirkung dieser Kampagne untersucht. Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen erfahren Sie mehr dazu.

Zürich macht vorwärts. Sie gehen voran. Herzlichen Dank!

Damit wir Sie informieren können, benötigen wir Ihre Kontaktdaten.

Vorname: Name:

Strasse:

PLZ: Ort:

E-Mail:

Ihre Kontaktangaben werden nur für diese Aktion und deren Evaluation verwendet und nach der Aktion gelöscht. Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, erleichtert uns dies die Kommunikation mit Ihnen.

Dürfen wir auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen Ihren Namen mit dem der anderen Teilnehmenden auflisten?

☐ ja ☐ nein

Ich verpflichte mich, im Zeitraum von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln (Fuss/Velo/ÖV) zurückzulegen ...

☐ ... auch wenn sich keine andere Person dazu verpflichtet. Ich mache auf jeden Fall mit.

☐ ... wenn sich 50 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 100 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 200 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 500 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 1000 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 3500 Personen dazu verpflichten.

☐ Nein, ich werde nicht 10% meiner Auto-/Motorrad-Kilometer einsparen.

☐ Ich fahre nie Auto oder Motorrad und kann deshalb auch keine Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen.

Datum, Unterschrift:

Bis 26. Mai 2014 einsenden oder online anmelden.
Weitere Infos unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen

Abb. 2: Talon zur Erklärung und Anmeldung zum Alle-oder-Niemand-Vertrag.

Zeitlicher Ablauf und Perimeter der Verteilung der Mobilitätsmappe

Die Mobilitätsmappe wurde in der Woche vom 12. Mai 2014 in den Quartieren Alt-Wiedikon und Friesenberg allen Haushalte verteilt, welche nicht der Kontrollgruppe zugewiesen worden waren (siehe dazu Kap. 3.1). Anmeldeschluss für den AON war der 26. Mai 2014. Die Laufzeit des AON war von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 geplant (vgl. auch Abb. 4, Seite 29). Gesamthaft wurden in 10'536 Haushalte Mobilitätsmappen verteilt.

3. Forschungsmethodik

3.1. Forschungsdesign

Beim Forschungsdesign handelte es sich um einen quasiexperimentellen Feldversuch. Das Feldexperiment umfasste vier Gruppen.

Gruppe INFO: Bei Personen der Experimentalgruppe INFO enthielt die Mobilitätsmappe das Informations-Modul.

Gruppe PERS: Personen der Experimentalgruppe PERS erhielten zusätzlich zum Informations- auch das Persuasionsmodul.

Gruppe AON: Die Personen der Experimentalgruppe AON erhielten das Informations-, das Persuasions- und das AON-Modul.

Gruppe Kontroll: Personen der Kontrollgruppe erhielten keine Mobilitätsmappe.

Mit 'Experimentalgruppen' werden im Folgenden die Gruppen bezeichnet, welche eine der drei Versionen der Mobilitätsmappe erhielten (INFO, PERS oder AON). Mit 'Versuchsgruppen' sind alle Gruppen (Experimentalgruppen und Kontrollgruppe) gemeint.

Die Zürcher Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg wurden so in vier Zonen eingeteilt, dass die Mobilitätsvoraussetzungen der Personen zwischen den Zonen vergleichbar waren (vgl. Abb. 3). Berücksichtigt wurden die Merkmale Wohndauer, Alter, Motorisierungsgrad und ÖV-Erschliessungsgüte. Die Zuteilung der Haushalte zu den Zonen wurde von Statistik Stadt Zürich vorgenommen.

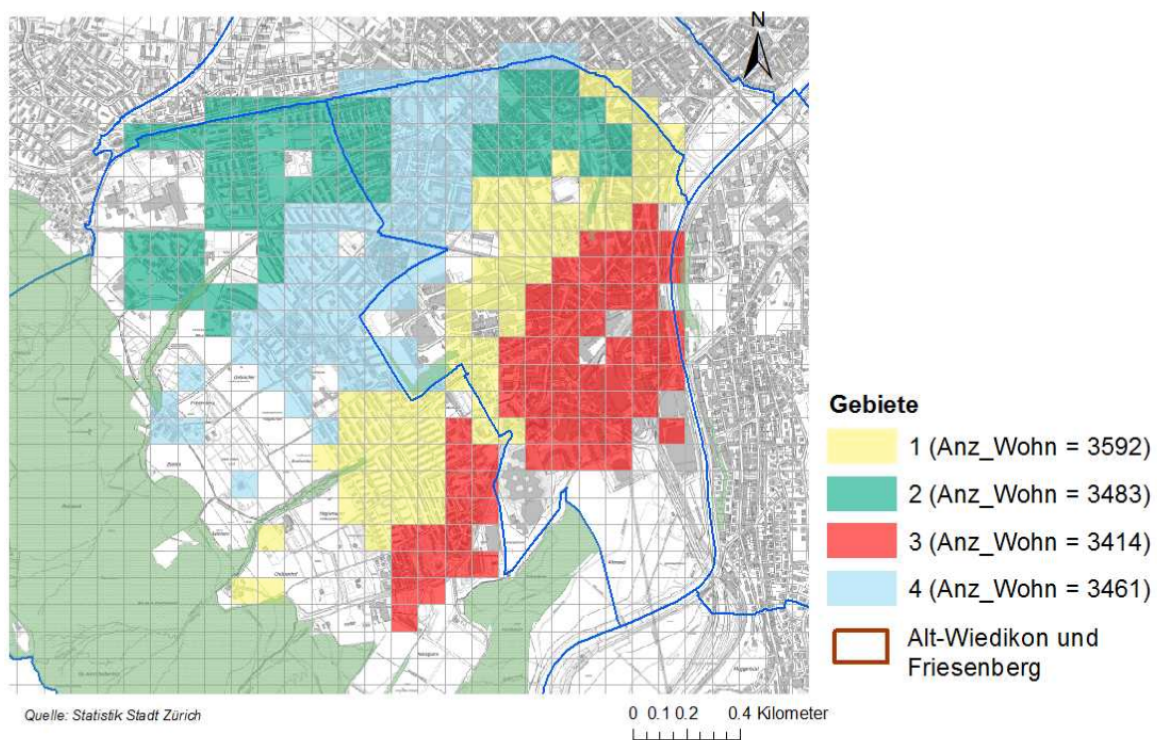


Abb. 3: Lokalisierung der Perimeter für die vier Versuchsgruppen. Clustering basierend auf Wohndauer, Alter der Bevölkerung, Motorisierungsgrad und ÖV-Erschliessungsgüte. gelb (1) = AON, grün (2) = INFO, rot (3) = Kontroll, blau (4) = PERS.

3.2. Datenerhebungen

Vorgesehen waren drei verschiedene Datenerhebungsinstrumente:

- Studienanmeldetalon: Talon mit der Bereitschaftserklärung an der Studie teilzunehmen (vgl. Anhang B).
- Fragebogen: Konventioneller Fragebogen zur Erhebung soziodemographischer Merkmale, psychologischer Modellfaktoren sowie Einschätzungen und Meinungen zu den eingesetzten Instrumenten (vgl. Anhang C und Anhang D)
- Mobilitätstagebuch: Formulare zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens während einer Normalwoche (d.h. ohne Ferien, spezielle Freitage oder andere spezielle Ereignisse; vgl. Anhang E).

Die Teilnehmenden konnten wählen, ob sie die Datenerhebungen (ausser Studien-Anmeldung) online oder auf Papier ausfüllen möchten.

Studien-Anmeldetalon

Die Rekrutierung der Studien-Teilnehmenden erfolgte mittels einer schriftlichen Anfrage für eine Teilnahme am Forschungsprojekt, in dem der Aufwand seitens der Teilnehmenden beschrieben wurde. Diesem Rekrutierungsschreiben war ein Empfehlungsschreiben der Stadt Zürich auf offiziellem Papier der Stadt Zürich beigelegt. Den angeschriebenen Personen, welche nicht geantwortet hatten, wurde einmalig ein Erinnerungsschreiben gesendet. Auf dem Rücksendetalon, welcher in einem frankierten und adressierten Couvert zurückgeschickt werden konnte, war zusätzlich die Angabe möglich, ob die Kommunikation und die Datenerhebung schriftlich oder elektronisch erfolgen sollten. Zusätzlich wurde mit diesem Talon auch die gewünschte Woche für die erste Mobilitätstagebuch-Erhebung erfragt.

Fragebogen

Der Fragebogen umfasst folgende Inhalte:

- Psychologische Faktoren: Dazu gehören alle Faktoren des Wollen-Können-Tun-Modells wie beispielsweise die Wahrnehmung der Handlungskonsequenzen bei der Verwendung der einzelnen Verkehrsmittel, die Verantwortungszuschreibung oder die Wahrnehmung der Selbsteffizienz.
- Soziodemographische Merkmale und Mobilitätsvoraussetzungen
- Wahrnehmung und Beurteilung der Instrumente (Mobilitätsmappen resp. einzelne Module)

Je nach Zeitpunkt der Befragung konnten Fragen von Erhebungswelle zu Erhebungswelle dazu kommen oder weggelassen werden. Beispielsweise konnte das Alter schon in der ersten Erhebungswelle vor der Verteilung der Mobilitätsmappen, die Wahrnehmung der Mobili-

tätsmappe aber erst nach deren Verteilung, d.h. in der zweiten Erhebungswelle erhoben werden.

Mobilitätstagebuch

Im Mobilitätstagebuch wurden zur Erhebung des tatsächlichen Mobilitätsverhaltens alle Wege einer Person während einer Normalwoche (inkl. Samstag und Sonntag) erfasst. Eine Normalwoche lag vor, wenn keine Ferien, spezielle Freitage o.ä. in diese Woche fielen. Die Teilnehmenden konnten ihre Normalwoche innerhalb einer Zeitspanne von ca. 1 Monat wählen.

Folgende Merkmale eines Weges wurden erfasst: Wochentag, Startzeit, Ankunftszeit, Hauptzweck, benutztes Hauptverkehrsmittel und weitere benutzte Verkehrsmittel in Kategorien (MIV, ÖV, FVV, anderes).

Zeitlicher Ablauf

Der geplante zeitliche Ablauf der Datenerhebungen ist aus Abb. 4 ersichtlich. Zur Messung von kurzfristigen, sich stabilisierenden und langfristigen Wirkungen auf der Verhaltensebene waren gesamthaft vier Erhebungswellen mit Mobilitätstagebüchern geplant. Die Erhebungen mittels Fragebogen waren für die erste, zweite und vierte Erhebungswelle geplant.

In Abb. 4 sind die Datenerhebungselemente in blau und die Interventionselemente in grün eingetragen.

	2014				2015			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Verteilung Mobilitätsmappen								
Laufzeit AON								
Versand Rekrutierungsschreiben								
Erhebung Mobilitätstagebücher								
Versand Fragebogen								

Abb. 4: Geplanter zeitlicher Ablauf der Interventionselemente (grün) und der Datenerhebungselemente (blau).

3.3. Stichprobe

3.3.1. Stichprobenorganisation

Bei der Stichprobe handelt es sich um eine Personenstichprobe, nicht um eine Haushaltsstichprobe. Die Grundgesamtheit war die Bevölkerung der Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg zwischen 18 und 80 Jahren. Im Quartier wohnen gesamthaft rund 20'900 Personen zwischen 18 und 80 Jahren (Statistik Stadt Zürich, 2014) und es gibt rund 3'800 von natürlichen Personen immatrikulierte Personenwagen (Statistik Stadt Zürich, 2014).

Die Stichprobe an Personen, welchen den Fragebogen zugestellt wurde, wurde aus dem Einwohnerregister der Stadt Zürich zufällig gezogen und umfasste 7'388 Personen. Die Aufteilung dieser Personen auf die vier Versuchsgruppen wurde mittels Abgleich der Liste mit den Gruppenzugehörigkeiten der einzelnen Adressen (Strasse und Hausnummer; geliefert von Statistik Stadt Zürich) und der Adressliste der Stichprobe vorgenommen.

3.3.2. Rücklaufquoten und Stichprobenübersicht

Rücklaufquoten und Stichprobenübersicht

In den Rücklaufquoten in Tab. 1 sind pro Schritt jeweils nur jene Personen aufgelistet, welche den vorangehenden Schritt erfüllt haben. Aufgrund der während des Projekts nötig gewordenen Revision des Projektplans (vgl. Kap. 4) wurden nur zwei Fragebogen (erste und zweite Erhebungswelle) und ein Mobilitätstagebuch (erste Erhebungswelle) versendet. Im Schritt 'erste Erhebungswelle ausgefüllt' in Tab. 1 sind nur Personen berücksichtigt, welche sowohl den Fragebogen wie auch das Mobilitätstagebuch der ersten Erhebungswelle ausgefüllt haben. Entsprechend beinhaltet die Rücklaufquote der zweiten Erhebungswelle nur Personen, welche alle Datenerhebungen ausgefüllt haben.

Die Rücklaufquoten in Tab. 1 zeigen, dass die geplanten Werte im ersten Schritt (Studienanmeldungen) nicht erreicht wurden, in den darauf folgenden Schritten jedoch übertroffen wurde. Der Rücklauf kann somit als gut bezeichnet werden.

Tab. 1: Rücklaufquoten

	N	Absolut % erreicht von allen Angeschriebenen	% von oberer Zeile	
			Erreicht	Geplant
Verschickte Briefe	7388			100.0
Studienanmeldungen	1220	16.5	16.5	22.0
Erste Erhebungswelle ausgefüllt	1027	13.9	84.2	80.0
Zweite Erhebungswelle ausgefüllt	908	12.3	88.4	80.0

Aus der Stichprobenübersicht geht differenziert nach Versuchsgruppen hervor, wie viele Personen die jeweiligen Datenerhebungen ausgefüllt haben (Tab. 2). Gesamthaft haben knapp 80% aller Studienteilnehmenden alle drei Datenerhebungen ausgefüllt.

In den Auswertungen wird jeweils erwähnt, auf welche Personen sich die jeweilige Auswertung stützt.

Tab. 2: Übersicht über die Stichprobe: Anzahl und Anteil der Personen pro Gruppe, welche eine bestimmte Kombination an Erhebungsinstrumente ausgefüllt hatten.

Datenerhebungen			Versuchsgruppen								Total	
			INFO		PERS		AON		Kontroll		N	%
FB W1	FB W2	MT	N	%	N	%	N	%	N	%		
	ja		0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
		ja	13	4.9	11	3.3	17	5.0	11	5.4	52	4.5
	ja	ja	11	4.1	7	2.1	5	1.5	7	3.5	30	2.6
ja			3	1.1	5	1.5	6	1.8	2	1.0	16	1.4
ja	ja		3	1.1	7	2.1	8	2.4	2	1.0	20	1.7
ja		ja	27	10.1	34	10.1	43	12.8	15	7.4	119	10.4
ja	ja	ja	211	78.7	274	81.1	258	76.6	165	81.7	908	79.3
Total			268	100.0	338	100.0	337	100.0	202	100.0	1145	100.0

FB = Fragebogen
MT = Mobilitätstagebuch
W1 = Erste Erhebungswelle
W2 = Zweite Erhebungswelle

3.3.3. Stichprobenbeschreibung

Die Stichprobenbeschreibung umfasst die Abschnitte zu soziodemographischen Merkmalen und zu den Mobilitätswerkzeugen (Ausstattung mit Abos des ÖV und Zugriff auf Fahrzeuge).

Soziodemographie

Aus der Zusammenstellung der soziodemographischen Merkmale geht hervor, dass weiblichen Personen und ältere Personen in der Studienstichprobe überrepräsentiert sind (vgl. auch Kapitel 3.4.1.Repräsentativität und Gewichtung). Weil ältere Personen im Gegensatz zu jüngeren Personen ihre Ausbildung in der Regel schon abgeschlossen haben, sind entsprechend der Überrepräsentation der älteren Personen auch Personen mit höherer Bildung überrepräsentiert.

Der im Vergleich mit der realen Anzahl hohe Anteil an Schweizer Bürgerinnen und Bürgern rührt daher, dass die Umfrage bewusst nur deutschsprachig durchgeführt wurde. Auffallend

ist trotzdem, dass verhältnismässig wenig deutsche Staatsbürgerinnen und -bürger die Umfrage ausgefüllt haben.

Tab. 3: Stichprobenbeschreibung aufgrund der Merkmale Geschlecht, Alter, Nationalität, Haushaltstyp und Ausbildung. Nur Personen, welche alle Datenerhebungen ausgefüllt haben. Keine Gewichtung.

		Versuchsgruppen			Total	
		INFO	PERS	AON	Kontroll	
		%	%	%	%	%
Geschlecht	Weiblich	62.6	55.1	58.9	55.2	57.9
	Männlich	37.4	44.9	41.1	44.8	42.1
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Altersklasse	18 bis 39 Jahre	22.9	25.2	20.0	22.6	22.7
	40 bis 64 Jahre	58.6	54.4	65.9	58.5	59.4
	65 bis 80 Jahre	18.6	20.4	14.1	18.9	17.9
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Nationalität	Schweiz (inkl. DoppelbürgerIn)	92.8	90.7	89.7	88.3	90.5
	Deutschland	4.8	4.4	6.3	5.6	5.3
	Italien	0.0	1.1	0.8	0.6	0.7
	Portugal	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1
	Anderes europäisches Land	1.9	2.6	2.8	2.5	2.5
	Nicht europäisches Land	0.5	1.1	0.4	2.5	1.0
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Haushaltstyp	Ein-Personen-Haushalt	26.8	20.8	20.3	28.4	23.5
	Paar-Haushalt ohne Kinder*	32.1	29.0	32.3	39.5	32.5
	Mehr Personen-Haushalt ohne Kinder*	7.2	11.2	5.6	4.3	7.4
	Paar-Haushalt mit einem oder mehr Kindern*	27.3	26.8	30.7	22.8	27.3
	Ein-Elternhaushalt	1.9	3.3	2.8	0.6	2.4
	Anderer Haushaltstyp	4.8	8.9	8.4	4.3	7.0
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Ausbildung	Obligatorische Schule	2.9	1.8	2.0	1.2	2.0
	Berufslehre	21.2	24.7	22.7	24.2	23.2
	Vollzeitberufsschule	8.2	10.7	6.0	9.9	8.6
	Höhere Berufsausbildung	12.5	12.9	13.9	13.0	13.1
	Technikerschule, Höhere Fachschule, Fachhochschule	18.3	13.7	20.3	21.1	18.0
	Universität, ETH, Hochschule	37.0	36.2	35.1	30.4	35.0
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

* Mit Kinder sind immer Personen bis 16 Jahre gemeint

Mobilitätswerkzeuge

Aus Tab. 4 geht hervor, dass rund 90% aller Personen in der Stichprobe über ein oder mehrere Abonnemente des ÖV und 79% über ein Velo verfügen. Demgegenüber ist die Verfügbarkeit von Autos erwartungsgemäss deutlich niedriger. 16% aller Personen besitzen keinen Führerschein, 21% aller Personen haben keinen Zugang zu einem eigenen Auto und 46% der Personen wohnen in einem Haushalt, in dem kein eigenes Auto zur Verfügung steht.

Tab. 4: Stichprobenbeschreibung aufgrund der Merkmale Besitz von ÖV-Abos, Führerscheinbesitz, Anzahl Autos im Haushalt, Auto- und Veloverfügbarkeit und Mobility-Mitgliedschaft. Nur Personen, welche alle Datenerhebungen ausgefüllt haben. Keine Gewichtung

		Versuchsgruppe				Total
		INFO	PERS	AON	Kontroll	
		%	%	%	%	%
ÖV-Abos (Mehrfachantworten möglich)	Kein Abo	10.0	8.4	8.1	10.3	9.0
	Zone 10-Abo	30.3	28.1	32.9	35.2	31.3
	Mehrzonen-Abo	10.9	11.7	9.7	13.9	11.3
	Halbtax	46.9	53.6	62.0	49.1	53.6
	Streckenabo	0.9	0.0	0.8	1.2	0.7
	Generalabonnement	28.0	24.5	19.8	26.1	24.2
	Anderes Abo	0.9	3.3	1.6	2.4	2.1
Führerschein	Nein	17.2	16.8	14.7	12.8	15.6
	Führerschein	82.8	82.1	84.5	86.6	83.8
	Lehrfahrausweis	0.0	1.1	0.8	0.6	0.7
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Anzahl Autos im HH	Keines	56.7	43.1	43.2	43.6	46.3
	Eines	38.6	49.6	47.1	49.7	46.3
	Zwei	4.8	6.9	8.2	6.1	6.6
	Drei oder mehr	0.0	0.4	1.6	0.6	0.7
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Auto-Verfügbarkeit	Immer verfügbar	35.4	43.9	46.2	50.9	43.9
	Nach Absprache	40.8	36.5	34.0	28.3	35.3
	Gar nicht verfügbar	23.8	19.6	19.8	20.8	20.8
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Mobility-Mitglied	Nein	74.9	78.5	74.6	73.8	75.7
	Ja	25.1	21.5	25.4	26.2	24.3
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Velo-Verfügbarkeit	Immer verfügbar	77.2	78.1	81.4	77.3	78.7
	Nach Absprache	4.6	1.2	1.7	0.7	2.0
	Gar nicht verfügbar	18.3	20.7	16.9	22.0	19.3
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

HH = Haushalt

Tab. 5: enthält einen Vergleich ausgewählter Kennziffern der aktuellen Studie (MIV-Studie) mit den Daten des Mikrozensus Verkehr 2010 (Personen ab 18 Jahren, Stadt Zürich; Quelle: Stadt Zürich, 2012).

Der Anteil Haushalte ohne Autos ist in der MIV-Studie etwa gleich hoch wie in den Daten des Mikrozensus Verkehr. Die Anteil Personen, welche keine Abonnement des öffentlichen Verkehrs besitzen, ist mit 91% in der aktuellen Studie um 10% höher als in den Daten des Mikrozensus Verkehr. Dies ist möglicherweise darauf zurückzuführen, dass in der aktuellen Studie weibliche Personen sowie ältere Personen übervertreten sind. In Zürich wohnhafte Personen ab 50 Jahren verfügen leicht öfter über ein ÖV-Abonnement als Personen unter 50 Jahren (Stadt Zürich, 2012).

Der Anteil Personen mit Führerschein liegt mit 85% klar über dem Anteil aus den Daten des Mikrozensus Verkehr. Dies kann einerseits mit der Überrepräsentation der älteren Personen in der Stichprobe der MIV-Studie zusammenhängen. Andererseits wurden die Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg auch aufgrund des vermuteten höheren MIV-Nutzungsgrad im Vergleich mit anderen Quartieren (z.B. Kreis 4) ausgewählt. Der höhere Anteil Personen mit Führerschein kann teilweise auch auf diesen Umstand beruhen.

Schliesslich ist der Anteil an Car Sharing Nutzenden in der aktuellen Studie mit 24% ebenfalls deutlich höher als in der gesamten Stadt Zürich. Aufgrund der stetig nach oben zeigenden Entwicklung der Car Sharing Nutzenden (vgl. Stadt Zürich, 2012) dürfte dies zum Teil auf die Fortsetzung dieser Entwicklung seit dem Jahr 2010 zurückzuführen sein. Auch hier ist jedoch möglich, dass es sich um eine Quartier-spezifität handelt.

Alles in allem sind die Zahlen aus der MIV-Studie mit denjenigen des Mikrozensus Verkehr 2010 insofern vergleichbar, als die Abweichungen durch die Verzerrungen bzgl. Alter und Geschlecht, sowie aufgrund der vermuteten höheren MIV-Verfügbarkeit erklären lassen.

Tab. 5: Vergleich ausgewählter Mobilitäts-Kennziffern mit den Daten des Mikrozensus Verkehr 2010 (Stadt Zürich, Personen ab 18 Jahren; Quelle: Stadt Zürich, 2012). Gerundete Prozente.

	MIV-Studie	Mikrozensus 2010
Anteil Car Sharing Nutzende	24	14
Anteil Personen mit ÖV-Abo	91	81
Anteil Personen mit Führerschein	85	75
Anteil Haushalte ohne Auto(s)	46	48

3.4. Auswertung

3.4.1. Repräsentativität und Gewichtung

Wie in Kap. 3.3.3 erwähnt, ist die Verteilung der Stichprobe nicht repräsentativ. Deshalb wurde eine Gewichtung aufgrund des Geschlechts und des Alters vorgenommen. Das Alter wurde nur in der ersten Umfrage erhoben, womit nur Personen einen Gewichtungsfaktor zugewiesen bekommen können, welche den Fragebogen der ersten Erhebungswelle ausgefüllt haben und darin eine Angabe zum Alter gemacht haben.

Die Gewichtung wurde in folgenden drei Schritten vorgenommen:

- Feststellung der realen Verteilung der Personen in Alt-Wiedikon und Friesenberg bezüglich Alter und Geschlecht
- Feststellung der Stichproben-Verteilung der Personen in Alt-Wiedikon und Friesenberg bezüglich Alter und Geschlecht
- Berechnung der Gewichtungsfaktoren, Berechnung aufgrund von A) und B).

Die reale Verteilung, die Stichprobenverteilung sowie die Gewichtungsfaktoren sind in Tab. 6 enthalten. Die Verteilungen sind in Tabellen-Prozenten angegeben. Die realen Verteilungen beziehen sich auf die Quartiere Alt-Wiedikon und Friesenberg (Stadt Zürich (2014)).

Tab. 6: Reale Verteilung und Stichprobenverteilung der Personen bezüglich Altersklassen und Geschlecht (Tabellen-Prozente) sowie daraus abgeleitete Gewichtungsfaktoren.

	Reale Verteilung			Stichprobenverteilung			Gewichtungsfaktoren	
	Frauen	Männer	Total	Frauen	Männer	Total	Frauen	Männer
20 bis 39	24.2	24.0	48.2	12.5	10.4	22.9	1.94	2.31
40 bis 64	20.5	20.3	40.8	34.8	24.3	59.0	0.59	0.84
65 bis 79	5.5	5.5	11.0	10.2	7.9	18.1	0.54	0.69
Total	50.2	49.8	100.0	57.4	42.6	100.0		

3.4.2. Statistische Auswertungsmethoden

Zur Auswertung von Gruppenunterschieden wurden die gängigen Unterschiedstests verwendet (T-Test für unabhängige Stichproben, T-Test für abhängige Stichproben, χ^2 -Test, etc.).

Für die empirischen Schätzung des Wollen-Können-Tun-Modell wurde in der Statistik-Umgebung R 3.1.3 das Paket lavaan 0.5-18 in benutzt (Rosseel, 2013; R Core Team, 2015).

Die Analysen der Wirkungen unter Berücksichtigung der Veränderungen der Kontrollgruppen wurden mittels zweifaktorieller Varianzanalysen mit Messwiederholung auf einem Faktor vorgenommen.

3.4.3. Grundlagen zur Auswertung der Mobilitätstagebuch-Daten

Das Mobilitätsverhalten wurde auf der Wegebene erhoben. Das bedeutet im Wesentlichen, dass pro Weg ein Hauptverkehrsmittel angegeben wurde, welchem die gesamte Dauer des Wegs zugeschlagen wurde, auch wenn noch weitere Verkehrsmittel genutzt wurden. Als Unterwegszeit wird die gesamte Zeit eines Wegs vom Startzeitpunkt bis zum Ankunftszeitpunkt bezeichnet.

Für Auswertungen bezüglich der Dauer von Wegen sind immer nur Wege berücksichtigt, zu welchen Angaben zum Start- und Ankunftszeitpunkt gemacht wurden und deren Dauer nicht über 180 Minuten war.

Für die Auswertungen wurden die Zwecke Arbeit, Freizeit und Einkauf sowie andere Zwecke zusammengefasst. Wege nach Hause wurden jenem Zweck zugeordnet, welcher innerhalb eines Ausgangs⁵ am meisten Zeit beanspruchte. Unter Arbeit werden auch Ausbildungswege verstanden. 'Andere Zwecke' umfasst berufliche Wege⁶, Wege mit der Angabe 'anderer Zweck' sowie nach Hause-Wege, welche nicht einem Zweck zugeordnet werden konnten. Einkaufswege umfassen auch Wege für Besorgungen (Bank, Post, Arzt) und Service (Begleitwege).

4. Revision des Projektplans

4.1. Ausgangslage für die Revision

Die Datenerhebungen der ersten Erhebungswelle (Fragebogen und Mobilitätstagebuch) wie auch die Verteilung der Mobilitätskarten erfolgten plangemäss (vgl. Kap. 3.2). Wesentlicher Bestandteil des Projekts war die Untersuchung der Wirkung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON). Um am AON teilnehmen zu können, mussten sich die interessierten Personen anmelden. Die Anmeldefrist begann mit der Verteilung der Mobilitätskarten am 12. Mai 2014 und endete am 26. Mai 2014.

⁵ Ein Ausgang beginnt mit dem Verlassen des Wohnorts und endet mit der Rückkehr zum Wohnort.

⁶ Berufliche Wege sind Wege, die im Rahmen der Arbeit durchgeführt werden, z.B. Montage, Wege zu Sitzungen, Lieferungen etc.

Bis am 26. Mai gingen weder per Post noch online Anmeldungen von Autofahrenden für den AON ein. Obwohl das Anmeldefenster noch ein Woche offen gehalten wurde, war zu diesem Zeitpunkt klar, dass der AON nicht zustande kommen würde und die entsprechenden Untersuchungen nicht durchgeführt werden konnten.

Aufgrund dessen wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber folgendes Vorgehen beschlossen:

- Im Rahmen der zweiten Erhebungswelle wird nur noch der Fragebogen an die Versuchspersonen gesendet. Auf die Erhebung des Mobilitätsverhaltens mittels Mobilitätstagebuchs wird verzichtet. Grund dafür war, dass nach Wegfall des AON keine Effekte auf der Verhaltensebene mehr erwartet wurden.
- In der zweiten Erhebungswelle werden alle Versuchsgruppen befragt. Die Ergebnisse der AON- Gruppe werden ebenfalls ausgewertet.
- Es werden Fragen zu den möglichen Gründen für die Nicht-Teilnahme am AON gestellt.
- Die Entscheidung über die Durchführung einer dritten und allenfalls vierten Erhebungswelle wird aufgrund von vorläufigen Wirkungsauswertungen nach der zweiten Erhebungswelle im Januar 2015 gefällt werden. Im Januar 2015 wurde schliesslich, aufgrund der geringen Wirkungen zwischen der ersten und zweiten Welle beschlossen, auf eine dritte und vierte Erhebungswelle zu verzichten.

4.2. Revidierte Fragestellungen

Mit dem Wegfall des Mobilitätstagebuchs bei der zweiten Erhebungswelle waren keine Vorher-Nachher-Untersuchungen des Mobilitätsverhaltens und damit keine Untersuchung der Wirkungen auf das Verhalten und des Rebound-Effekts möglich. Wirkungen des AON konnten mangels Teilnehmenden nicht untersucht werden. Stattdessen wurde die Forschungsfrage zu den Gründen für die Nicht-Teilnahmen am AON aufgenommen. Die revidierten Forschungsfragen sind die Folgenden:

1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?
2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?
3. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem theoretischen Handlungsmodell?
4. Was sind die Gründe für die Nicht-Teilnahmen am Alle-oder-Niemand-Vertrag?

5. Ergebnisse

In Kapitel 5.1 wird das Mobilitätsverhalten deskriptiv dargestellt und der Umfang der Zielgruppen beschrieben. Anschliessend folgen die Ergebnisse zur Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe (Kap. 5.2) sowie zur Wahrnehmung und Beurteilung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (Kap. 5.3). Darauf folgend werden die Ergebnisse des empirischen Tests des sozialpsychologischen Handlungsmodells (Kap. 5.4) dargestellt. Schliesslich werden in Kapitel 5.5 alle Ergebnisse zu den Wirkungen der Mobilitätsmappe berichtet.

5.1. Mobilitätsverhalten und Zielgruppengrössen

5.1.1. Mobilitätsverhalten

Basis dieser Auswertungen sind alle Personen, welche alle Datenerhebungen ausgefüllt haben und die entsprechenden Angaben gemacht haben. Tab. 7 enthält die nach Zweck einerseits und nach Hauptverkehrsmittel andererseits differenzierte durchschnittliche Anzahl Wege resp. Anzahl Minuten Unterwegszeit pro Person innerhalb der einzelnen Versuchsgruppen und im Total. Zusätzlich ist die prozentuale Verteilung der Wege resp. der Minuten Unterwegszeit je Zweck und Hauptverkehrsmittel ersichtlich.

Eine Person in Alt-Wiedikon resp. Friesenberg legt in einer Normalwoche im Schnitt 23 Wege zurück und benötigt dafür rund 10.5 Stunden.

Das Hauptergebnis besteht darin, dass knapp 20% aller Wege und ebenfalls knapp 20% der gesamten Unterwegszeit mit dem Hauptverkehrsmittel MIV zurückgelegt werden. Demgegenüber werden 50% der Unterwegszeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und 30% zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

Die Verteilung der Anzahl Wege wie auch der Unterwegszeit auf die drei Zwecke Arbeit, Freizeit und Einkauf ist ziemlich ausgeglichen, wobei die Anteile des Zwecks Freizeit mit 34% (Wege) resp. 39% (Dauer) leicht über den jeweiligen Anteilen der Arbeit (je 32% Wege resp. 33% der Dauer) und leicht unter jenen des Einkauf mit 25% resp. 19% liegen.

Tab. 7: Durchschnittliche Anzahl Wege pro Person und Zweck resp. Hauptverkehrsmittel, differenziert nach Versuchsgruppen. Gewichtet. M = Mittelwert der Anzahl Wege resp. der Dauer in Minuten.

		Versuchsgruppen								Total	
		INFO		PERS		AON		Kontroll			
Anzahl Wege		M	%	M	%	M	%	M	%	M	%
Zweck	Arbeit	7.4	31.0	7.7	32.0	7.6	32.2	6.9	33.2	7.5	32.2
	Freizeit	8.1	33.9	8.5	35.3	7.7	32.6	7.2	34.6	8.0	34.3
	Einkauf	6.2	25.9	6.0	24.9	6.2	26.3	5.1	24.5	5.9	25.3
	Anderes	2.2	9.2	1.9	7.9	2.1	8.9	1.6	7.7	1.9	8.2
	Total	23.9	100.0	24.1	100.0	23.6	100.0	20.8	100.0	23.3	100.0
Modal Split	MIV	4.1	16.7	4.6	18.7	5.3	22.2	4.1	19.3	4.6	19.3
	ÖV	10.0	40.8	9.2	37.4	8.6	36.0	8.6	40.6	9.1	38.2
	FVV	10.4	42.4	10.8	43.9	10.0	41.8	8.5	40.1	10.1	42.4
	Total	24.5	100.0	24.6	100.0	23.9	100.0	21.2	100.0	23.8	100.0
Dauer in Minuten		M	%	M	%	M	%	M	%	M	%
Zweck	Arbeit	209.2	31.9	205.3	31.8	194.9	32.8	197.1	34.2	201.9	32.5
	Freizeit	256.9	39.1	269.6	41.8	229.1	38.5	228.6	39.7	248.2	39.9
	Einkauf	127.7	19.5	119.7	18.5	121.1	20.4	101.4	17.6	118.6	19.1
	Anderes	62.5	9.5	50.9	7.9	50.0	8.4	48.9	8.5	53.0	8.5
	Total	656.2	100.0	645.5	100.0	595.1	100.0	576.0	100.0	621.6	100.0
Modal Split	MIV	114.2	17.1	117.2	17.8	128.3	21.2	120.7	20.5	120.2	19.0
	ÖV	352.4	52.9	319.6	48.6	305.3	50.3	305.9	52.0	320.8	50.7
	FVV	199.4	29.9	220.8	33.6	172.9	28.5	161.3	27.4	192.0	30.3
	Total	666.0	100.0	657.5	100.0	606.6	100.0	587.9	100.0	632.9	100.0

Tab. 8 stellt einerseits die prozentuale Verteilung der gesamten Unterwegszeit pro Verkehrsmittel auf die einzelnen Zwecke dar (linke Hälfte). Die rechte Hälfte der Tabelle stellt andererseits die prozentuale Verteilung der Unterwegszeit pro Zweck auf die verschiedenen Verkehrsmittel dar. Verwendet wurden alle Wege mit gültigen Zeit-, Zweck-, und Hauptverkehrsmittel-Angaben, wobei Wege mit dem Hauptverkehrsmittel 'Anderes' nicht berücksichtigt wurden.

41% der gesamten Unterwegszeit mit dem Hauptverkehrsmittel MIV wird im Freizeitverkehr absolviert. Je gut 20% der Unterwegszeit mit dem MIV werden für die Arbeit (22%) und für den Einkauf (24%) verwendet.

Innerhalb der Zwecke ist der MIV das Hauptverkehrsmittel, welche jeweils am wenigsten Unterwegszeit umfasst. Bei der Arbeit sind es 15%, bei der Freizeit sind es 19% und beim Einkauf 22%.

Tab. 8: Prozentuale Verteilung der Unterwegszeit innerhalb der einzelnen Hauptverkehrsmittel auf Zwecke (links) resp. innerhalb der Zwecke auf Hauptverkehrsmittel (rechts).

	MIV	ÖV	FVV		MIV	ÖV	FVV	Total
	Spaltenprozente				Zeilenprozente			
Arbeit	21.9	36.6	20.6		14.9	62.9	22.2	100.0
Freizeit	41.0	36.4	49.1		19.5	43.6	36.8	100.0
Einkauf	24.4	18.3	24.7		22.3	42.1	35.6	100.0
Anderes	12.7	8.8	5.5		29.1	51.0	19.9	100.0
Total	100.0	100.0	100.0					

5.1.2. Zielgruppengrößen für die Verlagerung auf den ÖV

Tab. 9 (nächste Seite) zeigt pro Versuchsgruppe die Anteile der Wege resp. der Unterwegszeit, welche mit dem MIV zurückgelegt wurden und die entsprechenden Personenanteile. Verwendet wurden die Daten von Personen, die alle Datenerhebungen ausgefüllt haben.

39% aller Personen haben keine MIV-Wege und fallen deshalb als Zielgruppe für die Reduktion von MIV-Kilometern weg. Weitere 29% aller Personen wählen für weniger als jeden fünften Weg das Hauptverkehrsmittel den MIV. Demgegenüber wählen 12% der Personen für mehr als die Hälfte ihrer Wege das Auto. Die entsprechenden Zahlen für die Unterwegszeit sehen sehr ähnlich aus und werden nicht weiter erläutert.

Tab. 9: Verteilung der Personen je Versuchsgruppe auf Anzahl und Dauer der MIV-Wege (Hauptverkehrsmittel) in Prozent. Gewichtet.

