

Senioren ziehen positive Bilanz nach einem Jahr «mobil sein – mobil bleiben»

«Ich bewege mich im Alltagsverkehr sicherer, unabhängiger, gesünder und selbständiger», das ist die Kernaussage der Kursteilnehmenden von «mobil sein – mobil bleiben». Davon profitieren nicht nur die betroffenen älteren Menschen, sondern auch die ÖV-Anbieter und die Umwelt. «Wir haben damit unsere Ziele erreicht», freuen sich die Initianten nach einem Jahr seit Beginn des Angebotes.

320 Teilnehmende (89 % Frauen) und (11 % Männer), haben im ersten Jahr am Basismodul 1 «Mobilität und Gesundheit» teilgenommen. Ziele dieses in verschiedenen Schweizer Städten angebotenen Kurses sind einerseits die Benützung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu fördern, indem die Hemmschwelle vor den modernen Billettautomaten und Informationssystemen durch ein gezieltes Training herabgesetzt wird. Andererseits sollen sich die Teilnehmenden im Strassenverkehr sicherer zu Fuss oder mit dem Velo bewegen können und damit zur gesünderen und umweltfreundlicheren Fortbewegung motiviert werden.

«Wir wollten natürlich wissen, ob die Kursziele mit unserem Angebot erreicht werden können», meint Projektleiter Albert Clavadetscher. «Wir haben die Kursteilnehmenden deshalb vor und sechs Monate nach dem Kursbesuch über ihr Mobilitätsverhalten befragt. Die ersten Ergebnisse liegen jetzt vor und sie zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind.»

Fast doppelt so viele Abobesitzer

Die Umfrage zeigt, dass sich die Teilnehmenden sechs Monate nach dem Kurs im Umgang mit den Einrichtungen des ÖVs viel sicherer fühlen. Während vor dem Kurs praktisch alle die Billette am Schalter besorgten, lösen die Teilnehmenden nach dem Kurs ihre Billette praktisch nur noch am Automaten, es sei denn sie benötigen eine persönliche Beratung. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Orientierung am Bahnhof.

Das schlägt sich in der Benützung des ÖVs nieder: «Die Tendenz den öffentlichen Verkehr als alleiniges Verkehrsmittel zu wählen, ist eindeutig», stellt Albert Clavadetscher zufrieden fest. Das habe sich auch positiv auf den Abonnementsbesitz der Teilnehmenden ausgewirkt, der sich z. B. bei den lokalen Tarifverbundabos und Mehrfahrtenkarten fast verdoppelt. Besonders auffällig sei die Zunahme der Abos am Kursort Zürich gewesen, wo der Verkehrsverbund das Angebot in die Marketingstrategie für ältere Menschen aufgenommen und aktiv PR betrieben habe, beschreibt Clavadetscher den Nutzen, welche die Verkehrsbetriebe aus dem Angebot ziehen können.

Einfluss auf Umwelt und Gesundheit

Einen günstigen Einfluss haben die Kurse auch auf die Gesundheit der Kursbesuchenden sowie auf die Umwelt: «Der Gebrauch des Privatautos reduzierte sich unter den Teilnehmenden sowohl von der Anzahl Fahrten als auch von den zurückgelegten Wegen her. Grob geschätzt werden von den 320 Teilnehmenden heute pro Woche 6000 Autokilometer eingespart. Und einige Teilnehmende verzichten seit dem Kurs sogar ganz aufs Auto», stellt Clavadetscher erfreut fest. Das wirke sich natürlich einerseits auf den Energieverbrauch und damit auch positiv auf die Umwelt aus. Andererseits sage das auch aus, dass die Leute nach dem Kurs mehr zu Fuss unterwegs seien, was schliesslich ihrer Fitness und damit ihrer Gesundheit zu Gute komme.

Die Hälfte hat kein Auto mehr

Die Umfrage gibt auch Aufschluss über das Mobilitätsverhalten der älteren Menschen. Allgemein lässt sich feststellen, dass 75 Prozent der Kursbesuchenden das Pensionsalter von 65 Jahren überschritten haben. «Es handelt sich also um Personen, welche ihre Mobilität aufgrund ihres Alters bereits vollständig auf den ÖV ausrichten, oder sich mit dem Gedanken beschäftigen, auf das Auto zu verzichten», erklärt Clavadetscher. Die Umfrage zeigt denn auch, dass sich 50 Prozent der Befragten nicht mehr mit dem eigenen Auto fortbewegen und etliche das Velo nicht mehr benutzen. Die stark zunehmende Verkehrsdichte, die hohen

Kosten» fürs Privatauto und zugleich die «gute Erreichbarkeit des ÖVs» sind die Hauptgründe für das Weglassen des Autos. Für den Verzicht aufs Velo sind nicht etwa die Wetterverhältnisse ausschlaggebend, da stehen die «Angst vor Unfällen» oder die «zu grosse Anstrengung» im Vordergrund.

Das Senioren-Projekt

«mobil sein – mobil bleiben»

«mobil sein – mobil bleiben» ist ein Projekt von RUNDUM), Büro für Mobilität in Thun, welches unter Federführung von EnergieSchweiz zusammen mit dem Bundesamt für Gesundheit und einer breiten Trägerschaft von privaten Organisationen und Unternehmen gefördert wird. Zielpublikum für die Mobilitätskurse bilden Menschen über 50 Jahre. Mit den Kursen soll erreicht werden, dass ältere Menschen möglichst lange selbstbestimmt den Alltag meistern können. In den in drei Modulen angebotenen Mobilitätskursen werden sie ermutigt, das breite Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln zu nutzen und zu kombinieren. Dabei wird den Kursteilnehmern die in ihrer Region angebotene Palette vorgestellt und auch gleich in der Praxis getestet und geübt. Seit Oktober 2002 werden solche Kurse in sechs Städten der Schweiz (Bern, Genf, Luzern, Winterthur, Zug und Zürich) angeboten, weitere Städte werden folgen. Das Projekt «mobil sein – mobil bleiben» wurde übrigens von der Welt-Gesundheitsorganisation WHO als «Modell guter Praxis» für den Weltgesundheitstag am 7. April 2002 in Madrid auserkoren. Es gehört damit «in die Reihe der 10 innovativen Ansätze wie man Verkehr, Mobilität und Altern sinnvoll miteinander verbinden kann».

