

Evaluation

Kursangebot „mobil sein – mobil bleiben“ Training von verschiedenen Mobilitätsarten für ältere Menschen

Auswirkungen des Besuchs vom Basismodul 1 „Mobilität und Gesundheit“ auf das Mobilitätsverhalten.

Auswertung von 70 Teilnehmenden aus Zürich, Bern und Luzern vor und sechs Monate nach
Besuch des Kurses Februar 2004

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Methode	2
3	Resultate	2
3.1	Demographische und persönliche Daten	3
3.2	Kurserwartungen	5
3.3	Gründe eine Mobilitätsart nicht zu benützen	6
3.4	Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vor und 6 Monate nach dem Kurses	7
3.5	Benützung des Autos vor und 6 Monate nach dem Kurs	9
3.6	Mobilität und Gesundheit (zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs)	10
3.7	Gründe, das Mobilitätsverhalten zu ändern	11
3.8	Wie sind die Teilnehmenden auf „Mobil sein – mobil bleiben“ gestossen?	11
3.9	Spontane Äusserungen zu „mobil sein – mobil bleiben“	12
4	Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden	13
5	Diskussion	13
	Anhang Fragebögen Evaluation vor und 6 Monate nach dem Kurs	15

1 Einleitung

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 unterschiedlichen 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 bzw. die Wirkung festzuhalten.

2 Methode

Alle Teilnehmenden des Basismoduls 1 erhielten zu Beginn des Kurstages einen Fragebogen (siehe Anhang), der neben den persönlichen Daten das aktuelle Mobilitätsverhalten erfragte. Nach rund einem halben Jahr wurde den damit einverständlichen Teilnehmenden ein weiterer Fragebogen, der die Wirkungen des Kurses zum Inhalt hatte, zugesandt (siehe Anhang).

Der Rücklauf der Fragebogen war bescheiden. Von 40 verschickten Fragebogen der in Luzern durchgeführten Kurse kamen nur 10 zurück. Um mehr Informationen zu erhalten, wurden deshalb mit telephonischen Nachbefragungen begonnen. Die Telefonate erreichen praktisch alle Kursbesuchende. Die Fragen wurden mehrheitlich bereitwillig und differenziert beantwortet. Daraus ergibt sich auch 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.

Die im Vergleich mit den anderen Orten hohe Zahl von Kursteilnehmenden in Zürich ist dem grossen Einzugsgebiet, dem prominenten Engagement des Verkehrsverbunds Zürich VVZ) zuzuschreiben. Dazu hat auch die gute Arbeit der lokalen Koordinatoren beigetragen. Hingegen führte die an den anderen Orten ebenfalls qualitativ ebenbürtige Realisierung nicht immer zum erhofften Ergebnis.

Bis jetzt konnten 70 Fragebogen ausgewertet werden. Es sind dies 40 von Zürich, 22 von Bern und 8 von Luzern.

3 Resultate:

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

3.1 Demographische und persönliche Daten:

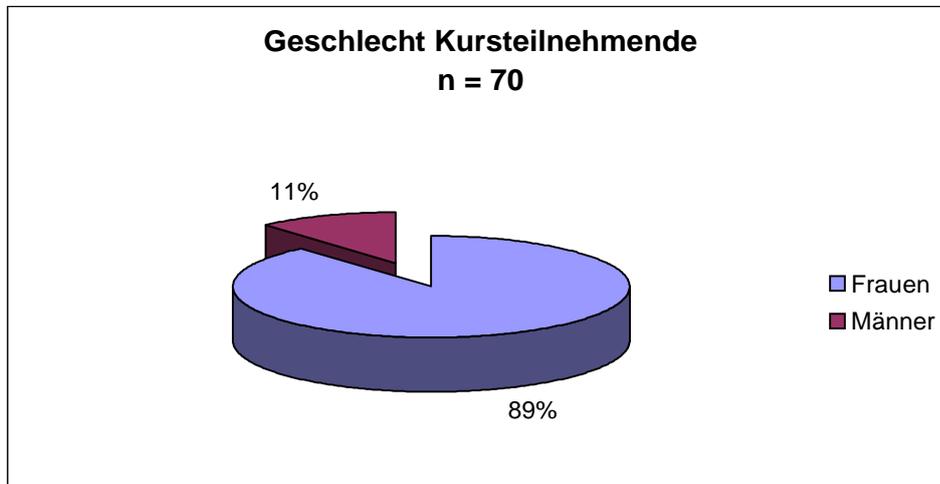


Abbildung 1: Geschlechtsverteilung in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