		Versuchsgruppen				Total
		INFO	PERS	AON	Kontroll	
		%	%	%	%	%
Anzahl	Keine MIV-Wege	39.9	37.7	38.7	41.5	39.2
	Bis 10% MIV-Wege	18.0	12.7	16.2	12.0	14.8
	Bis 20% MIV-Wege	15.5	16.2	10.1	15.5	14.2
	Bis 30% MIV-Wege	7.7	10.7	7.6	9.0	8.8
	Bis 40% MIV-Wege	5.6	7.6	4.6	5.9	6.0
	Bis 50% MIV-Wege	2.8	5.5	6.7	2.3	4.6
	Mehr als 50% MIV-Wege	10.4	9.6	16.1	13.9	12.4
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Dauer	Keine MIV-Wege	39.9	37.7	38.7	41.5	39.2
	Bis 10% d. Dauer mit MIV	19.0	15.2	13.9	10.8	14.9
	Bis 20% d. Dauer mit MIV	7.4	11.7	9.2	9.0	9.5
	Bis 30% d. Dauer mit MIV	8.9	11.3	10.5	12.9	10.8
	Bis 40% d. Dauer mit MIV	9.7	7.2	4.9	7.3	7.2
	Bis 50% d. Dauer mit MIV	3.1	4.6	5.9	4.7	4.6
	Mehr als 50% d. Dauer mit MIV	11.9	12.3	16.8	13.8	13.7
	Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

5.1.3. Zielgruppengrösse für Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr

Tab. 10 zeigt die Verteilung der Personen auf die Anzahl Wege mit Hauptverkehrsmittel MIV und unterscheidet in solche, welche weniger als 15 Minuten und solche, welche mehr als 15 Minuten gedauert haben. 15 Minuten Dauer eines Wegs mit Hauptverkehrsmittel MIV entspricht ungefähr 5 km⁷. Hintergrund dieser Aufteilung ist die Annahme, dass eine Verlagerung von MIV-Wege bis zu 5 km durch das Zu Fuss Gehen oder durch Velofahrten zumutbar ist (vgl. Schneider & Artho, 2012). Hin- und Rückweg zusammen ergeben eine Distanz von 10 km, welche pro Zielort maximal zu Fuss resp. mit dem Velo zurückgelegt werden müssen.

60% aller Personen haben keine MIV-Wege, welche weniger als 15 Minuten dauern. Weitere 26% der Personen haben (vgl. Tab. 7) zwischen einem und vier Wegen, für welche sie den MIV als Hauptverkehrsmittel wählen.

⁷ Für 5km mit dem Auto in der Stadt benötigt man bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 32.km/h 9.4 Minuten (aufgerundet 10 min.). Weil es sich um ganze Wege und nicht Etappen handelt, wurden für die Strecken zum Auto und vom Auto zum Wegziel zusätzlich 5 Minuten eingerechnet.

Tab. 10: Verteilung der Personen auf Anzahl MIV-Wege (Hauptverkehrsmittel) differenziert nach Wegen, welche weniger resp. mehr als 15 Minuten dauerten. Gewichtet.

	weniger als 15 Min	mehr als 15 Min
	%	%
Kein Weg	60.4	46.6
1 bis 4 Wege	26.1	34.3
5 bis 8 Wege	7.5	10.9
9 bis 12 Wege	3.0	4.3
mehr als 12 Wege	3.3	4.1
Total	100.0	100.0

5.2. Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe

5.2.1. Wahrnehmung

Zur Auswertung gelangen alle Personen, welche a) zu einer der drei Experimentalgruppen gehören, b) den Fragebogen der zweiten Erhebungswelle ausgefüllt haben und c) die Fragen zur Wahrnehmung und Verarbeitung der Mobilitätsmappen ausgefüllt haben.

Tab. 11 stellt nach Versuchsgruppen zusammen, wie viele Personen bis zu den einzelnen Stufen der Wahrnehmung und Verarbeitung der Mobilitätsmappen gelangt sind. Es sind keine statistischen Unterschiede zwischen den Versuchsgruppen festzustellen. Gesamthaft können sich 50% der Personen nicht an die Mobilitätsmappe erinnern. 20% der Personen haben sie durchgeblättert und ein gutes Viertel der Personen (26.3%) haben die Inhalte mindestens teilweise gelesen.

Tab. 11: Verteilung der Personen auf die verschiedenen Stufen der Mobilitätsmappen-Wahrnehmung. N = Anzahl Personen ungewichtet; % = gewichtete Spaltenprozent. MM = Mobilitätsmappe

	Versuchsgruppe							
	AON		Info		Persuasion		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Kann sich nicht an MM erinnern	142	52.8	107	51.7	135	46.2	384	49.9
MM nicht durchgeblättert	7	2.3	8	3.5	13	5.4	28	3.8
MM durchgeblättert	44	16.3	49	23.5	60	20.5	153	19.9
MM teilweise gelesen	61	23.4	40	16.4	60	22	161	20.9
MM ganz gelesen	13	5.2	16	4.9	18	5.9	47	5.4
Total	267	100	220	100	286	100	773	100

5.2.2. Beurteilung

In der Auswertung berücksichtigt wurden alle Personen, welche a) die Mobilitätsmappe mindestens durchgeblättert und b) den Fragebogen der zweiten Erhebungswelle ausgefüllt haben und c) bei denen die Gewichtungvariable berechnet werden konnte. Nicht eingeschlossen sind Personen der Kontrollgruppe, welche die Mobilitätsmappe nicht erhalten haben.

Sinn der Mobilitätsmappe

Tab. 12 stellt die Verteilung der Antworten auf die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Mobilitätsmappe für den Haushalt der befragten Person, sowie deren Mittelwerte und Standardabweichungen dar. Unterschiede zwischen den Gruppen sind statistisch nicht festzustellen.

Die Frage war absichtlich so skaliert, dass die Befragten keine Mittelkategorie auswählen konnten, sondern sich für eine mehr oder weniger positive resp. negative Position entscheiden mussten.

Aus Tab. 12 geht klar hervor, dass die positiven und negativen Antworten ausgeglichen mit leichtem Hang ins Positive verteilt sind. Gesamthaft geben 54% der Personen eine Antwort in der positiven Hälfte und entsprechend 46% eine Antwort in der negativen Hälfte.

Tab. 12: Mittelwerte, Standardabweichungen und Personenverteilung der Antworten auf die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Mobilitätsmappe. Die Verteilung ist auf vier Antwortkategorien zusammengefasst worden. Ursprüngliche Skala von 1 (gar nicht sinnvoll) bis 7 (sehr sinnvoll) N ungewichtet, alle anderen Kennzahlen gewichtet.

	Versuchsgruppe						Total	
	INFO		PERS		AON			
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD
	3.51	1.27	3.44	1.11	3.41	1.33	3.45	1.22
	N	%	N	%	N	%	N	%
Gar nicht sinnvoll	7	6.4	8	6.5	11	10.1	26	7.7
eher nicht sinn- voll	40	35.6	55	38.2	45	39.8	140	38.1
eher sinnvoll	50	54	68	55.3	60	49.4	178	52.9
sehr sinnvoll	3	4	0	0	1	0.7	4	1.3
Total	100	100	131	100	117	100	348	100

Beurteilung einzelner Aspekte der Mobilitätsmappe

In diesem Abschnitt werden aus Übersichtlichkeitsgründen nur noch die Mittelwerte und Standardabweichungen dargestellt. Auf Verteilungsauffälligkeiten (z.B. Polarisierung, auffäl-

lige Häufung von Werten auf einer Antwortoption etc.) wird im Text aufmerksam gemacht. Die Fragen wurden auf einer Skala von 1 (trifft nicht zu) bis 5 (trifft zu) erhoben.

Alle Beurteilungsmittelwerte liegen bei allen Gruppen wie auch gesamthaft über dem Skalenmittelwert von 3.0 und somit im positiven Bereich. Es ist nur ein marginaler Unterschied zwischen den Gruppen zu beobachten (vgl.

Tab. 13). Am schlechtesten schneiden die Nützlichkeit der Informationen und die Interessantheit des Inhalts mit Mittelwerten von 3.52 resp. 3.50 ab. Die Verständlichkeit des Textes wird mit einem Mittelwert über die Gesamtstichprobe von 4.14 am besten beurteilt.

Tab. 13: Mittelwerte und Standardabweichungen von Merkmalen der Mobilitätsmappe. Skala von 1 (trifft nicht zu) bis 5 (trifft zu); N ungewichtet, alle anderen Kennzahlen gewichtet. MM = Mobilitätsmappe

	Versuchsgruppe									Total		
	INFO			PERS			AON					
	M	SD	N	M	SD	N	M	SD	N	M	SD	N
MM übersichtlich	3.9	0.69	100	3.83	0.75	133	3.87	0.82	117	3.86	0.76	350
Infos nützlich	3.57	0.89	100	3.51	0.92	133	3.51	1.13	117	3.52	0.98	350
Text verständlich	4.18	0.66	100	4.07	0.78	133	4.17	0.85	117	4.14	0.77	350
Inhalt interessant	3.51	0.91	100	3.44	0.98	133	3.56	0.96	117	3.50	0.95	350
Gestaltung einladend	3.8	0.76	100	3.62*	0.84	133	3.86	0.92	117	3.75	0.85	350

* Unterschied zwischen Persuasion und AON signifikant mit $p < 0.05$.

Beurteilung des Umfangs der Mobilitätsmappe

Der Umfang der Mobilitätsmappe wurde mit einer separaten Skala von 1 (zu wenig umfangreich) bis 7 (viel zu umfangreich) mit einem mittleren Skalenwert von 4 (gerade richtig) erhoben.

Der Umfang wird gesamthaft sehr einheitlich als ausgewogen beurteilt ($M = 4.13$, $SD = 0.91$). Unterschiede zwischen den Experimentalgruppen sind statistisch nicht nachweisbar.

Korrelationen

Weil praktisch keine Unterschiede zwischen den Experimentalgruppen festzustellen waren, wurden die Korrelationen zwischen den einzelnen Beurteilungsmerkmalen nur mit der Gesamtstichprobe (ausser Kontrollgruppe) gerechnet.

Die Beurteilung des Umfangs hängt nur vereinzelt mit den anderen Beurteilungsmerkmalen zusammen. Demgegenüber sind die Korrelationen zwischen den anderen Beurteilungsmerkmalen durchwegs hoch bis sehr hoch.

Tab. 14: Korrelationen zwischen den Beurteilungen der verschiedenen Mobilitätsmappen in der Gesamtstichprobe. MM = Mobilitätsmappe

		Beurteilungsaspekte					
		2	3	4	5	6	7
1	Sinnhaftigkeit MM	,349**	,577**	,282**	,575**	,353**	-,127*
2	Inhalte übersichtlich	.	,474**	,631**	,446**	,557**	,010
3	Infos nützlich	.		,454**	,724**	,368**	-,120*
4	Text verständlich	.			,433**	,578**	-,034
5	Inhalt interessant	.				,505**	-,259**
6	Gestaltung einladend	.					-,079
7	Umfang der MM						

* = signifikant mit $p < 0.05$

** = signifikant mit $p > 0.01$

5.3. Wahrnehmung und Beurteilung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON)

5.3.1. Wahrnehmung

Zur Auswertung gelangen alle Personen, welche a) zur AON-Gruppe gehören, b) den Fragebogen der zweiten Erhebungswelle ausgefüllt haben und – sofern die Mobilitätsmappe mindestens durchgeblättert wurde – c) bei den Fragen zur Wahrnehmung und zum Verständnis des AON Angaben gemacht haben.

In Tab. 15 sind für die AON-Gruppe die Verteilung der Personen auf die verschiedenen Stufen der Wahrnehmung des Alle-oder-Niemand-Vertrags ersichtlich. Die Prozentzahlen stimmen nicht mit Tab. 11 überein, weil Personen, welche die Mobilitätsmappen mindestens durchgeblättert haben, nur berücksichtigt wurden, wenn sie die Fragen zur Wahrnehmung und Verarbeitung des AON beantwortet hatten (Anzahl Personen mit fehlenden Werten = 6).

Die Antwort 'teilweise verstanden' wurden als 'verstanden' deklariert⁸.

53.4% der Personen der AON-Gruppe haben die Mobilitätsmappe nicht wahrgenommen, 2.4% haben sie nicht durchgeblättert und können so gar nicht auf den AON gestossen sein. Weitere 23.3% der Personen haben den AON trotz durchblättern nicht gesehen. Jedoch haben praktisch alle Personen, welche den AON-Talon gesehen haben, den Zweck und die Funktionsweise verstanden. Gesamthaft haben 20.5% der Personen, welche den AON-Talon erhalten haben, diesen wahrgenommen und vollständig verstanden.

⁸ Dies betraf jedoch nur 3 Personen, welche entweder die Funktionsweise oder den Zweck nur teilweise verstanden hatten. Niemand hatte sowohl Funktionsweise wie auch Zweck nur teilweise verstanden. Es gab auch keine Person, welche das den Zweck teilweise und die Funktionsweise nicht verstanden hatte (oder umgekehrt).

Tab. 15: Verteilung der Personen der Experimentalgruppe AON auf die verschiedenen Stufen der Wahrnehmung des Alle-oder-Niemand-Vertrags. MM = Mobilitätsmappe, AON = Alle-oder-Niemand-Vertrag.. N = ungewichtete Anzahl Personen; % = gewichtete Spaltenprozente

	N	%
MM nicht wahrgenommen	142	53.4
MM nicht durchgeblättert	7	2.4
AON nicht wahrgenommen	62	23.3
AON-Zweck nicht verstanden	1	0.4
AON-Funktionsweise nicht verstanden	0	0.0
Alles wahrgenommen und verstanden	49	20.5
Total	261	100.0

5.3.2. Beurteilung

Die Fragebogen waren pro Gruppe so gestaltet, dass eine Beurteilung des AON auch vorgenommen werden konnte, wenn eine Person den AON durch die Intervention nicht kennen gelernt hatte. Die Auswertung basiert somit auf allen Personen, welche den Fragebogen der zweiten Erhebungswelle ausgefüllt hatten.

Die Auswertungen werden differenziert nach Versuchsgruppen präsentiert. Die AON-Gruppe ist zusätzlich eingeteilt in Personen, welche den AON nicht wahrgenommen hatten und Personen, die den AON wahrgenommen und die Funktionsweise verstanden hatten⁹. Die Auswertungen der letztgenannten Gruppe beinhalten allerdings nur 50 Personen, so dass das Vertrauensintervall gross ist. Die anderen Gruppen umfassen zwischen 174 und 288 Personen. Fehlende Werte werden im Folgenden nur berichtet, wenn mehr als 10% der Personen keine Angaben gemacht haben.

Einschätzung Zielwert und Erfolgsaussichten

Die Darstellung der Einschätzung des Zielwerts und der erwarteten Anzahl AON-Teilnehmende werden mit Prozentangaben vorgenommen (vgl. Tab. 16), weil die Skalen nicht einheitlich sind und die Ergebnisse dadurch inhaltlich besser verständlich sind.

45% der Personen beurteilen den Zielwert von 10% Reduktion der Autokilometer als gerade richtig, 44% schätzen ihn als mehr oder weniger stark zu tief angesetzt ein. Die restlichen 11% sind der Meinung, dass der Zielwert tiefer angesetzt werden müsste.

⁹ Eine Person hatte zwar den Zweck nicht verstanden, die Funktionsweise jedoch schon. Diese Person wurde der Gruppe 'AON wahrgenommen und verstanden' zugeordnet.

Mehr als die Hälfte aller befragten Personen erwarten, dass in ihrem Quartier weniger als 100 Personen an einem AON teilnehmen würden. 29% denken, dass es zwischen 100 und 200 Personen wären und 11% glauben, dass es mehr als 200 wären.

Von 20 möglichen Gruppenunterschieden sind zwei statistisch signifikant ($p < 0.05$): Personen der Gruppe 'AON: nicht gesehen' erwarteten weniger Teilnehmende als die Gruppe Persuasion wie auch weniger als die Kontrollgruppe.

Tab. 16: Verteilungen der Personen auf die Antwortoptionen auf die Fragen nach dem Zielwert und der erwarteten Anzahl Teilnehmenden, differenziert nach Versuchsgruppen. N ungewichtet, % gewichtet.

Gruppen für die Auswertung der AON-Beurteilung												
Info		Persuasion		AON: nicht gesehen		AON: ver- standen		Kontroll		Total		
N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Einschätzung Zielwert von 10%												
Viel zu tief	9	3.4	12	4.2	10	4.6	3	3.9	10	7.9	44	4.7
Zu tief	30	15.1	30	11.6	20	9.3	9	21.3	13	8.7	102	12.0
Eher zu tief	54	28.7	80	30.4	54	30.7	11	19.1	41	27.1	240	28.8
Gerade richtig	81	38.6	108	42.4	83	38.2	21	39.0	72	44.9	365	40.8
Eher zu hoch	22	9.4	20	5.9	19	10.5	3	3.9	15	8.4	79	8.0
Zu hoch	7	3.2	7	2.3	4	2.2	2	8.3	6	2.6	26	2.9
Viel zu hoch	2	1.5	9	3.3	8	4.4	1	4.5	1	0.3	21	2.7
Total	205	100.0	266	100.0	198	100.0	50	100.0	158	100.0	877	100.0
Erwartete Anzahl Teilnahmen												
Keine	11	4.6	23	7.8	9	4.4	0	0.0	8	3.3	51	5.0
< 100	116	54.8	135	47.7	124	60.8	31	65.3	84	56.1	490	54.7
101 bis 200	56	27.4	80	31.2	52	29.2	17	33.5	44	24.0	249	28.7
201 bis 500	18	10.3	23	10.8	13	4.3	1	1.2	18	11.3	73	8.8
> 500	7	3.0	7	2.5	4	1.3	0	0.0	7	5.4	25	2.7
Total	208	100.0	268	100.0	202	100.0	49	100.0	161	100.0	888	100.0

Beurteilung möglicher Hemmnisse für eine Teilnahme am AON

In diesem Abschnitt werden aus Übersichtlichkeitsgründen zusätzlich zu den Verteilungen (vgl. Tab. 18, übernächste Seite) die Mittelwerte und Standardabweichungen (vgl. Tab. 17, nächste Seite) berichtet.

Aus Tab. 17 ragen der Mittelwert von 4.15 (keine Reduktionsmöglichkeiten) und der Wert von 1.95 (aus Prinzip dagegen) heraus. Dies zeigt sich auch in den einseitigen Verteilungen:

Fast vier Fünftel aller Personen sagen, dass sie schon so wenige Auto fahren, dass sie keine Reduktionsmöglichkeiten mehr sehen (78.4%); fast drei Viertel aller Personen sind nicht aus Prinzip gegen Aktionen, mittels welchen die Stadt Zürich versucht, das Verhalten der Bevölkerung zu verändern (73.5%). Analoge Verteilungszahlen sind zu beobachten, wenn nur Autofahrende in der Auswertung berücksichtigt werden (vgl. Tab. 18).

Über dem Skalenmittelwert von 3.0 und damit mehrheitlich zugestimmt wird auch der Erwartung, dass eine solche Aktion noch anderweitig als nur mit einer Mobilitätsmappe bekannt gemacht werden müsste. Alle anderen möglichen Hindernisse weisen Mittelwerte unter der Skalenmitte auf – wenn zum Teil auch nur knapp.

Von 77 möglichen Gruppenunterschieden sind neun statistisch mit $p < 0.05$ und davon vier mit $p < 0.01$ signifikant. Bestimmte Muster, z.B. dass eine Gruppe durchgehend andere Werte als eine andere Gruppe hätte oder dass die Unterschiede vor allem bei einer Frage auftauchen würden, sind jedoch nicht zu erkennen.

Tab. 17 Mittelwerte und Standardabweichungen bei den Fragen nach möglichen Gründen für eine Nicht-Teilnahme am Alle-oder-Niemand-Vertrag, differenziert nach Versuchsgruppen. Alle Kennwerte gewichtet. Skala von 1 (trifft als Grund nicht zu) bis 5 (trifft als Grund zu).

	Gruppen für die Auswertung der AON-Beurteilung										Total	
	Info		Persuasi-on		AON: nicht gesehen		AON: ver-standen		Kontroll			
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD
Keine Unterstützung des AON durch lokale Organisation	1.83	1.06	2.16	1.20	1.93	1.16	1.97	1.14	2.02	1.12	2.00	1.15
Parallel keine weiteren Aktionen durchgeführt	2.65	1.35	2.73	1.29	2.48	1.33	2.85	1.37	2.68	1.29	2.66	1.32
Keine stärkere Bekanntmachung über andere Kanäle	3.17	1.29	3.29	1.26	3.26	1.43	3.44	1.19	3.46	1.29	3.30	1.31
Keine Möglichkeiten mehr MIV-Kilometer zu reduzieren	4.12	1.31	4.20	1.24	4.10	1.32	4.34	1.13	4.11	1.36	4.15	1.29
Keine Zeit für solche Dinge	2.36	1.18	2.24	1.29	2.45	1.39	2.22	1.21	2.21	1.21	2.31	1.27
Mache schon genug	2.89	1.29	2.87	1.38	3.09	1.33	3.03	1.34	2.86	1.32	2.93	1.33
Aus Prinzip dagegen	2.13	1.29	2.01	1.25	1.93	1.25	1.62	0.98	1.77	1.06	1.95	1.22

Tab. 18: Verteilungen der Personen auf die Antwortoptionen auf die Fragen. nach möglichen Gründen für eine Nicht-Teilnahme am Alle-oder-Niemand-Vertrag, differenziert nach Versuchsgruppen. Alle Kennwerte gewichtet. Skala von 1 (trifft als Grund nicht zu) bis 5 (trifft als Grund zu).

		Gruppen für die Auswertung der AON-Beurteilung					Total %
		INFO	PERS	AON: nicht gesehen	AON: ver- standen	Kontroll	
		%	%	%	%	%	
Keine lokale Organisation	Trifft als Grund nicht zu	54.9	44.1	54.6	51.2	47.1	49.8
	Trifft eher nicht zu	17.2	14.6	12.6	12.3	16.2	14.9
	Unentschieden	19.0	24.8	18.7	27.7	26.4	22.6
	Trifft eher zu	7.6	14.1	13.2	6.0	8.3	10.9
	Trifft zu	1.2	2.4	0.9	2.8	1.9	1.7
Keine weiteren Aktionen	Trifft als Grund nicht zu	32.7	26.0	35.0	28.2	29.6	30.2
	Trifft eher nicht zu	10.8	15.8	16.4	9.9	10.0	13.4
	Unentschieden	19.9	23.2	20.8	15.6	28.4	22.5
	Trifft eher zu	31.8	28.7	21.2	40.8	27.0	28.2
	Trifft zu	4.9	6.3	6.6	5.4	5.0	5.7
Keine stärkere Bekanntmachung	Trifft als Grund nicht zu	18.3	15.3	21.5	11.2	11.9	16.5
	Trifft eher nicht zu	10.8	10.2	8.9	9.0	11.0	10.1
	Unentschieden	16.4	17.0	9.9	18.9	19.2	15.8
	Trifft eher zu	44.7	45.3	41.1	46.7	34.6	42.4
	Trifft zu	9.9	12.2	18.7	14.2	23.2	15.1
Keine Reduktionsmöglichkeiten	Trifft als Grund nicht zu	7.0	6.8	8.0	5.5	9.2	7.4
	Trifft eher nicht zu	11.1	7.7	9.4	4.5	8.4	8.8
	Unentschieden	5.2	4.9	5.3	5.6	6.7	5.4
	Trifft eher zu	16.4	20.3	19.0	19.8	13.6	17.9
	Trifft zu	60.4	60.4	58.2	64.6	62.2	60.5
Keine Zeit für solche Dinge	Trifft als Grund nicht zu	31.0	39.2	33.5	36.2	36.3	35.4
	Trifft eher nicht zu	26.7	24.8	26.0	27.7	28.7	26.3
	Unentschieden	20.9	15.8	15.1	18.5	19.6	17.6
	Trifft eher zu	18.6	13.1	13.0	13.2	9.1	13.7
	Trifft zu	2.8	7.1	12.4	4.4	6.3	7.0
Mache schon genug	Trifft als Grund nicht zu	18.0	21.3	17.6	14.1	17.5	18.6
	Trifft eher nicht zu	21.6	20.6	14.1	28.7	27.2	21.0
	Unentschieden	27.1	24.4	26.9	12.9	22.8	24.6
	Trifft eher zu	20.2	16.8	24.9	28.3	17.0	20.0
	Trifft zu	13.0	16.9	16.5	16.0	15.4	15.6
Aus Prinzip dagegen	Trifft als Grund nicht zu	44.8	49.4	52.7	60.7	56.3	50.9
	Trifft eher nicht zu	22.8	22.1	22.8	25.5	22.2	22.6
	Unentschieden	13.8	13.7	11.2	7.2	12.7	12.6
	Trifft eher zu	11.7	8.0	5.6	3.8	6.0	7.7
	Trifft zu	7.0	6.9	7.7	2.8	2.7	6.1

5.4. Empirische Prüfung des sozialpsychologischen Handlungsmodells

Erklärungen zur empirischen Prüfung des sozialpsychologischen Handlungsmodells

Die empirische Prüfung des sozialpsychologischen Handlungsmodells wurde mit allen Autofahrenden, welche den ersten Fragebogen ausgefüllt haben und die Fragen zu den Modellfaktoren beantwortet hatten, durchgeführt (N = 319). Als Autofahrende werden Personen bezeichnet, welche in der Protokollwoche mindestens einen Weg mit Angaben zur Start- und Ankunftszeit und einer Dauer von weniger als 3 Stunden mit dem Hauptverkehrsmittel MIV (d.h. mit dem Auto als lenkende oder mitfahrende Person, Motorrad oder Mofa) unternommen haben. Die Berechnung des Modells mit den Daten des Fragebogens der ersten Erhebungswelle hatte den Zweck, dass die Denk- und Verhaltensweisen nicht von der Intervention beeinflusst waren.

Das Modell wurde für alle Strecken gerechnet, wobei die Alternative zum MIV die öffentlichen Verkehrsmittel waren. Bei kurzen Strecken war die Streuung der Antworten innerhalb der Absicht wie auch beim Verhalten zu gering, als dass das Modell sinnvoll gerechnet werden konnte. Faktisch haben nur sehr wenige Personen die Absicht auf kurzen Strecken das Auto zu nutzen. Der Mittelwert beträgt 3.64 (Arbeit) resp. 3.57 (Freizeit) bei einer Skala von 1 (nutze nur das Auto) bis 4 (nutze nur ÖV oder FVV; vgl. Tab. 19.) Einige Personen mehr, aber auch immer noch sehr wenige nutzen auf kurzen Strecken tatsächlich das Auto: 60% nutzen das Auto für kurze Strecken überhaupt nicht, weitere 26% nutzen es dafür nur sehr selten (vgl. Tab. 10). Aus diesen Gründen kann das Modell weder für kurze Strecken noch mit der Alternative FFV gerechnet werden.

Für latente Konstrukte (Faktoren im Modell), die lediglich durch eine Frage (Item) repräsentiert wurden, wurde der Messfehler auf Item-Ebene mit 30% der Item-Varianz sehr konservativ geschätzt (vgl. Hayduk & Littvay, 2012). Die Ergebnisse werden gemäss den Empfehlungen von McDonald & Ho (2002) berichtet.

Die Auswertungen sind nicht gewichtet, weil eine Grundannahme eines psychologischen Modells dessen Allgemeingültigkeit ist. Aus dem gleichen Grund wurde das Modell über alle Versuchsgruppen hinweg geschätzt.

Deskription der Modellfaktoren

Geprüft wurde das sozialpsychologische Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun', welches für die Konzeption der Studie verwendet wurde (vgl. Abb. 1). Das für die empirische Prüfung erstellte Strukturgleichungsmodell enthält die Faktoren des sozialpsychologischen Handlungsmodells, welche mit sogenannten 'Indikatorvariablen' gemessen werden. Die Indikatorvariablen entsprechen einzelnen Fragen im Fragebogen.

Die Mittelwerte und Standardabweichungen der Indikatorvariablen sind – sortiert nach Modellfaktoren – in Tab. 19 enthalten. Ebenfalls sind die Angaben zur jeweiligen Skala und zur jeweiligen Polung darin enthalten. Eine positive Polung bedeutet, dass hohe Werte die Wahl der öffentlichen Verkehrsmittel unterstützt und ein tiefer Wert diese erschwert. Bei einer negativen Polung ist es umgekehrt.

Die Indikatorvariablen der beiden Einstellungsfaktoren haben je eine Skala von minus 4 bis plus 4. Sie beinhalten die Differenz zwischen der Beurteilung der jeweiligen Handlungskonsequenz einer Wahl der öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Flexibilität) und der Beurteilung der entsprechenden Handlungskonsequenz bei einer Wahl des Autos. Diese Form wurde gewählt, weil bei der Verkehrsmittelwahl immer zwei Optionen vorhanden sind (ÖV und Auto)¹⁰. Weil beide Beurteilungen (ÖV- und Auto-Beurteilung) auf einer Skala von 1 bis 5 gemessen wurden, kann die Differenz Werte zwischen minus 4 und plus 4 annehmen. Werte grösser als 0 bedeuten, dass die Handlungskonsequenz bei einer ÖV-Wahl besser beurteilt wird als bei einer Auto-Wahl. Ein Wert von Null bedeutet, dass beide Verkehrsmittel gleich bewertet wurden.

Gemäss dem theoretischen Wollen-Können-Tun-Modell wird das persönliche Verpflichtungsgefühl, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen (persönliche Norm), durch die Problemwahrnehmung, die Verantwortungsübernahme und die Selbsteffizienz bestimmt. Diese drei Faktoren konnten empirisch jedoch nicht voneinander unterschieden werden. Deshalb sind im Strukturgleichungsmodell diese drei Faktoren nicht als separate Faktoren enthalten, sondern (im Sinne von drei Dimensionen der persönlichen Norm) in der Form von drei Indikatorvariablen der persönlichen Norm. In Tab. 19 sind der Vollständigkeit halber die Einzelfragen zur Problemwahrnehmung, zur Verantwortungsübernahme und zur Selbsteffizienz enthalten.

Die Absicht der Verkehrsmittelwahl auf kurzen Strecken ist der Vollständigkeit halber auch in Tab. 19 enthalten. Die Verkehrsmittelwahl-Absicht für kurze Strecken wurde im Fragebogen nominal erhoben, da grundsätzlich drei Verkehrsmittelarten (MIV, ÖV, FVV) als Optionen zur Verfügung stehen. Die Absicht für kurze Strecken wurde anschliessend auf eine ordinal-skalierte Skala mit den Polen 1 (nutze nur das Auto) und 4 (nutze nur ÖV oder FVV) umgewandelt.

Das Verhalten wurde aus den Daten der Mobilitätstagebücher generiert und bezeichnet den Anteil aller Unterwegszeit, welche mit dem Hauptverkehrsmittel 'MIV' bestritten wurde. Die Skala reicht deshalb von 0% bis 100%.

¹⁰ Bei kurzen Strecken steht auch noch die Option des zu Fuss Gehens und des Velos zur Verfügung. Das Modell wurde jedoch nicht für kurze Strecken gerechnet.

Tab. 19: Mittelwerte und Standardabweichungen der Modellindikatoren sowie Angaben zu den Erhebungsskalen.

Modellfaktor	Inhalt (Modellindikatoren)	Skala	Polung	M	SD
Einstellung praktisch	Flexibilität, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	-1.06	1.50
	Unabhängigkeit, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	-0.67	1.51
	Autonomie, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	-0.37	1.66
	Günstige Kosten, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	0.35	1.47
	Zuverlässigkeit, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	0.01	1.45
Einstellung sozial	Status, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	0.16	1.02
	Gemeinsames Erlebnis, Differenz ÖV-Auto	-4 bis +4	pos	0.75	1.39
Soziale Norm	Soziale Unterstützung ÖV generell	1 bis 5	pos	2.30	1.22
	Soziale Unterstützung ÖV Familie, Freunde	1 bis 5	pos	3.36	0.63
Problemwahrnehmung	Ausmass Umweltproblem Autoverkehr in Zürich	1 bis 5	pos	3.65	1.20
	Handlungsdringlichkeit wegen Umwelt-Folgen d. Autoverkehrs	1 bis 5	pos	3.25	1.14
	Sorgen wegen Umwelt-Folgen des Autoverkehrs	1 bis 5	pos	3.60	1.12
Verantwortungsübernahme	Persönliches Verantwortungsgefühl	1 bis 5	pos	3.66	1.21
	Verantwortungszuweisung an die einzelnen Autofahrenden	1 bis 5	pos	4.09	1.00
Selbsteffizienz	Ausmass des Beitrags zur Problemlösung bei Verzicht auf das Auto	1 bis 5	pos	4.13	1.22
	Ausmass des Beitrags zur Linderung der Folgen d. Autoverkehrs bei Verzicht auf das Auto	1 bis 5	pos	3.78	1.29
Fähigkeiten ÖV	Vertrautheit mit der ÖV-Nutzung (Automaten, Fahrpläne etc.)	1 bis 5	pos	4.36	0.82
Fähigkeiten Auto	Beurteilung des Wohlbefindens am Steuer	1 bis 5	neg	4.12	0.90
	Beurteilung der Fahrsicherheit am Steuer	1 bis 5	neg	4.03	0.92
Gelegenheiten Auto	Autoverfügbarkeit (neg.)	1 bis 3	pos	1.15	0.38
Absicht alle Strecken	Absicht Verkehrsmittelwahl Auto vs. ÖV, Arbeit	1 bis 5	pos	3.40	1.42
	Absicht Verkehrsmittelwahl Auto vs. ÖV, Freizeit	1 bis 5	pos	3.22	1.21
Absicht kurze Strecken	Absicht Verkehrsmittelwahl Auto vs. ÖV/FVV, Arbeit kurze Strecken	1 bis 4	pos	3.64	0.89
	Absicht Verkehrsmittelwahl Auto vs. ÖV/FVV, Freizeit/Einkauf, kurze Strecken	1 bis 4	pos	3.57	0.87
Verhalten alle Strecken	Prozent der Dauer aller Wege, welche mit dem MIV zurückgelegt wurden	0 bis 100	neg	36.81	29.50

Das Ergebnis der statistischen Schätzung des Strukturgleichungsmodells ist in Abb. 5 dargestellt. Das geschätzte Modell stellt plausibel die Struktur der erhobenen Daten dar ($\chi^2 = 240.94$ ($p < 0.001$), CFI = 0.95, RMSEA = 0.05, SRMR = 0.04¹¹). Bis auf die Einstellung

¹¹ Die χ^2 -Statistik ist stichprobenabhängig und die vorliegende Stichprobe relativ gross. Modellfit-Statistiken, die weniger empfindlich auf die Stichprobengrösse reagieren (SRMR, RMSEA, CFI, vgl. Abb. 5), sprechen für einen sehr guten Fit.

bezüglich sozialer Handlungskonsequenzen und die soziale Norm haben alle postulierten Einflussfaktoren auf die Absicht einen statistisch signifikant Einfluss auf die Absicht. Der Einfluss des Faktors 'Fähigkeiten Auto zu fahren' auf das tatsächliche Verhalten ist – im Gegensatz zu allen anderen postulierten Einflussfaktoren – nicht signifikant.

47% der Varianz der Absicht, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, werden mit den Einflussfaktoren erklärt. Analog werden 67% des tatsächlichen Verhalten, d.h. des Anteils mit dem Hauptverkehrsmittel MIV zurückgelegter Unterwegszeit an der gesamten Unterwegszeit, mit den postulierten Faktoren erklärt.

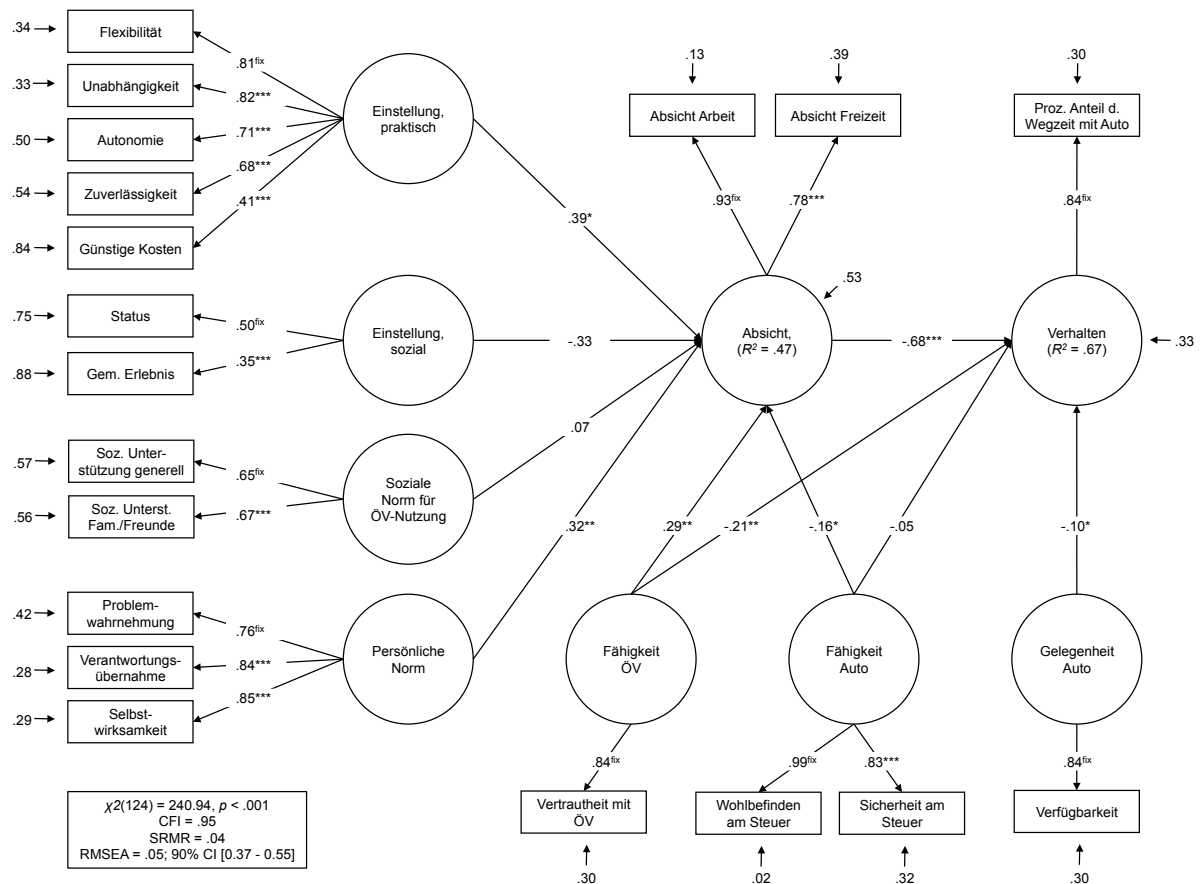


Abb. 5: Ergebnis der statistischen Schätzung des Strukturgleichungsmodells (standardisierte Lösung). Rechtecke stellen Items und Kreise latente Konstrukte dar. Pfeile zwischen latenten Konstrukten geben im Sinne standardisierter Regressionskoeffizienten die Stärke des Einflusses unter den Konstrukten an. Pfeile ohne Ursprung bezeichnen den Messfehleranteil (Indikatorvariablen) resp. den Anteil unerklärter Varianz (abhängige Variablen).

5.5. Wirkungsanalyse

Die Wirkungsanalyse ist unterteilt in die Untersuchung der Wirkungen der Mobilitätsmappe auf die Bekanntheit und Nutzung der in der Mobilitätsmappe enthaltenen Mobilitätsangebote und der Wirkungen auf die psychologischen Faktoren, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen (Modellfaktoren).