Weitere Informationen und Downloads von Bildern und Hintergrundinformationen unter www.mobilsein-mobilbleiben.ch

Kontakt: Rundum) Büro für Mobilität, Albert Clavadetscher,
Telefon 033 222 06 44, E-mail info@rundum-mobil.ch

Evaluation: Auswirkungen des Besuchs vom Basismodul 1 „Mobilität und Gesundheit“ auf das Mobilitätsverhalten (31.12.03)

Die Kurse von „mobil sein – mobil bleiben“ wollen für die Teilnehmenden mehr Sicherheit im Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen erreichen. Ein Schwergewicht ist einerseits die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, indem die Hemmschwelle vor den verschiedenen modernen Billettautomaten und Informationssystemen durch ein gezieltes Training herabgesetzt wird. Andererseits soll mehr Sicherheit zu Fuss oder mit dem Velo im Strassenverkehr dazu führen, dass diese beiden Mobilitätsformen häufiger gewählt werden. Mit einer schriftlichen oder telephonischen Nachbefragung der Teilnehmenden nach rund einem halben Jahr wird versucht, Änderungen des Mobilitätsverhaltens festzuhalten.

Methode:

Alle Teilnehmenden des Basismoduls 1 erhielten während des Kurstages einen Fragebogen (siehe Anhang), der neben den persönlichen Daten das aktuelle Mobilitätsverhalten erfragt. Nach rund einem halben Jahr erhielten die damit einverstanden Teilnehmenden einen weiteren Fragebogen, der die Wirkungen des Kurses zum Inhalt hat (siehe Anhang).

Der Rücklauf der Fragebogen war bescheiden. Von 30 verschickten Fragebogen der in Luzern durchgeführten Kurse wurden nur 5 zurückgeschickt. Um mehr Informationen zu erhalten, wurden deshalb mit einem telephonischen Reminder begonnen. Diese Telefonate erreichen praktisch alle Kursbesuchende. Diese beantworten die Fragen gerne. Daraus ergibt sich für die Kursleitung den Vorteil, detaillierte Informationen zu erhalten.

Inklusive dem Pilotversuch in Thun haben bis heute ca. 320 Personen den Basiskurs „Mobilität und Gesundheit“ besucht. Aufgeteilt nach Kursorten sind dies: Zürich 123, Bern 40, Luzern 42, Zug 27, Genf 13 und Pilotversuch Thun 75 Teilnehmende.

Bis jetzt konnten 35 Fragebogen ausgewertet werden. Es sind dies 15 von Zürich, 15 von Bern und 5 von Luzern.

Resultate:

Auf Grund der pro Ort kleinen Zahl der Teilnehmenden, wird auf eine Einzeldarstellung der Resultate von Zürich, Bern und Luzern verzichtet.

Demographische Daten:

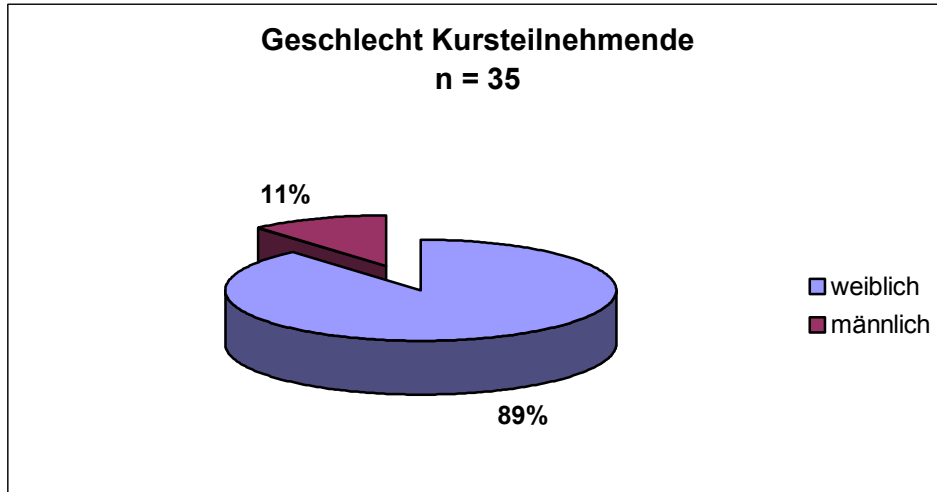


Abbildung 1: Geschlechtsverteilung in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

Rund 90% der bis jetzt antwortenden Kursteilnehmenden waren weiblichen Geschlechts. Am Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ nehmen allgemein weniger Männer teil. Für alle Kurse zusammen sind es ein Drittel.

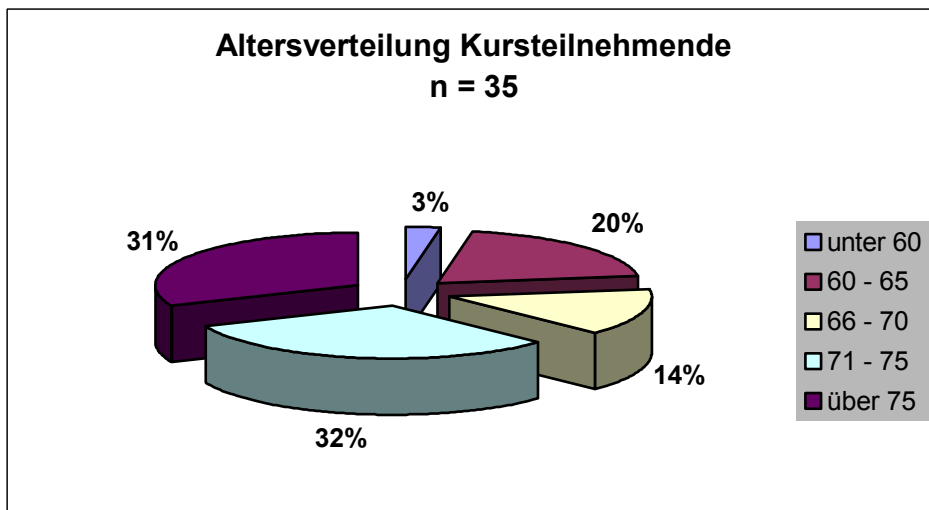


Abbildung 2: Altersverteilung in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

Knapp zwei Drittel der antwortenden Kursteilnehmenden waren älter als 70 Jahre, drei Viertel im Pensionsalter. Dies entspricht den allgemeinen Erfahrungen bezüglich der Altersstruktur aller Kurse.