Rund 90% der bis jetzt antwortenden Kursteilnehmenden waren weiblichen Geschlechts. Am Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ nehmen im Vergleich zu den Kursen „Sicher im Sattel“ (Velo) und „Check up“ (Auto) allgemein weniger Männer teil. An allen Kursen zusammen waren es zwei Drittel Frauen und ein Drittel Männer.

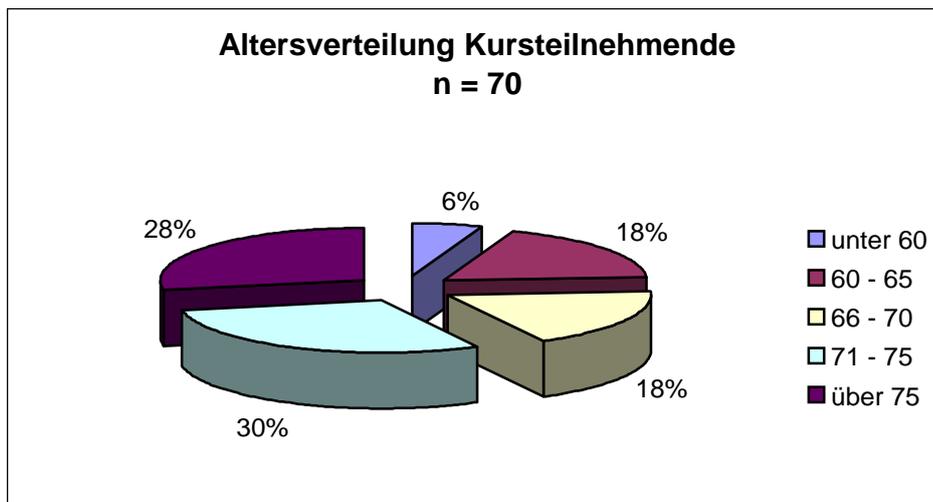


Abbildung 2: Altersverteilung in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

58% der antwortenden Kursteilnehmenden waren älter als 70 Jahre, drei Viertel im Pensionsalter. Dies entspricht den allgemeinen Erfahrungen bezüglich der Altersstruktur aller Kursmodule.

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel zum Zeitpunkt der Kurse

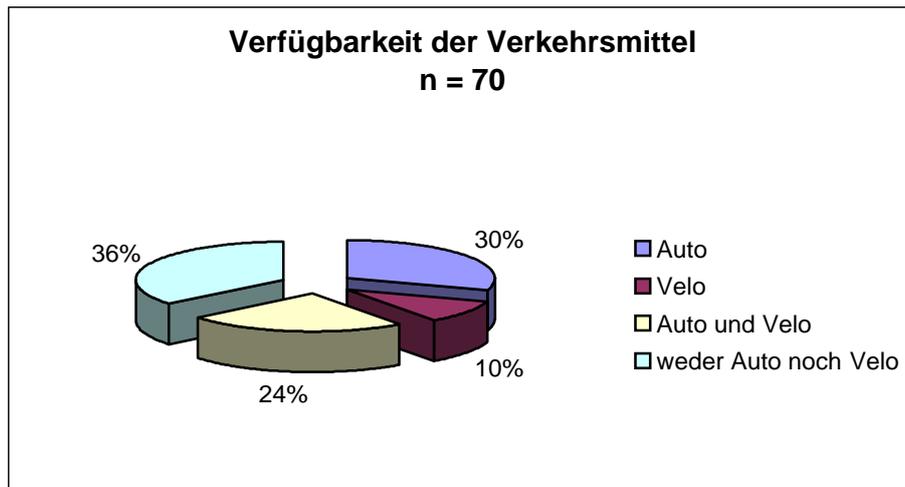


Abbildung 3: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel in Prozent der ausgewerteten Fragebogen

Rund 54% der Antwortenden haben ein Auto zur Verfügung, rund 36% sind nur noch zu Fuss unterwegs.