5.5.1. Wirkung der Mobilitätsmappe auf Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten

Erläuterungen

Gesamthaft wurde in der Mobilitätsmappe über 17 Mobilitätsangebote informiert. Diese Informationen waren in den Mobilitätsmappen aller Experimentalgruppen vorhanden. Sowohl im Fragebogen der ersten wie auch der zweiten Erhebungswelle wurde die Bekanntheit und Nutzung dieser Angebote abgefragt.

Die Auswertungen der Effekte der Mobilitätsmappe auf die Bekanntheits- und Nutzungsquoten¹² basieren deshalb auf allen Personen, welche die erste und zweite Befragung ausgefüllt haben. Weil sich der Umfang der Mobilitätsmappen je Experimentalgruppe unterscheidet, werden die Auswertungen getrennt nach Experimentalgruppen vorgenommen.

Von Interesse ist grundsätzlich, ob die Mobilitätsmappe in der Gesamtbevölkerung eine signifikante Wirkung auf den Bekanntheits- und Nutzungsgrad der Mobilitätsangebote der Gesamtbevölkerung hatte. Hinsichtlich der Massnahmenoptimierung ist jedoch auch die erreichte Wirkung nur bei denjenigen Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, relevant. Aus diesem Grund werden im Folgenden die Ergebnisse sowohl unter Berücksichtigung aller Personen, wie auch unter Berücksichtigung nur der Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, berichtet.

Tab. 20 und Tab. 21 enthalten in der Spalte 'vor.' die Anzahl Personen in Prozent, welche vor Verteilung der Mobilitätsmappe das jeweilige Angebot gekannt resp. genutzt haben. Die Spalte 'Eff.' enthält die Angabe in Prozent, um wie viel sich der Anteil Personen, welche das jeweilige Angebot kennen resp. nutzen, gegenüber dem Wert bei der ersten Erhebungswelle (vorher) nach Kontrolle der Veränderungen in der Kontrollgruppe verändert hat (Effekt). Statistisch signifikante Effekte sind hellgrün (95% Sicherheit) bzw. grün (99%) unterlegt.

Die Anzahl Personen ist nicht explizit angegeben. Die minimale Anzahl Personen beträgt pro Gruppe 23 Personen.

¹² Ein Effekt ist die Veränderung in einer Experimentalgruppe nach Kontrolle nach der Veränderung in der Kontrollgruppe verstanden.

In beiden Tabellen ist ersichtlich, dass auch bei Mobilitätsangeboten, welche bei der ersten Befragung noch gar nicht publiziert waren (z.B. Mobilitätsplan Wiedikon), rund ein Fünftel der Personen angaben, das Angebot zu kennen resp. zu nutzen. Das ist ein hoher Wert. Es ist jedoch plausibel anzunehmen, dass die meisten dieser Personen das Angebot verwechselten. Der Mobilitätsplan Wiedikon könnte mit einem Flyer, einem Plan oder einer Mobilitätsbeschreibung anderer Organisationen (z.B. VBZ, Genossenschaft, Freizeitverein, Kirche etc.) verwechselt worden sein. Trotzdem muss damit gerechnet werden, dass einzelne dieser Personen eine Bekanntheit angegeben haben, obwohl sie nicht genau wussten, worauf sich die Frage bezieht. Diese Fehlangaben kommen sowohl bei der ersten wie auch der zweiten Umfrage vor (systematische Verzerrung), weshalb sie für die Ergebnisse der Veränderungen nicht relevant sind.

Obwohl *nicht* davon auszugehen ist, dass die Menschen absichtlich falsche Angaben gemacht haben, kann die absolute Bekanntheitsquote nicht mit Sicherheit angegeben werden. Relevant bei diesen Auswertungen sind jedoch die Effekte, d.h. die relativen Bekanntheits- und Nutzungsquoten zwischen den Erhebungen vor und nach der Mobilitätsmappen-Verteilung. Die absoluten Grössen dieser Effekte sind vertrauenswürdig, weil es sich bei den Verzerrungen der absoluten Werte um systematische Verzerrungen handelt.

Wirkung auf Bekanntheit

Die Ergebnismuster in Tab. 20 zeigen grundsätzlich mehr und stärkere signifikante Effekte in die erwartete Richtung, wenn nur Personen berücksichtigt werden, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben. Teilweise sind Effekte, welche bei diesen Personen festgestellt werden konnten, durch den Einbezug aller Personen so stark verwischt, dass sie statistisch nicht mehr signifikant sind. Im Folgenden werden deshalb nur noch die Ergebnisse der Untergruppe der Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, für die Beschreibung verwendet.

Die positiven Effekte bei der Bekanntheit sind bei drei Mobilitätsangeboten bei allen drei Experimentalgruppen durchgehend statistisch signifikant: Mobilitätsplan Wiedikon, Online-Mobilitätsinfos zu Stadtverkehr 2025 und der Online Mobilitätscheck (www.mobilitätsdurchblick.ch). Die grössten Effekte sind beim Mobilitätsplan Wiedikon festzustellen.

Die Bekanntheit der Stadtpaziergänge erhöhte sich bei zwei Experimentalgruppen statistisch signifikant (Persuasion, AON).

Schliesslich ist der Effekt auf die Bekanntheit bei sechs Angeboten bei nur noch jeweils einer Experimentalgruppe festzustellen. Vier dieser Effekte sind bei der Gruppe AON angesiedelt.

Tab. 20: Bekanntheitsquoten vor Verteilung der Mobilitätsmappen (vor.), der Effekt der Mobilitätsmappen (d.h. Veränderungen der Bekanntheitsquoten in den Experimentalgruppen nach Kontrolle nach den Veränderungen in der Kontrollgruppe) sowie das statistische Signifikanzniveau des Effekts, differenziert nach den Experimentalgruppen. Alle Kennwerte gewichtet. Die statistisch signifikanten Effekte sind für bessere Erkennbarkeit durch hellgrüne (p < 0.05) resp. durch grüne (p < 0.01) Unterlegung herausgehoben.

	INFO						PERS						AON					
	Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen			Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen			Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen		
	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.
Stadtspaziergänge	51.0	-1.2	n.s.	58.9	3.9	n.s.	50.7	6.4	n.s.	52.8	13.2	*	42.4	10.7	*	51.0	17.5	**
Mobilitätsplan Wiedikon	26.6	18.8	**	31.7	40.6	**	22.7	25.5	**	26.3	45.5	**	20.6	20.9	**	26.5	41.5	**
Mob.-infos stadtverkehr2025 online	27.6	7.7	n.s.	31.2	20.7	**	26.1	15.4	**	29.1	25.7	**	22.7	18.7	**	30.0	34.6	**
Routenplan Fuss/Velo	52.9	0.0	n.s.	61.9	4.1	n.s.	58.3	-2.6	n.s.	65.2	1.9	n.s.	52.1	4.4	n.s.	56.7	11.6	*
Veloverleih zueriholt	90.7	-3.0	n.s.	91.4	-4.1	n.s.	88.5	-2.4	n.s.	91.6	-2.4	n.s.	93.9	-4.1	n.s.	94.7	-5.5	n.s.
Velohauslieferdienst	81.4	-2.0	n.s.	87.1	-4.8	n.s.	83.4	-7.3	*	89.9	-6.7	n.s.	79.7	4.1	n.s.	82.1	1.7	n.s.
Hauslieferdienste Grossverteiler	90.6	-0.4	n.s.	92.1	-1.2	n.s.	93.5	-2.0	n.s.	97.8	-3.7	n.s.	92.0	0.7	n.s.	92.6	2.0	n.s.
Velokurse	54.8	9.1	n.s.	61.3	12.7	*	57.2	3.2	n.s.	58.8	5.7	n.s.	53.2	4.2	n.s.	57.4	11.9	*
Ecodrive	56.3	-1.1	n.s.	59.7	1.3	n.s.	51.2	2.5	n.s.	50.6	7.3	n.s.	51.1	2.4	n.s.	55.6	5.9	n.s.
Mobilitätskurse Senioren	24.9	1.1	n.s.	31.2	0.8	n.s.	24.2	2.0	n.s.	22.0	7.9	n.s.	23.1	2.0	n.s.	23.5	17.9	**
Parkleitsystem	46.4	4.2	n.s.	52.4	8.3	n.s.	49.4	-0.9	n.s.	54.5	-1.8	n.s.	52.9	3.2	n.s.	55.3	11.7	*
Mobilitätscheck	22.1	8.6	n.s.	28.0	11.9	*	24.3	10.8	*	22.4	14.9	**	25.0	2.8	n.s.	28.7	11.9	*
Wanderwege Zürich	89.2	-3.2	n.s.	91.0	-5.6	n.s.	82.2	0.7	n.s.	86.3	1.2	n.s.	83.3	-2.1	n.s.	85.3	1.8	n.s.
Freizeitipps ZVV	76.3	-8.6	n.s.	82.5	-12.9	*	75.8	-7.9	n.s.	76.7	-7.1	n.s.	70.2	-0.7	n.s.	73.8	0.6	n.s.
Schweizmobil	52.8	6.0	n.s.	57.5	6.8	n.s.	55.5	1.6	n.s.	61.9	2.0	n.s.	52.4	5.2	n.s.	62.9	2.7	n.s.
Energieeffizienz-Webseiten	53.8	12.0	*	62.9	6.9	n.s.	59.3	8.7	*	62.9	14.1	**	53.6	15.4	**	61.0	17.5	**
Elektrovelos newride	62.9	-5.6	n.s.	64.6	-1.3	n.s.	58.8	-5.4	n.s.	60.1	-3.6	n.s.	63.0	-3.3	n.s.	68.2	1.0	n.s.

vor. = Prozentsatz der Personen, welche vor der Verteilung der Mobilitätsmappen angegeben haben, das Angebot zu kennen.

Eff. = Effekt in Prozent

sig. = Statistische Signifikanz: * = p < 0.05, ** = p < 0.01

Nutzung Angebote

Um den Effekt der Bekanntheitssteigerung und den Effekt der Nutzungssteigerung nicht zu vermischen, wurden für die Berechnung der Nutzungseffekte nur Personen berücksichtigt, welchen das jeweilige Angebot schon vor der Verteilung der Mobilitätsmappe bekannt war.

Aus Tab. 21 (nächste Seite) geht hervor, dass die Effekte auf die Nutzungsquote deutlich seltener sind, als jene auf die Bekanntheit (vgl. Tab. 20). Bei keinem der Angebote finden sich bei allen drei Experimentalgruppen statistisch signifikante Ergebnisse – auch nicht, wenn nur die Untergruppen der Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, betrachtet werden.

Beim Mobilitätsplan Wiedikon und dem Veloverleih 'Züri rollt' finden sich bei zwei Experimental-Gruppen signifikante Effekte auf die Nutzung; bei allen anderen Angeboten mit statistisch signifikanten Effekten finden sich diese nur in jeweils einer Experimentalgruppe.

5.5.2. Wirkung der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Einflussfaktoren

Bei der Analyse der Wirkungen der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Einflussfaktoren sind nur Personen berücksichtigt, welche erstens in der Protokollwoche mindestens einmal Auto fahren, welche zweitens die Fragebogen beider Erhebungswellen ausgefüllt haben, welche drittens in der Schätzung der Strukturgleichungsmodellen berücksichtigt wurden und welche viertens die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, weil bei diesen ein grösserer Effekt erwartet wird. Wenn Personen, welche die Mobilitätsmappe nicht wahrgenommen haben berücksichtigt würden, würden allfällige Effekte 'verschwimmen'. Allerdings ist das Ziel der Mobilitätsmappen, dass diese auf die gesamte Bevölkerung wirken. Eine für die Bevölkerung der beiden Quartiere repräsentative Wirkungsanalyse müsste somit auch Personen berücksichtigen, welche die Mobilitätsmappe nicht wahrgenommen haben. Diese werden hier jedoch nur in die Analyse eingeschlossen, wenn bei der Auswertung der Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, Effekte festgestellt werden können.

Die Wirkungsanalyse auf die psychologischen Faktoren ist unterteilt in die Analyse der Wirkungen auf die Einstellungen und die Wirkung auf die weiteren psychologischen Faktoren gemäss dem sozialpsychologischen Handlungsmodell.

Tab. 21: Nutzungsquoten vor Verteilung der Mobilitätsmappen (vor.), der Effekt der Mobilitätsmappen (d.h. Veränderungen der Nutzungsquoten in den Experimentalgruppen nach Kontrolle nach den Veränderungen in der Kontrollgruppe) sowie das statistische Signifikanzniveau des Effekts, differenziert nach den Experimentalgruppen. Alle Kennwerte gewichtet. Die statistisch signifikanten Effekte sind für bessere Erkennbarkeit durch hellgrüne (p < 0.05) resp. durch grüne (p < 0.01) Unterlegung herausgehoben.

	INFO						PERS						AON					
	Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen			Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen			Alle Personen			Personen, welche Mobilitätsmappe wahrnahmen		
	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.	vor. %	Eff. %	sig.
Stadtspaziergänge	21.9	4.0	n.s.	16.4	6.0	n.s.	24.3	9.6	n.s.	24.4	11.2	n.s.	33.3	1.2	n.s.	30.9	5.9	n.s.
Mobilitätsplan Wiedikon	24.5	29.0	n.s.	25.8	41.6	**	27.3	14.6	n.s.	28.6	23.9	*	48.9	-24.8	n.s.	45.7	-20.7	n.s.
Mob.-infos stadtverkehr2025 online	22.0	13.7	n.s.	14.8	22.6	n.s.	28.1	-6.8	n.s.	35.1	-14.1	n.s.	34.6	-12.9	n.s.	42.1	-13.8	n.s.
Routenplan Fuss/Velo	42.1	0.0	n.s.	41.4	3.8	n.s.	52.1	-14.7	*	53.5	-13.5	n.s.	46.5	-11.3	n.s.	52.8	-16.1	n.s.
Veloverleih zueriholt	10.6	4.2	n.s.	8.3	8.3	**	15.8	4.5	n.s.	14.7	3.7	n.s.	9.4	6.6	*	9.7	4.9	n.s.
Velohauslieferdienst	17.4	-0.6	n.s.	13.3	3.0	n.s.	23.3	2.0	n.s.	19.5	2.0	n.s.	32.9	3.4	n.s.	28.6	5.0	n.s.
Hauslieferdienste Grossverteiler	32.6	0.9	n.s.	25.0	0.5	n.s.	24.9	10.4	**	28.0	11.4	**	31.7	4.4	n.s.	29.3	3.7	n.s.
Velokurse	4.0	-5.0	n.s.	0.0	4.4	n.s.	5.6	-0.1	n.s.	8.4	-2.3	n.s.	2.5	0.5	n.s.	2.8	-0.1	n.s.
Ecodrive	5.5	3.3	n.s.	3.2	9.6	*	0.0	3.0	n.s.	0.0	1.5	n.s.	6.1	-0.8	n.s.	6.8	-2.6	n.s.
Mobilitätskurse Senioren	2.6	0.0	n.s.	0.0	4.3	n.s.	0.0	2.0	n.s.	0.0	3.4	n.s.	7.1	-4.7	n.s.	3.8	-3.8	n.s.
Parkleitsystem	36.1	3.7	n.s.	30.4	11.3	n.s.	32.0	9.4	n.s.	31.1	9.1	n.s.	32.1	9.3	n.s.	31.5	6.4	n.s.
Mobilitätscheck	2.4	11.1	n.s.	0.0	19.7	*	8.9	0.2	n.s.	3.1	6.9	n.s.	7.7	3.7	n.s.	10.7	3.7	n.s.
Wanderwege Zürich	75.6	9.2	n.s.	74.5	17.7	**	69.8	6.5	n.s.	72.5	6.6	n.s.	72.5	5.6	n.s.	73.8	5.6	n.s.
Freizeitipps ZVV	60.2	8.6	n.s.	65.9	6.4	n.s.	54.8	12.4	n.s.	58.0	13.9	*	57.9	9.7	n.s.	53.5	11.8	n.s.
Schweizmobil	49.6	-10.0	n.s.	42.4	-1.3	n.s.	48.5	-3.0	n.s.	78.3	-28.4	n.s.	47.2	-0.6	n.s.	48.1	-4.3	n.s.
Energieeffizienz-Webseiten	43.8	14.1	n.s.	50.0	10.1	n.s.	62.0	-3.7	n.s.	67.7	-10.7	n.s.	55.3	-3.6	n.s.	47.2	3.9	n.s.
Elektrovelos newride	14.6	4.1	n.s.	11.9	3.0	n.s.	6.2	-3.4	n.s.	6.6	-5.3	n.s.	10.2	-2.0	n.s.	5.8	1.2	n.s.

vor. = Prozentsatz der Personen, welche vor der Verteilung der Mobilitätsmappen angegeben haben, das Angebot zu kennen.

Eff. = Effekt in Prozent

sig. = Statistische Signifikanz: * = p < 0.05 (hellgrün), ** = p < 0.01 (grün)

Wirkungen auf die Einstellungen

Das Persuasionsmodul der Mobilitätsmappe hatte zum Ziel, die Beurteilungen der Handlungskonsequenzen bei der Wahl des ÖV resp. des zu Fuss Gehens und des Velofahrens (FVV) zu beeinflussen. Die Beurteilungen einzelner Aspekte werden unter dem Begriff 'Einstellungen' zusammengefasst.

Das Persuasionsmodul wurde nur an die Personen der Persuasions- und der AON-Gruppe verteilt. Deshalb berücksichtigen diese Auswertungen nur diese beiden Gruppen.

Für die Wahl eines Verkehrsmittels ist weniger die absolute Beurteilung eines Verkehrsmittels, sondern vielmehr die Differenz zwischen einer Option und einer Alternative ausschlaggebend. Die Wirkungen der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Faktoren wurden deshalb anhand der Differenzen der Beurteilungen zum Auto und zu den öffentlichen Verkehrsmitteln resp. zum zu Fuss Gehen und zum Velofahren untersucht.

Um die absoluten Beurteilungen ebenfalls aufzeigen zu können, wurden auch diese in die Berichterstattung aufgenommen. Dadurch sind die Tabellen zu den Einstellungen zum ÖV und zum zu Fuss Gehen resp. Velofahren komplex. Deren Aufbau wird deshalb erläutert, bevor die wichtigsten Ergebnisse aus den Tabellen zusammengefasst werden.

Erklärung von Tab. 22 und Tab. 23

Die in Tab. 22 (ÖV) und Tab. 23 (FVV) enthaltenden Auswertungen basieren auf Auto fahrenden Personen, welche die Fragebogen beider Erhebungswellen ausgefüllt haben und die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben. Beide Tabellen differenzieren nach den Experimentalgruppen 'Persuasion' (PERS) und 'AON'. Aufgrund der relativ kleinen Fallzahlen wird auch die Auswertung über beide Experimentalgruppen (Total, PERS und AON) dargestellt.

Die Tabellen zeigen die absolute Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel resp. des FVV sowohl bei der ersten Erhebungswelle als auch bei der zweiten Erhebungswelle auf einer Skala von 1 bis 5. 1 bedeutet eine schlechte Beurteilung des ÖV resp. des FVV, 5 eine gute.

Die Spalten 'Diff zu Auto' bezeichnen den Unterschied der Beurteilungen des ÖV/FVV zum Auto. Werte im Minus-Bereich bedeuten, dass das Auto besser beurteilt wird als der ÖV resp. der FVV. Bei Werten im positiven Bereich wird der ÖV resp. der FVV besser beurteilt.

Die Spalte 'Diff zu Auto' unter den Veränderungen zeigt an, ob sich die Differenzen der Beurteilungen zwischen ÖV/FVV und Auto verändert haben. Positive Werte bedeuten, dass sich eine Differenz zu Gunsten des ÖV/FVV verändert hat.

Analog zeigt die Spalte 'Diff zu Auto' unter den Effekten an, ob sich von der ersten zur zweiten Erhebungswelle die Differenz zwischen der Beurteilung des ÖV/FVV und der Beurteilung des Autos *nach Kontrolle nach den Veränderungen in der Kontrollgruppe* zu Gunsten

(positive Zahlen) oder zu Lasten des ÖV/FVV (negative Zahlen) verändert hat. Die Spalte 'sig.' zeigt schliesslich an, ob der Effekt statistisch signifikant ist oder nicht.

Die einzelnen Beurteilungsaspekte sind den beiden Modellfaktoren 'Einstellung praktisch' und 'Einstellung sozial' zugeordnet.

Ergebnisse ÖV

Tab. 22 zeigt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel hinsichtlich der Autonomie, der Unabhängigkeit, der Zuverlässigkeit, des gemeinsamen Erlebnisses und des Status über der Skalenmitte von 3.0 und somit positiv beurteilt werden. Die Flexibilität und vor allem die Kosten werden mit Werten zwischen 2.0 und 3.0 eher negativ beurteilt.

Das Auto schneidet hinsichtlich der Flexibilität und der Unabhängigkeit deutlich besser, hinsichtlich der Zuverlässigkeit leicht besser ab als das die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei den anderen Aspekten – inkl. der Kosten – werden die öffentlichen Verkehrsmittel besser beurteilt, wobei die Unterschiede bezüglich der Autonomie und des Status marginal bis gering sind.

Wirkungen der Mobilitätsmappe auf die Differenz zwischen der Beurteilung des ÖV und des Autos (Effekte) sind statistisch nicht festzustellen.

Tab. 22: Mittelwerte der Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel, der Beurteilungsdifferenzen zum Auto und der Veränderungen dieser Differenzen zwischen erster und zweiter Erhebungswelle sowie Effekte der Mobilitätsmappe auf die Beurteilungsdifferenzen zwischen ÖV und Auto. Ausführliche Tabellenerklärung im Text.

	Absolute Werte					Effekte	
	VORHER		NACHHER		Veränderung	Diff zu Auto M	sig
	ÖV	Diff zu Auto	ÖV	Diff zu Auto	Diff zu Auto		
	M	M	M	M	M		
Gruppe PERS; N gewichtet je 57							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	2.97	-1.19	3.28	-0.87	0.32	0.23	n.s.
Unabhängigkeit	3.30	-0.61	3.31	-0.69	-0.08	-0.30	n.s.
Autonomie	3.45	0.23	3.41	0.01	-0.22	-0.29	n.s.
Geringe Kosten	2.45	0.39	2.30	0.26	-0.13	-0.40	n.s.
Zuverlässigkeit	3.82	0.01	3.96	-0.03	-0.04	-0.34	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	3.10	0.34	3.18	0.16	-0.18	-0.49	n.s.
Gemeinsames Erlebnis	3.55	0.80	3.35	0.81	0.01	-0.03	n.s.

Tab. 21: Fortsetzung

	Absolute Werte					Effekte	
	VORHER		NACHHER		Veränderung	Diff zu Auto M	sig
	ÖV	Diff zu Auto	ÖV	Diff zu Auto	Diff zu Auto		
	M	M	M	M	M		
Gruppe AON; N gewichtet zw. 39 u 40							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	2.70	-1.59	2.96	-1.51	0.08	-0.01	n.s.
Unabhängigkeit	3.14	-0.84	3.13	-0.99	-0.15	-0.37	n.s.
Autonomie	3.18	-0.27	3.06	-0.66	-0.39	-0.46	n.s.
Geringe Kosten	2.32	0.12	2.32	-0.03	-0.15	-0.42	n.s.
Zuverlässigkeit	3.30	-0.95	3.91	-0.28	0.67	0.37	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	2.92	-0.12	2.87	-0.35	-0.23	-0.54	n.s.
Gemeinsames Erlebnis	3.20	0.16	3.21	0.20	0.04	0.00	n.s.
TOTAL PERS und AON; N gewichtet zw. 96 u 97							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	2.87	-1.35	3.16	-1.12	0.23	0.14	n.s.
Unabhängigkeit	3.24	-0.70	3.24	-0.81	-0.11	-0.33	n.s.
Autonomie	3.35	0.04	3.27	-0.25	-0.29	-0.36	n.s.
Geringe Kosten	2.40	0.28	2.31	0.15	-0.13	-0.40	n.s.
Zuverlässigkeit	3.62	-0.36	3.94	-0.13	0.23	-0.07	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	3.03	0.16	3.05	-0.04	-0.20	-0.51	n.s.
Gemeinsames Erlebnis	3.42	0.55	3.30	0.57	0.02	-0.02	n.s.

Ergebnisse FVV

Aus Tab. 23 ist klar ersichtlich, dass das zu Fuss Gehen und Velofahren mit Mittelwerten über oder nahe an 4.0 klar im positiven Bereich beurteilt wird. Gegenüber allen anderen Beurteilungen fällt nur die Beurteilung des Status mit einem Mittelwert von 3.18 ab. Ausser dem Erlebniswert wird der FVV auf allen Aspekte besser oder mindestens gleich gut beurteilt wie das Auto fahren.

Bei beiden Gruppen wie auch über die Gruppen hinweg ist ein Effekt auf die Beurteilungsdifferenz zwischen FVV und Auto hinsichtlich des Status feststellbar. Dieser Effekt fällt für den FVV allerdings negativ aus. Über beide Gruppen hinweg ist zusätzlich ein für den FVV negativer Effekt auf die Beurteilungsdifferenz zwischen FVV und Auto bezüglich der Autonomie feststellbar. Er ist allerdings nur auf dem 95%-Niveau signifikant und entsprechend in den einzelnen Gruppen statistisch nicht signifikant.

Tab. 23: Mittelwerte der Beurteilung des zu Fuss Gehens und Velofahrens (FVV), der Beurteilungsdifferenzen zum Auto und der Veränderungen dieser Differenzen zwischen erster und zweiter Erhebungswelle sowie Effekte der Mobilitätsmappe auf die Beurteilungsdifferenzen zwischen FVV und Auto. Ausführliche Tabellenerklärung im Text.

	Absolute Werte					Effekte	
	VORHER		NACHHER		Veränderung	Diff zu Auto M	sig
	FVV	Diff zu Auto	FVV	Diff zu Auto	Diff zu Auto		
	M	M	M	M	M		
Gruppe PERS; N gewichtet zw. 55 u. 57							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	4.38	0.22	4.44	0.32	0.1	0.14	n.s.
Unabhängigkeit	4.19	0.28	4.29	0.26	-0.02	-0.21	n.s.
Autonomie	4.13	0.91	3.8	0.41	-0.5	-0.51	n.s.
Geringe Kosten	4.72	2.66	4.8	2.76	0.1	0.2	n.s.
Zuverlässigkeit	4.25	0.44	4.27	0.34	-0.1	-0.41	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	3.22	0.34	3.23	0.21	-0.13	-0.49	*
Gemeinsames Erlebnis	2.85	0.09	3.04	0.51	0.42	0.62	n.s.
Gruppe AON; N gewichtet zw. 39 u 40							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	3.93	-0.37	4.09	-0.38	-0.01	0.03	n.s.
Unabhängigkeit	3.89	-0.1	3.74	-0.39	-0.29	-0.48	n.s.
Autonomie	3.68	0.23	3.52	-0.19	-0.42	-0.43	n.s.
Geringe Kosten	4.35	2.14	4.83	2.48	0.34	0.44	n.s.
Zuverlässigkeit	3.8	-0.45	4.47	0.27	0.72	0.41	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	3.12	-0.12	2.9	-0.31	-0.19	-0.55	*
Gemeinsames Erlebnis	2.75	-0.3	2.84	-0.17	0.13	0.33	n.s.
TOTAL PERS und AON; N gewichtet zw. 95 u 97							
Einstellung praktisch							
Flexibilität	4.2	-0.01	4.3	0.05	0.06	0.1	n.s.
Unabhängigkeit	4.07	0.13	4.07	0	-0.13	-0.32	n.s.
Autonomie	3.96	0.65	3.69	0.17	-0.48	-0.49	*
Geringe Kosten	4.57	2.46	4.81	2.65	0.19	0.29	n.s.
Zuverlässigkeit	4.08	0.1	4.35	0.31	0.21	-0.1	n.s.
Einstellung Sozial							
Status	3.18	0.16	3.1	0	-0.16	-0.52	**
Gemeinsames Erlebnis	2.81	-0.06	2.96	0.23	0.29	0.49	n.s.

Bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs wurde zusätzlich noch eine Frage zu den gesundheitlichen Folgen des Velofahrens sowie zwei Fragen zu den Fähigkeiten des Velofahrens, wenn man in der Stadt Zürich unterwegs ist, gestellt. Die zwei Fragen zu den Fähigkeiten des Velofahrens wurden analog für das Autofahren gestellt. Allerdings sind dies Fähigkeiten nicht

vergleichbar. Die Auswertungen werden deshalb nicht in Form von Differenzen zwischen den Beurteilung des Velofahrens und jenen des Autofahrens vorgenommen. In Tab. 24 sind die Mittelwerte der Antworten vor Verteilung der Mobilitätsmappen, die Veränderung der Mittelwerte von der ersten zur zweiten Erhebungswelle, die Effekte (Veränderungen nach der Kontrolle der Veränderungen der Kontrollgruppe) pro Experimentalgruppen (PERS und AON) und über die beiden Experimentalgruppen hinweg angegeben. Ausserdem ist festgehalten, ob die Effekte statistisch signifikant sind oder nicht. Die Skalen umfassten Werte von 1 bis 5, wobei mit einem Wert von 5 das zu Fuss Gehen resp. das Velofahren positiv bewertet wurde. In der Auswertung sind alle autofahrenden Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben berücksichtigt.

Aus Tab. 24 geht hervor, dass die gesundheitlichen Folgen des Velofahrens mit einem Mittelwert von 4.57 sehr positiv bewertet wurden und dass diese Bewertung mindestens über beide Gruppen hinweg durch die Mobilitätsmappe noch gesteigert werden konnte. Demgegenüber werden das Wohlfühlen beim Velofahren in Zürich und das Sicherheitsgefühl deutlich schlechter bewertet. Ein Effekt auf diese Beurteilung konnte statistisch nicht festgestellt werden.

Tab. 24: Mittelwerte von spezifischen Beurteilungen des zu Fuss Gehens und Velofahrens, Veränderungen dieser Mittelwerte zwischen erster und zweiter Erhebungswelle sowie Effekte der Mobilitätsmappe. Ausführliche Tabellenerklärung im Text.

	Gruppe PERS				Gruppe AON				Exp.-Gruppen			
	vor-her	Ver-änderung	Effekt	Sig.	vor-her	Ver-änderung	Effekt	Sig.	vor-her	Ver-änderung	Effekt	Sig.
	M	M	M		M	M	M		M	M	M	
Gesundheit Fuss, Velo	4.57	0.11	0.21	n.s.	4.44	0.29	0.39	**	4.51	0.19	0.29	**
Wohlbefinden beim Velofahren	3.59	-0.14	-0.06	n.s.	2.99	0.03	0.11	n.s.	3.33	-0.07	0.01	n.s.
Sicherheitsgefühl Velo	2.98	-0.07	-0.03	n.s.	2.48	0.21	0.25	n.s.	2.77	0.04	0.08	n.s.

Wirkungen auf die weiteren Modellfaktoren

Die Auswahl der Personen, auf denen diese Auswertungen basieren, ist analog zur Auswahl zu den Einstellungen (vgl. Anfang Kap. 5.5.2). Alle in diesem Abschnitt behandelten Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl sind nicht verkehrsmittelspezifisch. Es wurden deshalb keine Differenzen zwischen den dem ÖV resp. FVV und dem Auto berechnet.

Erläuterung von Tab. 25

Bis auf die Faktoren 'Gelegenheit Auto' und 'Absicht kurze Strecken' sind alle Faktoren auf einer Skala von 1 bis 5 gemessen worden. 5 bedeutet einen Wert im Sinne der Umweltfreundlichkeit. Die Skala 'Gelegenheit Auto' beinhaltet die Autoverfügbarkeit auf einer Skala von 1 'immer verfügbar' über 2 'nach Vereinbarung verfügbar' bis 3 'gar nicht verfügbar'. Die Parkplatz-Situation wird hier nicht dargestellt, weil diese nur in der ersten Umfrage erhoben wurde. Die Verkehrsmittelwahl-Absicht für kurze Strecken wurde nominal erhoben, weil dafür alle drei Verkehrsmittel (MIV, ÖV, FVV) zur Verfügung stehen. Die Antworten wurden in eine Skala von 1 (nur Auto) über 2 (hauptsächlich Auto plus ÖV oder FVV) und 3 (alle drei Verkehrsmittel zu gleichen Teilen) bis 4 'kein Auto' umgerechnet.

Die Spalte 'vorher' gibt den Beurteilungsmittelwert pro Faktor und Versuchsgruppe bei der ersten Befragungswelle an. Die Spalte 'Veränderung' enthält die Differenz zwischen der Beurteilung in der ersten Erhebungswelle und der zweiten Erhebungswelle. In der Spalte 'Effekt' ist die Veränderung der Beurteilung *nach Kontrolle nach der Veränderung in der Kontrollgruppe* und somit die Wirkung der Mobilitätsmappe. Die Spalte 'sig.' schliesslich gibt an, ob der Effekt statistisch signifikant ist oder nicht.

Analog zu den Auswertungen der Einstellungen sind die Ergebnisse pro Experimentalgruppe (PERS und AON) sowie über beide Gruppen hinweg dargestellt.

Ergebnisse

In der Tabelle fällt der Mittelwert von 1.12 (Gelegenheit Auto, über beide Experimentalgruppen) auf. Dieser tiefe Wert kommt durch die Skala der Autoverfügbarkeit zustande, welche mit 1 eine uneingeschränkte Verfügbarkeit bezeichnet, mit 2 eine Verfügbarkeit nach Vereinbarung und mit 3 keine Verfügbarkeit. Der sehr tiefe Mittelwert von 1.12 ist auch dadurch zu erklären, dass in dieser Auswertung nur Auto fahrende Personen berücksichtigt sind.

Die Fähigkeiten, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen und die Fähigkeiten Auto zu fahren sind mit Werten klar über 4.0 bei einer Skala von 1 bis 5 sehr hoch. Die befragten Personen schätzen ihre diesbezüglichen Fähigkeiten somit als gut ein.

Mit Werten ebenfalls um 4.0 geben die Befragten im Schnitt an zu glauben, dass sie durch die Nutzung anderer Verkehrsmittel als das Auto einen Beitrag zur Lösung der durch das Auto verursachten Probleme leisten können (Selbsteffizienz). Gleichfalls geben sie an, sich selbst für einen Beitrag zur Lösung eines allfälligen Umweltproblems durch das Auto fahren mitverantwortlich zu fühlen.

Die Problemwahrnehmung ist mit einem Mittelwert von 3.48 nicht vollständig vorhanden und eine soziale Norm zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist ebenfalls nur teilweise vorhanden.

Die Absicht, auf langen Strecken die öffentlichen Verkehrsmittel statt das Auto zu nutzen, wird mit einem Mittelwert von 3.0 beurteilt und somit im Schnitt als 'mittel' bezeichnet. Demgegenüber ist bei der Absicht, auf kurzen Strecken die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen oder zu Fuss zu gehen resp. Velo zu fahren, ein Mittelwert von 3.9 (bei einer Skala von 1 bis 4) ein sehr hoher Wert zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel oder des Fuss- und Veloverkehrs zu verzeichnen.

Statistisch signifikante Effekte können bei keiner Gruppe und auch nicht beim Zusammenzug der beiden Gruppen PERS und AON festgestellt werden.

Tab. 25: Mittelwerte aller Modellfaktoren (ohne Einstellungen), Veränderungen dieser Mittelwerte zwischen erster und zweiter Erhebungswelle sowie Effekte der Mobilitätsmappe. Ausführliche Tabellenerklärung im Text. Skalen von 1 bis 5, wenn nichts anderes erwähnt.

	Gruppe PERS, N gewichtet zw. 57 u 59				Gruppe AON, N gewichtet zw. 39 u 40				Exp.-Gruppen, N gewichtet zw 96 u 99			
	vor- her	Ver- ände- rung	Effekt	Sig.	vor- her	Ver- ände- rung	Effekt	Sig.	vor- her	Ver- ände- rung	Effekt	Sig.
	M	M	M		M	M	M		M	M	M	
Soziale Norm	2.84	0.03	-0.05	n.s.	2.87	0.05	-0.03	n.s.	2.85	0.04	-0.04	n.s.
Problemwahr- nehmung	3.46	0.14	0.09	n.s.	3.51	0.12	0.07	n.s.	3.48	0.13	0.08	n.s.
Verantwortungs- übernahme	4.20	-0.09	-0.13	n.s.	3.41	0.28	0.24	n.s.	3.90	0.04	0.00	n.s.
Selbsteffizienz	4.32	0.02	-0.07	n.s.	3.69	0.14	0.05	n.s.	4.07	0.07	-0.02	n.s.
Persönliche Norm	2.64	0.08	-0.02	n.s.	2.56	-0.06	-0.16	n.s.	2.61	0.02	-0.08	n.s.
Fähigkeiten ÖV	4.52	0.17	0.18	n.s.	4.12	-0.13	-0.12	n.s.	4.37	0.05	0.06	n.s.
Fähigkeiten Auto	4.14	-0.08	0.08	n.s.	4.28	-0.09	0.07	n.s.	4.19	-0.08	0.08	n.s.
Gelegenheit Auto*	1.10	0.00	-0.03	n.s.	1.16	-0.07	-0.10	n.s.	1.12	-0.02	-0.05	n.s.
Absicht (lange Strecken)	3.20	-0.07	-0.27	n.s.	2.80	0.04	-0.16	n.s.	3.05	-0.03	-0.23	n.s.
Absicht (kurze Strecken)**	3.46	0.15	0.07	n.s.	3.30	0.15	0.07	n.s.	3.39	0.147	0.07	n.s.

* Skala von 1 (Auto immer verfügbar) bis 3 (kein Auto verfügbar)

** Skala von 1 (immer Auto) bis 4 (immer ÖV oder FVV)

6. Interpretation und Folgerungen

6.1. Einleitung und Aufbau

Während in Kap. 5 die Ergebnisse ohne Wertung dargestellt wurden, werden in diesem Kap. 6 die Ergebnisse interpretiert und Folgerungen gezogen.

Der Aufbau der Interpretation folgt der Wirkungslogik der gesamten Intervention. Die Wirkungslogik ist in Abb. 6 dargestellt. Gemäss dieser Logik wird die Mobilitätsmappe nach deren Verteilung von den Zielpersonen wahrgenommen. Anschliessend werden die Informationen entlang dem sozialpsychologischen Modell Wollen-Können-Tun verarbeitet und schliesslich in Verhalten in Form der Verkehrsmittelwahl und -nutzung umgesetzt.

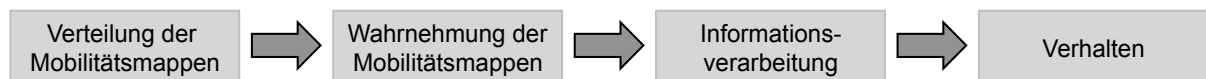


Abb. 6: Wirkungslogik der Intervention

Die Wirkungen der Mobilitätsmappe entfalten sich in erster Linie durch die Verarbeitung der Informationen, welche sich in veränderten Bekanntheitsquoten von Mobilitätsangeboten einerseits aber auch in veränderten Werten der Faktoren, welche das Verhalten entsprechend dem Wollen-Können-Tun-Modell beeinflussen, manifestieren. Das Wollen-Können-Tun-Modell ist somit der Kern der Wirkungslogik. Die Interpretation der Ergebnisse zur Überprüfung des sozialpsychologischen Handlungsmodells, welche sich mit der dritten Frage der revidierten Fragestellungen beschäftigt, wird deshalb den anderen Unterkapiteln vorangestellt (Kap. 6.2).