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel zum Zeitpunkt der Kurse

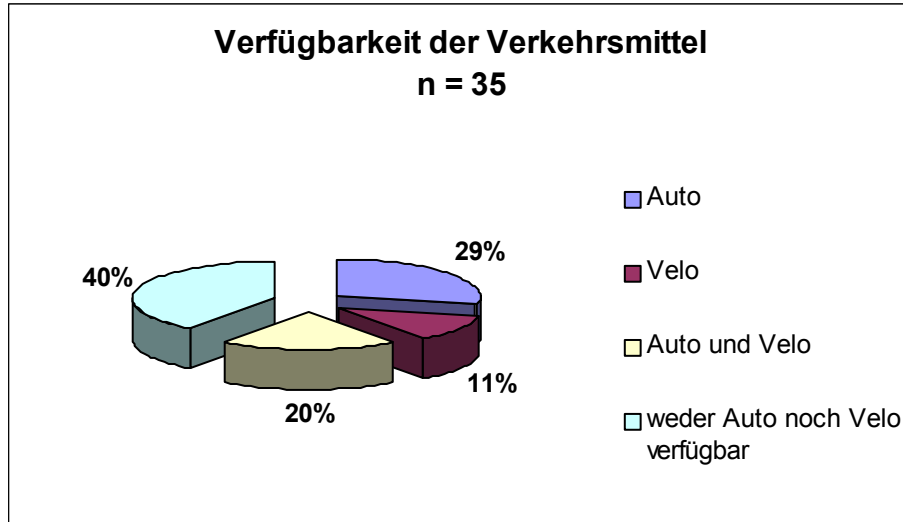


Abbildung 3: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

Rund 50% der Antwortenden haben ein Auto zur Verfügung, rund 40% sind nur noch zu Fuss unterwegs.

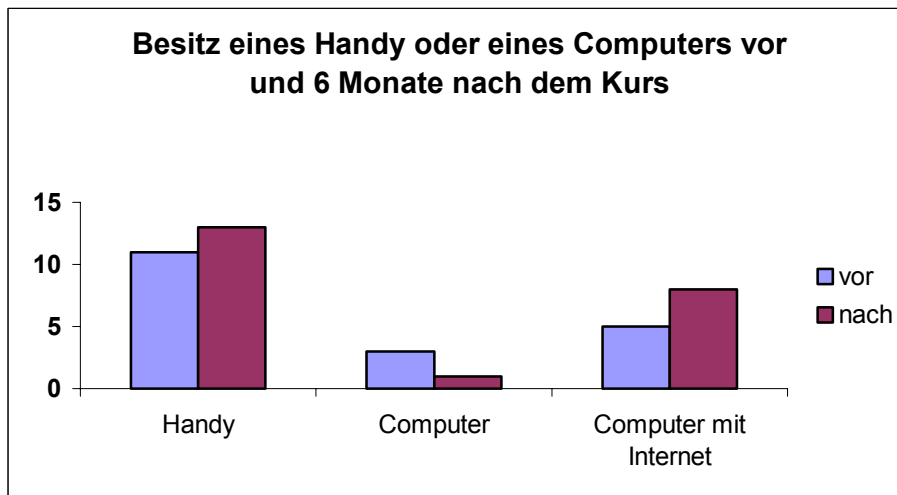


Abbildung 4: Besitz eines Handys oder eines Computers vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

Handys und Computer mit Internet werden leicht häufiger benutzt 6 Monate nach dem Kursbesuch. Dies widerspiegelt wohl den allgemeinen Trend.

Erwartungen an das Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ von „mobil sein – mobil bleiben“

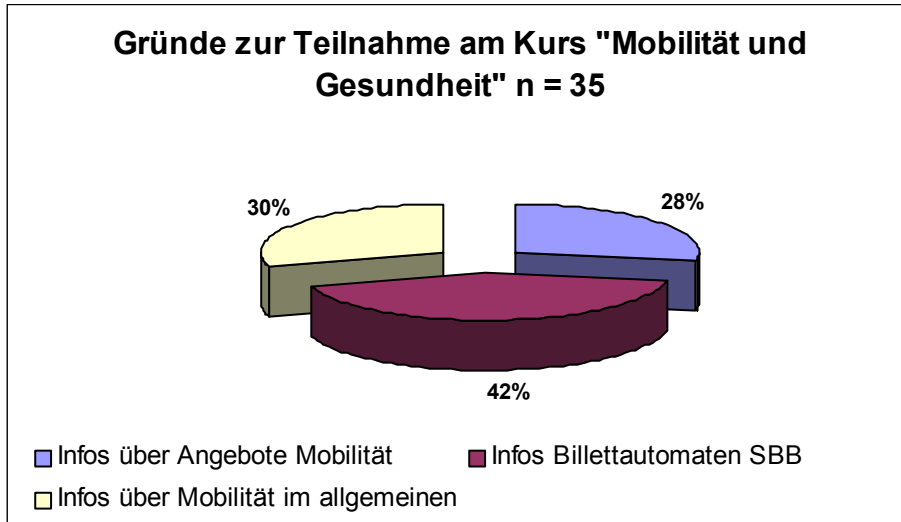


Abbildung 5: Gründe zur Teilnahme am Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ in Prozent der ausgewerteten Fragebogen (Mehrfachnennungen möglich)

Informationen zur Bedienung der Billettautomaten stehen als Besuchgrund der Kurse an erster Stelle. Informationen allgemeiner Natur und zum Mobilitätsangebot sind mit rund 30% weniger gefragt.