Verfügbarkeit elektronischen Kommunikationsmittel

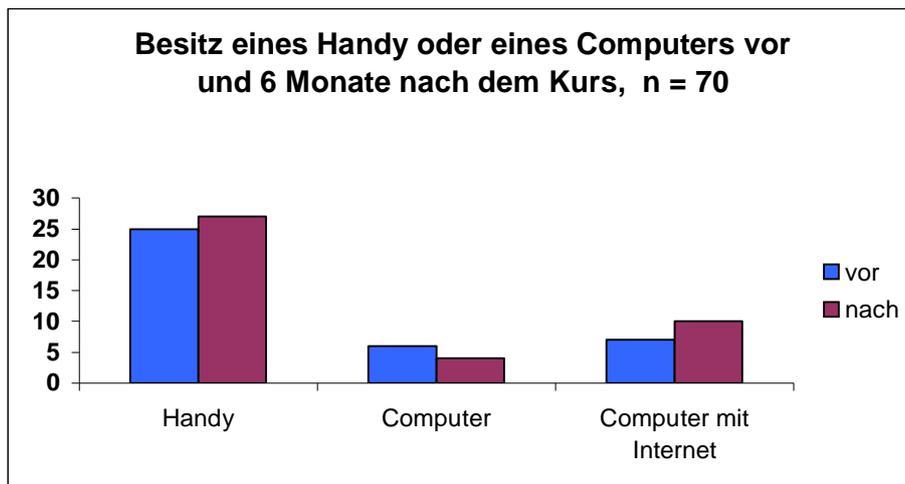


Abbildung 4: Besitz eines Handys oder eines Computers vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

6 Monate nach dem Kursbesuch haben etwa 40% der Teilnehmenden ein Handy und 20% einen Computer (drei Viertel mit Internetanschluss). Handy und Internet wurden nach dem Kurs leicht mehr benutzt wie vorher. Dies widerspiegelt wohl den allgemeinen Trend.

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

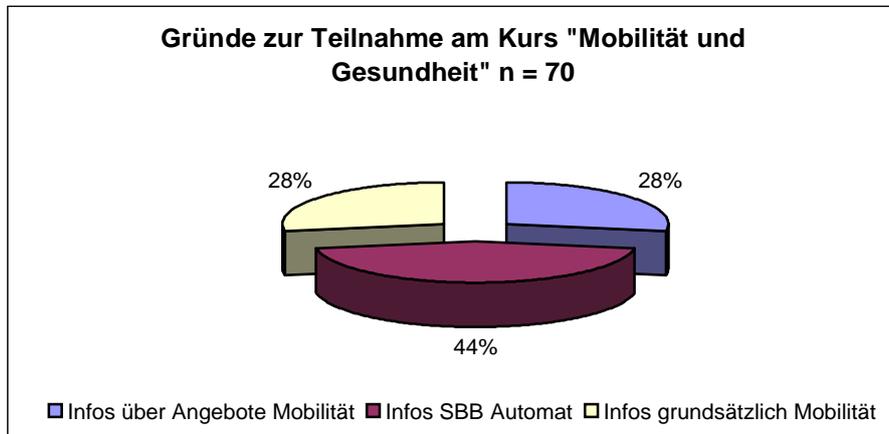


Abbildung 5: Gründe zur Teilnahme am Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ in Prozent der ausgewerteten Fragebogen (Mehrfachnennungen möglich)