Anschliessend folgt die Beurteilung der Wahrnehmung der Mobilitätsmappe und des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON) sowie die Interpretation der Beurteilung der Mobilitätsmappe und des AON (Kap. 6.3 und 6.4). Damit werden einerseits Grundlagen für die Beantwortung der ersten und der zweiten Frage der revidierten Fragestellungen geschaffen sowie andererseits die vierte Frage beantwortet.

Das darauf folgende Kapitel beurteilt die Wirkung des Informationsmoduls der Mobilitätsmappe auf die Bekanntheit und die Nutzung der darin enthaltenen Mobilitätsangebote und beschäftigt sich somit mit der ersten Frage der revidierten Fragestellungen (Kap. 6.5).

Schliesslich folgt die Interpretation der Ergebnisse zu den Wirkungen der Mobilitätsmappe auf die sozialpsychologischen Einflussfaktoren des Wollen-Können-Tun-Modells. Kap. 6.6 beschäftigt sich somit mit der zweiten Frage der revidierten Fragestellung.

Als Letztes werden in Kap. 6.7 die revidierten Fragestellungen zusammenfassend beantwortet und in Kap. 6.8 die in den vorangehenden Abschnitten formulierten Folgerungen zusammengestellt.

6.2. Sozialpsychologisches Handlungsmodell

Das sozialpsychologische Handlungsmodell Wollen-Können-Tun war die Grundlage für die Konzeption wie auch für die Wirkungsanalyse der Mobilitätsmappe. Das Modell konnte aufgrund der Datengrundlage nur für die Alternative Auto vs. ÖV geschätzt werden.

Aus den Ergebnissen geht klar hervor, dass das postulierte theoretische Modell eine sehr plausible Repräsentation der erhobenen Daten darstellt – so sind die Kennwerte für die Passung zwischen theoretisch postuliertem Modell und empirisch erhobenen Daten sehr gut.

Die Werte für die Erklärung der unterschiedlichen Antworten auf die Frage nach der Absicht, wie häufig die öffentlichen Verkehrsmittel und wie häufig das Auto verwendet wird sowie für die Erklärung der unterschiedlichen Verhaltensweisen ist mit $r^2 = 0.47$ (Absicht) und $r^2 = 0.67$ (Verhalten) insbesondere für eine Feldstudie als gut bis sehr gut zu bezeichnen.

Auffallend ist besonders, dass das Verhalten durch das Modell sehr gut erklärt wird und dass dabei die Absicht die mit Abstand grösste Bedeutung hat. Die in der Literatur festgestellte Kluft zwischen der Einstellungen resp. Verhaltensabsicht und dem tatsächlichen Verhalten (Bamberg & Möser 2007, Armitage & Conner, 2001, Kaiser & Fuhrer, 2000) konnte bezüglich der Verkehrsmittelwahl in Zürich nicht bestätigt werden. Ein methodischer Artefakt (Scheinzusammenhang) ist nicht wahrscheinlich, weil das Verhalten mit der Aufzeichnung von konkreten Wegen gemessen wurde und weil die Erhebung des Verhaltens und die Erhebung der Einflussfaktoren mit zwei unterschiedlichen Erhebungsinstrumenten und – ausser bei ca. 10% der Personen – zeitlich verschoben erfolgte. Auch das Argument, dass 40% der Personen in der Gesamtstichprobe nie Auto fahren und deshalb die Varianz gering ist, kann nicht als methodische Erklärung für die hohen Fit-Werte dienen, weil diese Auswertung nur mit Personen durchgeführt wurde, welche in der Aufzeichnungszeit Auto gefahren sind.

Somit kann festgehalten werden, dass sich die Personen in den beiden untersuchten Quartieren in Zürich bezüglich der Wahl des Verkehrsmittels grundsätzlich gemäss ihren Absichten verhalten. Diese Feststellung ist für zukünftige Massnahmen im Mobilitätsbereich von entscheidender Bedeutung, weil damit eine Veränderung der Absicht mit hoher Wahrscheinlichkeit auch eine Veränderung des Verhaltens nach sich zieht.

Die Absicht der Verkehrsmittelwahl ihrerseits wird wesentlich a) durch den Vergleich der öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Auto hinsichtlich ihrer praktischen Folgen wie Flexibilität, Autonomie, Unabhängigkeit, Kosten etc. (Einstellung praktisch), b) dem schlechten Ge-

wissen, wenn das Auto gewählt wird (persönliche Norm) und c) durch die Vertrautheit mit den Betriebseigenheiten des öffentlichen Verkehrs (Fahrpläne, Automaten etc.; Fähigkeiten ÖV) beeinflusst. Zusätzlich spielt auch eine gewisse Rolle, wie sicher sich eine Person beim Lenken eines Autos fühlt (Fähigkeiten Auto).

- Bezüglich der *Vertrautheit mit dem öffentlichen Verkehr* ist einschränkend anzumerken, dass die kausale Wirkung in beide Richtungen gehen kann. Wenn eine Person beispielsweise nicht weiss, wie die immer wieder erneuerten Ticketautomaten funktionieren, nimmt sie das als Hindernis für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wahr. Wenn sie die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzt, wird sie jedoch auch nicht vertraut mit den Ticketautomaten. Trotz dieser Einschränkung ist die Bedeutung der Fähigkeiten, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen von Belang. Insbesondere mit Blick auf die Verlagerung der Ticketverkäufe auf Online-Kanälen und über Smartphones einerseits und auf die kurzen Erneuerungszyklen von Bedienungsabläufen von technologischen Hilfen andererseits scheint die Möglichkeit zu bestehen, dass die Hürden zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für reine AutofahrerInnen vergrössert werden. Besondere Bedeutung hat diese Argumentation bei älteren Personen. Angebote 'wie mobil sein mobil bleiben' könnten diesbezüglich in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen.
- Die grosse Bedeutung der persönlichen Norm, welche sich umgangssprachlich in einem schlechten Gewissen äussert, weist auf die Bedeutung der moralischen Überlegungen für die Verkehrsmittelwahl hin. Offensichtlich spielen diese bei der Bevölkerung der beiden Quartiere eine wichtige Rolle. Dabei geht die überraschend hohe Ausprägung der beteiligten Dimensionen Problemwahrnehmung, Verantwortungsübernahme und Selbsteffizienz einher mit der im Schnitt starken Absicht, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, und mit dem entsprechendem Verhalten. Die im Sinne der Nutzung des ÖV schlechtesten Werte dieser drei Dimensionen sind bei der Problemwahrnehmung mit Mittelwerten von 3.3 resp. 3.7 festzustellen¹³. Aber auch diese Werte sind als recht hoch zu bezeichnen. Trotz diesen hohen Werten ist die Bedeutung des persönlichen Verpflichtungsgefühls ein Indiz für die Richtigkeit der These der sozialen Blockierung.

Die Personen fahren in den untersuchten Gebieten heute schon selten Auto. Bei einer Entscheidung, das Auto *noch* seltener zu nutzen, spielen die Gedanken, a) dass dies hinsichtlich der Umwelt zu wenig bringt, solange nicht andere auch noch weniger Auto fahren, b) dass nicht nur man selber, sondern auch andere Akteure in der Verantwortung stehen, und vor allem c) die Beurteilung der Problemlage eine Rolle. Wenn alle so denken, bewegt sich niemand als Erste resp. als Erster in Richtung noch stärkerer

¹³ Skala von 1 = sehe kein Problem bis 5 sehe grosse Probleme.

Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und die Argumente a bis c werden dadurch bestätigt. Die soziale Blockierung ist dadurch Tatsache, auch wenn sie auf hohem Niveau, d.h. im Kontext von Auffassungen und Verhaltensweisen, welche stark zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs ausgeprägt sind, stattfindet.

Im Gegensatz zur Annahme in der Konzeptionsphase, dass von einer Anerkennung der Problemlage ausgegangen werden kann, weisen die relativ zu den Werten zur Selbsteffizienz und Verantwortungsübernahme tiefen Werte bei der Problemwahrnehmung darauf hin, dass noch nicht alle Personen die kollektive Problematik anerkennen und allfällige Massnahmen auch in diese Richtung arbeiten sollten. Gleichzeitig indizieren die Schwierigkeiten die drei Dimensionen Problemwahrnehmung, der Verantwortungsübernahme und der Selbsteffizienz empirisch voneinander zu trennen, dass auch eine generelle Kommunikation der Umweltproblematik im Zusammenhang mit dem Verkehr sinnvoll ist.

- Die Bedeutung der praktischen Handlungskonsequenzen (Einstellungen praktisch) für die Verkehrsmittelwahl ist nicht überraschend. Neben den explizit abgefragten Handlungskonsequenzen Flexibilität, Unabhängigkeit, Autonomie, Zuverlässigkeit und Kosten spielen dabei auch weitere Aspekte insbesondere Bequemlichkeit, Komfort und Schnelligkeit eine Rolle¹⁴.

Entscheidend ist, dass das Auto bezüglich der Flexibilität, der Unabhängigkeit und der Autonomie klar besser abschneidet als die öffentlichen Verkehrsmittel – die Flexibilität des Autos wird sogar als sehr viel besser beurteilt. Nur bei den Kosten schneiden die öffentlichen Verkehrsmittel besser ab als das Auto. Allerdings sind die Kosten für die praktische Einstellung am wenigsten wichtig. Die Zuverlässigkeit wird bei beiden Verkehrsmitteln etwa gleich gut beurteilt. Allfällige Massnahmen sollten deshalb klar auf die Flexibilität, Unabhängigkeit und Autonomie ausgerichtet sein, wobei dies drei klassische Vorteile des Autos sind, welche sich argumentativ nur schwer zerstreuen lassen. Es ist zu bezweifeln, dass diese Handlungskonsequenzen durch persuasive Massnahmen alleine beeinflusst werden können. Hinsichtlich der Zuverlässigkeit und des Preises werden deshalb vor allem die zukünftigen Entwicklungen entscheidend sein. Während die Preise vermutlich bei beiden Verkehrsmitteln ansteigen werden, sind die Entwicklungen der Zuverlässigkeit des Autos und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) unsicherer. Während das Autofahren speziell in und um Zürich durch die steigenden Stautunden (NZZ, 2013) tendenziell unzuverlässiger wird, bleibt die Zuverlässigkeit der Bahn gemessen an der 3-Minuten-Pünktlichkeit zumin-

¹⁴ Bequemlichkeit, Komfort und Schnelligkeit wurden nicht explizit abgefragt, weil sich in früheren Untersuchungen gezeigt hat, dass diese durch die im Fragebogen berücksichtigten Aspekte ebenfalls abgedeckt werden (Quelle: Artho, 2005; Nübold & Artho, 2005, 2007)

dest schweizweit seit Jahren konstant (SBB, 2015). Die Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel scheinen insbesondere angesichts der ausgeglichenen Beurteilungen von ÖV und Auto gut beraten, erstens die Pünktlichkeit der Bahn im Grossraum Zürich weiterhin zu erhalten und möglichst zu verbessern, und sich zweitens nicht zu sehr auf die objektiven, schweizweiten, sehr hohen Pünktlichkeitswerte zu verlassen. Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl sind nicht die objektiven Werte sondern die subjektiven Eindrücke der potenziellen Kunden.

Alles in allem kann das Wollen-Können-Tun-Modell für die Verkehrsmittelwahl mit den Optionen ÖV und motorisierter Individualverkehr (MIV) als empirisch bestätigt gelten. Damit kann davon ausgegangen werden, dass Veränderungen der einzelnen Einflussfaktoren auch entsprechend dem Modell wirken.

6.3. Wahrnehmung und Beurteilung der Mobilitätsmappe

Mobilitätsmappe

Die Wahrnehmung der Mobilitätsmappe ist Voraussetzung für eine Wirkung der Mobilitätsmappen auf die Beurteilung der Verkehrsmittel wie auch auf die Beurteilung der durch die Folgen des Autoverkehrs hervorgerufenen Umweltprobleme. Ein halbes Jahr nach der Verteilung der Mobilitätsmappen haben 26% der Personen die Mobilitätsmappe ganz oder teilweise gelesen, 20% der Personen können sich erinnern und haben sie durchgeblättert und 4% der Personen können sich an die Mobilitätsmappe erinnern, haben sie aber nicht durchgeblättert. Gesamthaft können sich somit 50% der Personen an die Mobilitätsmappe erinnern.

Eine Beurteilung dieser Werte ist durch den Vergleich mit Wahrnehmungswerten ähnlicher Kampagnenmittel möglich. Allerdings müssen bei der Interpretation allfällige Unterschiede bezüglich des Zeitraums zwischen der Verteilung und der Befragung, der Art der Kampagnenmittel, der Methodik der Rezeptionserhebung und der inhaltlichen Thematik berücksichtigt werden. Drei Kampagnen werden als Beurteilungsgrundlage beigezogen:

- Zürich Affoltern: In Zürich wurde im Jahr 2009 eine analog Mobilitätsmappe im Quartier Affoltern an alle Haushalte verteilt.
- Basel: Die Migrationszeitung ist eine von den beiden Basler Halbkantonen finanzierte Informationszeitung zum Thema AusländerInnenintegration, die zwei Mal jährlich gratis an alle Basler Haushalte verteilt wurde.
- Herisau: In Herisau wurde im Rahmen des Programms Verkehrsraum Herisau in regelmässigen Abständen eine Informationszeitung an alle Haushalte verteilt.

Aus Tab. 26 ist ersichtlich, dass die Evaluationsergebnisse dieser drei Kampagnen verhältnismässig gut miteinander verglichen werden können.

Tab. 26: Vergleich der Kampagnen

Merkmal	Alt-Wiedikon/ Friesenberg	Affoltern	Basel	Herisau
Verteilung:	unadressiert alle Haushalte	unadressiert alle Haushalte	unadressiert alle Haushalte	unadressiert alle Haushalte
Frequenz:	einmal	einmal	mehrfach	mehrfach
Zeitraum bis Erhebung:	7 Monate	ca. 2 Wochen	ca. 2 Monate	ca. 2 Monate
Erhebungsmethodik:	bildgestützt	verbal gestützt	bildgestützt	verbal gestützt
Erhebungsformat:	Erinnerung durchgeblättert teilweise gelesen ganz gelesen	Erinnerung durchgeblättert* gelesen	nie gelesen gelegentlich gelesen regelmässig gelesen	nie angeschaut 1 - 2x gelesen 3x u. öfter gelesen
Quelle:		Demoscop (o.J.); Häfeli & Brunner (2009)	Nübold & Artho (2005)	Nübold & Artho (2007)

* 'Durchgeblättert' und 'gelesen' entspricht bei allen drei Vergleichskampagnen 'ganz oder teilweise durchgeblättert' resp. 'ganz oder teilweise gelesen'.

Der Prozentsatz an Personen, welcher die Mobilitätsmappe Alt-Wiedikon/Friesenberg wahrgenommen und mindestens durchgeblättert hat, liegt bei 46%. Der analoge Prozentsatz bei der Mobilitätsmappe Affoltern liegt bei 38%. Allerdings wurde die Befragung sehr kurz nach der Verteilung der Mobilitätsmappen durchgeführt, so dass dieser Anteil nach der Befragung noch steigen konnte. Bei den Kampagnen in Basel und Herisau liegen die entsprechenden Prozentsätze bei 63% (Herisau) resp. 50% (Basel). Der wesentliche Unterschied zwischen Basel/Herisau und Alt-Wiedikon/Friesenberg liegt darin, dass die Zeitungen in Basel und Herisau mehr als nur einmal verteilt wurden. In Herisau kommt dazu, dass es sich um eine vergleichsweise kleine Gemeinde handelt und das Thema Mobilität in der Öffentlichkeit zu diesem Zeitpunkt stark und kontrovers diskutiert wurde. Demgegenüber behandelte die Migrationszeitung in Basel nicht das Thema Mobilität, sondern die stark umstrittene und die Öffentlichkeit bewegende AusländerInnen-Thematik. Unter Berücksichtigung der Kampagnen-Unterschiede kann deshalb eine Rezeptionsrate von 46% im Vergleich mit den anderen Kampagnen als gut bezeichnet werden.

Auch beim Vergleich des Anteils Personen, welcher die Materialien ganz oder teilweise gelesen hat, schneidet die Mobilitätsmappe Alt-Wiedikon/Friesenberg vergleichbar ab. Bei Alt-Wiedikon/Friesenberg liegt der Prozentsatz bei 26%. In Affoltern haben 29%, in Basel und Herisau 22% (Herisau) resp. 27% (Basel) die Kampagnenmaterialien ganz oder teilweise durchgelesen resp. regelmässig gelesen (Basel/Herisau).

Die Rezeption der Mobilitätsmappe in Alt-Wiedikon/Friesenberg kann somit als vergleichsweise gut bezeichnet werden, auch wenn bei einem Anteil von 54% Nicht-Rezipienten noch ein beachtliches Steigerungspotenzial vorhanden ist.

Beurteilung Mobilitätsmappe

Grundsätzlich finden 55% der befragten Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, die Mobilitätsmappe mehr oder weniger sinnvoll. Im Vergleich mit der Evaluation der analogen Mobilitätsmappe in Affoltern ist dieser Wert um 20 Prozentpunkte tiefer.

Ein methodischer Grund für diesen grossen Unterschied kann in der unterschiedlich langen Zeit zwischen dem Verteilen der Mobilitätsmappe und der Umfrage (Alt-Wiedikon/Friesenberg: 7 Monate; Affoltern: ca. 2 Wochen) liegen. Möglicherweise realisierten die Befragten in Alt-Wiedikon/Friesenberg bei der Befragung, dass sie sich nur noch schwach an die Inhalte erinnerten und zweifeln aufgrund dessen den Sinn stärker an.

Ein inhaltlicher Grund könnte sein, dass Affoltern ein sich entwickelndes Gebiet mit einer relativ hohen Bautätigkeit war, und in Affoltern deshalb mehr NeuzuzügerInnen die Mobilitätsmappe erhalten und beurteilt haben. Mobilitätsinformationen sind für NeuzuzügerInnen grundsätzlich interessanter, weil sie die quartierspezifischen Möglichkeiten noch nicht so gut kennen. Infolgedessen ist eine solche Informationsmappe für sie sinnvoller.

Vermutlich kumulieren sich die methodischen und inhaltlichen Gründe zu diesem grossen Unterschied bei der Beurteilung der Sinnhaftigkeit der Mobilitätsmappe. Wenn fast die Hälfte der Personen die Mobilitätsmappe nicht sinnvoll findet, ist es schwer vorstellbar, dass deren persuasive Inhalte bei mehr als der Hälfte der Personen überhaupt potenziell Wirkung entfalten können. Etwas anders ist die Sachlage bei der blossen Bekanntmachung von Mobilitätsangeboten (wie z.B. Hauslieferdienste, Routenplaner, Veloverleih etc.). Die Bekanntmachung kann grundsätzlich auch bei Personen funktionieren, welche die Mobilitätsmappe nicht sinnvoll finden. Wenigstens ein Teil dieser Personen dürfte sich für die Beurteilung der Sinnhaftigkeit auch auf das Durchblättern oder sogar Lesen der Mobilitätsmappe gestützt haben. Die Möglichkeit, dass Informationen zu Mobilitätsangeboten haften bleiben, besteht durchaus – auch wenn Personen zum Schluss kommen, dass die Mobilitätsmappe nicht sinnvoll sei.

Die einzelnen Aspekte der Mobilitätsmappe werden von den befragten Personen wiederum gut beurteilt. Der Umfang wird unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer Experimentalgruppe, deren spezifische Mobilitätsmappen-Versionen unterschiedlich grossen Umfang hatten, als 'gerade richtig' eingeschätzt. Die Mittelwerte der anderen Aspekte sind durchwegs im positiven Bereich. Am zurückhaltendsten werden – der Beurteilung der Sinnhaftigkeit als Ganzes entsprechend – die Nützlichkeit und Interessantheit der Inhalte beurteilt (Mittelwerte von 3.50 und 3.52 auf einer Skala von 1 = nicht gut bis 5 = sehr gut). Die Übersichtlichkeit, die Verständlichkeit des Textes und die Gestaltung werden durchwegs als gut beurteilt (Mittelwerte zwischen 3.75 und 4.14).

Schliesslich weisen die starken Zusammenhänge zwischen der Beurteilung der Sinnhaftigkeit und allen anderen Beurteilungsaspekten darauf hin, dass die Mobilitätsmappe vor dem Hintergrund einer allgemeinen Haltung zu Informationskampagnen dieser Art beurteilt wird. Wenn eine Person eher positiv eingestellt ist, beurteilt sie auch alle Einzelaspekte eher positiv. Analog gilt dies für eine eher negative Haltung. Es sind in den Antwortverteilungen aber keine Polarisierungen festzustellen. Es kann deshalb nicht davon gesprochen werden, dass sich ein Pro- und ein Kontra-Lager gegenüber stehen. Die Mobilitätsmappe löste in der Bevölkerung keine Polemik aus. Vielmehr scheint man den Mobilitätsmappen eher indifferent mit einem gewissen Wohlwollen gegenüber zu stehen. Darauf deuten die Beurteilungen der Sinnhaftigkeit und der Nützlichkeit der Mobilitätsmappe hin, welche leicht oberhalb der Mitte zwischen schlecht und gut liegen.

Gesamthaft kann die Ausgestaltung der Mobilitätsmappe somit als geglückt bezeichnet werden. Eine Abkehr von den Gestaltungsprinzipien oder der Art der Texte, Illustrationen und Bilder drängt sich in keiner Weise auf. Für eine zukünftige Version einer Mobilitätsmappe ist es aufgrund dieser Ergebnisse und Interpretationen empfehlenswert abzuwägen, welchen Personen welche Art von Informationen abgegeben werden sollen. Damit persuasive Inhalte wirken können, dürfte es notwendig sein, sich der Mobilitätsmappe stärker zu widmen als dies durch das blosse Durchblättern der Fall ist. Dies ist gemäss dieser Interpretation vermutlich bei NeuzuzügerInnen eher der Fall. Zusätzlich sind NeuzuzügerInnen in der Situation, in der die Mobilität neu organisiert werden kann. Es scheint im Sinne einer Reduktion der Streuverluste deshalb überdenkenswert, eine Mobilitätsmappe mit persuasiven Inhalten nur an NeuzuzügerInnen zu schicken, sofern diese adresstechnisch greifbar sind. Bestehen die Inhalte aber 'nur' aus Mobilitätsangeboten, dürfte sich der Aufwand für die spezifische Zustellung an ausgewählte Personengruppen kaum mehr lohnen.

6.4. Wahrnehmung und Beurteilung des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON)

Wie im Kapitel 4 geschrieben, meldete sich keine einzige Person zum AON an. Ein hauptsächlichlicher Grund liegt darin, dass der AON gar nicht wahrgenommen wurde.

Die Wahrnehmung des Alle-oder-Niemand-Vertrags innerhalb der Mobilitätsmappe, welche an die Experimentalgruppe 'AON' verteilt wurde, leidet natürlich schon darunter, dass 56% der Personen innerhalb dieser Gruppe die Mappe an sich nicht wahrgenommen (53%) oder nicht durchgeblättert (3%) haben. Knapp die Hälfte der Personen, welche die Mobilitätsmappe mindestens durchgeblättert haben, hat auch den AON wahrgenommen, die andere Hälfte

nicht. Das heisst, dass von allen Personen, welche die Möglichkeit hatten, den AON wahrzunehmen, nur jede fünfte Person (21%) den AON überhaupt gesehen hat.

Die weiteren Auswertungen zeigen, dass das Verständnis des AON sowohl hinsichtlich des Zwecks als auch der Funktionsweise kein Problem waren. Praktisch alle AON-Wahrnehmenden haben sowohl Zweck wie Funktionsweise verstanden. Auch der Zielwert von 10% Reduktion der Autokilometer wird von der grossen Mehrheit als adäquat eingeschätzt: 78% der Personen finden diesen Zielwert richtig, leicht zu tief oder leicht zu hoch. Nur 22% beurteilen ihn als 'zu hoch', 'zu tief' oder als 'viel zu hoch' resp. 'viel zu tief'.

Zusammengefasst liegt im vorliegenden Projekt der wichtigste Grund dafür, dass der AON nicht zustande gekommen ist, somit darin, dass dieses Angebot gar nicht wahrgenommen wurde. Allerdings ist damit nicht gesagt, dass der AON zustande gekommen wäre, wenn er von einer Mehrheit wahrgenommen worden wäre (vgl. unten). In Bezug auf die Wahrnehmung des AON kann festgestellt werden, dass die Mobilitätsmappe im Vergleich mit analogen Kampagnen gut rezipiert wurde und die Gestaltung, Formulierung und Detailkonzeption des AON einwandfrei waren. Infolgedessen scheint eine Mobilitätsmappe allein als Träger für die Diffusion einer Aktion, bei der Teilnehmende gewonnen werden sollen, nicht geeignet zu sein. Angesichts der Erwartung, dass sich grundsätzlich nicht viele Personen zu einer solchen Aktion bereit erklären¹⁵, müsste für deren Propagierung Mittel gewählt werden, welche sicherstellen, dass die Teilnahmemöglichkeit möglichst von jeder einzelnen Zielperson wahrgenommen wird. Darauf hin weist auch das Ergebnis, dass viele Personen eine stärkere Bekanntmachung der Aktion erwartet hätten (Mittelwert 3.3 auf einer Skala von 1 nicht wichtig bis 5 sehr wichtig)

Die erfolgreiche Durchführung einer Teilnahme-Aktion im Mobilitätsbereich ist grundsätzlich möglich, wie eine Selbstverpflichtungsaktion zur halbjährigen freiwilligen Einhaltung von Tempo 30 auf Quartierstrassen in der Gemeinde Münsingen aus dem Jahr 1999 (Gutsher, Mosler & Artho, 2001) zeigt. Von rund 4000 registrierten Autofahrenden verpflichteten sich 1'015. Die Voraussetzung dafür ist, dass möglichst alle Zielpersonen davon wissen. In Münsingen war diese Voraussetzung erfüllt: Nur 3% der befragten Nicht-Teilnehmenden gaben an, von der Aktion nichts gewusst zu haben. Allerdings wurde in Münsingen auch eine Vielfalt von Massnahmen gewählt, um Teilnehmende zu gewinnen: Fahnen mit dem Aktionslogo am Strassenrand, Artikel und Inserate in der lokalen Zeitung, Teilnahmeunterlagen bei lokalen Arbeitgebern, in Einkaufsgeschäften, von SchülerInnen der lokalen Schulen gezeichnete Plakate, ein Turm in der Mitte des Dorfplatzes, welcher die aktuelle Teilnehmerzahl zeigte und eine Standaktion am Weihnachtsmarkt. Zusätzlich wurden viele lokale Akteure wie das Gewerbe oder Schulen eingespannt. Gemeindevertretende machten an der er-

¹⁵ 60% der befragten Personen würden bei einer solchen Aktion 100 oder weniger Teilnehmende erwarten; die Stadt Zürich äusserte im Vorfeld die Erwartung, dass eine TeilnehmerInnen-Zahl von über 100 ein Erfolg wäre.

wählten Standaktion Werbung für die Selbstverpflichtung und standen der Bevölkerung Rede und Antwort. Der Aufwand, welcher in dieser Gemeinde geleistet wurde, war sehr hoch. Dafür wurde die Teilnahmemöglichkeit auch von praktisch allen Personen wahrgenommen. Wenn in Zürich Alt-Wiedikon/Friesenberg der AON wahrgenommen worden wäre, wäre dieser jedoch höchstwahrscheinlich auf zusätzliche Schwierigkeiten gestossen: 39% der Zielpersonen in Zürich Alt-Wiedikon/Friesenberg, an welche die Mobilitätsmappen verteilt wurden, benutzen das Auto überhaupt nicht, weitere 39% benutzen es für weniger als 20% ihrer Wege. Entsprechend ist auch der auf die Unterwegszeit bezogene Modalsplit: Von der gesamten Unterwegszeit sind nur knapp 20% mit dem Hauptverkehrsmittel MIV zurückgelegt worden. Dieser relativ kleine Anteil MIV an der gesamten Mobilität verteilt sich auf 61% der Personen. Diese Zahlen zeigen, dass das Auto vor allem punktuell und zielgerichtet eingesetzt wird. Entsprechend viele Personen sehen kaum mehr Möglichkeiten, die Anzahl ihrer Autofahrten noch mehr zu reduzieren oder finden, dass sie schon genügend tun, um Energie und CO₂-Emissionen zu sparen. Dieser subjektiv eingeschränkte Handlungsspielraum wäre bei Wahrnehmung des AON durch alle Personen vermutlich zu einem zentralen Hindernis für das Zustandekommen des AON geworden.

Prinzipielle Gründe sind dagegen nicht verantwortlich für Nicht-Teilnahmen – obwohl dieser Eindruck durch gewisse Medienberichte aufkommen könnte (Scherrer, 2014a; Scherrer, 2014b). Die Anteile der Personen, welche 'keine Zeit für solche Dinge' hat (21%) resp. 'aus Prinzip gegen solche Aktionen' sind (14%) sind klein bis sehr klein. Unterstützt wird diese Interpretation durch die Aussagen bei der Beurteilung der Mobilitätsmappe, nach der die entsprechenden Ergebnisse darauf hindeuten, dass es nicht ein Pro- und ein Kontralager und keine Polemiken gab (vgl. Kap. 6.3).

Die Ergebnisse und der Vergleich mit der Aktion von Münsingen zeigt klar auf: Eine Teilnahmeaktion erfolgreich durchführen zu können, ist grundsätzlich auch in Zürich möglich. Die Personen stellen sich nicht aus Prinzip gegen solche Aktionen. Allerdings sehen sie im Mobilitätsbereich kaum mehr Handlungsspielraum. Falls Handlungsspielraum gegeben ist, bräuchte es – neben einer in vorliegendem Fall geglückten adäquaten und ausgewogenen Konzipierung und einer guten Kommunikation des Zwecks und der Funktionsweise des AON – einen ungemein hohen Aufwand und ein persönliches inhaltliches und zeitliches Engagement der verantwortlichen Personen, eine Verankerung der Aktion bei lokalen Akteuren und im öffentlichen Raum stark sichtbare Begleitmassnahmen verschiedenster Art. Letzteres war in diesem Fall aufgrund des experimentellen Ansatzes mit vier Gebieten im gleichen Quartier, welche nicht alle die gleichen Versionen der Mobilitätsmappe erhalten haben, allerdings kaum möglich.

6.5. Wirkung der Mobilitätsmappe auf Bekanntheit und Nutzung von Mobilitätsangeboten

Sowohl die Bekanntheit wie auch – zumindest teilweise – die Nutzung einzelner Angebote konnte durch die Mobilitätsmappe erhöht werden. Der Logik folgend sind die statistisch signifikanten Steigerungen häufiger bei der Bekanntheitsquote zu finden als bei der Nutzung der Angebote, weil zeitlich vor der Nutzung ein Angebot bekannt sein muss.

Ebenfalls leicht nachzuvollziehen ist, dass die Kenntnis von Angeboten, welche schon zum Zeitpunkt der ersten Erhebungswelle bei vielen Personen (d.h. mehr als zwei Drittel) bekannt waren wie z.B. Elektrovelos newride, Hauslieferdienste von Grossverteilern oder der Velo-verleih zürirollt aber auch der Velohauslieferdienst, nicht mehr gesteigert werden konnte¹⁶.

Schliesslich ist es auch klar, dass mehr statistisch signifikante Effekte gefunden werden, wenn nur Personen berücksichtigt werden, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, als wenn alle Personen berücksichtigt werden.

Am stärksten konnte die Bekanntheit des Mobilitätsplans Wiedikon und die Mobilitätsinformationen auf der Webseite www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 mit einer Steigerung der Bekanntheitsquote bis zu 46% bei Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen hatten und bis zu 26% wenn alle Personen berücksichtigt werden, gefördert werden. Beides sind Angebote, welche zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch gar nicht oder erst kurze Zeit vorhanden waren. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Steigerungen alleine durch die Mobilitätsmappe zustande gekommen sind. Zu anderen Quellen zur Verbreitung der Angebote hatten auch die Personen der Kontrollgruppe Zugang.

Ebenfalls herauszustreichen ist die Wirkung der Mobilitätsmappe auf die Bekanntheit des Mobilitätschecks auf www.mobilitätsdurchblick.ch und von Energieeffizienz-Webseiten (www.bfe.admin.ch/energieetikette, www.topten.ch, www.mobitool.ch) – auch wenn diese Wirkungen unter Berücksichtigung aller Personen nicht mehr in allen Experimentalgruppen statistisch nachgewiesen werden konnte.

Bei einigen Angeboten sind Bekanntheitsgrad-Steigerungen zu beobachten, welche jedoch nicht mehr bei allen Experimentalgruppen nachgewiesen werden können – auch nicht, wenn nur die Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen hatten, berücksichtigt werden. Dazu gehören die Stadtpaziergänge 'Züri z'Fuess', der Online-Veloroutenplaner, der Velohauslieferdienst www.bringts.zueriwerk.ch, die Velofahrkurse, die Mobilitätskurse für Senioren 'Mobil sein – mobil bleiben', das Parkleitsystem sowie die Freizeittipps der ZVV. Teilweise ist dies auf die schon hohe Bekanntheit der Angebote (Freizeittipps, Velohauslieferdienst) zurückzuführen; teilweise wohl auch darauf, dass es sich um Angebote für Autofahre-

¹⁶ Ganz vereinzelt sind allerdings auch hier positive Effekte zu finden.

rInnen handelt (Parkleitsystem). In der Stichprobe benutzten 40% der Personen überhaupt nie das Auto, weshalb diese Angebote für sie nicht von Interesse sind. So konnte beispielsweise auch Ecodrive – ein Angebot, um eine energiesparende Fahrweise zu erlernen – nicht stärker bekannt gemacht werden. Schliesslich richtet sich ein Teil der Angebote (z.B. Mobil sein – Mobil bleiben) auch an andere spezifische Zielgruppen, so dass ein Effekt über die ganze Bevölkerung nicht erwartet werden konnte.

Es ist auffällig, dass in der Experimentalgruppe der Alle-oder-Niemand-Verträge (Gruppe AON) die meisten und bei Personen, welche nur die Informationen zu den Mobilitätsangeboten erhalten haben (Gruppe INFO), die wenigsten statistisch signifikante Bekanntheitssteigerungen festgestellt werden konnten. Personen der Gruppe AON erhielten mit der Mobilitätsmappe die meisten Informationen und die Mappe war deshalb am meisten gefüllt. Bei Personen der Gruppe INFO war die Mappe am dünnsten. Es scheint so, dass vom Umfang der Mappe resp. deren Inhalte auf die Relevanz der Mappe geschlossen wird. Dies entspricht einer bekannten Heuristik: Je mehr Informationen vorhanden sind, desto wichtiger oder besser wird ein Objekt beurteilt (vgl. Artho, Jenny & Karlegger 2012). Je höher die Relevanz von den Personen eingeschätzt wird, desto eher wird die Mobilitätsmappe natürlich durchgeblättert oder gelesen und desto besser können die Angebote bekannt gemacht werden. Denkbar wäre auch ein gegenteiliger Effekt: Informationen können auch untergehen, je mehr davon die Mappe enthält. Es wäre allerdings zu erwarten, dass sich ein solcher Mechanismus in der Beurteilung des Umfangs der Mappe negativ niederschlägt. Von allen Experimentalgruppen wird der Umfang der Mappe aber als 'gerade richtig' bezeichnet. Zumindest bis zum grössten verteilten Umfang scheint es somit sinnvoll, eine Mappe mit eher vielen Informationen zu versehen als sich auf wenige Informationen zu konzentrieren. Nicht berücksichtigt in dieser Interpretation ist die Verschiedenartigkeit der einzelnen Mappeninhalte.

Ganz generell können diese Ergebnisse positiv gewertet werden. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass drei der vier Angebote, bei denen die Bekanntheit am stärksten gesteigert werden konnten, von der Stadt Zürich stammen (Mobilitätsplan Wiedikon, Mobilitätsinfos auf www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025) oder von ihr mitgetragen werden (www.mobilitaetsdurchblick.ch). Generell kann ausgesagt werden, dass entweder Effekte festgestellt werden konnten oder dass es plausible Erklärungen für fehlende Effekte gibt. Die Mobilitätsmappe mit dem Informationsmodul alleine hat eine kleinere Wirkung als wenn in der Mobilitätsmappe zusätzlich das Persuasions- und das AON-Modul enthalten waren. Dementsprechend empfiehlt es sich, die Mappen mit verschiedenen Informationen und Unterlagen mit unterschiedlichen Formaten und Gestaltungen zu füllen. Natürlich kann sie auch überfüllt werden – aber offensichtlich ist die Grenze noch nicht erreicht wenn das Informations-, das Persuasions- und das AON-Modul gleichzeitig beigelegt werden.

In Bezug auf die Steigerung der *Nutzungsquoten* können nur noch punktuelle Effekte festgestellt werden. Bei keinem Angebot konnte eine Steigerung der Nutzung bei allen drei Expe-

rimentalgruppen festgestellt werden. Bei drei Angeboten (Veloverleih, Hauslieferdienst Grossverteiler, Mobilitätsplan Wiedikon) konnte bei zwei der drei Experimentalgruppen eine Nutzungssteigerung durch die Mobilitätsmappe festgestellt werden.

Interessanterweise konzentrieren sich die gefundenen Effekte eher auf Angebote, welche schon vor Verteilung der Mobilitätsmappe eher häufig genutzt wurden (Wanderwege, Freizeittipps, Routenplaner). Bei den drei Angeboten mit der tiefsten Nutzungsrate vor der Mobilitätsmappen-Verteilung konnten keine Effekte festgestellt werden. Eine generelle Regel daraus abzuleiten, wäre jedoch nicht angebracht – die gefundenen Effekte sind dafür zu vereinzelt und die Muster zu wenig eindeutig.

Alles in allem konnte die Nutzung einzelner Angebote durch die Mobilitätsmappe teilweise gesteigert werden. Als diskussionslosen Erfolg der Mobilitätsmappe kann dies jedoch nicht bezeichnet werden. Möglich ist, dass eine Art Erinnerung als zweite Stufe, beispielsweise in Form eines Flyers ein Jahr nach der Verteilung der Mobilitätsmappe, die Nutzung steigern könnte. Die Idee dahinter ist, dass mit der ersten Stufe (Mobilitätsmappe) die Bekanntheit gesteigert wird und mit der zweiten Stufe (Flyer o.ä.) die Nutzung angeschubst wird. Aus den Ergebnissen lässt sich diese Idee ableiten. Hinweise auf deren Effektivität sind darin aber nicht zu finden.

6.6. Wirkung der Mobilitätsmappe auf die psychologischen Einflussfaktoren

Eine Wirkung auf die psychologischen Einflussfaktoren und darunter vor allem auf die Verantwortungsübernahme und die Selbsteffizienz sollte durch das Persuasionsmodul erreicht werden. Das Persuasionsmodul wurde nur an die Personen der Gruppen Persuasion und AON verteilt.