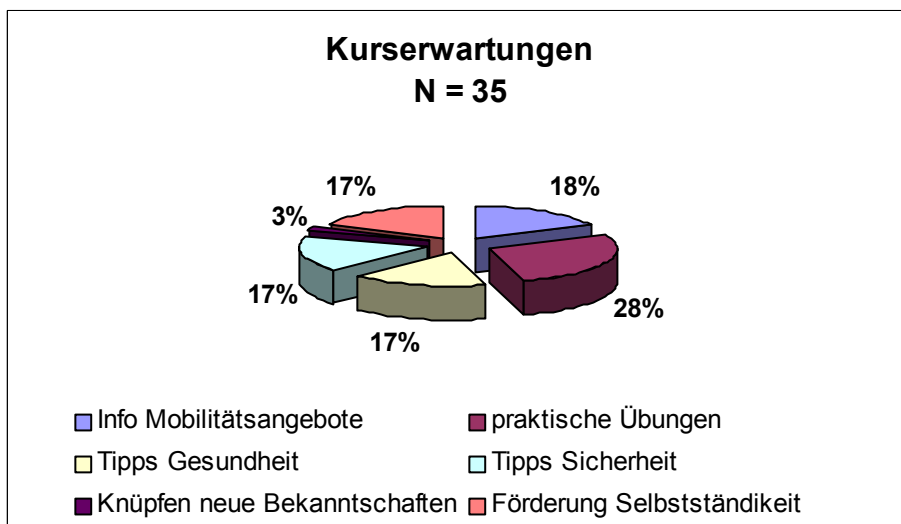
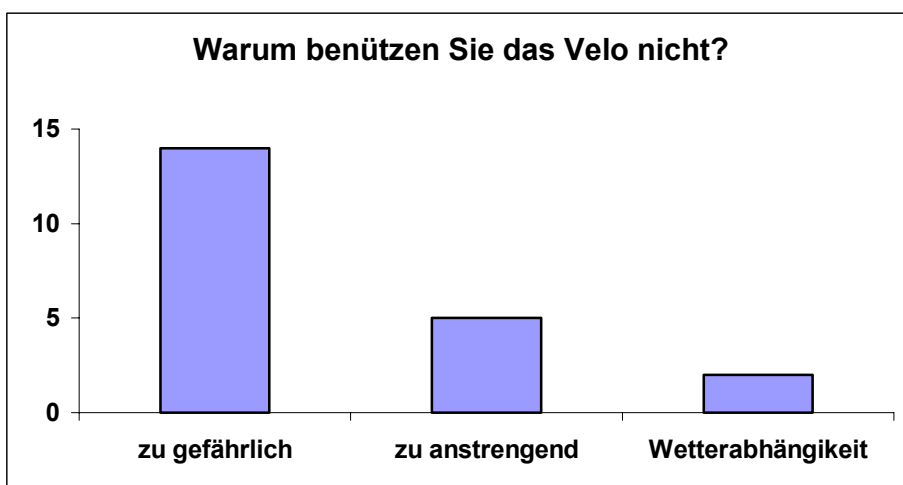
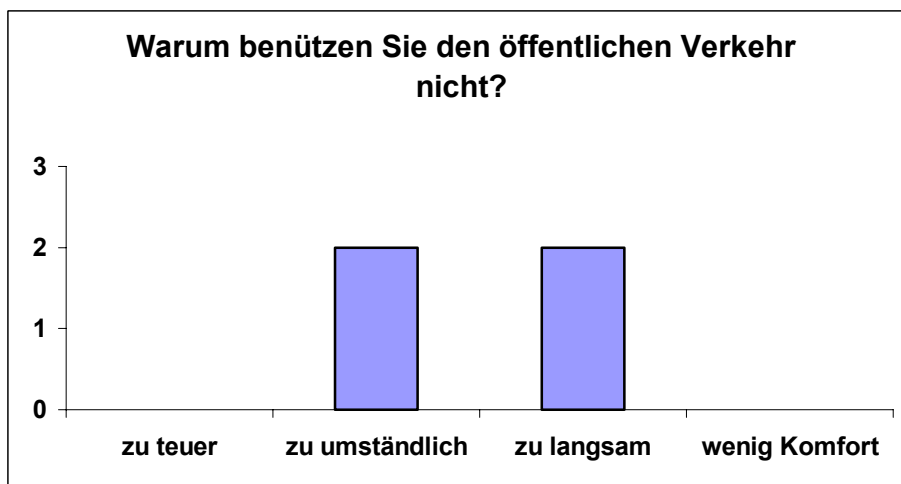
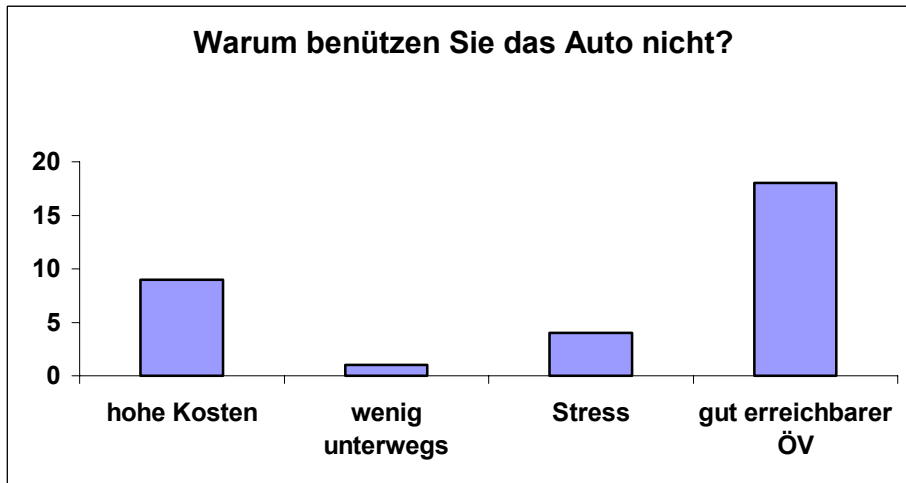


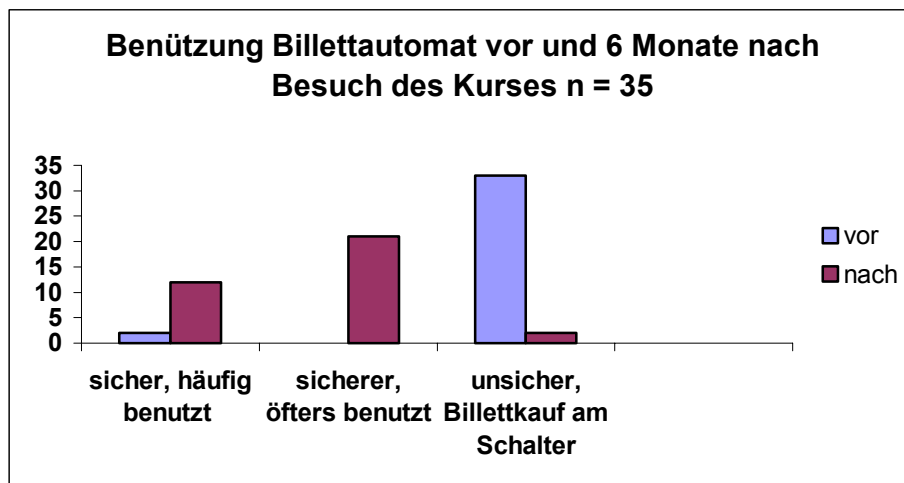
Abbildung 6: Erwartungen an den Inhalt des Basismoduls „Mobilität und Gesundheit“ in Prozent der ausgewerteten Fragebogen (Mehrfachnennungen möglich)