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

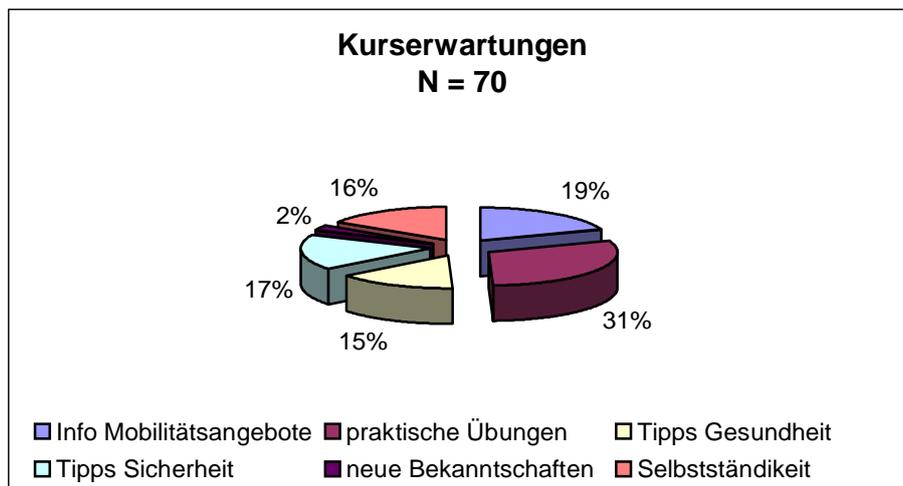
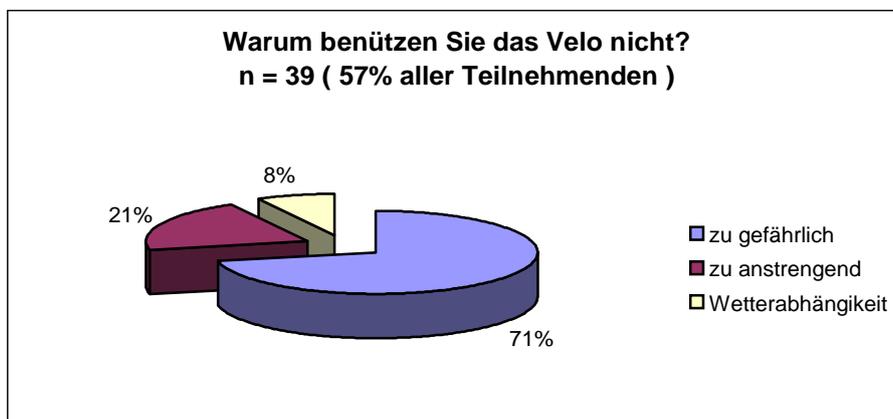
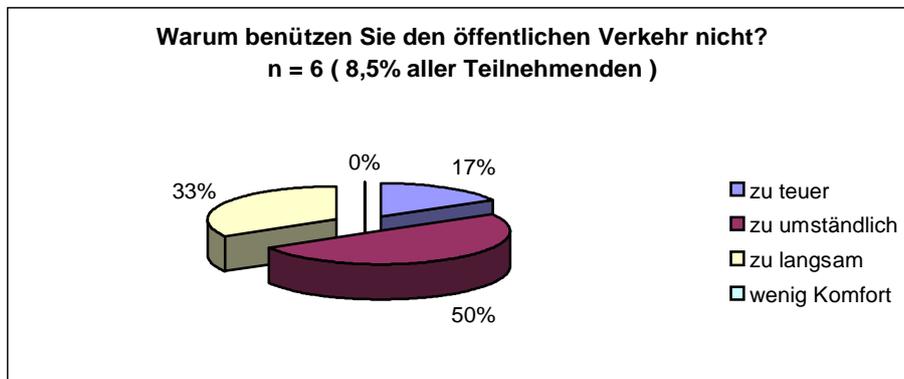
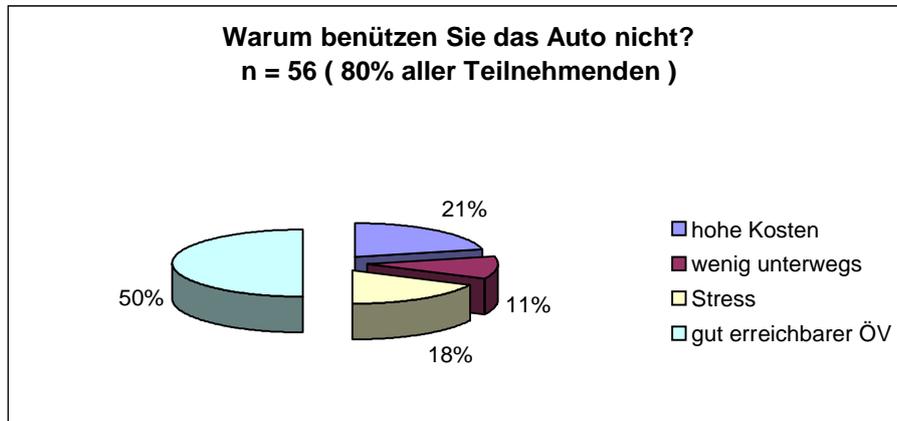


Abbildung 6: Erwartungen an den Inhalt des Basismoduls „Mobilität und Gesundheit“ in Prozent der ausgewerteten Fragebogen (Mehrfachnennungen möglich)

Rund die Hälfte der Teilnehmenden erwartete vor dem Kurs Informationen zum Bereich Mobilität und praktische Übungen. Gesundheit, Sicherheit und Selbständigkeit wurde je zu 15% als Kursinhaltswunsch genannt.