In keiner der beiden Gruppen und auch nicht über die beiden Gruppen hinweg konnte eine Wirkung festgestellt werden. Die einzige Ausnahme bildet die Einschätzung der gesundheitlichen Folgen des Velofahrens, welche durch die Mobilitätsmappe gesteigert werden konnte. Die Gründe dafür sind in den nachfolgenden Punkten zu finden, welche sich zu diesem Ergebnis kumulieren.

- Um die Argumente in der Mobilitätsmappe verarbeiten zu können, muss diese mindestens teilweise gelesen worden sein. Rund die Hälfte der Personen, welche die Mobilitätsmappe erhalten haben, haben sie nicht wahrgenommen. Von jenen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, haben sie wiederum rund die Hälfte wenig-

tens teilweise gelesen. Gesamthaft hatte somit nur rund ein Viertel der Adressaten die Möglichkeit die Informationen zu verarbeiten.

- Fast die Hälfte aller Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben, findet die Mobilitätsmappe nicht sinnvoll. Es ist schwer vorstellbar, dass persuasive Argumente bei Gegnerinnen und Gegnern der Argumentation positiv wirken. Plausibler scheint, dass Personen, welche eine solche Mappe nicht sinnvoll finden und die persuasiven Argumente lesen, diese im Sinne des Bumerang-Effekt gemäss der Elaboration-Likelihood-Modell von Petty & Caciobbo (1986) verarbeiten: Sie verwenden die Argumente in der Mappe um ihre gegenteilige Position zu verstärken.
- Die persuasiven Argumente zielten besonders auf die Faktoren der Selbsteffizienz und der Verantwortungsübernahme mit dem Ziel, die soziale Blockierung zu überwinden. Wie in Kap. 6.2 geschrieben, scheint die soziale Blockierung zwar Realität zu sein, allerdings auf hohem Niveau, d.h. im Kontext von Auffassungen und Verhaltensweisen, welche stark zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs ausgeprägt sind. Dies drückt sich in der Umfrage in Werten aus, die auf eine hohe Verantwortungsübernahme und eine Überzeugung, dass eine eigene Verhaltensänderung einen Beitrag zur Lösung des Umweltproblems leisten kann. Umfragewerte im Bereich von 4.0 auf einer Skala von 1 bis 5 wie sie bei den erwähnten Faktoren festgestellt wurden, können mittels Massnahmen persuasiver Art fast nicht mehr gesteigert werden – es sei denn, es wird ein entsprechender Aufwand geleistet. Die Grenzkosten für die Steigerung der Verantwortungsübernahme und der Selbsteffizienz sind jedoch bei so hohen Umfragewerten praktisch zu gross, als dass sie von der öffentlichen Hand geleistet werden können.
- Die Mobilitätsmappen wurden abgesehen von den in der Mobilitätsmappe bekanntgemachten Links von keinen parallelen Aktionen mit den gleichen Botschaften begleitet. Eine solche Begleitung wäre zur Steigerung der Wahrnehmung der Mobilitätsmappe jedoch angezeigt. Allerdings bezweifelt die Autorenschaft, dass Begleitaktionen so umfangreich umgesetzt werden können, dass damit mit den vorliegenden Rahmenbedingungen (vgl. letzter Punkt) kurzfristig durchschlagende Wirkungen auf die psychologischen Faktoren erreicht werden können.
- Bezogen auf die Einstellungen, das heisst die Differenzen zwischen der Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Autos, haben es persuasive Massnahmen doppelt schwer. Besonders jene Beurteilungsaspekte, welche in der Umfrage klar zu Gunsten des Autos beurteilt wurden (Flexibilität und Unabhängigkeit) sind auch objektiv betrachtet Vorteile eines Autos. Der Veränderung der diesbezüglichen Urteile mittels Persuasion sind Grenzen gesetzt. Dies gilt auch für Aspekte, welche in der Umfrage nicht explizit erhoben wurden wie z.B. Komfort beim Gepäcktransport.

Dass bei einer Evaluation von Überzeugungskampagnen wenige Wirkungen festgestellt werden können, kommt nicht überraschend. Dieser Befund ist auch in zahlreichen anderen Kampagnenevaluationen festzustellen (Abrahamse et al., 2005, Artho, 2005, Nübold & Artho, 2007, siehe auch Artho, Jenny & Karlegger, 2012). Überraschend ist a priori, dass auch praktisch keine vereinzelt Wirkungen auf die psychologischen Faktoren festgestellt werden konnten. Angesichts der Spezifika in diesem Projekt, namentlich den teilweise überraschend hohen (d.h. ÖV-freundlichen) Werten, kann dies jedoch erklärt werden.

Alles in allem muss festgestellt werden, dass die Mobilitätsmappe hinsichtlich der Stärkung der psychologischen Faktoren im Gegensatz zur Bekanntmachung von Mobilitätsangeboten kein Erfolg war. Die Mobilitätsmappe war dafür ein zu wenig starkes und zu isoliertes Instrument, welches zusätzlich auf die Schwierigkeit stiess, Einflussfaktoren in eine Richtung beeinflussen zu wollen, in welche es nur noch wenig Veränderungsspielraum gab.

6.7. Beantwortung der Forschungsfragen

In diesem Kapitel werden die revidierten Forschungsfragen gemäss Kap. 4.2 explizit beantwortet. Die revidierten Fragestellungen lauteten:

1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?
2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?
3. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem theoretischen Modell?
4. Was sind die Gründe für die Nicht-Teilnahmen am Alle-oder-Niemand-Vertrag?

Die Fragen werden in dieser Reihenfolge beantwortet.

1. Welche Wirkungen können durch die Mobilitätsmappe mit Informationen über Angebote und Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) alleine erzielt werden?

Die Mobilitätsmappe umfasste drei Module. Das Informationsmodul wurde an die Mitglieder aller Experimentalgruppen verteilt, so dass die einzelnen Versionen der Mobilitätsmappe einen unterschiedlichen Umfang hatten, das Informationsmodul aber immer Bestandteil der jeweiligen Version war.

Das Ziel des Informationsmoduls bestand in der Steigerung der Bekanntheit und der Nutzung von Mobilitätsangeboten.

Bekanntheitsquote

Das Ziel der Bekanntheitssteigerung der Mobilitätsangebote konnte grundsätzlich erreicht werden. Gesteigert werden konnte die Bekanntheit hauptsächlich bei Angeboten, welche vor Verteilung der Mobilitätsmappen noch kaum bekannt waren (Mobilitätsplans Wiedikon, die Mobilitätsinformationen auf der Webseite www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025). Die Bekanntheit des Mobilitätschecks auf www.mobilitaetsdurchblick.ch.ch und von Energieeffizienz-Webseiten (www.bfe.admin.ch/energieetikette, www.topten.ch, www.mobitool.ch) konnte ebenfalls gesteigert werden – auch wenn diese Wirkung unter Berücksichtigung aller Personen (d.h. nicht nur jener Personen, welche die Mobilitätsmappe wahrgenommen haben) nicht mehr in allen Experimentalgruppen statistisch nachgewiesen werden konnte.

Die Kenntnis von Angeboten, welche schon zum Zeitpunkt der ersten Erhebungswelle bei vielen Personen (d.h. mehr als zwei Drittel) bekannt waren, wie Elektrovelos newride, Hauslieferdienste von Grossverteilern, der Veloverleih zürirollt und der Velohauslieferdienst, konnten nicht mehr weiter gesteigert werden.

Auffallend ist, dass über alle Angebote hinweg das Muster zu beobachten ist, dass die Bekanntheit der Angebote eher gesteigert werden konnte, je grösser der Umfang der Mobilitätsmappe war. Es scheint so, dass vom Umfang der Mappe resp. deren Inhalte auf die Relevanz der Mappe geschlossen wird und die Informationen dadurch eher rezipiert werden. Dies entspricht einer bekannten Heuristik: Je mehr Informationen vorhanden sind, desto wichtiger oder besser wird ein Objekt beurteilt (vgl. Artho, Jenny & Annelies 2012).

Nutzungsquote

Steigerungen der Nutzungsquoten konnten nur sehr vereinzelt festgestellt werden. Bei vier Angeboten (Veloverleih, Hauslieferdienst Grossverteiler, Mobilitätsplan Wiedikon) konnte bei zwei der drei Experimentalgruppen eine Nutzungssteigerung durch die Mobilitätsmappe festgestellt werden. Erklärbar ist dies durch die sequentielle Steigerung der Bekanntheits- und Nutzungsquote. Möglich ist, dass eine Art Erinnerung als zweite Stufe, beispielsweise in Form eines Flyers ein Jahr nach der Verteilung der Mobilitätsmappe, die Nutzung steigern könnte. Die Idee dahinter ist, dass mit der ersten Stufe (Mobilitätsmappe) die Bekanntheit gesteigert wird und mit der zweiten Stufe (Flyer o.ä.) die Nutzung angeschubst wird. Aus den Ergebnissen lässt sich diese Idee ableiten. Hinweise auf deren Effektivität sind darin aber nicht zu finden.

2. Welche Wirkungen können zusätzlich mittels Persuasion erzielt werden?

Das Ziel des Persuasionsmoduls war eine Verbesserung der Problemwahrnehmung und der Verantwortungsübernahme und Selbsteffizienz der Zielpersonen, welche die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velo- und Fussverkehrs beeinflussen. Verbesserung

heisst, dass die genannten Faktoren durch die Mobilitätsmappe stärker zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs ausfallen. Nebenziel war auch die positive Beeinflussung der Beurteilung von Verkehrsmittelmerkmalen, welche sich direkt zwischen den Verkehrsmitteln vergleichen lassen (z.B. Flexibilität, Unabhängigkeit, Kosten etc.).

Dieses Ziel konnte – mit Ausnahme der Einschätzung der gesundheitlichen Folgen des Velofahrens gegenüber dem Autofahren – nicht erreicht werden. Zwei Hauptgründe sind dafür zu nennen:

- Bestehende ÖV- und FVV-Affinität: Das Verhältnis zwischen der Autonutzung und der Nutzung alternativer Verkehrsmittel ist in Alt-Wiedikon und Friesenberg schon sehr zu Gunsten der alternativen Verkehrsmittel ausgeprägt. Entsprechend sind namentlich die Verantwortungsübernahme und die Selbsteffizienz, in weniger starkem Ausmass auch die Problemwahrnehmung der Zielpersonen in Alt-Wiedikon und Friesenberg schon so ÖV- resp. FVV-freundlich, dass eine Steigerung nur noch mit sehr grossem Aufwand möglich ist.
- Streuverluste: Die Mobilitätsmappe wurde nur von rund einem Viertel aller Zielpersonen mindestens teilweise gelesen. Während es vorstellbar ist, dass einzelne Mobilitätsangebot durch einfaches Durchblättern in Erinnerung bleiben können, ist dies bei persuasiven Argumenten kaum vorstellbar.

3. Wirken allfällige Veränderungen gemäss dem theoretischen Modell?

Grundsätzlich kann diese Frage mit ja beantwortet werden. Das theoretische sozialpsychologische Handlungsmodell 'Wollen-Können-Tun' konnte empirisch gut bestätigt werden. Die Wirkungskette von der Wahrnehmung der Mobilitätsmappe über die vorgelagerten psychologischen Faktoren zur Absicht und schliesslich zum Verhalten, konnte anhand der Mobilitätsmappen-Aktion allerdings nicht eins zu eins verfolgt werden, weil keine Wirkungen auf die psychologischen Faktoren festgestellt werden konnten. Die empirische Bestätigung basiert somit auf Querschnitts- und nicht auf Längsschnittdaten.

Die empirische Bestätigung des sozialpsychologischen Handlungsmodells anhand der Querschnittsdaten ist allerdings so klar, dass diese Wirkungskette für den Entscheid, ob das Auto oder die öffentlichen Verkehrsmittel genutzt werden sollen, als richtig bezeichnet werden kann. Das Modell kann somit weiterhin als Grundlage für die Konzeption und Evaluation von Massnahmen im Mobilitätsbereich verwendet werden.

4. Was sind die Gründe für die Nicht-Teilnahmen am Alle-oder-Niemand-Vertrag?

Das Ziel des Alle-oder-Niemand-Vertrags (AON) war die Aufhebung der sozialen Blockierung durch eine kollektive Teilnahme-Aktion. Das AON-Angebot war ein Teil der Mobili-

tätsmappe. Voraussetzung für dessen Wahrnehmung war die Wahrnehmung der Mobilitätsmappe. Die Streuverluste bis zur Wahrnehmung des AON von beinahe 80% waren sehr gross und damit ein zentraler Grund der Hauptgrund, dass der AON nicht zustande gekommen ist. Zusätzlich legen die Ergebnisse nahe, dass die EinwohnerInnen von Alt-Wiedikon und Friesenberg hinsichtlich der Reduktion ihrer Auto-Kilometer subjektiv keinen Handlungsspielraum mehr sehen. Entsprechend ist teilweise auch das Gefühl vorhanden, dass man schon genügend macht, um Energie oder CO₂-Emissionen einzusparen. Wenn der AON wahrgenommen worden wäre, wäre dieser fehlende Handlungsspielraum vermutlich ein wichtiger Grund geworden, nicht am AON teilzunehmen.

Grundsätzliche Überlegungen, z.B. eine prinzipielle Ablehnung von Massnahmen zur Veränderung des Verhaltens der Bevölkerung oder dass die Personen 'für solche Dinge keine Zeit' haben, können nicht als Grund für die fehlenden Teilnahmen identifiziert werden, auch wenn sie bei einzelnen Personen eine Rolle spielen können.

Damit soll jedoch nicht impliziert werden, dass der AON bei besserer Wahrnehmungsrate der Mobilitätsmappe sowie des AON innerhalb der Mobilitätsmappe und grösserem Handlungsspielraum zwingend ein Erfolg gewesen wäre und die soziale Blockierung hätte aufgehoben werden können. Dies könnte nur überprüft werden, wenn der Vertrag überhaupt zustande kommt. Die Ergebnisse legen jedoch nahe, dass die These der sozialen Blockierung immer noch ihre Berechtigung hat. Die soziale Blockierung findet im Mobilitätsbereich und in Alt-Wiedikon/Friesenberg jedoch im Kontext von Auffassungen und Verhaltensweisen, welche so stark zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Velo- und Fussverkehrs ausgeprägt sind, dass es fraglich ist, ob mit Massnahmen irgendwelcher Art noch messbare Wirkungen erzielt werden können.

6.8. Folgerungen

In diesem Kapitel werden die in den vorangehenden Kapiteln abgeleiteten Folgerungen zusammengefasst:

- Zukünftige Massnahmen im Mobilitätsbereich können entlang dem Wollen-Können-Tun-Modell konzipiert und evaluiert werden.
- Angesichts der starken Absicht und der starken persönlichen Norm, den öffentlichen Verkehr (ÖV) anstelle des Autos zu benutzen, sowie dem entsprechenden Verhalten sind die Grenzkosten für Informations- und Persuasions-Kampagnen zur weiteren Verbesserung dieser Werte in diesem Quartier sehr hoch. Im Quartier Alt-Wiedikon/Friesenberg scheint das Ziel der *Verbesserung* dieser Werte nicht realistisch zu sein. Zur *Erhaltung* der starken Absichten können im Sinne von begleitenden

Massnahmen Informations- und Persuasionskampagnen beibehalten werden. Eine *Verbesserung* kann jedoch kaum erwartet werden.

- Vor spezifischen Massnahmen in anderen Quartieren oder Städten mit dem Ziel, die Absicht, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, zu steigern, sollte eine sorgfältige, noch kritischere und auf empirischen Daten basierende Situationsanalyse vorgenommen werden. Dadurch können die Ausgangslage bei der Denkweise der Zielpersonen und somit die Erfolgsaussichten geprüft werden. Die Erfolgsaussichten können mittels eines Vergleichs der Daten des neuen Quartiers und der Daten der ersten Erhebungswelle in diesem Bericht justiert werden.
- Mit dem Ziel einhergehend, die Absicht der ÖV-Nutzung zu steigern, sollten die im Vergleich mit dem Auto in den Umfragedaten festgestellten wahrgenommenen relativen Nachteile der öffentlichen Verkehrsmittel – Verkehrsmittelmerkmale der Flexibilität, Unabhängigkeit, Komfort bzgl. Gepäck – vermindert werden. Eine objektive Verbesserung des Komforts beim Gepäcktransport bietet der Tür-zu-Tür-Transport von Gepäck bei Ausflügen oder Ferien innerhalb der Schweiz. Dieser Service der SBB könnte beispielsweise stärker kommuniziert werden, um die Wahrnehmung des diesbezüglichen Komforts bei Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich mit dem Auto zu verbessern.

Subjektive Verbesserungen können auch durch die Hervorhebung von positiven Seiteneffekten bei anderen Merkmalen (z.B. Gesundheit, Fitness beim FVV; soziales Erleben beim ÖV) erreicht werden. Ebenfalls einen Beitrag dazu kann die stärkere Propagierung von Sharing-Angeboten (mobility, sharoo) leisten. Die spezifischen Fahrten (z.B. für den Transport eines Grosseinkaufs) werden dadurch zwar immer noch mit einem Auto bestritten. Gemäss der Evaluation von Mobility (interface, 2015) werden der durchschnittliche Energieverbrauch und der CO₂-Ausstoss durch die Nutzung von Mobility jedoch insbesondere dadurch geringer, dass eine Mobility-Nutzung bei einem Teil der Personen zu einem Verzicht auf das Auto führt. Dadurch entfallen bei diesen Personen viele Autofahrten, welche auch mit dem ÖV oder dem FVV gemacht werden.

- Wenn das Ziel weiterhin in der Verlagerung oder Vermeidung von Auto-Kilometern liegt, muss bei ähnlicher Ausgangslage vordringlich überlegt werden, wie der wahrgenommene Handlungsspielraum aus Sicht der Autofahrenden besonders hinsichtlich längerer Strecken erhöht werden kann. Ansätze dazu bilden beispielsweise die Kommunikation von Zeitvergleichen zwischen ÖV und Auto oder die Darstellung von Vorbildern, welche auch für lange Strecken (Ausflüge, Ferien) die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.
- Informationskampagnen im Sinne der Mobilitätsmappe sind insbesondere für die Bekanntmachung von Angeboten und Möglichkeiten grundsätzlich sinnvoll. Je kleiner

die Streuverluste gehalten werden können und je unbekannter die Angebote und Möglichkeiten vor der Kampagne sind, desto besser wird die Steigerung der Bekanntheit gelingen. Deshalb ist die Form einer Mobilitätsmappe besonders sinnvoll a) wenn in einem Quartier neue Mobilitätsangebote eingeführt werden und b) bei Personen, welche die Angebote noch nicht kennen (z.B. NeuzuzügerInnen).

- Die Streuverluste bei der unadressierten Verteilung der Mobilitätsmappe waren hoch und sollten deshalb vermindert werden. Dies kann im einfachsten Fall durch ein adressiertes Versenden der Mobilitätsmappen oder Teilen davon (z.B. AON) erfolgen.
- Teilnahme-Aktionen und besonders solche, deren Erfolg auf eine Mindestanzahl von Teilnehmenden abgestützt sind (wie ein Alle-oder-Niemand-Vertrag) müssen bei zahlenmässig eingeschränkten Zielgruppen (z.B. in nur einem Quartier) so konzipiert und umgesetzt werden, dass möglichst alle Zielpersonen die Teilnahmemöglichkeit sicher wahrnehmen und sich auch damit auseinandersetzen. Die Integration in eine unadressiert verteilte Mobilitätsmappe ist dafür nicht der richtige Weg. Wenn die Zielpersonen alle Personen mit einem Führerausweis in einem bestimmten Perimeter sind, erfordert die Sicherstellung der Wahrnehmung der Teilnahmemöglichkeit durch möglichst viele Zielpersonen den Einbezug verschiedenster lokaler Akteure (z.B. Gewerbe, Schulen, Genossenschaften), ein hohes persönliches Engagement der Verantwortlichen, verschiedene, im öffentlichen Raum stark sichtbare Massnahmen innerhalb der Aktion und einen entsprechenden zeitlichen und finanziellen Aufwand. Nur so sind die Streuverluste bei der Wahrnehmung der Teilnahmemöglichkeit im Rahmen zu halten. Zusätzlich wird dadurch der Aufbau einer sozialen Norm in Richtung Teilnahme unterstützt.
- Die Verständlichkeit des Sinns und der Funktionsweise des AON war sehr gut. Dieses Ergebnis kann so interpretiert werden, dass sich der Einbezug des externen Gestaltungsbüros bei der Umsetzung der Mobilitätsmappe gelohnt hat. Der Einbezug von professionellen Büros (Kommunikationsagenturen, visuelle Gestaltung, textliche Gestaltung) für Kampagnen allgemein, im Speziellen jedoch für Teilnahmeaktionen wird dringend empfohlen.

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Aarts, H., Verplanken, B. & van Knippenberg, A. (1998). Predicting behavior from actions in the past: repeated decision making or a matter of habit? *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 1355-1374.
- Ajzen, I. (2001), 'Nature and Operation of Attitudes. *Annual Review of Psychology*, 52, pp. 27–58.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Armitage, C. J. & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40, 471-499.
- Artho, J. (2005, nicht öffentlich). Evaluation Pilotprojekt CARLOS. Wirkungsanalyse aus sozialwissenschaftlicher Sicht. Zürich: Universität Zürich, Sozialforschungsstelle.
- Artho J. & Jenny A. (2012). Synthese und Grobkonzept Massnahmen. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 07, Forschungsprojekt FP-1.6. Online: <http://www.energieforschung-zuerich.ch>
- Artho J., Jenny A. & Karlegger A. (2012) Wissenschaftsbeitrag. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 06, Forschungsprojekt FP-1.4. Online: <http://www.energieforschung-zuerich.ch>
- Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. *Environment and Behavior*, 38 (6), 820-840.
- Bamberg, S. (2000). The promotion of new behavior by forming an implementation intention: Results of a field experiment in the domain of travel mode choice. *Journal of Applied Social Psychology*, 30 (9), 1903-1922.
- Bamberg, S. & Möser, G. (2007). Twenty years after Hines, Hungerford, and Tomera: A new meta-analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behavior. *Journal of Environmental Psychology*. 27. 14-25.
- Demoscope (o.J., nicht öffentlich). Tabellenband zur Umfrage zur Mobilitätsmappe Zürich Affoltern.
- Eriksson, L., Garvill, J. & Nordlund, A. M. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*, 11 (1), 10-23.
- Fujii, S. & Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30 (1), 81-95.
- Gutscher, H., Mosler, H.-J. & Artho, J. (2001). Voluntary Collective Action in Neighbourhood Slow Down – Using Communication and Diffusion Instruments. In Ruth Kaufmann-Hayoz & H. Gutscher: *Changing Things – Moving People*. Basel: Birkhäuser. 151 - 170.
- Hayduk, L. A., & Littvay, L. (2012). Should researchers use single indicators, best indicators, or multiple indicators in structural equation models? *BMC Medical Research Methodology*. 12(1), 159.
- Hunnecke, M. (2000). *Ökologische Verantwortung, Lebensstile und Umweltverhalten*. Heidelberg: Asanger.
- Interface (2015). Summary: Evaluation Car-Sharing. Online: <http://www.mobility.ch>. Download: 10.7.2015.-
- Jenny A., Mages P., Bösch L. & Artho J. (2012): Praxisbeitrag. Energieforschung Stadt Zürich. Bericht Nr. 03, Forschungsprojekt FP-1.3. Online: <http://www.energieforschung-zuerich.ch>
- Jenny A., Manser-Brunner S. & Artho J. (2012). Bevölkerungsbeitrag. Energieforschung Stadt Zürich. Kurzbericht Nr. 02, Forschungsprojekt FP-1.5. Online: <http://www.energieforschung-zuerich.ch>

- Kaiser, F. G., & Fuhrer, U. (2000). Wissen für ökologisches Handeln [Environmental knowledge and ecological behavior]. In H. Mandl & J. Gerstenmaier (Eds.), *Die Kluft zwischen Wissen und Handeln: Empirische und theoretische Lösungsansätze* (pp. 51-71). Göttingen, Germany: Hogrefe.
- McDonald, R. P., & Ho, M.-H. R. (2002). Principles and practice in reporting structural equation analyses. *Psychological Methods*, 7(1), 64–82.
- Mosler, H. J. & Tobias, R. (2007). Umweltpsychologische Interventionsformen neu gedacht. *Umweltpsychologie*, 11(1), 35-54.
- Nübold, N. & Artho, J. (2007, nicht öffentlich). *Mobilitätsmanagement Herisau: Vorher-Nachher Vergleich*. Zürich: Sozialforschungsstelle der Universität Zürich.
- Nübold, N. & Artho, J. (2005, nicht öffentlich). *Evaluation der Migrationszeitungen Nr. 7 - Nr. 11*. Zürich: Sozialforschungsstelle der Universität Zürich.
- NZZ (2013). Statistik zum Strassenverkehr. Zahl der Stautunden steigt weniger stark. NZZ Online, 10.6.2013. www.nzz.ch/nzzOnline_2013.pdf
- Ouellette, J. A. & Wood, W. (1998). Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin*, 124, 54-74.
- Petty, R. E. & Cacioppo, J. T. (1986). *Communication and persuasion. Central and peripheral routes to attitude change*. New York: Springer.
- R Core Team. (2015). *R: A language and environment for statistical computing*. Vienna: R Foundation for Statistical Computing. Retrieved from <http://www.r-project.org/>
- Rosseel, Y. (2012). lavaan: An R Package for Structural Equation Modelling. *Journal of Statistical Software*, 48(2), 1–36. Online: <http://www.jstatsoft.org/v48/i02/>
- SBB (2015). *Die SBB in Zahlen und Fakten 2014*. Online: <https://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/zahlen-und-fakten.html>
- Schaefer, M., Jaeger-Erben, M. & Bamberg, S. (2011). Life events as windows of opportunity for changing towards sustainable consumption patterns? Results from an intervention study. *Journal of Consumer Policy*, Online: DOI 10.1007/s10603-011-9181-6
- Scherrer, L. (2014a). Die Umerziehung geht weiter. Ökologische Musterschüler. NZZ Online, 11.6.2014. Online: www.nzz.ch
- Scherrer, L. (2014b). Mensch, ändere Dich! Grosse Umfrage der Stadt Zürich zum Mobilitätsverhalten. NZZ Online, 14.6.2014. Online: www.nzz.ch
- Schneider, S., Artho, J. & Bäumler, R. (2012). *Strategie Freizeitverkehr des Bundes. Analyse der Aktivitäten Besuche von Verwandten und Bekannten, Gastronomiebesuche und aktiver Sport*. Ittigen: Bundesamt für Raumentwicklung. Online: <http://www.are.admin.ch>
- Schwartz, S. H. (1977). Normative influences on altruism. *Advances in Experimental Social Psychology*, 10, 221-279.
- Stadt Zürich (2014). *Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich*. Präsidialdepartement der Stadt Zürich, Statistik Stadt Zürich. Online: www.stadt-zuerich.ch/jahrbuch.
- Stadt Zürich (2013). *Arbeiter in Bewegung. Arbeitspendlerinnen und -pendler in der Stadt Zürich*. Präsidialdepartement der Stadt Zürich, Statistik Stadt Zürich. Online: www.stadt-zuerich.ch/statistik.
- Stadt Zürich (2012). *Mobilität in Zahlen 2012/1 Befragungen. Die Mobilität der Stadtzürcher Wohnbevölkerung*. Stadt Zürich: Tiefbau- und Entsorgungsdepartement, Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr.

- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A. & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28, 121-127.
- Verplanken, B., Aarts, H., van Knippenberg, A. & Moonen, A. (1998). Habit versus planned behaviour: A field experiment. *British Journal of Social Psychology*, 37, 111-128.
- Tertoolen, G., Van Kreveld, D. & Verstraten, B. (1998). Psychological resistance against attempts to reduce private car use. *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, 32 (3), 171-181.

Anhang

Übersicht

- Anhang A: Mobilitätsmappe
- Umschlag
 - Modul Information
 - Modul Persuasion
 - Modul Alle-oder-Niemand-Vertrag
- Anhang B: Studienanmeldetalon
- Anhang C: Fragebogen erste Erhebungswelle
- Anhang D: Fragebogen zweite Erhebungswelle
- D1: Version Gruppen INFO und PERS
 - D2: Version Gruppe AON
 - D3: Version Kontrollgruppe
- Anhang E: Mobilitätstagebuch

Anhang A

Mobilitätsmappe

- Umschlag
- Modul Information
- Modul Persuasion
- Modul Alle-oder-Niemand-Vertrag

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie sind in einem zentralen und dynamischen Quartier zu Hause und erleben täglich dessen Vorzüge: Arbeiten und Einkaufen, Freizeit, Erholung und Sport – alles in nächster Nähe. Die verkehrstechnische Lage von Wiedikon ist ideal und ermöglicht Ihnen, zu Fuss, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder mit dem Auto mobil zu sein.

In dieser Mappe finden Sie vielfältige Informationen und Vorschläge rund um Ihre Mobilität wie zum Beispiel den Mobilitätsplan «Mobil in Zürich – Wiedikon». Lassen Sie sich mit dem Stadtpaziergang «Unterwegs in Wiedikon» durch die urbane Vielfalt Wiedikons, zu historischen Bau- und Neubaugebieten, durch Strassenschluchten, Wäldchen und Parks führen.

Zuverlässige Verkehrsmittel für den Sommer sind Ihre Füsse und das Velo. Gehen Sie zu Fuss auf den Leiliberg? Oder nehmen Sie das Velo zum See? Unser Fuss- und Veloroutenplaner hilft Ihnen und schlägt Ihnen nebst einem direkten Weg auch immer eine besonders attraktive Variante vor.

Das kostenlose App «ZürPlan» können Sie im App Store oder bei Google Play herunterladen. Sie finden den Routenplaner auch unter www.stadt-zuerich.ch/routenplaner.

Entdecken und erfahren Sie Ihre Lieblingswege in Stadt und Quartier. Viel Spass beim Ausprobieren der verschiedenen Mobilitätsangebote.



Dr. François Aellen
Stadtingenieur



Zürich macht
vorwärts.
Machen
Sie mit.

Alt-Wiedikon und Friesenberg

Weitere Informationen zu «Stadtverkehr 2025»

Stadtverkehr 2025, Bericht 2012 und Bericht 2013



www.facebook.com/stadtverkehr2025

www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

Stadtverkehr 2025 – Zürich macht vorwärts

Die Stadtbevölkerung wächst, die Ansprüche an die Lebensqualität sind hoch und der Verkehr nimmt zu. Seit Juni 2012 werden im Rahmen von «Stadtverkehr 2025» die Herausforderungen des Verkehrs mit konkreten Massnahmen angegangen. Diese legen den Grundstein zur Umsetzung des neuen Artikels 2 quinquies der Gemeindeordnung, den die Stimmberechtigten im September 2011 mit der Annahme der Stadtinitiative beschlossen haben. Die Initiative verlangt eine deutliche Erhöhung des Anteils von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Zürich.



Modalsplit Anteil von öV,
Fuss- und Veloverkehr
erhöhen



Angebot und Attraktivität
des öV, Fuss- und Veloverkehrs
verbessern



Kapazität
für den Autoverkehr
nicht erhöhen



**Qualität des öffentlichen
Raums**
steigern



2000-Watt-Gesellschaft
im Bereich Mobilität
umsetzen



**Bevölkerung vor den negativen
Auswirkungen des Verkehrs**
schützen

Gemeinsam können wir die Ziele von «Stadtverkehr 2025» erreichen: Je mehr Wege wir mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, desto geringer der Ressourcenverbrauch und die Emissionen und desto besser die Aufenthaltsqualität in der Stadt für uns alle.

Kontakt

Tierbauamt der Stadt Zürich
Werdmühlplatz 3
8001 Zürich
044 412 27 22
mobilitaet@zuerich.ch

Impressum

Herausgeber und Konzeption:
Tierbauamt der Stadt Zürich

Gestaltung: anstalt.ch

Auflage: 11600

1. Ausgabe, Mai 2014

Zürich zu Fuss

- Direkt** Zürich ist eine Stadt der kurzen Wege. Viel mehr als bei anderen Städten sind zu Fuss schnell, bequem, auf direktem Weg und günstig erreichbar.
- Platzsparend** Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen nur 2 Quadratmeter Fläche pro Person.
- Gesund** Täglich 10.000 Schritte haben Sie gesamt. Schon ein zügiger Spaziergang von einer halben Stunde bringt Sie 2,5 Kilometer und damit 3000 Schritte voran.
- Spannend** Zu Fuss können Sie in Zürich sehr viel entdecken.

Zürich mit dem Velo

- Schnell** Wer sich in der Stadt Zürich per Velo fortbewegt, ist schnell, flexibel und ohne Stau unterwegs.
- Praktisch** Das Velo trägt die Einkaufstaschen für Sie nach Hause und Sie müssen nicht lange nach einem Parkplatz Ausschau halten.
- Umweltfreundlich** Velofahren produziert keine Schadstoffe, macht keinen Lärm und braucht dazu sehr wenig Platz. Einmal weniger Platz als ein Auto.
- Sportlich** Wer dies bis viermal pro Woche eine halbe Stunde Velo fährt, hält sich fit.

Zürich mit öV

- Attraktiv** Zürich verfügt über ein dichtes, vielfernweges, modernes öffentliches Verkehrsnetz, das weltweit einzigartig ist. Die wichtigsten Trassen und Busse führen an Werktagen tagsüber alle 7,5 Minuten.
- Komfortabel** Im öV werden Sie sicher, schnell, ohne Stau und ohne Parkplatzsuche an Ihr Ziel gebracht. Sie können die Zeit in öV zudem ganz für sich nutzen, zum Lesen, Schlafen, Musik hören oder Dösen.
- Ökologisch** Wer den öV nutzt, schont die Umwelt. Jede Person im Tram verbraucht pro zurückgelegtem Kilometer etwas dreimal weniger Energie und ein Intensiv gar 14-mal weniger als im Auto.
- Platzbedarf** Ein Tram braucht nur 8 Quadratmeter Fläche pro Person.

Zürich mit oder ohne Auto

- Potenzial** Jedes dritte Auto in der Schweiz ist älter als drei Monate. Kurze Distancen lassen sich problemlos zu Fuss oder mit dem Velo machen.
- Wertverlust** In der Stadt Zürich muss man durchschnittlich nur 250 Meter zu Fuss zurücklegen, um zum nächsten Carsharing-Auto zu gelangen.
- Preiswert** Für Carsharing zahlen Sie nur dann, wenn Sie ein Auto brauchen und Sie sparen auch noch den Parkplatz zu Hause.
- Flexibel** Mit einem Carsharing-Auto müssen Sie nicht auf die Flexibilität eines Autos verzichten. Wenn Sie wollen, können Sie jedes Mal ein anderes Modell fahren.

Fuss- und Veloroutenplaner Stadt Zürich
Mit einem Klick zu schnellen und attraktiven Wegen Richtung Arbeit und Freizeit
> www.stadt-zuerich.ch/veloroutenplaner
> Kostenlose App „ZüriPlan“

Züri 2 Fuss
Entdecken Sie Spannendes in Zürich mit den „Züri 2 Fuss“-Stadtspaziergängen.
> www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr/2025 > zu Fuss > Routen

Zu Fuss unterwegs in der Freizeit
Wie wäre es mit einer erholsamen Wanderung?
> www.zuerich-wanderwege.ch

Weitere Informationen für die Freizeit
Hier finden Sie die besten Tipps zu Ihrer Erlebnistopologie am Wasser.
> www.zuerich.com

Volkshausorientiert
Zürcher bringt Ihre Erksale bequem nach Hause oder ins Büro.
> bringts.zuerich.ch

Testen Sie Ihr Mobilitätsverhalten
> www.mobilitaetsdurchblick.ch

Hier erfahren Sie noch mehr über Mobilität
> www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr/2025

Fuss- und Veloroutenplaner Stadt Zürich
Mit einem Klick zu schnellen und attraktiven Wegen Richtung Arbeit und Freizeit
> www.stadt-zuerich.ch/veloroutenplaner
> Kostenlose App „ZüriPlan“

Elektro-Velos
Informationen zu verschiedenen Modellen, Anbieten und mehr
> www.stadt-zuerich.ch/e-bikes

Gratis Veloverleih von „Züri mobil“
An verschiedenen zentralen Standorten in Zürich stehen Velos zur Ausleihe bereit.
> www.zuerimobil.ch

Velofahrkurse für Kinder und Erwachsene
Lernen Sie das Fahren sicher und mit Spaß.
> www.wedli.ch/kursch

Mit dem Velo unterwegs in der Freizeit
Entdecken Sie spannende Velorouten in der Region und der ganzen Schweiz.
> www.zuerich.com

Weitere Informationen für die Freizeit
Hier finden Sie die besten Tipps zu Ihrer Erlebnistopologie am Wasser.
> www.zuerich.com

Testen Sie Ihr Mobilitätsverhalten
> www.mobilitaetsdurchblick.ch

Hier erfahren Sie noch mehr über Mobilität
> www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr/2025

Öffentlicher Verkehr- Planung** Planen Sie Ihre Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr.
> www.vzw.ch
> www.sbb.ch
- Mobil sein und bleiben** Können Sie Ihre Mobilität zu Hause nutzen?
> www.mobilitaetsdurchblick.ch

Mit dem öV unterwegs in der Freizeit
Informationen und Angebote zu Tagesausflügen, Veranstaltungen und Reisen
> www.raibaweb.ch

Schiffahren auf dem Zürichsee
Kreuzen Sie den Zürichsee und entdecken Sie die schönsten Orte am See.
> www.zsg.ch

Testen Sie Ihr Mobilitätsverhalten
> www.mobilitaetsdurchblick.ch

Hier erfahren Sie noch mehr über Mobilität
> www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr/2025

Mobility Carsharing
Fahrzeuge in Werkstätten und an vielen anderen Standorten sind flexibel verfügbar.
> www.mobility.ch

Shareco Private Carsharing
Teilen Sie Ihr Auto mit anderen. Oder nutzen Sie das Auto von jemandem in Ihrer Nähe.
> www.shareco.com

Kurse sparsames Autofahren
Lernen Sie Kosten sparen, sicher und ökologisch Auto fahren.
> www.kad.ch/kurse

Energieeffizienz aller Verkehrsmittel
Informationen und Vergleich von Energieverbrauch, CO₂-Ausstoss und mehr
> www.die.at/mobilitaet/vergleich

Volkshausorientiert
Zürcher bringt Ihre Erksale bequem nach Hause oder ins Büro.
> bringts.zuerich.ch

Testen Sie Ihr Mobilitätsverhalten
> www.mobilitaetsdurchblick.ch

Hier erfahren Sie noch mehr über Mobilität
> www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr/2025

So machen Sie mit

- Treten Sie mit dem Mobilfunktyp der Mobilität hinsichtlich Zeitbudget, Umwelt, Kosten, Gesundheit, Sicherheit und Komfort.
- Zürich ist eine Stadt der kurzen Wege. Gehen Sie alle kurzen Wege zu Fuss, mit dem Velo mit Stiles oder mit einem Rollstuhl.
- Machen Sie Ihre Einkäufe mit dem Velo oder zu Fuss. Oder lassen Sie sich Ihre Einkäufe von einem (Velo-)Kurier/dienst nach Hause bringen.
- Ein E-Bike ist ideal für weiten Strecken und steile Abzente.
- Zum Transport von schweren Gegenständen eignet sich das Auto oder ein Lastenwelo.
- Legen Sie alle längeren Wege in der Stadt mit dem öv zurück.
- Profitieren Sie von den vielen Gestattung Standorten in Zürich.
- Teilen Sie Ihr Auto mit anderen Leuten.
- Konzipieren Sie je nach Situation verschiedene Verkehrsmittel.