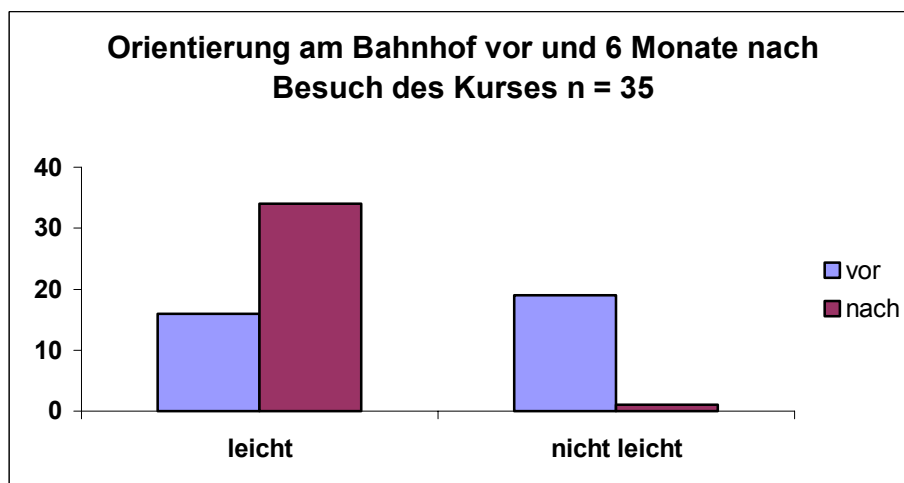
Abbildungen 7: Gründe verschiedene Verkehrsmittel nicht zu benützen: Anzahl der Antwortenden (Mehrfachnennungen möglich)

Für die am Basismodul 1 Teilnehmenden gibt es kaum Gründe, den öffentlichen Verkehr nicht zu benützen. Der Hauptgrund auf das Auto zu verzichten, ist der gut erreichbare öffentliche Verkehr. Hohe Kosten der motorisierten Mobilität werden zudem mehrmals genannt. Die Angst vor Unfällen ist häufig ein Grund das Velo nicht zu benutzen, dies wird auch in anderen Studien und Arbeiten genannt. Für einige ist das Velofahren zu anstrengend. Hingegen spielen die Wetterverhältnisse bei den Antwortenden kaum eine Rolle.

Mehr Sicherheit der Kursteilnehmenden im Bereich öffentlicher Verkehr



Abbildungen 8: Sicherheit im Umgang mit Billettautomaten, Anzahl der Antwortenden



Abbildungen 9: Orientierung im Bahnhofsareal, Anzahl der Antwortenden

6 Monate nach dem Kurs fühlen sich die Teilnehmenden im Umgang mit den Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs viel sicherer. Mit der Orientierung auf dem Bahnhofsareal hat praktisch niemand mehr Probleme. Das Lösen von Billetts an den Automaten kann sicher vorgenommen werden. Etliche der Teilnehmenden schätzen aber auch eine persönliche Beratung am Schalter

Dies widerspiegelt sich auch in der Benützung des öffentlichen Verkehrs:

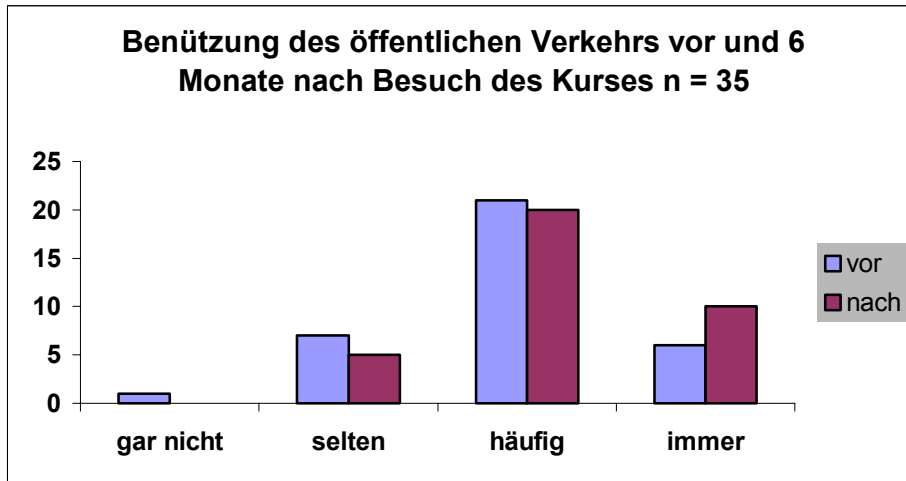


Abbildung 10: Benützung des öffentlichen Verkehrs vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

Die Tendenz den öffentlichen Verkehr – auch als alleiniges Verkehrsmittel – zu wählen ist eindeutig. Dies wirkt sich auf den Abonnementsbesitz aus, wobei im Bereich Generalabonnement und Halbtaxabonnement marginale Veränderungen der Anzahl festzustellen sind. Zugenommen haben der Kauf von Abonnements und Mehrfahrtenkarten der lokalen ÖV-Linien respektive eines regionalen Tarifverbunds.

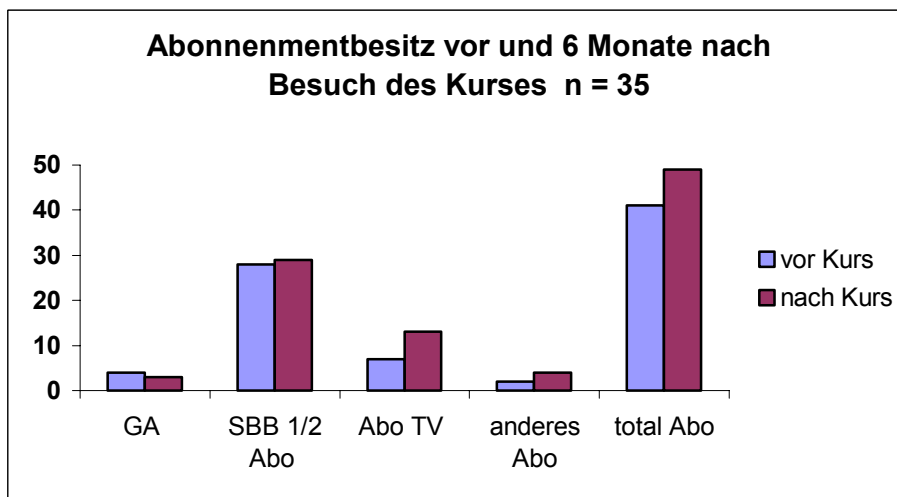


Abbildung 11: Abos des öffentlichen Verkehrs vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