3.3 Gründe, eine Mobilitätsart nicht zu benützen

Die Teilnehmenden konnten sich dazu äussern, warum Sie immer oder gelegentlich eine Mobilitätsart **nicht** benützen.



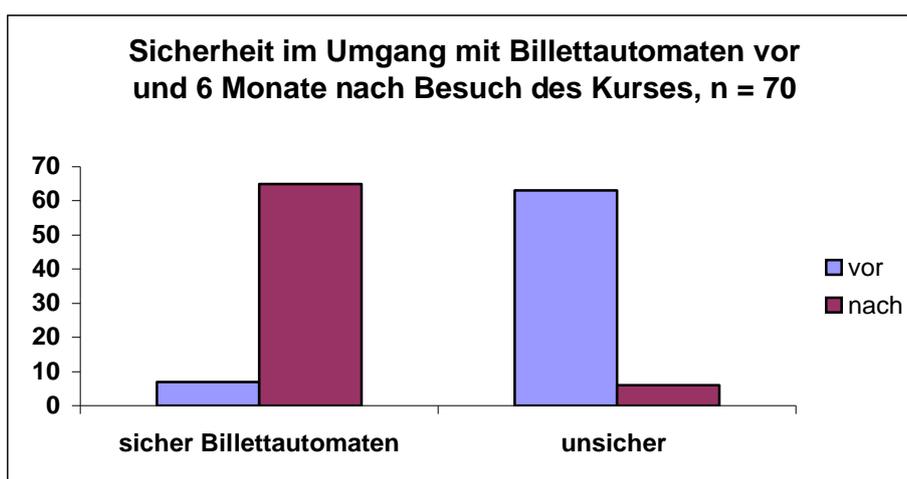
Abbildungen 7: Gründe verschiedene Verkehrsmittel nicht zu benützen: In Prozent der auf das jeweilige Verkehrsmittel verzichtenden Kursteilnehmenden

80% der Kursteilnehmenden äusserten, dass sie das Auto immer oder gelegentlich nicht benützen. Für die Hälfte der Antwortenden ist der gut erreichbare öffentliche Verkehr Grund, auf die Fahrt mit dem Auto zu verzichten. Weitere wichtige Gründe sind die hohen Kosten und der Stress im Verkehr. Eine nur noch begrenzte Mobilität spielt seltener eine Rolle.

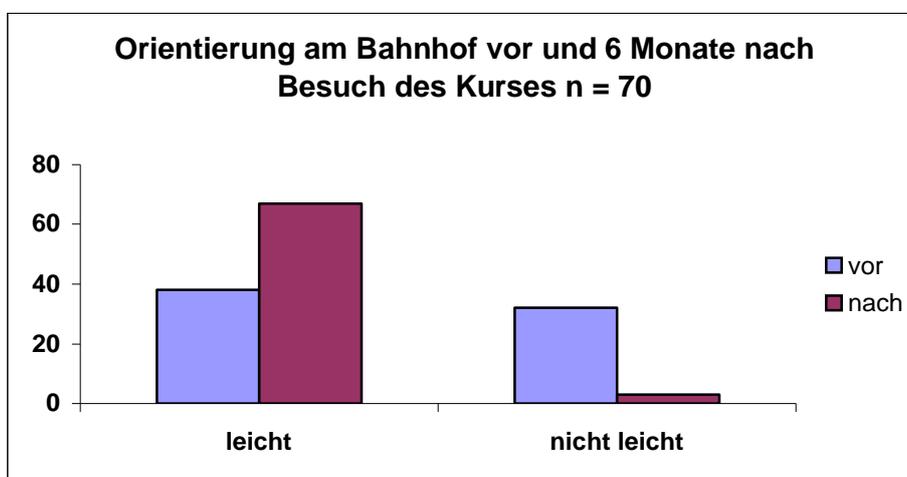
Nur 8,5% der Kursteilnehmenden geben Gründe an, den öffentlichen Verkehr nicht zu benützen. Genannt werden der Preis, die Zeit und der Komfort.