Wenn Sie alle kurzen Strecken zu Fuss, mit dem Velo oder öv zurücklegen, werden Sie sehen, wie viele Vorteile Sie haben. Sie sehen: Ein kleiner Beitrag vieler Personen bringt uns und die zukünftige Generation weiter. Gemeinsam mit Ihnen macht Zürich vorwärts.

Kontakt
Telefonat der Stadt Zürich
Wachstumsbericht 3
8001 Zürich
044 412 27 22
mobilitaetz@zuerich.ch

Viele machen bereits mit

Wie sind andere Zürcherinnen und Zürcher unterwegs? Was tut die Stadt Zürich? Wie engagieren sich Zürcher Unternehmen im Bereich Mobilität?

Zürcherinnen und Zürcher machen mit

Die Mehrheit der Zürcherinnen und Zürcher geht zu Fuss oder mit dem öv einher. Jede dritte Zürcherin und jeder dritte Zürcher ist regelmässig mit dem Velo unterwegs. Mehr als die Hälfte der Zürcherinnen und Zürcher ist öv-Stammkunde und besitzt ein öv-Abo. Wenn man die Zahlen von zehn Zürcherinnen und Zürchern ein Abo, rund die Hälfte der Zürcher hat ein Abo.

Ausbreitende teilen ihr Auto. Verschiedene PaaS-ÖV-gestützten und Unternehmen aus der Schweiz sind an der Entwicklung von Mobilitätskonzepten beteiligt. Sie kaufen sich anstelle eines Autos mit Verbrennungsmotor ein Elektro-Stadlau, installieren eine Ladestation und teilen ihr Fahrzeug mit anderen.

Die Stadt Zürich macht mit

Die Stadt Zürich nimmt seit mehreren Jahren an der Mobilitätskonferenz teil. Im Juni 2013 ergriff sie die Initiative, um im Juli 2013 ein während eines Monats über 1000 Mitarbeitende mit dem Velo zur Arbeit gefahren.

Die Mitarbeitenden der Stadt Zürich benutzen für die innerstädtischen Dienstwege in erster Linie den öv, ein Dienstwelo oder gehen zu Fuss. Für Dienstfahrten ausserhalb des Stadtgebietes benutzen sie die Bahn.

Zwei Drittel der Mitarbeitenden des Amtes für Hochbauten in der Stadt Zürich benutzen den öv. Nur 4% kommen mit dem Auto oder dem Motorrad zur Arbeit. Knapp ein Drittel der Angestellten legt den Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Velo zurück.

Mitarbeitende des Stadtgebietes Tümlen, die mit dem öv in weniger als 30 Minuten von ihrem Wohnort zum Spital gelangen, kommen ohne Auto zur Arbeit. Die meisten sind geschäftsfähig, aber für alternative, Mittelfristig ersetzt werden können, um die Mobilität zu verbessern.

Zürcher Unternehmen machen mit
Die Mitarbeitenden von IBM nutzen die Möglichkeit, von zu Hause aus zu arbeiten. Dies erleichtert die Work-Life-Balance, senkt Kosten und Zeitverlust und reduziert die Pendelmobilität. Allen Mitarbeitenden bei Siemens in Abschieden stehen für geeignete Geschäften ein umweltfreundliches Elektroauto und Autos der Marke BMW. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öv durchgeführten Geschäftsreisen ins Ausland werden, wenn immer möglich, durch Video-Konferenzen ersetzt.

Rund zwei Drittel der Kundinnen und Kunden des Einkaufszentrums Spychy kommen mit dem öv, mit dem Velo oder zu Fuss.

Die Spychy Zürich SpA verfügt über eine eigene Flotte von 50 E-Bikes. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiterinnen schnell und kraftvoll zu ihren Kunden unterwegs.

Zürich macht vorwärts.
Viele machen bereits mit.
Machen auch Sie mit!



Zürich macht vorwärts. Sie auch?

Stadtwachstum
2025 Zürich
macht vorwärts



B

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale risposta
Envoi commercial-réponse

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Mobilitätsmanagement
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3
Postfach
8001 Zürich



Stadt Zürich

Zürich macht
vorwärts.
Ihr Einsatz
zählt!

Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

Sind Sie dabei?

Rund 3600 Personen in Wiedikon haben die exklusive Möglichkeit, zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2014 10% ihrer jeweiligen Auto- oder Motorrad-Kilometer einzusparen.

- Sie definieren selbst, ab wie vielen anderen Teilnehmenden auch Sie bereit sind, mitzumachen.
- Ihre Verpflichtung gehen Sie nur ein, wenn sich mindestens so viele Personen, wie von Ihnen auf dem Anmeldealon angegeben, ebenfalls zur Teilnahme verpflichten. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat so die Garantie, dass er respektive sie das Einsparziel nicht alleine erreichen muss.
- Je mehr mitmachen, desto besser: Die Summe aller eingesparten Kilometer ergibt zusammen ein nennenswertes Resultat, und das bringt Zürich vorwärts.

Gemeinsam mit anderen reduzieren Sie aktiv Lärm, Schadstoffbelastung, Stau und Energieverbrauch. Und Sie schaffen Platz und Sicherheit für alle im öffentlichen Raum.

Gemeinsam ist es möglich, die städtische Verkehrssituation auf lange Sicht deutlich zu verbessern.

Gemeinsam kommen wir dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» näher.

Teilnahmebedingungen:

- Wohnhaft in Zürich Alt-Wiedikon oder Friesenberg.
- Pro Haushalt können mehrere Personen teilnehmen.
- Sie reduzieren von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 freiwillig Ihre Auto- oder Motorrad-Kilometer.

So sind Sie dabei:

- Nebenstehenden Talon ausfüllen, abtrennen und einschicken. Der Talon ist adressiert und frankiert.
- Oder: Online Anmeldeformular auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen bis zum 26. Mai 2014 ausfüllen. Hier können Sie weitere Personen anmelden.

Wie geht es weiter?

- Sie erhalten bis am 13. Juni 2014 per Post oder per E-Mail eine Rückmeldung, wie viele Personen teilnehmen.
- Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen wird täglich aktualisiert, wie viele Personen bereits mitmachen.
- Sie werden die Möglichkeit haben, die Reduktion Ihrer Auto- oder Motorrad-Kilometer selber zu beobachten. Mehr dazu unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen.
- Es wird nicht kontrolliert, wie viele Auto- und Motorrad-Kilometer jede Person erreicht. In einer Begleitstudie der Universität Zürich wird jedoch die über alle Personen erreichte Wirkung dieser Kampagne untersucht. Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen erfahren Sie mehr dazu.

Zürich macht vorwärts. Sie gehen voran. Herzlichen Dank!

Damit wir Sie informieren können, benötigen wir Ihre Kontaktdaten.

Vorname:

Name:

Strasse:

PLZ:

Ort:

E-Mail:

Ihre Kontaktangaben werden nur für diese Aktion und deren Evaluation verwendet und nach der Aktion gelöscht. Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, erleichtert uns dies die Kommunikation mit Ihnen.

Dürfen wir auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen Ihren Namen mit dem der anderen Teilnehmenden auflisten?

☐ ja

☐ nein

Ich verpflichte mich, im Zeitraum von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln (Fuss/Velo/dv) zurückzulegen ...

☐ ... auch wenn sich keine andere Person dazu verpflichtet. Ich mache auf jeden Fall mit.

☐ ... wenn sich 50 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 100 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 200 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 500 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 1000 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 3500 Personen dazu verpflichten.

☐ Nein, ich werde nicht 10% meiner Auto-/Motorrad-Kilometer einsparen.

☐ Ich fahre nie Auto oder Motorrad und kann deshalb auch keine Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen.

Datum, Unterschrift:

Bis 26. Mai 2014 einschicken oder online anmelden.
Weitere Infos unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen



Anhang B
Studienanmeldetalon

Erklärung

- ☐ Ja, ich bin bereit, in den Jahren 2014 und 2015 insgesamt vier Mal während je einer Woche meine Wege zu protokollieren und an drei Umfragen teilzunehmen.

Ihre bevorzugte Woche für die erste von vier Wegprotokoll-Wochen

Bitte geben Sie Ihre bevorzugte Woche für das Jahr 2014 an, welche bei Ihnen dem Normalfall entspricht (also keine Ferien, keine speziellen Frei-Tage, o. ä.). Bitte nur eine Woche angeben.

- März 2014
- | | | | | |
|--------------------------|-----------|---------------|-------------|---------------|
| ☐ | Woche vom | Mo, 3.3.2014 | bis und mit | So, 9.3.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 10.3.2014 | bis und mit | So, 16.3.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 17.3.2014 | bis und mit | So, 23.3.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 24.3.2014 | bis und mit | So, 30.3.2014 |

- April 2014
- | | | | | |
|--------------------------|-----------|---------------|-------------|---------------|
| ☐ | Woche vom | Mo, 31.3.2014 | bis und mit | So, 6.4.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 7.4.2014 | bis und mit | So, 13.4.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 14.4.2014 | bis und mit | So, 20.4.2014 |
| ☐ | Woche vom | Mo, 21.4.2014 | bis und mit | So, 27.4.2014 |

- Mai 2014
- | | | | | |
|--------------------------|-----------|---------------|-------------|--------------|
| ☐ | Woche vom | Mo, 28.4.2014 | bis und mit | So, 4.5.2014 |
|--------------------------|-----------|---------------|-------------|--------------|

Ihre bevorzugte Vorgehensweise

Um die Korrespondenz und die Zustellung Ihrer persönlichen Auswertungen einfacher zu gestalten, bitten wir Sie uns Ihre E-Mail-Adresse anzugeben:

Ihre E-Mail-Adresse: _____ (Blockschrift)

Wenn Sie keine E-Mail-Adresse angeben, erhalten Sie alle Unterlagen per Post in Papierform jeweils mit frankierten Rückantwortcouverts. Die nachfolgende Frage ist in diesem Fall für Sie nicht relevant.

Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, haben Sie für die Umfrage und die Wegprotokolle folgende Möglichkeiten. Bitte kreuzen Sie Ihren Wunsch an:

Mobilitätsprotokolle und Umfragen **online** ausfüllen ☐

Mobilitätsprotokolle und Umfragen **auf Papier** ausfüllen. ☐

Bitte schicken Sie diesen Talon im beigelegten vorfrankierten und adressierten Couvert bis am **Montag, 17. Februar 2014** ab. Herzlichen Dank.

Anhang C

Fragebogen erste Erhebungswelle

Mobilitätsumfrage

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Fragebogen auszufüllen! Sie werden dafür ca. 20 bis 25 Minuten brauchen. Füllen Sie den Fragebogen bitte **spontan und schnell** aus, ohne lange zu studieren.

Das Ausfüllen

Bitte benutzen Sie zum Ausfüllen einen **schwarzen oder blauen** Kugelschreiber, aber keinen Bleistift. Da die Fragebögen elektronisch eingelesen werden, sollten die Kreuze möglichst dunkel und kräftig sein.

Füllen Sie den Fragebogen bitte allein aus. Wir sind an Ihrer unabhängigen Meinung interessiert. Ihre Angaben werden von der Sozialforschungsstelle der Universität Zürich vor der Auswertung anonymisiert.

Wir bitten Sie bei der Beantwortung – sofern nicht anders erwähnt – nur **ein Kreuz pro Frage** zu machen. Kreuzen Sie dasjenige Kästchen an, welches Ihrer Meinung am ehesten entspricht.

Haben Sie versehentlich das falsche Häuschen angekreuzt, dann kreuzen Sie einfach das Richtige an und umkreisen das richtige Kreuz zur Kennzeichnung wie hier abgebildet:



Zu den Fragen

Nach diesem Symbol des Hinweises () folgend jeweils einzelne Fragen, welche nicht von allen Personen beantwortet werden müssen. Bitte folgen Sie einfach den Anweisungen beim Hinweissymbol.

Damit der Fragebogen nicht zu monoton ist, haben wir inhaltlich ähnliche Fragen an unterschiedliche Stellen im Fragebogen gesetzt. Es wird Ihnen auffallen, dass sich einige unserer Fragen nur geringfügig voneinander unterscheiden. Dies kann aus methodischen Gründen nicht vermieden werden und wir bitten Sie dafür um Nachsicht.

Beantworten Sie bitte jede Frage, auch wenn Sie sich einmal nicht ganz sicher sind. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten. Antworten Sie jeweils spontan und schnell, ohne bei anderen Fragen nachzuschauen.

Die Rücksendung

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen im beigelegten, schon frankierten und adressierten Antwortcouvert zurück.

Wir danken Ihnen nochmals herzlich für Ihre Mithilfe.

Sozialforschungsstelle der Universität Zürich

Ihre Mobilitäts-Möglichkeiten

Zuerst möchten wir gerne erfahren, welche Möglichkeiten Sie haben, die verschiedenen Verkehrsmittel zu nutzen.

1. Welches oder welche der folgenden Abonnemente für den öffentlichen Verkehr besitzen Sie? (Es sind mehrere Kreuze möglich.)

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ kein Abo | ☐ Jahresabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ Monats-Streckenabo SBB |
| ☐ Jahresabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Monatsabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ 9-Uhr Jahres-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Monatsabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Halbtax-Abo (egal wie viele Jahre) | ☐ 9-Uhr Monats-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Generalabo (GA) | ☐ Jahres- Streckenabo SBB | ☐ anderes Abo |

2. Haben Sie einen Führerschein oder Lernfahrausweis?
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Nein | Ja, Führerschein | Ja, Lernfahrausweis |
| ☐ | ☐ | ☐ |

3. Wie viele zusätzliche Personen in Ihrem Haushalt haben einen Führerschein oder Lehrfahrausweis für Personwagen?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Eine Person | Zwei Personen | Drei Personen | Vier Personen | Mehr als vier Personen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

4. Geben Sie bitte an, ob Sie immer, nach Absprache oder gar nicht über folgende Verkehrsmittel verfügen.

- | | Immer verfügbar | Nach Absprache verfügbar (inkl. Mobility Carsharing) | Gar nicht verfügbar |
|---------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| Auto | ☐ | ☐ | ☐ |
| Velo (inkl. E-Bike) | ☐ | ☐ | ☐ |

5. Sind Sie Mitglied bei Mobility Carsharing?
- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| ☐ Ja | ☐ Nein |
|-----------------------------|-------------------------------|

6. Wie viele Personenautos stehen in Ihrem Haushalt gesamthaft zur Verfügung (ohne Mobility Carsharing)?
- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Keines | Ein Auto | Zwei Autos | Drei oder mehr Autos |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |



Falls in Ihrem Haushalt ein Auto oder mehrere Autos zur Verfügung stehen, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage 7 fort. Wenn in Ihrem Haushalt kein Auto zur Verfügung steht, springen Sie bitte zu Frage 13.

7. Mit welchem Treibstoff fahren das von Ihnen am häufigsten und das von Ihnen am zweithäufigsten benutzte Auto?
- | | Benzin | Diesel | Elektro/Hybrid | Erdgas | Anderes |
|--------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Auto 1 | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Auto 2 | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

8. Wie viel Liter Treibstoff (Benzin oder Diesel) pro 100 km benötigt das von Ihnen am häufigsten benutzte Auto für 100 Kilometer ungefähr?

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ weniger als 5 Liter | ☐ 7 bis 7.9 Liter | ☐ 10 bis 10.9 Liter |
| ☐ 5 bis 5.9 Liter | ☐ 8 bis 8.9 Liter | ☐ 11 bis 11.9 Liter |
| ☐ 6 bis 6.9 Liter | ☐ 9 bis 9.9 Liter | ☐ 12 Liter oder mehr |

Falls Sie sie gerade zur Hand haben: Wie lautet die Typengenehmigungsnummer Ihres am häufigsten benutzten Autos (Fahrzeugausweis Feld 24 ‚Typengenehmigung‘)?

10. Wie hoch steht heute der Kilometerstand in Ihrem Auto das Sie am häufigsten nutzen?

_____ km

11. Über welche Parkierungsmöglichkeiten verfügen Sie zu Hause und am Arbeitsplatz?

	Persönlicher und reservierter Parkplatz	Priv. Parkmöglichkeit der Firma resp. am Wohnort	Quartier-Parkkarte für blaue Zone	Blaue Zone mit Parkscheibe	Parkplatz mit Taxometer	Parkplatz in der weissen Zone	keine Parkmöglichkeit
Zu Hause	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Am Arbeitsplatz	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Ja, deutlich weniger benutzen	Ja, eher weniger zu benutzen	Nein, nie daran gedacht	Ja, eher häufiger zu benutzen	Ja, deutlich häufiger zu benutzen
12. Haben Sie in letzter Zeit daran gedacht, das Auto häufiger oder weniger häufig zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐

Weiter für Alle

In den nächsten Fragen geht es um verschiedene Aspekte der Verkehrsmittelnutzung.

13. Wie stark fühlen Sie sich persönlich verpflichtet, für Ihre Wege...	Überhaupt nicht	Eher nicht	Mittel	Eher stark	Stark	Nehme nie das Auto
... die länger als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, zu Fuss zu gehen oder das Velo anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte geben Sie bei den nächsten beiden Fragen an, wie sehr Sie den Aussagen zustimmen.

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu	Nehme nie das Auto
14. Wenn ich selbst anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutze, helfe ich, negative Folgen des Autoverkehrs in Zürich zu verhindern.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
15. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt sind in Zürich ein grosses Problem.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte kreuzen Sie an, inwiefern die folgende Aussage auf Sie zutrifft.

	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu
16. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würde.	☐	☐	☐	☐	☐

- | | Trifft
nicht zu | Trifft eher
nicht zu | unent-
schieden | Trifft
eher zu | Trifft zu |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 17. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 18. Ich fühle mich persönlich dafür verantwortlich, etwas für die Reduktion von allfälligen negativen Folgen für die Umwelt durch den Autoverkehr zu tun. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

- | | Trifft
nicht zu | Trifft eher
nicht zu | unent-
schieden | Trifft
eher zu | Trifft zu | Nehme
nie das
Auto |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 19. Ich glaube, wenn ich anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutzen würde, würde ich einen Beitrag zur Verhinderung von negativen Folgen für die Umwelt in Zürich leisten. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Nutzung von Verkehrsmitteln

In den nächsten Fragen geht es darum, mit welchen Verkehrsmitteln Sie gedenken, in nächster Zeit unterwegs zu sein. Zuerst geht es um Ihre Arbeitswege, anschliessend um alle anderen Wege (Freizeit, Einkauf etc.)



Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **länger als 5km** ist. Wenn Ihr Arbeitsweg 5km oder kürzer ist, gehen Sie bitte zu Frage 21. Falls Sie gar keinen Arbeitsweg haben, dann fahren Sie bitte mit der Frage 22 weiter.

20. Im nächsten halben Jahr habe ich vor, für meine Arbeitswege

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |



Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **kürzer als 5km** ist. Andernfalls fahren Sie bitte mit der Frage 22 fort.

21. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Arbeitswege im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)

- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Freizeit- und Einkaufswege: In den nächsten zwei Fragen geht es um alle Wege, welche Sie in der Freizeit, für den Einkauf usw. zurücklegen, aber nicht um die Arbeitswege

22. Wenn ich im nächsten halben Jahr für Wege ausserhalb der Arbeitswege Strecken, welche **länger sind als 5km**, zurücklege, habe ich vor ...

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

23. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Wege ausserhalb der Arbeitswege, welche **kürzer sind als 5km** im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)

- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs

In den nächsten beiden Fragen geht es um Ihre Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs. Bitte kreuzen Sie an, wie Sie die folgende Aussage beurteilen.

- | | | | | | | |
|--|----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Gar nicht
dringend | Wenig
dringend | Mittel | Ziemlich
dringend | Sehr
dringend | |
| 24. Als wie dringend empfinden Sie es, dass gegen die Folgen des Autoverkehrs in Zürich etwas unternommen wird? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | |
| | Gar nicht
problematisch | Wenig
problematisch | Mittel | Ziemlich
problematisch | Sehr
problematisch | Nehme
nie das
Auto |
| 25. Als wie problematisch schätzen Sie die Folgen für die Umwelt in Zürich ein, wenn Sie selbst das Auto benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs

Es folgen nun einige Begriffspaare, welche mit zu Fuss gehen und mit dem Velo fahren verbunden werden können. Bitte geben Sie an, mit welchem der beiden Begriffe Sie den Velo- und Fussverkehr eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

26. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Bitte beurteilen Sie mit Hilfe der folgenden Begriffspaare die Vor- und Nachteile ein, wenn Sie in Zürich zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind.

27. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
nicht gesundheitsfördernd	☐	☐	☐	☐	☐	gesundheitsfördernd

28. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie in der Stadt Zürich mit dem Velo unterwegs sind?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

Umgang mit den Folgen des Autoverkehrs

Es wird oft diskutiert, dass das Auto negative Folgen hat. Unabhängig davon, ob dies zutrifft oder nicht, geht es in der nächsten Frage darum, wer für das Verhindern von negativen Folgen wie viel Verantwortung tragen würde.

29. Wie stark sind Ihrer Meinung nach die folgenden Akteure dafür verantwortlich, dass möglichst wenige negative Folgen durch den Autoverkehr in Zürich entstehen?

	nicht verant- wortlich	eher nicht verant- wortlich	mittel	eher verant- wortlich	stark verant- wortlich
Autohersteller	☐	☐	☐	☐	☐
Autoimporteure und -händler in der Schweiz	☐	☐	☐	☐	☐
Transportunternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Grosse Unternehmen mit vielen eigenen Dienstfahr- zeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Kleine und mittlere Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Jeder einzelne Autobenutzer (inkl. Sie selber)	☐	☐	☐	☐	☐
Bund, Kantone und Gemeinden	☐	☐	☐	☐	☐

Die nächste Frage thematisiert wiederum Ihre Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs. Bitte geben Sie an, ob resp. wie stark Sie der Aussage zustimmen.

	Stimme nicht zu	☐	☐	☐	☐	Stimme zu
30. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt machen mir Sor- gen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs

Wie vorthin für den Fuss- und Veloverkehr, möchten wir nun erfahren, wie Sie die folgenden Begriffspaare mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

31. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu kön- nen, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Beschreiben Sie bitte auch die Vor- und Nachteile bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

32. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel

33. Wie vertraut sind Sie mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Fahrpläne, Ticketautomaten etc.)?

	gar nicht vertraut	eher nicht vertraut	mittel	eher vertraut	sehr vertraut
	☐	☐	☐	☐	☐

34. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würden?

	Negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	Sehr positiv
	☐	☐	☐	☐	☐

35. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würden?

	☐	☐	☐	☐	☐

Die nachfolgenden drei Fragen sind sehr ähnlich. Sie beginnen alle mit den gleichen vier Worten 'Wenn ich meine Wege ...'. Bitte beachten Sie, dass sich die Fragen anschliessend bei den angegebenen Distanzen (**länger als 5km oder kürzer als 5km**) und den angegebenen Verkehrsmitteln unterscheiden.

36. Wenn ich meine Wege ...	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu	Nehme nie das Auto
... die länger als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich das Velo benutzen oder zu Fuss gehen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vor- und Nachteile des Autos

Schliesslich möchten wir auch noch für das Auto wissen, mit welchem der jeweils zwei Begriffe Sie das Autofahren eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie nie mit dem Auto unterwegs sind.

37. Mit dem Auto unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Wie schätzen Sie folgende Vor- und Nachteile für das Verkehrsmittel Auto ein?

38. Mit dem Auto unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel



Die nächsten beiden Fragen beantworten Sie bitte nur, wenn Sie im letzten Jahr mindestens einmal selber ein Auto gelenkt haben. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 41.

39. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind (als Lenker resp. Lenkerin)?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

	deutlich weniger benutzen	eher weniger benutzen	keine Änderung	eher häufiger benutzen	deutlich häufiger benutzen
40. Haben Sie vor Ihr Auto in Zukunft weniger, gleich häufig oder häufiger als heute zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐

Angebote und Informationen zur Mobilität

Die Stadt Zürich bietet viele Angebote und Informationen zum Thema Mobilität. Im Folgenden interessiert uns, welche Sie davon kennen und welche Sie schon genutzt haben

41. Die Stadt Zürich hat 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Ist das Ihnen ein Begriff, haben Sie schon davon gehört?	Nein	Ja
	☐	☐

42. Wie sind Sie auf «Stadtverkehr 2025» aufmerksam geworden? Mehrfachnennungen möglich.

- | | |
|---|---|
| ☐ Mobilitätsmappe Quartier Wiedikon und Friesenberg | ☐ Newsletter «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Webseite | ☐ Info-Pavillon «Stadtverkehr 2025» (Werdmühleplatz) |
| ☐ Facebook | ☐ Berichte 2012 oder 2013 «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Auftritt und Aktionen im öffentlichen Raum (Velopumpstationen, Anlässe) | ☐ Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen) |
| ☐ Produkte wie die Spaziergänge «Züri zFuess» oder Mobilitätsplan «MAP Zürich» | ☐ Umfragen Stadt Zürich |
| ☐ Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich (auf www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder App «ZüriPlan») | |
| ☐ Anderes, was? | |
-

43. Auf welchen Wegen soll die Stadt Zürich Sie in Zukunft am besten zum Thema Mobilität informieren? Mehrfachantworten möglich.

- | | |
|---|---|
| ☐ Unadressierte Briefkasten-Verteilung | ☐ Kontaktmöglichkeit (Mailanfrage oder telefonisch) |
| ☐ Webseite | ☐ Info-Pavillon «Stadtverkehr 2025» (Werdmühleplatz) |
| ☐ Facebook | ☐ In der Zeitung |
| ☐ Elektronischer Newsletter | ☐ Gar nicht |
| ☐ Push-Nachrichten auf Smartphone | |
| ☐ Anderer Weg, welcher? | |
-

44. Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte ‚kenne ich nicht‘ an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
«Züri z'Fuess» Stadt-Spaziergänge www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 > Zu Fuss	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsplan Wiedikon	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsinformationen www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder als App «ZüriPlan»	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gratis Veloverleih www.aoz.ch/zuerirollt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velo-Hauslieferdienst www.bringts.zueriwerk.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hauslieferdienste www.coopathome.ch , www.leshop.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velofahrkurse www.velofahrkurs.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kurse zur effizienten Fahrweise www.ecodrive.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

44. (Fortsetzung) Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte ‚kenne ich nicht‘ an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
Mobilitätskurse www.mobilsein-mobilbleiben.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkleitsystem der Stadt Zürich www.pls-zh.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitäts-Check www.mobilitätsdurchblick.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wanderwege www.zuercher-wanderwege.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeit Tipps www.zvv.ch/freizeit, www.zuerich.com	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aktiv in der Freizeit www.schweizmobil.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Energieeffizienz von Geräten, Fahrzeugen etc. www.bfe.admin.ch/energieetikette, www.topten.ch, www.mobitool.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrovelos www.newride.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Tipps zur effizienten Fahrweise www.ecodrive.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Zu Ihrer Person und Lebenssituation

Zum Schluss bitten wir Sie noch um einige Angaben zu Ihrer Arbeits- und Ausbildungssituation, zu Ihrer Person und Ihrem Haushalt, damit wir die Resultate sinnvoll auswerten können.

45. Welche Schule oder Ausbildung haben Sie zuletzt abgeschlossen?

- | | |
|---|--|
| ☐ Obligatorische Schule (Primar-, Bezirks-, Real-, Sekundarschule) | ☐ Höhere Berufsausbildung (Meistertitel, eidg. Fachausweis) |
| ☐ Berufslehre | ☐ Technikerschule, Höhere Fachschule, Fachhochschule |
| ☐ Vollzeitberufsschule (z.B. Handelsschule), Matur etc. | ☐ Universität, ETH, Hochschule |

46. Sind Sie ausserhalb Ihres Haushalts berufstätig und/oder in Ausbildung?

- | | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|--|
| ☐ Nein | ☐ Ja, Teilzeit, bis und mit 40% | ☐ Ja, Teilzeit, 41% bis 60% | ☐ Ja, Teilzeit, 61% bis 80% | ☐ Ja, Vollzeit, d.h. über 80% |
|-------------------------------|--|--|--|--|

47. Arbeiten Sie zu Hause? Falls nein: Welches ist die Postleitzahl Ihres Arbeitsorts?

☐ Arbeite zu Hause

Postleitzahl
Arbeitsort:

- | | Praktisch
nie oder
gar nie | Selten | Teilweise | Oft | Sehr oft
oder
Immer | Weiss
nicht |
|---|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| | | | | | | |
| 48. Wie oft sind Ihr Arbeitsbeginn und Ihr Arbeitsschluss zu einer Zeit, zu der keine öffentlichen Verkehrsmittel fahren? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Zu Ihrer Person

49. Ihr Geschlecht: ☐ weiblich ☐ männlich

50. Ihr Jahrgang 19 ____

51. Welches ist Ihre Nationalität?

	Schweiz (inkl. DoppelbürgerIn)	Deutschland	Italien	Portugal	anderes euro- päisches Land	Nicht europäi- sches Land
	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Zu Ihrem Haushalt

52. Wie viele Personen über 16 Jahre – zusätzlich zu Ihnen selbst – leben in Ihrem Haushalt?

Keine	Eine	Zwei	Drei	Vier oder mehr
☐	☐	☐	☐	☐

53. Haben Sie eigene Kinder oder Kinder, welche sie mitbetreuen (bis 16 Jahre)?

☐ Nein ☐ Ja, ein Kind ☐ Ja, mehrere Kinder

54. Wie würden Sie Ihren Haushalt am ehesten beschreiben?

☐ Ein-Personen-Haushalt	☐ Paar-Haushalt mit einem oder mehr Kinder bis 16 Jahre
☐ Paar-Haushalt ohne Kinder	☐ Ein-Elternhaushalt (Alleinerziehend mit einem oder mehr Kin- dem bis 16 Jahre)
☐ Mehr Personen-Haushalt ohne Kinder bis 16 Jahre	☐ Anderer Haushaltstyp

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Anhang D

Fragebogen zweite Erhebungswelle

- D1: Version Gruppen INFO und PERS
- D2: Version Gruppe AON
- D3: Version Kontrollgruppe

Anhang D1: Fragebogen zweite Erhebungswelle

Gruppen INFO und PERS

Mobilitätsumfrage

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Fragebogen auszufüllen! Sie werden dafür ca. 20 bis 25 Minuten brauchen. Füllen Sie den Fragebogen bitte **spontan und schnell** aus, ohne lange zu studieren.

Einige Fragen sind mit Absicht gleich wie im Fragebogen vom letzten Frühling. Bitte beantworten Sie die Fragen so wie Sie heute denken, und überlegen Sie nicht, was Sie das letzte Mal wohl geantwortet haben.

Das Ausfüllen

Bitte benutzen Sie zum Ausfüllen einen **schwarzen oder blauen** Kugelschreiber, aber keinen Bleistift. Da die Fragebögen elektronisch eingelesen werden, sollten die Kreuze möglichst dunkel und kräftig sein.

Füllen Sie den Fragebogen bitte allein aus. Wir sind an Ihrer Meinung interessiert. Ihre Angaben werden von der Sozialforschungsstelle der Universität Zürich vor der Auswertung anonymisiert.

Wir bitten Sie, bei der Beantwortung – sofern nicht anders erwähnt – nur **ein Kreuz pro Frage** zu machen.

Kreuzen Sie dasjenige Kästchen an, welches Ihrer Meinung am ehesten entspricht.

Haben Sie versehentlich das falsche Häuschen angekreuzt, dann kreuzen Sie einfach das richtige an und umkreisen das richtige Kreuz zur Kennzeichnung wie hier abgebildet:



Zu den Fragen

Nach diesem Symbol des Hinweises () folgen jeweils einzelne Fragen, welche nicht von allen Personen beantwortet werden müssen. Bitte folgen Sie einfach den Anweisungen beim Hinweissymbol.

Damit der Fragebogen nicht zu monoton ist, haben wir inhaltlich ähnliche Fragen an unterschiedliche Stellen im Fragebogen gesetzt. Es wird Ihnen auffallen, dass sich einige unserer Fragen nur geringfügig voneinander unterscheiden. Dies kann aus methodischen Gründen nicht vermieden werden und wir bitten Sie dafür um Nachsicht.

Beantworten Sie bitte jede Frage, auch wenn Sie sich einmal nicht ganz sicher sind. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Die Rücksendung

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen im beigelegten, schon frankierten und adressierten Antwortcouvert zurück.

Wir danken Ihnen nochmals herzlich für Ihre Mithilfe.

Sozialforschungsstelle der Universität Zürich

Zu Ihrem Quartier

Zu Beginn folgen drei Fragen zu Ihrem Wohnquartier.

- | | Gar nicht | Eher schwach | Mittel | Eher stark | Stark | Keine Genossenschaft |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. Wohnen Sie in einer Genossenschaft und falls ja: Wie stark fühlen Sie sich mit ihr verbunden? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 2. Wie stark fühlen Sie sich mit Ihrem Wohnquartier verbunden? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | |
| | | Sehr wenige | Wenige | Einige | Viele | Sehr viele |
| 3. Wie viele private Bekannte, KollegInnen und FreundInnen haben Sie im Quartier? | | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Zur Mobilitätsmappe

Die Stadt Zürich hat im Mai dieses Jahres in jeden Haushalt von Alt-Wiedikon und Friesenberg eine grüne Mobilitätsmappe verteilt. Das untere Bild zeigt die Frontseite dieser Mobilitätsmappe.

4. Können Sie sich daran erinnern, diese Mobilitätsmappe erhalten zu haben?
- Ja ☐ Nein ☐





Wenn Sie sich an die Mobilitätsmappe erinnern, dann fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 10 („Eine mögliche Mobilitätsaktion“, Seite 4).

- | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| | | Weggeworfen | Teilweise aufbewahrt | Alles aufbewahrt | Ungeöffnet im Haushalt weitergegeben |
| 5. Was haben Sie mit der Mobilitätsmappe gemacht? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | Nein | Durchgeblättert | Teilweise gelesen | Alles gelesen |
| 6. Haben Sie den Inhalt der Mappe durchgeblättert oder gelesen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |



Wenn Sie die Mobilitätsmappe durchgeblättert oder gelesen haben, dann fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 10 („Eine mögliche Mobilitätsaktion“, Seite 4).

- | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Note 1:
gar nicht sinnvoll | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 | Note 6:
sehr sinnvoll |
| 7. Für wie sinnvoll halten Sie die Mobilitätsmappe als Ganzes für sich und Ihren Haushalt? Bitte geben Sie eine Note von eins bis sechs. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8. Bitte geben Sie an, wie stark Ihrer Meinung nach die folgenden Aussagen zutreffen: | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | Trifft teilweise zu | Trifft eher zu | Trifft zu |
| Die Mobilitätsmappe und deren Inhalt sind übersichtlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Die Informationen sind nützlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Der Text ist verständlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Der Inhalt ist interessant | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Die Gestaltung ist einladend | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Zu wenig umfangreich | -- | - | Gerade richtig | + | ++ | Viel zu umfangreich |
| 9. Wie beurteilen Sie den Umfang der Mobilitätsmappe? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

An dieser Stelle haben Sie die Möglichkeit sonstige Punkte zur Mobilitätsmappe anzumerken. Vielen Dank!

Eine mögliche Mobilitäts-Aktion

In den nächsten Fragen geht es um eine möglichen Aktion, welche mittels eines Talons in der Mobilitätsmappe angekündigt werden könnte.

10. Bei der Aktion ginge es um die Reduktion von Kilometern, die mit dem Auto oder dem Motorrad gefahren werden. Möglich wäre eine freiwillige Teilnahme mittels eines Talons (siehe Bild unten).

Der zentrale Satz auf dem Talon würde lauten „Ich verpflichte mich ein halbes Jahr lang, meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln zurück zu legen.“

Als Bedingung konnten Sie zusätzlich eine von Ihnen bestimmte Anzahl von anderen Personen angeben, welche sich ebenfalls verpflichten. Erst wenn diese Anzahl Verpflichtungen zu Stande gekommen wäre, hätten Sie ihre 10% Auto- oder Motorrad-Kilometer reduzieren müssen. Siehe dazu auch das Bild unten.

Sind Sie dabei?

Rund 3600 Personen in Wiedikon haben die exklusive Möglichkeit, zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2014 10% ihrer jeweiligen Auto- oder Motorrad-Kilometer einzusparen.

- Sie definieren selbst, ab wie vielen anderen Teilnehmenden auch Sie bereit sind, mitzumachen.
- Ihre Verpflichtung gehen Sie nur ein, wenn sich mindestens so viele Personen, wie von Ihnen auf dem Anmeldetalon angegeben, ebenfalls zur Teilnahme verpflichten. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat so die Garantie, dass er respektive sie das Einsparziel nicht alleine erreichen muss.
- Je mehr mitmachen, desto besser. Die Summe aller eingesparten Kilometer ergibt zusammen ein nennenswertes Resultat, und das bringt Zürich vorwärts.

Gemeinsam mit anderen reduzieren Sie aktiv Lärm, Schadstoffbelastung, Stau und Energieverbrauch. Und Sie schaffen Platz und Sicherheit für alle im öffentlichen Raum.

Gemeinsam ist es möglich, die städtische Verkehrssituation auf lange Sicht bedeutend zu verbessern.

Gemeinsam kommen wir dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» näher.

Teilnahmebedingungen:

- Wohnhaft in Zürich Alt-Wiedikon oder Friesenberg.
- Pro Haushalt können mehrere Personen teilnehmen.
- Sie reduzieren von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 freiwillig Ihre Auto- oder Motorrad-Kilometer.

So sind Sie dabei:

- Nebenstehenden Talon ausfüllen, abtrennen und einschieben. Der Talon ist adressiert und frankiert.
- Oder: Online Anmeldeformular auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen bis zum 26. Mai 2014 ausfüllen. Hier können Sie weitere Personen anmelden.

Wie geht es weiter?

- Sie erhalten bis am 13. Juni 2014 per Post oder per E-Mail eine Rückmeldung, wie viele Personen teilnehmen.
- Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen wird täglich aktualisiert, wie viele Personen bereits mitmachen.
- Sie werden die Möglichkeit haben, die Reduktion Ihrer Auto- oder Motorrad-Kilometer selber zu beobachten. Mehr dazu unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen.
- Es wird nicht kontrolliert, wie viele Auto- und Motorrad-Kilometer jede Person reduziert.
- In einer Begleitstudie der Universität Zürich wird jedoch die über alle Personen erreichte Wirkung dieser Kampagne untersucht. Unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen erfahren Sie mehr dazu.

Zürich macht vorwärts. Sie gehen voran. Herzlichen Dank!

Damit wir Sie informieren können, benötigen wir Ihre Kontaktdaten.

Vorname: Name:

Strasse:

PLZ: Ort:

E-Mail:

Ihre Kontaktangaben werden nur für diese Aktion und deren Evaluation verwendet und nach der Aktion gelöscht. Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, erleichtert uns dies die Kommunikation mit Ihnen.

Dürfen wir auf www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen Ihren Namen mit dem der anderen Teilnehmenden auflisten?

☐ ja ☐ nein

Ich verpflichte mich, im Zeitraum von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln (Fuss/Velo/öV) zurückzulegen ...