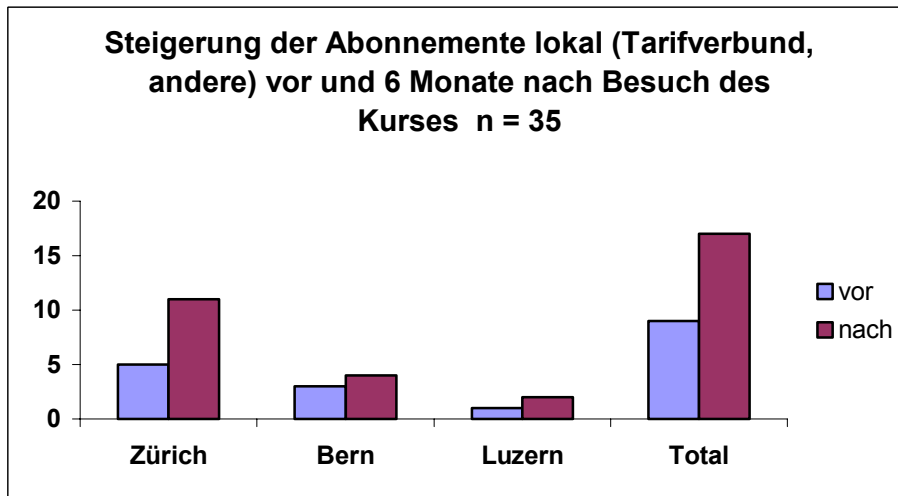


Abbildung 12: Abonnementsbesitz vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

Die Zunahme von Tarifverbundabonnements und von Mehrfahrtenkarten fand in erster Linie am Standort Zürich statt. Hier hat der Verkehrsverbund „mobil sein – mobil bleiben“ als Marketingstrategie bei älteren Menschen aufgenommen und aktiv PR betreiben.

Benützung des Autos vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch

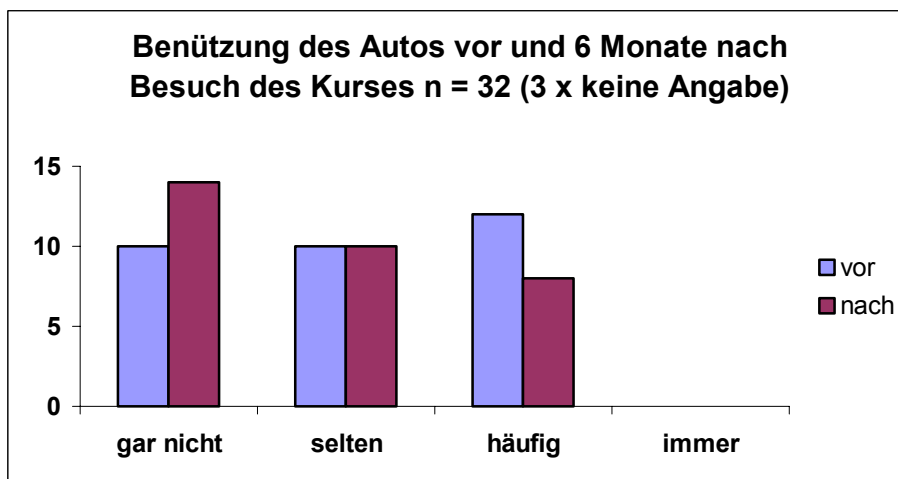


Abbildung 13: Benützung des Autos vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

Vier von 35 antwortenden Teilnehmenden haben in der Zwischenzeit die Benützung eines Autos aufgegeben. Das sind 11% der ausgewerteten Fragebogen. Die Tendenz weniger Autofahrten zu unternehmen, besteht aber auch bei den weiterhin Auto – Fahrenden.

Dies gilt nicht nur für die Anzahl der Fahrten, sondern auch für die pro Woche gefahrenen Kilometern. Grob geschätzt sind dies 600 Autokilometer pro Woche oder in einem halben Jahr (26 Wochen) rund 15'000 Autokilometer.

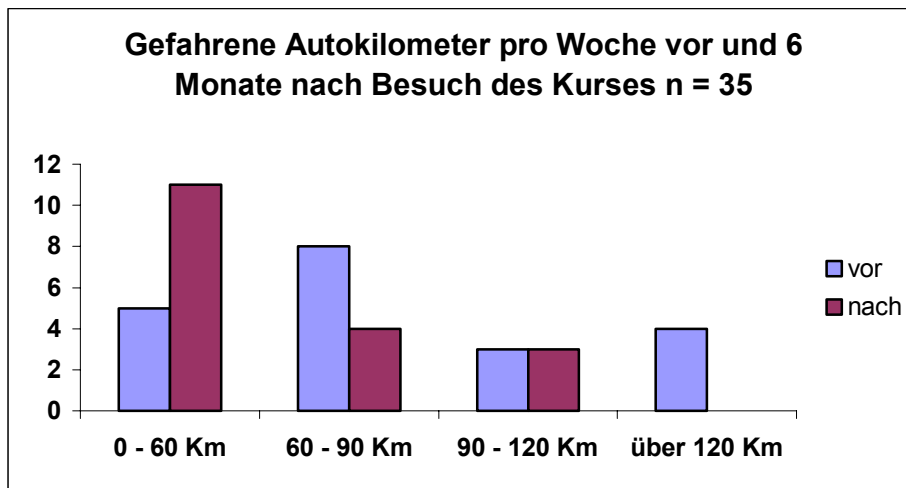


Abbildung 14: Mit dem Auto gefahrene Kilometer pro Woche, Anzahl der Antwortenden

Ein Ziel von „mobil sein – mobil bleiben“ ist die Förderung des Langsamverkehrs, das heisst der Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo. Einerseits im Sinne der regelmässigen gesundheitswirksamen körperlichen Aktivität, andererseits als Ersatz für den motorisierten Individualverkehr.

Für die Benützung des Velos kann dies nicht gezeigt werden. Der Grossteil der Antwortenden fährt nicht oder nicht mehr Velo und über 70 Jährige – das Gros der Kursteilnehmenden wird kaum mit dem Velofahren wieder oder frisch beginnen.

Im Gegensatz dazu sind die Antwortenden sehr häufig zu Fuss unterwegs und es kommt auch zu einer Verlagerung auf das regelmässige zu Fuss gehen.

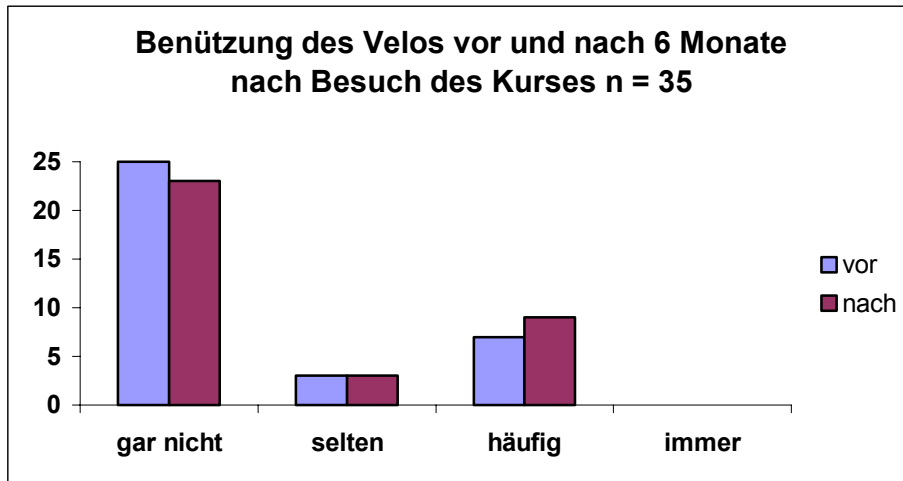


Abbildung 15: Benützung des Velos vor und 6 Monate nach Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

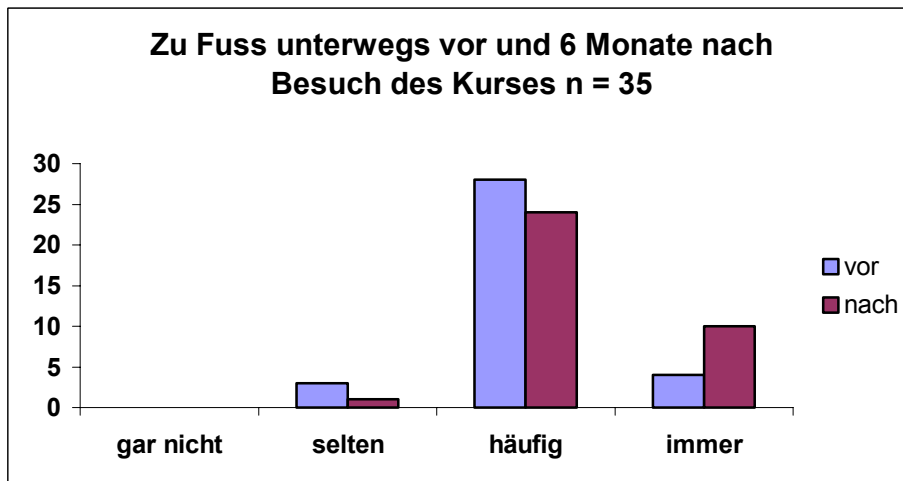


Abbildung 16: Zu Fuss unterwegs vor und 6 Monate nach Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

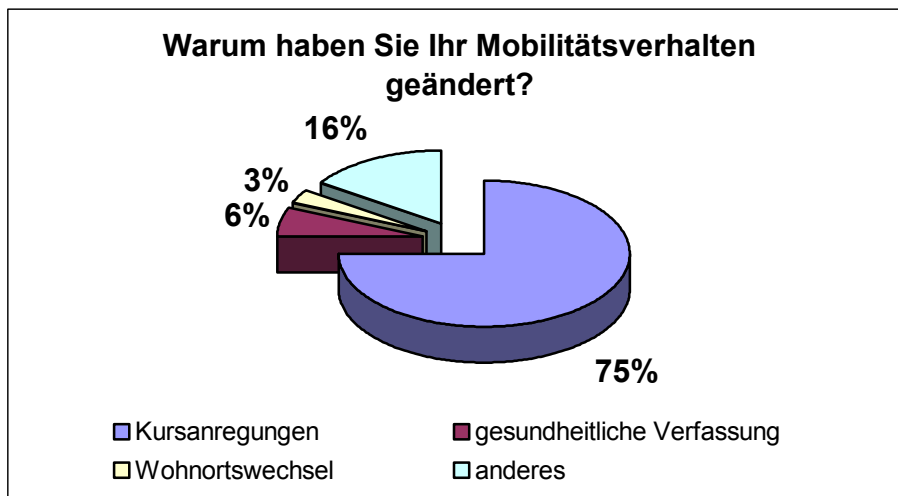


Abbildung 17: Gründe für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens, in Prozent der Antwortenden (Mehrfachnennungen möglich)

Bei 75% der Antwortenden war der Besuch des Kurses Hauptgrund für den Wechsel des Mobilitätsverhaltens. Wohnortwechsel, gesundheitliche Gründe und anderes waren ebenfalls Anstoss für den Wechsel der Mobilitätsarten.

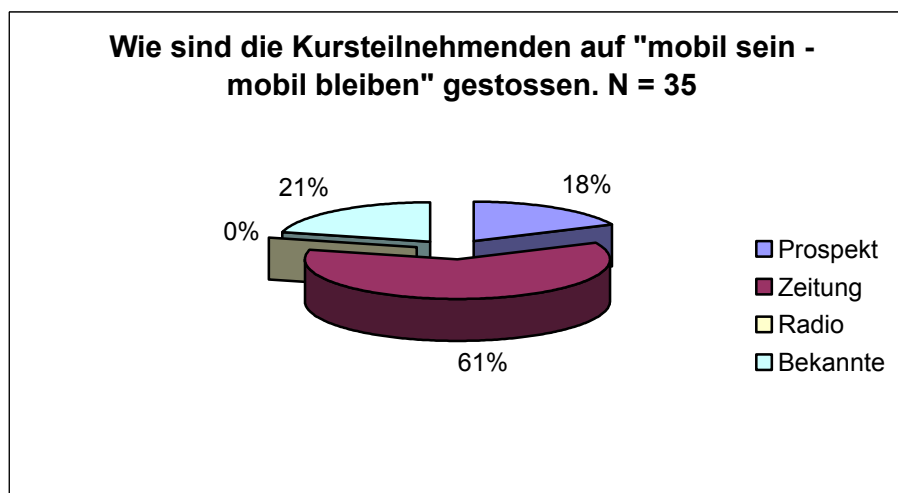


Abbildung 18: Wie sind die Kursteilnehmenden auf „mobil sein – mobil bleiben“ gestossen, in Prozent der Antwortenden

Spontane Äusserungen zu „mobil sein – mobil bleiben“

Viele Antwortende machten auf dem Fragebogen oder anlässlich des telephonischen Reminders spontane Rückmeldungen: Folgende Antworten konnten gruppiert werden:

Dank diesem Kursangebot sind Sicherheit, Selbständigkeit und Unabhängigkeit im Umgang mit der Mobilität, deutlich angestiegen

- wurde **11 mal genannt**

Der Kurs wird als lebenspraktische Weiterbildung sehr geschätzt

- wurde **3 mal genannt**

Das Gesundheits- und Bewegungsangebot des Kurses stösst auf Interesse.