☐ ... auch wenn sich keine andere Person dazu verpflichtet. Ich mache auf jeden Fall mit.

☐ ... wenn sich 50 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 100 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 200 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 500 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 1000 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 3500 Personen dazu verpflichten.

☐ Nein, ich werde nicht 10% meiner Auto-/Motorrad-Kilometer einsparen.

☐ Ich fahre nie Auto oder Motorrad und kann deshalb auch keine Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen.

Datum, Unterschrift:

Bis 26. Mai 2014 einschieben oder online anmelden.
Weitere Infos unter www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen

11. Wie beurteilen Sie den Zielwert von 10% Reduktion der Auto- oder Motorradkilometer?
- | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Viel zu tief | Zu tief | Eher zu tief | Gerade richtig | Eher zu hoch | Zu hoch | Viel zu hoch |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
12. Was glauben Sie, wie viele Personen bei einer solchen Aktion in Ihrem Quartier teilnehmen würden?
- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Keine | Weniger als 100 | 101 bis 200 | 201 bis 500 | Mehr als 500 |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
13. Eine solche Aktion würde mich *mehr* ansprechen, wenn ...
- | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | Unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ... wenn sie von einer lokalen Organisation (z.B. Quartierverein, Gemeinschaftszentrum, Genossenschaft) lanciert würde, als wenn sie von der Stadt Zürich kommt. | | | | |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ... wenn gleichzeitig noch andere Aktionen und Aktivitäten durchgeführt würden. | | | | |

14. Wie stark treffen die folgenden Aussagen bezüglich einer möglichen Teilnahme auf Sie zu?

	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	Unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu
Meine Erwartung wäre, dass eine solche Aktion auch anderweitig bekannt gemacht wird, z.B. über Quartierverein, Standaktion, Plakate oder ähnliches.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fahre schon so wenig Auto und Motorrad, dass ich keine Möglichkeiten (mehr) sehe, weniger Auto oder Motorrad zu fahren.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe keine Zeit, mich um solche Dinge zu kümmern.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe den Eindruck, dass ich sonst schon genug mache, um Energie und CO ₂ -Emissionen zu sparen, und ich deshalb nicht an einer solchen Aktion mitmachen muss.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich bin prinzipiell gegen Aktionen, mit denen die Stadt Zürich das Verhalten ihrer EinwohnerInnen zu verändern versucht.	☐	☐	☐	☐	☐

An dieser Stelle haben Sie die Möglichkeit sonstige Punkte zu dieser möglichen Aktion anzumerken. Vielen Dank!

Ihre Mobilitäts-Möglichkeiten

Jetzt möchten wir gerne erfahren, welche Möglichkeiten Sie haben, die verschiedenen Verkehrsmittel zu nutzen.

15. Welches oder welche der folgenden Abonnemente für den öffentlichen Verkehr besitzen Sie? (Es sind mehrere Kreuze möglich.)

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ Kein Abo | ☐ Jahresabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ Monats-Streckenabo SBB |
| ☐ Jahresabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Monatsabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ 9-Uhr Jahres-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Monatsabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Halbtax-Abo (egal wie viele Jahre) | ☐ 9-Uhr Monats-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Generalabo (GA) | ☐ Jahres- Streckenabo SBB | ☐ anderes Abo |

16. Geben Sie bitte an, ob Sie immer, nach Absprache oder gar nicht über folgende Verkehrsmittel verfügen.

	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar (inkl. Mobility Carsharing)	Gar nicht verfügbar
Auto	☐	☐	☐
Velo (inkl. E-Bike)	☐	☐	☐

17. Sind Sie Mitglied bei Mobility Carsharing? ☐ Ja ☐ Nein

18. Wie viele Personenautos stehen in Ihrem Haushalt gesamthaft zur Verfügung (ohne Mobility Carsharing)?

Keines	Ein Auto	Zwei Autos	Drei oder mehr Autos
☐	☐	☐	☐

 Falls in Ihrem Haushalt ein Auto oder mehrere Autos zur Verfügung stehen, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Wenn in Ihrem Haushalt kein Auto zur Verfügung steht, springen Sie bitte zu Frage 21.

19. Wie hoch steht heute der Kilometerstand in Ihrem Auto, das Sie am häufigsten nutzen? _____ km

20. Haben Sie in letzter Zeit daran gedacht, das Auto häufiger oder weniger häufig zu benutzen?

Ja, deutlich weniger benutzen	Ja, eher weniger zu benutzen	Nein, nie daran gedacht	Ja, eher häufiger zu benutzen	Ja, deutlich häufiger zu benutzen
☐	☐	☐	☐	☐

Weiter für Alle

In den nächsten Fragen geht es um verschiedene Aspekte der Verkehrsmittelnutzung.

21. Wie stark fühlen Sie sich persönlich verpflichtet, für Ihre Wege...

	Überhaupt nicht	Eher nicht	Mittel	Eher stark	Stark	Nehme nie das Auto
... die länger als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, zu Fuss zu gehen oder das Velo anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte geben Sie bei den nächsten beiden Fragen an, wie sehr Sie den Aussagen zustimmen.

22. Wenn ich selbst anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutze, helfe ich, negative Folgen des Autoverkehrs in Zürich zu verhindern.

23. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt sind in Zürich ein grosses Problem.

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu	Nehme nie das Auto
22. Wenn ich selbst anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutze, helfe ich, negative Folgen des Autoverkehrs in Zürich zu verhindern.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
23. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt sind in Zürich ein grosses Problem.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte kreuzen Sie an, inwiefern die folgende Aussage auf Sie zutrifft.

- | | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | Unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 24. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 25. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 26. Ich fühle mich persönlich dafür verantwortlich, etwas für die Reduktion von allfälligen negativen Folgen für die Umwelt durch den Autoverkehr zu tun. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | Unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu | Nehme nie das Auto |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 27. Ich glaube, wenn ich anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutzen würde, würde ich einen Beitrag zur Verhinderung von negativen Folgen für die Umwelt in Zürich leisten. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Nutzung von Verkehrsmitteln

In den nächsten Fragen geht es darum, mit welchen Verkehrsmitteln Sie gedenken, in nächster Zeit unterwegs zu sein. Zuerst geht es um Ihre Arbeitswege, anschliessend um alle anderen Wege (Freizeit, Einkauf etc.)

 Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **länger als 5km** ist. Wenn Ihr Arbeitsweg 5km oder kürzer ist, gehen Sie bitte zu Frage 29. Falls Sie gar keinen Arbeitsweg haben, dann fahren Sie bitte mit der Frage 30 weiter.

28. Im nächsten halben Jahr habe ich vor, für meine Arbeitswege

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

 Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **kürzer als 5km** ist. Andernfalls fahren Sie bitte mit der Frage 30 fort.

29. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Arbeitswege im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)
- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Freizeit- und Einkaufswege: In den nächsten zwei Fragen geht es um alle Wege, welche Sie in der Freizeit, für den Einkauf usw. zurücklegen, aber nicht um die Arbeitswege

30. Wenn ich im nächsten halben Jahr für Wege **ausserhalb der Arbeitswege** Strecken, welche **länger sind als 5km**, zurücklege, habe ich vor ...

... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... eher das Auto zu benutzen

☐

... hauptsächlich das Auto zu benutzen

☐

31. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Wege **ausserhalb der Arbeitswege**, welche **kürzer sind als 5km** im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benutzen das Velo oder gehen zu Fuss)

☐ Hauptsächlich mit dem Auto

☐ Hauptsächlich mit dem **Auto und den ÖV**, aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo

☐ Hauptsächlich mit den ÖV

☐ Hauptsächlich mit dem **Auto und zu Fuss oder mit dem Velo**, aber kaum oder gar nicht mit den ÖV

☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo

☐ Hauptsächlich mit den **ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo**, aber kaum oder gar nicht mit dem Auto

☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen

Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs

In den nächsten beiden Fragen geht es um Ihre Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs. Bitte kreuzen Sie an, wie Sie die folgende Aussage beurteilen.

32. Als wie dringend empfinden Sie es, dass gegen die Folgen des Autoverkehrs in Zürich etwas unternommen wird?

Gar nicht
dringend

☐

Wenig
dringend

☐

Mittel

☐

Ziemlich
dringend

☐

Sehr
dringend

☐

33. Als wie problematisch schätzen Sie die Folgen für die Umwelt in Zürich ein, wenn Sie selbst das Auto benutzen?

Gar nicht
problematisch

☐

Wenig
problematisch

☐

Mittel

☐

Ziemlich
problematisch

☐

Sehr
problematisch

☐

Nehme
nie das
Auto

☐

Zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs

Es folgen nun einige Begriffspaare, welche mit zu Fuss gehen und mit dem Velo fahren verbunden werden können. Bitte geben Sie an, mit welchem der beiden Begriffe Sie den Velo- und Fussverkehr eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

34. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

--

-

0

+

++

unfrei zu sein

☐
☐
☐
☐
☐

frei zu sein

allein zu sein

☐
☐
☐
☐
☐

in Gemeinschaft zu sein

unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will

☐
☐
☐
☐
☐

unterwegs tun und lassen zu können, was ich will

geringes gesellschaftliches Ansehen

☐
☐
☐
☐
☐

hohes gesellschaftliches Ansehen

Bitte beurteilen Sie mit Hilfe der folgenden Begriffspaare die Vor- und Nachteile ein, wenn Sie in Zürich zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind.

35. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
nicht gesundheitsfördernd	☐	☐	☐	☐	☐	gesundheitsfördernd

36. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie in der Stadt Zürich mit dem Velo unterwegs sind?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

Umgang mit den Folgen des Autoverkehrs

Es wird oft diskutiert, dass das Auto negative Folgen hat. Unabhängig davon, ob dies zutrifft oder nicht, geht es in der nächsten Frage darum, wer für das Verhindern von negativen Folgen wie viel Verantwortung tragen würde.

37. Wie stark sind Ihrer Meinung nach die folgenden Akteure dafür verantwortlich, dass möglichst wenige negative Folgen durch den Autoverkehr in Zürich entstehen?

	Nicht verantwortlich	Eher nicht verantwortlich	Mittel	Eher verantwortlich	Stark verantwortlich
Autohersteller	☐	☐	☐	☐	☐
Autoimporteure und -händler in der Schweiz	☐	☐	☐	☐	☐
Transportunternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Grosse Unternehmen mit vielen eigenen Dienstfahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Kleine und mittlere Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Jeder einzelne Autobenutzer (inkl. Sie selber)	☐	☐	☐	☐	☐
Bund, Kantone und Gemeinden	☐	☐	☐	☐	☐

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu
38. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt machen mir Sorgen.	☐	☐	☐	☐	☐

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs

Wie bringen Sie die folgenden Begriffspaare mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung? Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

39. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ... (Fortsetzung)

unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Beschreiben Sie bitte auch die Vor- und Nachteile bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

40. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

41. Wie vertraut sind Sie mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Fahrpläne, Ticketautomaten etc.)?

Gar nicht vertraut	Eher nicht vertraut	Mittel	Eher vertraut	Sehr vertraut
☐	☐	☐	☐	☐

42. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würden?

Negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	Sehr positiv
☐	☐	☐	☐	☐

43. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würden?

☐	☐	☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Die nachfolgenden drei Fragen sind sehr ähnlich. Sie beginnen alle mit den gleichen vier Worten 'Wenn ich meine Wege ...'. Bitte beachten Sie, dass sich die Fragen anschliessend bei den angegebenen Distanzen (**länger als 5km oder kürzer als 5km**) und den angegebenen Verkehrsmitteln unterscheiden.

44. Wenn ich meine Wege ...

... die **länger als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die **öffentlichen Verkehrsmittel** benutzen.

... die **kürzer als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich **das Velo** benutzen oder **zu Fuss** gehen.

... die **kürzer als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die **öffentlichen Verkehrsmittel** benutzen.

Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu	Nehme nie das Auto
☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vor- und Nachteile des Autos

Schliesslich möchten wir auch noch für das Auto wissen, mit welchem der jeweils zwei Begriffe Sie das Autofahren eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie nie mit dem Auto unterwegs sind.

45. Mit dem Auto unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Wie schätzen Sie folgende Vor- und Nachteile für das Verkehrsmittel Auto ein?

46. Mit dem Auto unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel



Die nächsten beiden Fragen beantworten Sie bitte nur, wenn Sie im letzten Jahr mindestens einmal selber ein Auto gelenkt haben. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 49.

47. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind (als Lenker resp. Lenkerin)?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

	Deutlich weniger benutzen	Eher weniger benutzen	Keine Änderung	Eher häufiger benutzen	Deutlich häufiger benutzen
49. Haben Sie vor, Ihr Auto in Zukunft weniger, gleich häufig oder häufiger als heute zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐

Angebote und Informationen zur Mobilität

Die Stadt Zürich bietet viele Angebote und Informationen zum Thema Mobilität. Im Folgenden interessiert uns, welche Sie davon kennen und welche Sie schon genutzt haben

	Nein	Ja
49. Die Stadt Zürich hat 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Ist das Ihnen ein Begriff, haben Sie schon davon gehört?	☐	☐

40. Wie sind Sie auf «Stadtverkehr 2025» aufmerksam geworden? Mehrfachnennungen möglich.

- | | |
|---|---|
| ☐ Mobilitätsmappe Quartier Wiedikon und Friesenberg | ☐ Newsletter «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Webseite | ☐ Info-Pavillon «Stadtverkehr 2025» (Werdmühleplatz) |
| ☐ Facebook | ☐ Berichte 2012 oder 2013 «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Auftritt und Aktionen im öffentlichen Raum (Velopumpstationen, Anlässe) | ☐ Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen) |
| ☐ Produkte wie die Spaziergänge «Züri zFuess» oder Mobilitätsplan «MAP Zürich» | ☐ Umfragen Stadt Zürich |
| ☐ Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich (auf www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder App «ZüriPlan») | |
| ☐ Anderes, was? _____ | |

51. Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte ‚kenne ich nicht‘ an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
«Züri zFuess» Stadt-Spaziergänge www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 > Zu Fuss	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsplan Wiedikon	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsinformationen www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder als App «ZüriPlan»	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gratis Veloverleih: www.aoz.ch/zuerirollt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velo-Hauslieferdienst: www.bringts.zueriwerk.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hauslieferdienste www.coopathome.ch , www.leshop.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velofahrkurse: www.velofahrkurs.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kurse zur effizienten Fahrweise: www.ecodrive.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätskurse: www.mobilsein-mobilbleiben.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkleitsystem der Stadt Zürich: www.pls-zh.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitäts-Check: www.mobilitätsdurchblick.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wanderwege: www.zuercher-wanderwege.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeitipps: www.zvv.ch/freizeit , www.zuerich.com	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aktiv in der Freizeit: www.schweizmobil.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Energieeffizienz von Geräten, Fahrzeugen etc. www.bfe.admin.ch/energieetikette , www.topten.ch , www.mobitool.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrovelos: www.newride.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Anhang D2: Fragebogen zweite Erhebungswelle

Gruppe AON

Mobilitätsumfrage

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Fragebogen auszufüllen! Sie werden dafür ca. 20 bis 25 Minuten brauchen. Füllen Sie den Fragebogen bitte **spontan und schnell** aus, ohne lange zu studieren.

Einige Fragen sind mit Absicht gleich wie im Fragebogen vom letzten Frühling. Bitte beantworten Sie die Fragen so wie Sie heute denken, und überlegen Sie nicht, was Sie das letzte Mal wohl geantwortet haben.

Das Ausfüllen

Bitte benutzen Sie zum Ausfüllen einen **schwarzen oder blauen** Kugelschreiber, aber keinen Bleistift. Da die Fragebögen elektronisch eingelesen werden, sollten die Kreuze möglichst dunkel und kräftig sein.

Füllen Sie den Fragebogen bitte allein aus. Wir sind an Ihrer Meinung interessiert. Ihre Angaben werden von der Sozialforschungsstelle der Universität Zürich vor der Auswertung anonymisiert.

Wir bitten Sie, bei der Beantwortung – sofern nicht anders erwähnt – nur **ein Kreuz pro Frage** zu machen.

Kreuzen Sie dasjenige Kästchen an, welches Ihrer Meinung am ehesten entspricht.

Haben Sie versehentlich das falsche Häuschen angekreuzt, dann kreuzen Sie einfach das richtige an und umkreisen das richtige Kreuz zur Kennzeichnung wie hier abgebildet:



Zu den Fragen

Nach diesem Symbol des Hinweises () folgen jeweils einzelne Fragen, welche nicht von allen Personen beantwortet werden müssen. Bitte folgen Sie einfach den Anweisungen beim Hinweissymbol.

Damit der Fragebogen nicht zu monoton ist, haben wir inhaltlich ähnliche Fragen an unterschiedliche Stellen im Fragebogen gesetzt. Es wird Ihnen auffallen, dass sich einige unserer Fragen nur geringfügig voneinander unterscheiden. Dies kann aus methodischen Gründen nicht vermieden werden und wir bitten Sie dafür um Nachsicht.

Beantworten Sie bitte jede Frage, auch wenn Sie sich einmal nicht ganz sicher sind. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Die Rücksendung

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen im beigelegten, schon frankierten und adressierten Antwortcouvert zurück.

Wir danken Ihnen nochmals herzlich für Ihre Mithilfe.

Sozialforschungsstelle der Universität Zürich

Zu Ihrem Quartier

Zu Beginn folgen drei Fragen zu Ihrem Wohnquartier.

	Gar nicht	Eher schwach	Mittel	Eher stark	Stark	Keine Genossenschaft
1. Wohnen Sie in einer Genossenschaft und falls ja: Wie stark fühlen Sie sich mit ihr verbunden?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Wie stark fühlen Sie sich mit Ihrem Wohnquartier verbunden?	☐	☐	☐	☐	☐	
	Sehr wenige	Wenige	Einige	Viele	Sehr viele	
3. Wie viele private Bekannte, KollegInnen und FreundInnen haben Sie im Quartier?	☐	☐	☐	☐	☐	

Zur Mobilitätsmappe

Die Stadt Zürich hat im Mai dieses Jahres in jeden Haushalt von Alt-Wiedikon und Friesenberg eine grüne Mobilitätsmappe verteilt. Das untere Bild zeigt die Frontseite dieser Mobilitätsmappe.

4. Können Sie sich daran erinnern, diese Mobilitätsmappe erhalten zu haben?
- Ja ☐ Nein ☐



👉 Wenn Sie sich an die Mobilitätsmappe erinnern, dann fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 12 (-> „Weiter für Alle“).

- | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| | | Weggeworfen | Teilweise
aufbewahrt | Alles aufbe-
wahrt | Ungeöffnet im
Haushalt
weitergegeben |
| 5. Was haben Sie mit der Mobilitätsmappe gemacht? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| | | Nein | Durchgeblät-
tert | Teilweise
gelesen | Alles gelesen |
| 6. Haben Sie den Inhalt der Mappe durchgeblättert oder gelesen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

👉 Wenn Sie die Mobilitätsmappe durchgeblättert oder gelesen haben, dann fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 12 (-> „Weiter für Alle“).

- | | | | | | | | |
|--|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| | | Note 1:
gar nicht
sinnvoll | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 | Note 6:
sehr
sinnvoll |
| 7. Für wie sinnvoll halten Sie die Mobilitätsmappe als Ganzes für sich und Ihren Haushalt? Bitte geben Sie eine Note von eins bis sechs. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8. Bitte geben Sie an, wie stark Ihrer Meinung nach die folgenden Aussagen zutreffen: | | Trifft nicht
zu | Trifft eher
nicht zu | Trifft
teilweise zu | Trifft eher
zu | Trifft zu |
| Die Mobilitätsmappe und deren Inhalt sind übersichtlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Die Informationen sind nützlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Der Text ist verständlich | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Der Inhalt ist interessant | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| Die Gestaltung ist einladend | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | | | | | | | | |
|---|--------------------------|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| | | Zu wenig
umfang-
reich | -- | - | Gerade
richtig | + | ++ | Viel zu
umfang-
reich |
| 9. Wie beurteilen Sie den Umfang der Mobilitätsmappe? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

10. In der Mobilitätsmappe hatte es einen Talon (siehe Bild unten). Mit diesem Talon konnte man sich für eine Aktion zum gemeinsamen Sparen von Auto-Kilometern anmelden. Können Sie sich an diesen Talon erinnern?

Ja Nein

☐ ☐

Sind Sie dabei?

Rund 3600 Personen in Wiedikon haben die exklusive Möglichkeit, zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2014 10% ihrer jeweiligen Auto- oder Motorrad-Kilometer einzusparen.

- › Sie definieren selbst, ab wie vielen anderen Teilnehmenden auch Sie bereit sind, mitzumachen.
- › Ihre Verpflichtung gehen Sie nur ein, wenn sich mindestens so viele Personen, wie von Ihnen auf dem Anmeldeformular angegeben, ebenfalls zur Teilnahme verpflichten. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat so die Garantie, dass er respektive sie das Einsparziel nicht alleine erreichen muss.
- › Je mehr mitmachen, desto besser. Die Summe aller eingesparten Kilometer ergibt zusammen ein nennenswertes Resultat, und das bringt Zürich vorwärts.

Gemeinsam mit anderen reduzieren Sie aktiv Lärm, Schadstoffbelastung, Stau und Energieverbrauch. Und Sie schaffen Platz und Sicherheit für alle im öffentlichen Raum.

Gemeinsam ist es möglich, die städtische Verkehrssituation auf lange Sicht bedeutend zu verbessern.

Gemeinsam kommen wir dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» näher.

Teilnahmebedingungen:

- › Wohnhaft in Zürich Alt-Wiedikon oder Friesenberg.
- › Pro Haushalt können mehrere Personen teilnehmen.
- › Sie reduzieren von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 freiwillig Ihre Auto- oder Motorrad-Kilometer.

So sind Sie dabei:

- › Nebenstehenden Talon ausfüllen, abtrennen und einschicken. Der Talon ist adressiert und frankiert.
- › Oder: Online Anmeldeformular auf > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen bis zum 26. Mai 2014 ausfüllen. Hier können Sie weitere Personen anmelden.

Wie geht es weiter?

- › Sie erhalten bis am 13. Juni 2014 per Post oder per E-Mail eine Rückmeldung, wie viele Personen teilnehmen.
- › Unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen wird täglich aktualisiert, wie viele Personen bereits mitmachen.
- › Sie werden die Möglichkeit haben, die Reduktion Ihrer Auto- oder Motorrad-Kilometer selber zu beobachten. Mehr dazu unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen.
- › Es wird nicht kontrolliert, wie viele Auto- und Motorrad-Kilometer jede Person reduziert.
- › In einer Begleitstudie der Universität Zürich wird jedoch die über alle Personen erreichte Wirkung dieser Kampagne untersucht. Unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen erfahren Sie mehr dazu.

Zürich macht vorwärts. Sie gehen voran. Herzlichen Dank!

Damit wir Sie informieren können, benötigen wir Ihre Kontaktdaten.

Vorname: Name:

Strasse:

PLZ: Ort:

E-Mail:

Ihre Kontaktangaben werden nur für diese Aktion und deren Evaluation verwendet und nach der Aktion gelöscht. Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, erleichtert uns dies die Kommunikation mit Ihnen.

Dürfen wir auf > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen Ihren Namen mit dem der anderen Teilnehmenden auflisten?

☐ ja ☐ nein

Ich verpflichte mich, im Zeitraum von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln (Fuss/Velo/öV) zurückzulegen ...

☐ ... auch wenn sich keine andere Person dazu verpflichtet. Ich mache auf jeden Fall mit.

☐ ... wenn sich 50 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 100 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 200 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 500 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 1000 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 3500 Personen dazu verpflichten.

☐ Nein, ich werde nicht 10% meiner Auto-/Motorrad-Kilometer einsparen.

☐ Ich fahre nie Auto oder Motorrad und kann deshalb auch keine Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen.

Datum, Unterschrift:

Bis 26. Mai 2014 einschicken oder online anmelden.

Weitere Infos unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen

11. Wie stark treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?

Ich hatte verstanden, um was es bei dieser Aktion ging.

Ich hatte verstanden, wie die Aktion funktioniert.

Kann mich nicht erinnern	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unent- schieden	Trifft eher zu	Trifft zu
☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐	☐

Weiter für Alle

In den nächsten Fragen geht es um eine Aktion, welche auf einem Talon in der Mobilitätsmappe angekündigt war. Um die Fragen zur Aktion ausfüllen zu können, muss man die Mobilitätsmappe nicht kennen. Der Talon ist oben an der Seite abgebildet.

12. Der zentrale Satz auf diesem Talon in der Mobilitätsmappe lautete „Ich verpflichte mich ein halbes Jahr lang, meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln zurück zu legen.“

Als Bedingung konnten Sie zusätzlich eine von Ihnen bestimmte Anzahl von anderen Personen angeben, welche sich ebenfalls verpflichten. Erst wenn diese Anzahl Verpflichtungen zu Stande gekommen wäre, hätten Sie ihre 10% Auto- oder Motorrad-Kilometer reduzieren müssen.

Wie beurteilen Sie den Zielwert von 10% Reduktion der Auto- oder Motorradkilometer?

Viel zu tief	Zu tief	Eher zu tief	Gerade richtig	Eher zu hoch	Zu hoch	Viel zu hoch
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

- | | Keine | Weniger
als 100 | 101 bis
200 | 201 bis
500 | Mehr als
500 |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 13. Was glauben Sie, wie viele Personen bei einer solchen Aktion in Ihrem Quartier teilnehmen würden? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 14. Eine solche Aktion würde mich <i>mehr</i> ansprechen, wenn ... | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | Unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu |
| ... wenn sie von einer lokalen Organisation (z.B. Quartierverein, Gemeinschaftszentrum, Genossenschaft) lanciert würde, als wenn sie von der Stadt Zürich kommt. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ... wenn gleichzeitig noch andere Aktionen und Aktivitäten durchgeführt würden. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 15. Meine Erwartung wäre, dass eine solche Aktion auch anderweitig bekannt gemacht wird, z.B. über Quartierverein, Standaktion, Plakate oder ähnliches. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 16. Ich fahre schon so wenig Auto und Motorrad, dass ich keine Möglichkeiten (mehr) sehe, weniger Auto oder Motorrad zu fahren. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 17. Ich habe keine Zeit, mich um solche Dinge zu kümmern. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 18. Ich habe den Eindruck, dass ich sonst schon genug mache, um Energie und CO2-Emissionen zu sparen, und ich deshalb nicht an einer solchen Aktion mitmachen muss. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 19. Ich bin prinzipiell gegen Aktionen, mit denen die Stadt Zürich das Verhalten ihrer EinwohnerInnen zu verändern versucht. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

An dieser Stelle haben Sie die Möglichkeit sonstige Punkte zur Mobilitätsmappe und zur geschilderten Aktion anzumerken. Vielen Dank!

Ihre Mobilitäts-Möglichkeiten

Jetzt möchten wir gerne erfahren, welche Möglichkeiten Sie haben, die verschiedenen Verkehrsmittel zu nutzen.

20. Welches oder welche der folgenden Abonnemente für den öffentlichen Verkehr besitzen Sie? (Es sind mehrere Kreuze möglich.)

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ kein Abo | ☐ Jahresabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ Monats-Streckenabo SBB |
| ☐ Jahresabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Monatsabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ 9-Uhr Jahres-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Monatsabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Halbtax-Abo (egal wie viele Jahre) | ☐ 9-Uhr Monats-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Generalabo (GA) | ☐ Jahres- Streckenabo SBB | ☐ anderes Abo |

21. Geben Sie bitte an, ob Sie immer, nach Absprache oder gar nicht über folgende Verkehrsmittel verfügen.

	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar (inkl. Mobility Carsharing)	Gar nicht verfügbar
Auto	☐	☐	☐
Velo (inkl. E-Bike)	☐	☐	☐

22. Sind Sie Mitglied bei Mobility Carsharing? ☐ Ja ☐ Nein

23. Wie viele Personenautos stehen in Ihrem Haushalt gesamthaft zur Verfügung (ohne Mobility Carsharing)?

Keines	Ein Auto	Zwei Autos	Drei oder mehr Autos
☐	☐	☐	☐



Falls in Ihrem Haushalt ein Auto oder mehrere Autos zur Verfügung stehen, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Wenn in Ihrem Haushalt kein Auto zur Verfügung steht, springen Sie bitte zu Frage 26.

24. Wie hoch steht heute der Kilometerstand in Ihrem Auto, das Sie am häufigsten nutzen? _____ km

25. Haben Sie in letzter Zeit daran gedacht, das Auto häufiger oder weniger häufig zu benutzen?

Ja, deutlich weniger benutzen	Ja, eher weniger zu benutzen	Nein, nie daran gedacht	Ja, eher häufiger zu benutzen	Ja, deutlich häufiger zu benutzen
☐	☐	☐	☐	☐

Weiter für Alle

In den nächsten Fragen geht es um verschiedene Aspekte der Verkehrsmittelnutzung.

26. Wie stark fühlen Sie sich persönlich verpflichtet, für Ihre Wege...

	Überhaupt nicht	Eher nicht	Mittel	Eher stark	Stark	Nehme nie das Auto
... die länger als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, zu Fuss zu gehen oder das Velo anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte geben Sie bei den nächsten beiden Fragen an, wie sehr Sie den Aussagen zustimmen.

27. Wenn ich selbst anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutze, helfe ich, negative Folgen des Autoverkehrs in Zürich zu verhindern.

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu	Nehme nie das Auto
	☐	☐	☐	☐	☐	☐

28. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt sind in Zürich ein grosses Problem.

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu	Nehme nie das Auto
	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Bitte kreuzen Sie an, inwiefern die folgende Aussage auf Sie zutrifft.

- | | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 29. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 30. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 31. Ich fühle mich persönlich dafür verantwortlich, etwas für die Reduktion von allfälligen negativen Folgen für die Umwelt durch den Autoverkehr zu tun. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | Trifft nicht zu | Trifft eher nicht zu | unentschieden | Trifft eher zu | Trifft zu | Nehme nie das Auto |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 32. Ich glaube, wenn ich anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutzen würde, würde ich einen Beitrag zur Verhinderung von negativen Folgen für die Umwelt in Zürich leisten. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Nutzung von Verkehrsmitteln

In den nächsten Fragen geht es darum, mit welchen Verkehrsmitteln Sie gedenken, in nächster Zeit unterwegs zu sein. Zuerst geht es um Ihre Arbeitswege, anschliessend um alle anderen Wege (Freizeit, Einkauf etc.)

 Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **länger als 5km** ist. Wenn Ihr Arbeitsweg 5km oder kürzer ist, gehen Sie bitte zu Frage 34. Falls Sie gar keinen Arbeitsweg haben, dann fahren Sie bitte mit der Frage 35 weiter.

33. Im nächsten halben Jahr habe ich vor, für meine Arbeitswege

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

 Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **kürzer als 5km** ist. Andernfalls fahren Sie bitte mit der Frage 37 fort.

34. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Arbeitswege im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)
- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Freizeit- und Einkaufswege: In den nächsten zwei Fragen geht es um alle Wege, welche Sie in der Freizeit, für den Einkauf usw. zurücklegen, aber nicht um die Arbeitswege

35. Wenn ich im nächsten halben Jahr für Wege **ausserhalb der Arbeitswege** Strecken, welche **länger sind als 5km**, zurücklege, habe ich vor ...

... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen

☐

... eher das Auto zu benutzen

☐

... hauptsächlich das Auto zu benutzen

☐

36. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Wege **ausserhalb der Arbeitswege**, welche **kürzer sind als 5km** im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benutzen das Velo oder gehen zu Fuss)

☐ Hauptsächlich mit dem Auto

☐ Hauptsächlich mit dem **Auto und den ÖV**, aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo

☐ Hauptsächlich mit den ÖV

☐ Hauptsächlich mit dem **Auto und zu Fuss oder mit dem Velo**, aber kaum oder gar nicht mit den ÖV

☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo

☐ Hauptsächlich mit den **ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo**, aber kaum oder gar nicht mit dem Auto

☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen

Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs

In den nächsten beiden Fragen geht es um Ihre Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs. Bitte kreuzen Sie an, wie Sie die folgende Aussage beurteilen.

37. Als wie dringend empfinden Sie es, dass gegen die Folgen des Autoverkehrs in Zürich etwas unternommen wird?

Gar nicht dringend

☐

Wenig dringend

☐

Mittel

☐

Ziemlich dringend

☐

Sehr dringend

☐

38. Als wie problematisch schätzen Sie die Folgen für die Umwelt in Zürich ein, wenn Sie selbst das Auto benutzen?

Gar nicht problematisch

☐

Wenig problematisch

☐

Mittel

☐

Ziemlich problematisch

☐

Sehr problematisch

☐

Nehme nie das Auto

☐

Zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs

Es folgen nun einige Begriffspaare, welche mit zu Fuss gehen und mit dem Velo fahren verbunden werden können. Bitte geben Sie an, mit welchem der beiden Begriffe Sie den Velo- und Fussverkehr eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

39. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

--

-

0

+

++

unfrei zu sein

☐
☐
☐
☐
☐

frei zu sein

allein zu sein

☐
☐
☐
☐
☐

in Gemeinschaft zu sein

unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will

☐
☐
☐
☐
☐

unterwegs tun und lassen zu können, was ich will

geringes gesellschaftliches Ansehen

☐
☐
☐
☐
☐

hohes gesellschaftliches Ansehen

Bitte beurteilen Sie mit Hilfe der folgenden Begriffspaare die Vor- und Nachteile ein, wenn Sie in Zürich zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind.

40. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
nicht gesundheitsfördernd	☐	☐	☐	☐	☐	gesundheitsfördernd

41. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie in der Stadt Zürich mit dem Velo unterwegs sind?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

Umgang mit den Folgen des Autoverkehrs

Es wird oft diskutiert, dass das Auto negative Folgen hat. Unabhängig davon, ob dies zutrifft oder nicht, geht es in der nächsten Frage darum, wer für das Verhindern von negativen Folgen wie viel Verantwortung tragen würde.

42. Wie stark sind Ihrer Meinung nach die folgenden Akteure dafür verantwortlich, dass möglichst wenige negative Folgen durch den Autoverkehr in Zürich entstehen?

	Nicht verantwortlich	Eher nicht verantwortlich	Mittel	Eher verantwortlich	Stark verantwortlich
Autohersteller	☐	☐	☐	☐	☐
Autoimporteure und -händler in der Schweiz	☐	☐	☐	☐	☐
Transportunternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Grosse Unternehmen mit vielen eigenen Dienstfahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Kleine und mittlere Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Jeder einzelne Autobenutzer (inkl. Sie selber)	☐	☐	☐	☐	☐
Bund, Kantone und Gemeinden	☐	☐	☐	☐	☐

	Stimme nicht zu	Stimme eher nicht zu	Unentschieden	Stimme eher zu	Stimme zu
43. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt machen mir Sorgen.	☐	☐	☐	☐	☐

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs

Wie bringen Sie die folgenden Begriffspaare mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung? Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

44. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ... (Fortsetzung)

unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Beschreiben Sie bitte auch die Vor- und Nachteile bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

45. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

	Gar nicht vertraut	Eher nicht vertraut	Mittel	Eher vertraut	Sehr vertraut
46. Wie vertraut sind Sie mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Fahrpläne, Ticketautomaten etc.)?	☐	☐	☐	☐	☐

	Negativ	Eher negativ	Neutral	Eher positiv	Sehr positiv
47. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würden?	☐	☐	☐	☐	☐

48. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würden?	☐	☐	☐	☐	☐
---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Die nachfolgenden drei Fragen sind sehr ähnlich. Sie beginnen alle mit den gleichen vier Worten 'Wenn ich meine Wege ...'. Bitte beachten Sie, dass sich die Fragen anschliessend bei den angegebenen Distanzen (**länger als 5km oder kürzer als 5km**) und den angegebenen Verkehrsmitteln unterscheiden.

49. Wenn ich meine Wege ...	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu	Nehme nie das Auto
... die länger als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich das Velo benutzen oder zu Fuss gehen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... die kürzer als 5km sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vor- und Nachteile des Autos

Schliesslich möchten wir auch noch für das Auto wissen, mit welchem der jeweils zwei Begriffe Sie das Autofahren eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie nie mit dem Auto unterwegs sind.

50. Mit dem Auto unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Wie schätzen Sie folgende Vor- und Nachteile für das Verkehrsmittel Auto ein?

51. Mit dem Auto unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel



Die nächsten beiden Fragen beantworten Sie bitte nur, wenn Sie im letzten Jahr mindestens einmal selber ein Auto gelenkt haben. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 54.

52. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind (als Lenker resp. Lenkerin)?

	--	-	0	+	++		
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl	
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher	
			deutlich weniger benutzen	eher weniger benutzen	keine Änderung	eher häufiger benutzen	deutlich häufiger benutzen

53. Haben Sie vor, Ihr Auto in Zukunft weniger, gleich häufig oder häufiger als heute zu benutzen?

☐	☐	☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Angebote und Informationen zur Mobilität

Die Stadt Zürich bietet viele Angebote und Informationen zum Thema Mobilität. Im Folgenden interessiert uns, welche Sie davon kennen und welche Sie schon genutzt haben

54. Die Stadt Zürich hat 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Ist das Ihnen ein Begriff, haben Sie schon davon gehört?

Nein	Ja
☐	☐

55. Wie sind Sie auf «Stadtverkehr 2025» aufmerksam geworden? Mehrfachnennungen möglich.

- | | |
|---|---|
| ☐ Mobilitätsmappe Quartier Wiedikon und Friesenberg | ☐ Newsletter «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Webseite | ☐ Info-Pavillon «Stadtverkehr 2025» (Werdmühleplatz) |
| ☐ Facebook | ☐ Berichte 2012 oder 2013 «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Auftritt und Aktionen im öffentlichen Raum (Velopumpstationen, Anlässe) | ☐ Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen) |
| ☐ Produkte wie die Spaziergänge «Züri zFuess» oder Mobilitätsplan «MAP Zürich» | ☐ Umfragen Stadt Zürich |
| ☐ Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich (auf www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder App «ZüriPlan») | |
| ☐ Anderes, was? | |

56. Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte ‚kenne ich nicht‘ an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
«Züri zFuess» Stadt-Spaziergänge www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 > Zu Fuss	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsplan Wiedikon	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsinformationen www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder als App «ZüriPlan»	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gratis Veloverleih: www.aoz.ch/zuerirollt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velo-Hauslieferdienst: www.bringts.zueriwerk.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hauslieferdienste www.coopathome.ch , www.leshop.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velofahrkurse: www.velofahrkurs.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kurse zur effizienten Fahrweise: www.ecodrive.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätskurse: www.mobilsein-mobilbleiben.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkleitsystem der Stadt Zürich: www.pls-zh.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitäts-Check: www.mobilitätsdurchblick.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wanderwege: www.zuercher-wanderwege.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeitipps: www.zvv.ch/freizeit , www.zuerich.com	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aktiv in der Freizeit: www.schweizmobil.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Energieeffizienz von Geräten, Fahrzeugen etc. www.bfe.admin.ch/energieetikette , www.topten.ch , www.mobitool.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrovelos: www.newride.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Anhang D3: Fragebogen zweite Erhebungswelle

Kontrollgruppe

Mobilitätsumfrage

Vielen Dank, dass Sie sich Zeit nehmen, unseren Fragebogen auszufüllen! Sie werden dafür ca. 20 bis 25 Minuten brauchen. Füllen Sie den Fragebogen bitte **spontan und schnell** aus, ohne lange zu studieren.