- wurde **4 mal genannt**

Dank des Kursangebotes vermag die/der Teilnehmende im Alltag Ihre erlangten Kenntnisse an andere weiterzugeben

- wurde **3 mal genannt**

Anregungen an die Kursleitung zur Verbesserung der Kurse:

Genügend Zeit einrechnen für das praktische Üben an den Automaten

- wurde **4 mal genannt**

Für das praktische Üben nach Möglichkeit (zwei) Schwerpunktgruppen bilden

- wurde **4 mal genannt**

Der Einbezug der Telefonautomaten wird gewünscht

- wurde **2 mal genannt**

Gesundheits- und Bewegungsangebot sollte stärker gewichtet werden

- wurde **3 mal genannt**

Bedürfnis nach Halbtageskurs

- wurde **3 mal genannt**

Wunsch nach Kurswiederholung zwecks Kenntnisvertiefung

- wurde **2 mal genannt**

Diskussion:

Etwa 10% der Kursteilnehmer vom Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ von „mobil sein – mobil bleiben“ konnten während des Kurses und etwa 6 Monate später zu den Kursinhalten und dem Mobilitätsverhalten befragt werden. Der Rücklauf der verschickten Fragebögen war ungenügend. Für ältere Menschen kann es schwieriger sein, den Anlauf zu nehmen, die Fragen schriftlich zu beantworten. Im Gegensatz dazu wurde die telefonische Nachfrage nicht unangenehm empfunden und die Fragen gerne beantwortet. Viele nahmen die Gelegenheit wahr, sich frei über den Kurs zu äussern und Verbesserungsvorschläge anzubringen. In Zukunft soll die telefonische Rückfrage regelmässig benutzt werden.

Auf Grund der Fragebogenauswertung und der Daten aller Kurse kann das Profil der Teilnehmenden skizziert werden: Am Basismodul nehmen überwiegend Frauen teil (Abb. 1). 75% der Kursbesucher sind über 65 Jahre, das heisst im Pensionsalter (Abb. 2). Es sind Personen, die bereits vollständig ihre Mobilität auf den öffentlichen Verkehr abstützen oder sich mit dem Gedanken befassen, auf das Auto verzichten zu wollen oder zu müssen. 50% haben bereits keinen Zugang mehr zu einem Auto und 40% sind nur zu Fuss unterwegs (Abb. 3). Dementsprechend sind die Wünsche an die Kursinhalte: Im Vordergrund stehen der praktische Umgang mit den Billettautomaten, Verhalten im Verkehr, Sicherheit, und Förderung der Selbständigkeit. Man möchte auch über das Mobilitätsangebot Informationen erhalten (Abb. 5 und 6.). **Es scheint, „mobil sein – mobil bleiben“ erreicht das anvisierte Zielpublikum.** Dies widerspiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage, warum ein bestimmte Mobilitätsform nicht in Anspruch genommen wird. Beim Auto ist es der nahe verfügbare öffentliche Verkehr und beim Velo das Gefühl der mangelnden Sicherheit. Zu Frage, warum der öffentliche Verkehr nicht benutzt wird, gab es hingegen nur vereinzelt Antworten (Abb. 7). Der Kontakt zum Kursangebot erfolgte dabei zu 60% über Zeitungsmittelungen. Etwa 20% hörten von Bekannten über das Angebot (Abb. 18).

Die Kursteilnehmenden haben auch das gewünschte erlernt. Sie fühlen sich 6 Monate nach dem Kurs meistens sicher im Umgang mit den Billettautomaten oder auf dem Bahnhofsareal (Abb. 8 und 9). Davon profitiert der öffentliche Verkehr. Er wird häufiger benutzt. Dies zeigt weniger eindeutig die Abb. 10. Hingegen hat sich in Zürich die Benützung der Tarifverbundabonnemente und der Mehrfahrtenkarten 6 Monate nach dem Kurs verdoppelt. Der Tarifverbund Zürich hat „mobil sein – mobil bleiben“ stark unterstützt, wobei eher an ein allgemeines Marketing gedacht wurde. Der Einsatz lohnte sich aber auch bezüglich des Billettabsatzes unter den Teilnehmenden (Abb. 11).

Vom Energieverbrauch und damit vom Umweltgedanken her erfreulich reduzierte sich der Gebrauch des Privatautos sowohl von der Anzahl Fahrten (Abb. 13) wie von den zurückgelegten Distanzen her (Abb. 14). Grob geschätzt sind es 600 eingesparte Autokilometer pro Woche für die ausgewerteten Fragebogen oder hoch gerechnet auf alle 320 Kursteilnehmenden rund 6000 eingesparte Autokilometer pro Woche.

Bezüglich der Benützung des Velos und dem zu Fuss gehen hat sich wenig verändert. Die ausgewerteten Kursteilnehmenden benutzten vor dem Kurs selten das Velo und waren zum überwiegenden Teil zu Fuss unterwegs (Abb. 15. und 16). Nach 6 Monaten änderte sich an diesem Verhalten nicht viel. Dies entspricht dem Verhalten älterer Menschen, gewohnte und sichere Tätigkeiten nicht zu ändern.

Für 75% der Teilnehmenden war der Kursbesuch auslösendes Moment für die oben beschriebenen Verhaltensänderungen. „Mobil sein – mobil bleiben“ kann mit seinen Informationen und seinem praktischen Training das gewünschte Mobilitätsverhalten in Richtung Nachhaltigkeit und Sicherheit erzielen. Das Kursprogramm leistet somit einen wesentlichen Beitrag auch zur Förderung und Erhalt der Selbständigkeit älterer Menschen.