Einige Fragen sind mit Absicht gleich wie im Fragebogen vom letzten Frühling. Bitte beantworten Sie die Fragen so wie Sie heute denken, und überlegen Sie nicht, was Sie das letzte Mal wohl geantwortet haben.

Das Ausfüllen

Bitte benutzen Sie zum Ausfüllen einen **schwarzen oder blauen** Kugelschreiber, aber keinen Bleistift. Da die Fragebögen elektronisch eingelesen werden, sollten die Kreuze möglichst dunkel und kräftig sein.

Füllen Sie den Fragebogen bitte allein aus. Wir sind an Ihrer Meinung interessiert. Ihre Angaben werden von der Sozialforschungsstelle der Universität Zürich vor der Auswertung anonymisiert.

Wir bitten Sie, bei der Beantwortung – sofern nicht anders erwähnt – nur **ein Kreuz pro Frage** zu machen.

Kreuzen Sie dasjenige Kästchen an, welches Ihrer Meinung am ehesten entspricht.

Haben Sie versehentlich das falsche Häuschen angekreuzt, dann kreuzen Sie einfach das richtige an und umkreisen das richtige Kreuz zur Kennzeichnung wie hier abgebildet:



Zu den Fragen

Nach diesem Symbol des Hinweises () folgen jeweils einzelne Fragen, welche nicht von allen Personen beantwortet werden müssen. Bitte folgen Sie einfach den Anweisungen beim Hinweissymbol.

Damit der Fragebogen nicht zu monoton ist, haben wir inhaltlich ähnliche Fragen an unterschiedliche Stellen im Fragebogen gesetzt. Es wird Ihnen auffallen, dass sich einige unserer Fragen nur geringfügig voneinander unterscheiden. Dies kann aus methodischen Gründen nicht vermieden werden und wir bitten Sie dafür um Nachsicht.

Beantworten Sie bitte jede Frage, auch wenn Sie sich einmal nicht ganz sicher sind. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Die Rücksendung

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Fragebogen im beigelegten, schon frankierten und adressierten Antwortcouvert zurück.

Wir danken Ihnen nochmals herzlich für Ihre Mithilfe.

Sozialforschungsstelle der Universität Zürich

Zu Ihrem Quartier

Zu Beginn folgen drei Fragen zu Ihrem Wohnquartier.

	Gar nicht	Eher schwach	Mittel	Eher stark	Stark	Keine Genossenschaft
1. Wohnen Sie in einer Genossenschaft und falls ja: Wie stark fühlen Sie sich mit ihr verbunden?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2. Wie stark fühlen Sie sich mit Ihrem Wohnquartier verbunden?	☐	☐	☐	☐	☐	
		Sehr wenige	Wenige	Einige	Viele	Sehr viele
3. Wie viele private Bekannte, KollegInnen und FreundInnen haben Sie im Quartier?		☐	☐	☐	☐	☐

Eine mögliche Mobilitäts-Aktion

In den nächsten Fragen geht es um eine mögliche Aktion, zu der wir Sie um Ihre Meinung beten.

4. Bei der Aktion ginge es um die Reduktion von Kilometern, die mit dem Auto oder dem Motorrad gefahren werden. Möglich wäre eine freiwillige Teilnahme mittels eines Talons (siehe Bild unten).

Der zentrale Satz auf dem Talon würde lauten „Ich verpflichte mich ein halbes Jahr lang, meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln zurück zu legen.“

Als Bedingung konnten Sie zusätzlich eine von Ihnen bestimmte Anzahl von anderen Personen angeben, welche sich ebenfalls verpflichten. Erst wenn diese Anzahl Verpflichtungen zu Stande gekommen wäre, hätten Sie ihre 10% Auto- oder Motorrad-Kilometer reduzieren müssen. Siehe dazu auch das Bild unten.

Sind Sie dabei?

Rund 3600 Personen in Wiedikon haben die exklusive Möglichkeit, zwischen Mitte Juni und Mitte Dezember 2014 10% ihrer jeweiligen Auto- oder Motorrad-Kilometer einzusparen.

- Sie definieren selbst, ab wie vielen anderen Teilnehmenden auch Sie bereit sind, mitzumachen.
- Ihre Verpflichtung gehen Sie nur ein, wenn sich mindestens so viele Personen, wie von Ihnen auf dem Anmeldeformular angegeben, ebenfalls zur Teilnahme verpflichten. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer hat so die Garantie, dass er respektive sie das Einsparziel nicht alleine erreichen muss.
- Je mehr mitmachen, desto besser. Die Summe aller eingesparten Kilometer ergibt zusammen ein nennenswertes Resultat, und das bringt Zürich vorwärts.

Gemeinsam mit anderen reduzieren Sie aktiv Lärm, Schadstoffbelastung, Stau und Energieverbrauch. Und Sie schaffen Platz und Sicherheit für alle im öffentlichen Raum.
Gemeinsam ist es möglich, die städtische Verkehrssituation auf lange Sicht bedeutend zu verbessern.
Gemeinsam kommen wir dem Ziel von «Stadtverkehr 2025» näher.

Teilnahmebedingungen:

- Wohnhaft in Zürich Alt-Wiedikon oder Friesenberg.
- Pro Haushalt können mehrere Personen teilnehmen.
- Sie reduzieren von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 freiwillig Ihre Auto- oder Motorrad-Kilometer.

So sind Sie dabei:

- Nebenstehenden Talon ausfüllen, abtrennen und einschicken. Der Talon ist adressiert und frankiert.
- Oder: Online Anmeldeformular auf > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen bis zum 26. Mai 2014 ausfüllen. Hier können Sie weitere Personen anmelden.

Wie geht es weiter?

- Sie erhalten bis am 13. Juni 2014 per Post oder per E-Mail eine Rückmeldung, wie viele Personen teilnehmen.
- Unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen wird täglich aktualisiert, wie viele Personen bereits mitmachen.
- Sie werden die Möglichkeit haben, die Reduktion Ihrer Auto- oder Motorrad-Kilometer selber zu beobachten. Mehr dazu unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen.
- Es wird nicht kontrolliert, wie viele Auto- und Motorrad-Kilometer jede Person reduziert.
- In einer Begleitstudie der Universität Zürich wird jedoch die über alle Personen erreichte Wirkung dieser Kampagne untersucht. Unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen erfahren Sie mehr dazu.

Zürich macht vorwärts. Sie gehen voran. Herzlichen Dank!

Damit wir Sie informieren können, benötigen wir Ihre Kontaktdaten.

Vorname: Name:

Strasse:

PLZ: Ort:

E-Mail:

Ihre Kontaktangaben werden nur für diese Aktion und deren Evaluation verwendet und nach der Aktion gelöscht. Wenn Sie eine E-Mail-Adresse angeben, erleichtert uns dies die Kommunikation mit Ihnen.

Dürfen wir auf > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen Ihren Namen mit dem der anderen Teilnehmenden auflisten?

☐ ja ☐ nein

Ich verpflichte mich, im Zeitraum von Mitte Juni bis Mitte Dezember 2014 meine Auto- oder Motorrad-Kilometer um 10% zu reduzieren und sie mit anderen Verkehrsmitteln (Fuss/Velo/ÖV) zurückzulegen ...

☐ ... auch wenn sich keine andere Person dazu verpflichtet. Ich mache auf jeden Fall mit.

☐ ... wenn sich 50 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 100 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 200 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 500 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 1000 Personen dazu verpflichten.

☐ ... wenn sich 3500 Personen dazu verpflichten.

☐ Nein, ich werde nicht 10% meiner Auto-/Motorrad-Kilometer einsparen.

☐ Ich fahre nie Auto oder Motorrad und kann deshalb auch keine Auto- oder Motorrad-Kilometer einsparen.

Datum, Unterschrift:

Bis 26. Mai 2014 einschicken oder online anmelden.
 Weitere Infos unter > www.stadt-zuerich.ch/kilometersparen



	Viel zu tief	Zu tief	Eher zu tief	Gerade richtig	Eher zu hoch	Zu hoch	Viel zu hoch
5. Wie beurteilen Sie den Zielwert von 10% Reduktion der Auto- oder Motorradkilometer?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

	Keine	Weniger als 100	101 bis 200	201 bis 500	Mehr als 500
6. Was glauben Sie, wie viele Personen bei einer solchen Aktion in Ihrem Quartier teilnehmen würden?	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	Unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu
7. Eine solche Aktion würde mich <i>mehr</i> ansprechen, wenn ...					
... wenn sie von einer lokalen Organisation (z.B. Quartierverein, Gemeinschaftszentrum, Genossenschaft) lanciert würde, als wenn sie von der Stadt Zürich kommt.	☐	☐	☐	☐	☐
... wenn gleichzeitig noch andere Aktionen und Aktivitäten durchgeführt würden.	☐	☐	☐	☐	☐

	Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	Unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu
8. Wie stark treffen die folgenden Aussagen bezüglich einer möglichen Teilnahme auf Sie zu?					
Meine Erwartung wäre, dass eine solche Aktion auch anderweitig bekannt gemacht wird, z.B. über Quartierverein, Standaktion, Plakate oder ähnliches.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich fahre schon so wenig Auto und Motorrad, dass ich keine Möglichkeiten (mehr) sehe, weniger Auto oder Motorrad zu fahren.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe keine Zeit, mich um solche Dinge zu kümmern.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich habe den Eindruck, dass ich sonst schon genug mache, um Energie und CO2-Emissionen zu sparen, und ich deshalb nicht an einer solchen Aktion mitmachen muss.	☐	☐	☐	☐	☐
Ich bin prinzipiell gegen Aktionen, mit denen die Stadt Zürich das Verhalten ihrer EinwohnerInnen zu verändern versucht.	☐	☐	☐	☐	☐

An dieser Stelle haben Sie die Möglichkeit sonstige Punkte zu dieser möglichen Aktion anzumerken. Vielen Dank!

Ihre Mobilitäts-Möglichkeiten

Jetzt möchten wir gerne erfahren, welche Möglichkeiten Sie haben, die verschiedenen Verkehrsmittel zu nutzen.

9. Welches oder welche der folgenden Abonnemente für den öffentlichen Verkehr besitzen Sie? (Es sind mehrere Kreuze möglich.)

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ Kein Abo | ☐ Jahresabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ Monats-Streckenabo SBB |
| ☐ Jahresabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Monatsabo mit mehr Zonen als Zone 10 (Zürich) | ☐ 9-Uhr Jahres-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Monatsabo ZVV-Zone 10 (Zürich) | ☐ Halbtax-Abo (egal wie viele Jahre) | ☐ 9-Uhr Monats-Pass (egal wie viele Zonen) |
| ☐ Generalabo (GA) | ☐ Jahres- Streckenabo SBB | ☐ anderes Abo |

10. Geben Sie bitte an, ob Sie immer, nach Absprache oder gar nicht über folgende Verkehrsmittel verfügen.

	Immer verfügbar	Nach Absprache verfügbar (inkl. Mobility Carsharing)	Gar nicht verfügbar
Auto	☐	☐	☐
Velo (inkl. E-Bike)	☐	☐	☐

11. Sind Sie Mitglied bei Mobility Carsharing? ☐ Ja ☐ Nein

12. Wie viele Personenautos stehen in Ihrem Haushalt gesamthaft zur Verfügung (ohne Mobility Carsharing)?
- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Keines | Ein Auto | Zwei Autos | Drei oder mehr Autos |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |



Falls in Ihrem Haushalt ein Auto oder mehrere Autos zur Verfügung stehen, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort. Wenn in Ihrem Haushalt kein Auto zur Verfügung steht, springen Sie bitte zu Frage 15.

13. Wie hoch steht heute der Kilometerstand in Ihrem Auto, das Sie am häufigsten nutzen? _____ km

- | | Ja, deutlich weniger benutzen | Ja, eher weniger zu benutzen | Nein, nie daran gedacht | Ja, eher häufiger zu benutzen | Ja, deutlich häufiger zu benutzen |
|---|-------------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 14. Haben Sie in letzter Zeit daran gedacht, das Auto häufiger oder weniger häufig zu benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Weiter für Alle

In den nächsten Fragen geht es um verschiedene Aspekte der Verkehrsmittelnutzung.

- | 15. Wie stark fühlen Sie sich persönlich verpflichtet, für Ihre Wege... | Überhaupt nicht | Eher nicht | Mittel | Eher stark | Stark | Nehme nie das Auto |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ... die länger als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ... die kürzer als 5km sind, zu Fuss zu gehen oder das Velo anstelle des Autos zu benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| ... die kürzer als 5km sind, die öffentlichen Verkehrsmittel anstelle des Autos zu benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Bitte geben Sie bei den nächsten beiden Fragen an, wie sehr Sie den Aussagen zustimmen.

- | | Stimme
nicht zu | Stimme
eher nicht
zu | Unent-
schieden | Stimme
eher zu | Stimme
zu | Nehme
nie das
Auto |
|---|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 16. Wenn ich selbst anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutze, helfe ich, negative Folgen des Autoverkehrs in Zürich zu verhindern. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 17. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt sind in Zürich ein grosses Problem. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | |

Bitte kreuzen Sie an, inwiefern die folgende Aussage auf Sie zutrifft.

- | | Trifft
nicht zu | Trifft eher
nicht zu | Unent-
schieden | Trifft
eher zu | Trifft zu |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 18. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 19. Die meisten mir wichtigen Menschen würden es gut finden, wenn ich öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würde. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 20. Ich fühle mich persönlich dafür verantwortlich, etwas für die Reduktion von allfälligen negativen Folgen für die Umwelt durch den Autoverkehr zu tun. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
-
- | | Trifft
nicht zu | Trifft eher
nicht zu | Unent-
schieden | Trifft
eher zu | Trifft zu | Nehme
nie das
Auto |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 21. Ich glaube, wenn ich anstelle des Autos ein anderes Verkehrsmittel benutzen würde, würde ich einen Beitrag zur Verhinderung von negativen Folgen für die Umwelt in Zürich leisten. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Nutzung von Verkehrsmitteln

In den nächsten Fragen geht es darum, mit welchen Verkehrsmitteln Sie gedenken, in nächster Zeit unterwegs zu sein. Zuerst geht es um Ihre Arbeitswege, anschliessend um alle anderen Wege (Freizeit, Einkauf etc.)



Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **länger als 5km** ist. Wenn Ihr Arbeitsweg 5km oder kürzer ist, gehen Sie bitte zu Frage 23. Falls Sie gar keinen Arbeitsweg haben, dann fahren Sie bitte mit der Frage 24 weiter.

22. Im nächsten halben Jahr habe ich vor, für meine Arbeitswege

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |



Bitte beantworten Sie die folgende Frage, wenn Ihr häufigster Arbeitsweg **kürzer als 5km** ist. Andernfalls fahren Sie bitte mit der Frage 24 fort.

23. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Arbeitswege im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)

- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Freizeit- und Einkaufswege: In den nächsten zwei Fragen geht es um alle Wege, welche Sie in der Freizeit, für den Einkauf usw. zurücklegen, aber nicht um die Arbeitswege

24. Wenn ich im nächsten halben Jahr für Wege **ausserhalb der Arbeitswege** Strecken, welche **länger sind als 5km**, zurücklege, habe ich vor ...

- | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|--|
| ... hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen | ... ca. zur Hälfte beide Verkehrsmittel zu benutzen | ... eher das Auto zu benutzen | ... hauptsächlich das Auto zu benutzen |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

25. Mit welchem oder welchen Verkehrsmitteln werden Sie Ihre Wege ausserhalb der Arbeitswege, welche **kürzer sind als 5km** im nächsten halben Jahr vermutlich bestreiten? (ÖV = öffentliche Verkehrsmittel; zu Fuss/Velo = Sie benützen das Velo oder gehen zu Fuss)

- | | |
|---|--|
| ☐ Hauptsächlich mit dem Auto | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und den ÖV , aber kaum oder gar nicht zu Fuss oder mit dem Velo |
| ☐ Hauptsächlich mit den ÖV | ☐ Hauptsächlich mit dem Auto und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit den ÖV |
| ☐ Hauptsächlich zu Fuss/Velo | ☐ Hauptsächlich mit den ÖV und zu Fuss oder mit dem Velo , aber kaum oder gar nicht mit dem Auto |
| ☐ Werde alle Verkehrsmittel ungefähr zu gleichen Teilen benutzen | |

Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs

In den nächsten beiden Fragen geht es um Ihre Einschätzung der Folgen des Autoverkehrs. Bitte kreuzen Sie an, wie Sie die folgende Aussage beurteilen.

- | | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Gar nicht dringend | Wenig dringend | Mittel | Ziemlich dringend | Sehr dringend | |
| 26. Als wie dringend empfinden Sie es, dass gegen die Folgen des Autoverkehrs in Zürich etwas unternommen wird? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | |
| | Gar nicht problematisch | Wenig problematisch | Mittel | Ziemlich problematisch | Sehr problematisch | Nehme nie das Auto |
| 27. Als wie problematisch schätzen Sie die Folgen für die Umwelt in Zürich ein, wenn Sie selbst das Auto benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs

Es folgen nun einige Begriffspaare, welche mit zu Fuss gehen und mit dem Velo fahren verbunden werden können. Bitte geben Sie an, mit welchem der beiden Begriffe Sie den Velo- und Fussverkehr eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

28. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Bitte beurteilen Sie mit Hilfe der folgenden Begriffspaare die Vor- und Nachteile ein, wenn Sie in Zürich zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind.

29. Zu Fuss oder mit dem Velo in Zürich unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
nicht gesundheitsfördernd	☐	☐	☐	☐	☐	gesundheitsfördernd

30. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie in der Stadt Zürich mit dem Velo unterwegs sind?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

Umgang mit den Folgen des Autoverkehrs

Es wird oft diskutiert, dass das Auto negative Folgen hat. Unabhängig davon, ob dies zutrifft oder nicht, geht es in der nächsten Frage darum, wer für das Verhindern von negativen Folgen wie viel Verantwortung tragen würde.

31. Wie stark sind Ihrer Meinung nach die folgenden Akteure dafür verantwortlich, dass möglichst wenige negative Folgen durch den Autoverkehr in Zürich entstehen?

	Nicht verantwortlich	Eher nicht verantwortlich	Mittel	Eher verantwortlich	Stark verantwortlich
Autohersteller	☐	☐	☐	☐	☐
Autoimporteure und -händler in der Schweiz	☐	☐	☐	☐	☐
Transportunternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Grosse Unternehmen mit vielen eigenen Dienstfahrzeugen	☐	☐	☐	☐	☐
Kleine und mittlere Unternehmen	☐	☐	☐	☐	☐
Jeder einzelne Autobenutzer (inkl. Sie selber)	☐	☐	☐	☐	☐
Bund, Kantone und Gemeinden	☐	☐	☐	☐	☐

- | | Stimme
nicht zu | Stimme
eher
nicht zu | Unent-
schieden | Stimme
eher zu | Stimme
zu |
|---|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 32. Die Folgen des Autoverkehrs für die Umwelt machen mir Sorgen. | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs

Wie bringen Sie die folgenden Begriffspaare mit dem öffentlichen Verkehr in Verbindung? Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie selber nie oder nur selten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

33. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Beschreiben Sie bitte auch die Vor- und Nachteile bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

34. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

- | | Gar nicht
vertraut | Eher
nicht
vertraut | Mittel | Eher
vertraut | Sehr
vertraut |
|--|--------------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 35. Wie vertraut sind Sie mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (Fahrpläne, Ticketautomaten etc.)? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

- | | Negativ | Eher
negativ | Neutral | Eher
positiv | Sehr
positiv |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 36. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würden? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |
| 37. Wie würden Ihre Familie, Ihre KollegInnen und FreundInnen vermutlich reagieren, wenn Sie öfter zu Fuss gehen oder das Velo benutzen würden? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Die nachfolgenden drei Fragen sind sehr ähnlich. Sie beginnen alle mit den gleichen vier Worten 'Wenn ich meine Wege ...'. Bitte beachten Sie, dass sich die Fragen anschliessend bei den angegebenen Distanzen (**länger als 5km** oder **kürzer als 5km**) und den angegebenen Verkehrsmitteln unterscheiden.

38. Wenn ich meine Wege ...

- ... die **länger als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die **öffentlichen Verkehrsmittel** benutzen.
- ... die **kürzer als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich **das Velo** benutzen oder **zu Fuss** gehen.
- ... die **kürzer als 5km** sind, mit dem Auto zurücklege, habe ich manchmal ein schlechtes Gewissen, weil ich denke, ich müsste dafür eigentlich die **öffentlichen Verkehrsmittel** benutzen.

Trifft nicht zu	Trifft eher nicht zu	unentschieden	Trifft eher zu	Trifft zu	Nehme nie das Auto
☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vor- und Nachteile des Autos

Schliesslich möchten wir auch noch für das Auto wissen, mit welchem der jeweils zwei Begriffe Sie das Autofahren eher in Verbindung bringen. Bitte beantworten Sie die Frage auch, wenn Sie nie mit dem Auto unterwegs sind.

39. Mit dem Auto unterwegs zu sein, bedeutet für mich ...

	--	-	0	+	++	
unfrei zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	frei zu sein
allein zu sein	☐	☐	☐	☐	☐	in Gemeinschaft zu sein
unterwegs nicht tun und lassen zu können, was ich will	☐	☐	☐	☐	☐	unterwegs tun und lassen zu können, was ich will
geringes gesellschaftliches Ansehen	☐	☐	☐	☐	☐	hohes gesellschaftliches Ansehen

Wie schätzen Sie folgende Vor- und Nachteile für das Verkehrsmittel Auto ein?

40. Mit dem Auto unterwegs zu sein, beurteile ich als ...

	--	-	0	+	++	
teuer	☐	☐	☐	☐	☐	billig
unzuverlässig	☐	☐	☐	☐	☐	zuverlässig
unflexibel	☐	☐	☐	☐	☐	flexibel



Die nächsten beiden Fragen beantworten Sie bitte nur, wenn Sie im letzten Jahr mindestens einmal selber ein Auto gelenkt haben. Andernfalls springen Sie bitte zu Frage 43.

41. Wie wohl und sicher fühlen Sie sich, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind (als Lenker resp. Lenkerin)?

	--	-	0	+	++	
unwohl	☐	☐	☐	☐	☐	sehr wohl
unsicher	☐	☐	☐	☐	☐	sehr sicher

- | | Deutlich
weniger
benutzen | Eher weniger
benutzen | Keine Ände-
rung | Eher häufiger
benutzen | Deutlich
häufiger
benutzen |
|--|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 42. Haben Sie vor, Ihr Auto in Zukunft weniger, gleich häufig oder häufiger als heute zu benutzen? | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Angebote und Informationen zur Mobilität

Die Stadt Zürich bietet viele Angebote und Informationen zum Thema Mobilität. Im Folgenden interessiert uns, welche Sie davon kennen und welche Sie schon genutzt haben

43. Die Stadt Zürich hat 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» lanciert. Ist das Ihnen ein Begriff, haben Sie schon davon gehört?
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Nein | Ja |
| ☐ | ☐ |

44. Wie sind Sie auf «Stadtverkehr 2025» aufmerksam geworden? Mehrfachnennungen möglich.

- | | |
|---|---|
| ☐ Mobilitätsmappe Quartier Wiedikon und Friesenberg | ☐ Newsletter «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Webseite | ☐ Info-Pavillon «Stadtverkehr 2025» (Werdmühleplatz) |
| ☐ Facebook | ☐ Berichte 2012 oder 2013 «Stadtverkehr 2025» |
| ☐ Auftritt und Aktionen im öffentlichen Raum (Velopumpstationen, Anlässe) | ☐ Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen) |
| ☐ Produkte wie die Spaziergänge «Züri zFuess» oder Mobilitätsplan «MAP Zürich» | ☐ Umfragen Stadt Zürich |
| ☐ Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich (auf www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder App «ZüriPlan») | |
| ☐ Anderes, was? | |

45. Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte 'kenne ich nicht' an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
«Züri zFuess» Stadt-Spaziergänge www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 > Zu Fuss	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsplan Wiedikon	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätsinformationen www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fuss- und Veloroutenplaner der Stadt Zürich www.stadt-zuerich.ch/routenplaner oder als App «ZüriPlan»	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gratis Veloverleih: www.aoz.ch/zuerirollt	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velo-Hauslieferdienst: www.bringts.zueriwerk.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Hauslieferdienste www.coopathome.ch , www.leshop.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Velofahrkurse: www.velofahrkurs.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kurse zur effizienten Fahrweise: www.ecodrive.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitätskurse: www.mobilsein-mobilbleiben.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

45. (Fortsetzung) Wie oft haben Sie im letzten halben Jahr folgende Angebote genutzt? Falls Sie ein Angebot nicht kennen, kreuzen Sie bitte ‚kenne ich nicht‘ an.

	Kenne ich nicht	Kenne ich und habe ich ...				
		nie genutzt	selten genutzt	ab und zu genutzt	häufig genutzt	sehr häufig genutzt
Parkleitsystem der Stadt Zürich: www.pls-zh.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mobilitäts-Check: www.mobilitätsdurchblick.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wanderwege: www.zuercher-wanderwege.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Freizeittipps: www.zvv.ch/freizeit , www.zuerich.com	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Aktiv in der Freizeit: www.schweizmobil.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Energieeffizienz von Geräten, Fahrzeugen etc. www.bfe.admin.ch/energieetikette , www.topten.ch , www.mobitool.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrovelos: www.newride.ch	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Anhang E

Mobilitätsprotokoll

(nur 2 von 42 Wegprotokollen)

Fragebogen zu Ihren Wegen während einer Woche

Die Protokollierung der Wege geschieht über einfache Formulare, in welchen Sie bestimmte Merkmale zu einem Weg ankreuzen können. Damit Sie die Formulare richtig verstehen, folgen zuerst einige Erläuterungen (S. 2). Ein Beispiel zeigt zusätzlich, wie die Protokolle ausgefüllt werden (S. 4).

Anschliessend folgen 42 leere Formulare, in denen Sie Ihre Wege während sieben Tagen protokollieren können (ab S. 5). Falls nötig, können Sie via Internet zusätzliche Formulare herunterladen: <http://www.sozialforschungsstelle.ch>.

Auf der hintersten Seite schliesslich können Sie angeben, ob Sie eine persönliche Auswertung Ihrer Wege wünschen.

Protokollierungszeit

Beginnen Sie die Protokollierung bitte am nächsten Montag. Der darauf folgende Sonntag ist der letzte Protokollierungs-Tag.

Bitte protokollieren Sie Ihre Wege und Ihre Zeiten möglichst genau. Lassen Sie bitte keinen Tag aus – es sei denn, sie haben das Haus an einem Tag nicht verlassen.

Wenn Sie an einem oder mehreren Tagen das Haus nicht verlassen haben, dann geben Sie bitte am Ende der Woche hier an, an wie vielen Tagen dies der Fall war.

Ich habe an _____ Tagen das Haus nicht verlassen.

Bei Fragen

Falls Fragen auftauchen, können Sie uns jederzeit per E-Mail oder Telefon kontaktieren. Wir sind werktags von 10.00 Uhr bis 11.30 Uhr und 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr für Sie da.

Webseite: <http://www.sozialforschungsstelle.ch>

E-Mail bei Fragen: mobilitaet@sozialforschungsstelle.ch

Telefon bei Fragen: 044 635 72 81

Projektleiter: Dr. Jürg Artho

Projekt-Mitarbeiter/-in: lic. phil. Friedel Bachmann, Viviane Frick, Jeanette Villanueva

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Mitarbeit und Ihre Zeit!

Wegprotokolle: Erläuterungen

Auf den folgenden Seiten finden Sie die Formulare, um Ihre Wege während einer Woche zu protokollieren. Vorerst möchten wir jedoch auf ein paar wichtige Punkte aufmerksam machen und ein Beispiel geben:

Was ist ein Weg?

Ein Weg beginnt an einem Startort und endet an einem Zielort, an welchem Sie einer bestimmten Tätigkeit, d.h. einem bestimmten Zweck nachgehen. Sobald Sie von dort wieder weg gehen, beginnt ein neuer Weg.

Wenn Sie z.B. einkaufen gehen, ergibt dies zwei Wege: Ein Weg zum Einkaufsort und ein Weg vom Einkaufsort zurück nach Hause. Ein Weg muss mindestens 200m lang sein und ausserhalb eines Gebäudes zurückgelegt werden.

Wenn Sie also z.B. in zwei Läden gehen, die nahe beieinander liegen, müssen sie den Weg zwischen den Läden nicht protokollieren. Wenn die Läden jedoch mehr als 200m auseinander liegen, dann sollte der Weg zwischen den Läden protokolliert werden.

Verkehrsmittel

Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel benützt werden. Eines davon ist das Hauptverkehrsmittel.

Hauptverkehrsmittel: Das Verkehrsmittel, mit dem sie grösste Distanz, d.h. die längste Strecke des Weges zurückgelegt haben. Kreuzen Sie bitte jeweils nur dieses eine Verkehrsmittel an.

Weitere benutzte Verkehrsmittel: Die zusätzlich zum Hauptverkehrsmittel genutzten Verkehrsmittel sind in Kategorien zusammengefasst. Kreuzen Sie bitte alle Kategorien an, aus denen Sie ein Verkehrsmittel (zusätzlich zum Hauptverkehrsmittel) benutzt haben.

Welche Zwecke gibt es?

Wichtig: Kreuzen Sie jeweils nur einen Zweck an. Falls Sie an einem Ort mehr als einen Zweck verfolgen (z.B. Einkauf und Besorgung), dann nennen Sie jenen Zweck, für welchen Sie am meisten Zeit aufgewendet haben.

Die Zwecke sind in die nachfolgenden Kategorien unterteilt:

Arbeit/Ausbildung:	Wenn Sie am Zielort einer bezahlten Arbeit oder einer Ausbildung nachgehen.
Einkauf:	Wenn Sie an den Zielort gegangen sind, um etwas einzukaufen, unabhängig davon wie viel, gross oder schwer die eingekauften Dinge sind.
Berufliche Fahrt:	Wenn Sie einen Weg im Rahmen Ihrer bezahlten Arbeit unternehmen. Zum Beispiel an eine Sitzung fahren. Falls Sie beruflich regelmässig als Fahrer resp. Fahrerin unterwegs sind, z.B. als Chauffeur oder Chauffeurin (Taxi, Lieferwagen, Busfahrer usw.), als Monteur usw. müssen Sie diese Wege nicht protokollieren.
Freizeit:	Wenn Sie einer Freizeitbeschäftigung nachgehen, welche nicht bezahlt ist. Beispiele dafür: Kino, Konzert, Theater, Bar, Restaurant, Freunde treffen, Ausflüge, Sport, Veranstaltungen, Zoo, Spaziergang, aber auch ehrenamtliche Arbeit, etc.
Besorgungen/Service:	Wenn Sie am Zielort eine Besorgung machen oder eine Dienstleistung in Anspruch nehmen. Zum Beispiel: zum Arzt gehen, auf die Bank oder auf ein Amt gehen, etc. Oder, wenn Sie den Weg unternehmen, um jemand anderem einen Dienst zu erweisen. Zum Beispiel Begleitung eines Kindes zum Arzt, Bringen oder Abholen von Kindern oder Verwandten etc.
Nach Hause:	Wenn ihr Zielort ihr eigenes Zuhause ist.
Anderes:	Wenn der Zweck Ihres Weges nicht in eine der oben genannten Kategorien passt.

Das Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere stellt keinen eigenen Zweck dar.

Beispiel

Auf der nächsten Seite finden Sie ein Beispiel wie ein Weg in das Formular übertragen wird.

Beispiel 'Kinder': Sie fahren von der Arbeit mit dem Zug und danach mit dem Tram nach Hause. Auf dem Weg von der Tramstation nach Hause gehen Sie zu Fuss bei der Kinderkrippe vorbei und holen ihre zwei Kinder ab.

Achtung: Es handelt sich um zwei Wege: Der erste Weg führt von der Arbeit zur Kinderkrippe. Im Beispiel wird dieser erste Weg verwendet. Der zweite Weg würde von der Kinderkrippe nach Hause führen und hätte den Zweck ‚nach Hause‘.

Erläuterungen
Kreuzen Sie hier den Tag an, an dem Sie diesen Weg unternommen haben.
Geben Sie hier bitte auf die Minute genau an, um welche Zeit Sie diesen Weg begonnen haben.
Geben Sie hier bitte auf die Minute genau an, um welche Zeit Sie am Ziel angekommen sind.
In diesem Feld geben Sie bitte an, was Sie am Zielort gemacht haben. Falls der Weg mehreren Zwecken gedient hat, nennen Sie diejenige Tätigkeit, für welche Sie am meisten Zeit benötigt haben. Im Beispiel 'Kinder' fahren Sie zur Kinderkrippe, um Ihre Kinder abzuholen. Es handelt sich somit um einen Serviceweg.
Kreuzen Sie hier bitte das Verkehrsmittel an, mit dem Sie die längste Strecke dieses Wegs zurückgelegt haben. Im Beispiel Kinderkrippe ist das der Zug. Bitte kreuzen Sie nur ein Verkehrsmittel an.
Kreuzen Sie bitte alle Kategorien an, aus denen Sie ein Verkehrsmittel (zusätzlich zum Hauptverkehrsmittel) benutzt haben. Im Beispiel ist das das Tram (öffentlicher Verkehr) und Sie sind zu Fuss zur Krippe gegangen. Wenn Sie ein Fahrzeug von Mobility genutzt haben, kreuzen Sie bei Car Sharing bitte ‚Ja‘ an. Andernfalls ‚Nein‘.

Beispiel-Weg
Wochentag
Mo ☒ Di ☐ Mi ☐ Do ☐ Fr ☐ Sa ☐ So ☐
Startzeit in Stunden und Minuten:
17 : 06 Uhr
Ankunftszeit in Stunden und Minuten:
18 : 22 Uhr
Zweck am Zielort resp. Fahrtzweck (nur 1 Kreuz):
Arbeit/Ausbildung ☐ Einkauf ☐ Berufliche Fahrt ☐ Freizeit ☐ Besorgungen/Service ☒ nach Hause ☐ Anderes ☐
Hauptverkehrsmittel (nur 1 Kreuz):
Auto als FahrerIn ☐ Auto als MitfahrerIn ☐ Zug, S-Bahn, etc. ☒ Tram, Trolleybus, elektrifizierter Bus ☐ Benzin/Dieselbus, Postauto ☐ Motorrad, Mofa ☐ Velo, Skates, Trotti ☐ Zu Fuss ☐ Anderes ☐
Weitere benutzte Verkehrsmittel:
Auto, Motorrad oder Mofa ☐ Öffentlicher Verkehr ☒ Zu Fuss, Velo Skates, Trotti etc. ☒ Andere Verkehrsmittel ☐ Car Sharing benutzt? Ja ☐ Nein ☒

Ihre Wege

Auf den folgenden Seiten finden Sie nun 42 Wegprotokolle – auf jeder Seite 2. Bitte protokollieren Sie während Ihrer Protokollierungswoche alle Wege fortlaufend mittels dieser Formulare.

Falls Sie während der Woche mehr als 42 Wege machen, können Sie zusätzliche leere Wegprotokolle von der Webseite <http://www.sozialforschungsstelle.ch> herunterladen.

Wir danken Ihnen bestens für Ihre Mitarbeit!

Weg Nr. 1	
Wochentag	
Mo ☐	Di ☐ Mi ☐ Do ☐
Fr ☐	Sa ☐ So ☐
Startzeit in Stunden und Minuten:	
_____ : _____ Uhr	
Ankunftszeit in Stunden und Minuten:	
_____ : _____ Uhr	
Zweck am Zielort resp. Fahrtzweck (nur 1 Kreuz):	
Arbeit/Ausbildung ☐	Einkauf ☐
Berufliche Fahrt ☐	Freizeit ☐
Besorgungen/Service ☐	nach Hause ☐
	Anderes ☐
Hauptverkehrsmittel (nur 1 Kreuz)	
Auto als FahrerIn ☐	
Auto als MitfahrerIn ☐	
Zug, S-Bahn, etc. ☐	
Tram, Trolleybus, elektrifizierter Bus ☐	
Benzin/Dieselbus, Postauto ☐	
Motorrad, Mofa ☐	
Velo, Skates, Trotti ☐	
Zu Fuss ☐	
Anderes ☐	
Weitere benutzte Verkehrsmittel:	
Auto, Motorrad oder Mofa ☐	
Öffentlicher Verkehr ☐	
Zu Fuss, Velo Skates, Trotti etc. ☐	
Andere Verkehrsmittel ☐	
CarSharing benutzt? Ja ☐ Nein ☐	

Weg Nr. 2	
Wochentag	
Mo ☐	Di ☐ Mi ☐ Do ☐
Fr ☐	Sa ☐ So ☐
Startzeit in Stunden und Minuten:	
_____ : _____ Uhr	
Ankunftszeit in Stunden und Minuten:	
_____ : _____ Uhr	
Zweck am Zielort resp. Fahrtzweck (nur 1 Kreuz):	
Arbeit/Ausbildung ☐	Einkauf ☐
Berufliche Fahrt ☐	Freizeit ☐
Besorgungen/Service ☐	nach Hause ☐
	Anderes ☐
Hauptverkehrsmittel (nur 1 Kreuz):	
Auto als FahrerIn ☐	
Auto als MitfahrerIn ☐	
Zug, S-Bahn, etc. ☐	
Tram, Trolleybus, elektrifizierter Bus ☐	
Benzin/Dieselbus, Postauto ☐	
Motorrad, Mofa ☐	
Velo, Skates, Trotti ☐	
Zu Fuss ☐	
Anderes ☐	
Weitere benutzte Verkehrsmittel:	
Auto, Motorrad oder Mofa ☐	
Öffentlicher Verkehr ☐	
Zu Fuss, Velo Skates, Trotti etc. ☐	
Andere Verkehrsmittel ☐	
Car Sharing benutzt? Ja ☐ Nein ☐	

Herzlichen Dank

Wir danken Ihnen bestens für das Ausfüllen der Wegprotokolle.

Wie versprochen, bieten wir Ihnen die Zustellung einer persönlichen Auswertung Ihrer Daten als PDF-File an. Falls Sie dies wünschen und uns Ihre E-Mail-Adresse noch nicht mitgeteilt haben, geben Sie bitte Ihre E-Mail-Adresse an.

Meine E-Mail-Adresse lautet: _____

Wir werden Sie in gut einem halben Jahr wieder kontaktieren, um eine für Sie passende Woche für die nächste Protokollierung Ihrer Wege zu vereinbaren.

Vorher werden wir Sie aber auf jeden Fall zu einem Anlass in Wiedikon einladen, den wir Ihnen im Anschreiben versprochen haben. An diesem Anlass werden wir Ihnen Einblick geben, wie Umfrageforschung funktioniert und wie wir mit Ihren Daten umgehen.

Für die Rücksendung

Benützen Sie für die Rücksendung das Rückantwort-Couvert, welches Sie mit diesem Fragebogen erhalten haben. Es ist schon frankiert und schon an folgende Adresse adressiert:

Universität Zürich
Sozialforschungsstelle
Binzmühlestrasse 14 / Box 13
8050 Zürich