Die Angst vor Unfällen ist mit Abstand der 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.

3.4 Umgang mit dem öffentlichen Verkehr vor und 6 Monate nach dem Kurs



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 die persönliche Beratung am Schalter.

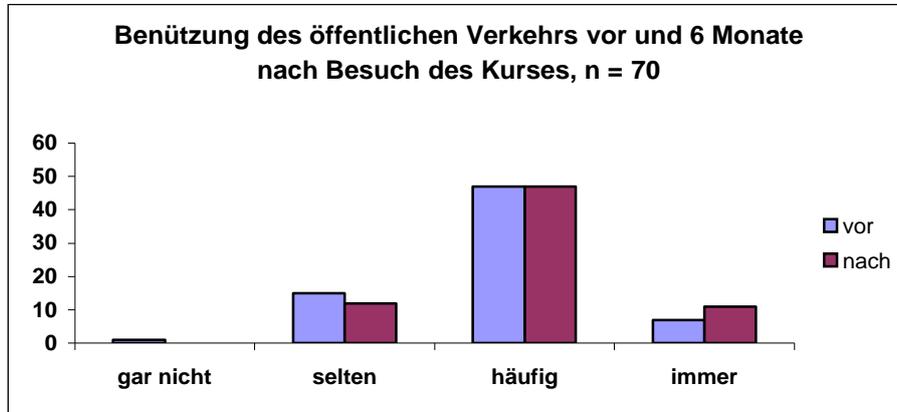


Abbildung 10: Benützung des öffentlichen Verkehrs vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

6 Monate nach dem Kurs benutzen die Kursteilnehmenden im Trend mehr den öffentlichen Verkehr – 7 von Ihnen immer.

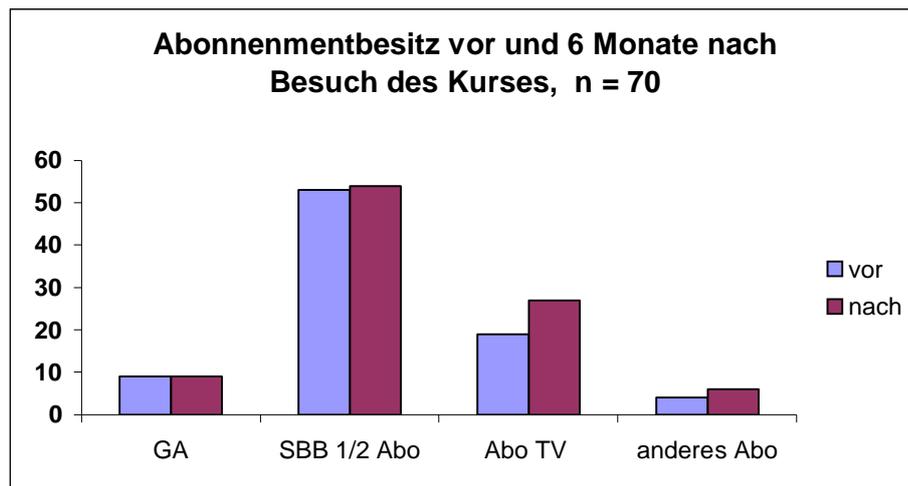


Abbildung 11: Abos des öffentlichen Verkehrs vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

Vor dem Kurs besitzen 13% der Teilnehmenden ein SBB Generalabonnement und rund 75% ein SBB Halbtax-Abonnement. Eine weitere Steigerung dieser hohen Zahl von SBB Abonnements war nicht zu erwarten. Anders die Situation bei den regionalen Abonnements (Tarifverbund und andere). 6 Monate nach dem Kurs hatten für alle Kursorte zusammen 15,5% neu ein solches Abonnement. Zwischen Zürich, Bern und Luzern sind diesbezüglich die Unterschiede nicht gross. In absoluten Zahlen. Von den 70 Teilnehmenden hatten 11 neu ein regionales Abonnement.

3.5 Benützung des Autos vor und 6 Monate nach dem Kurs

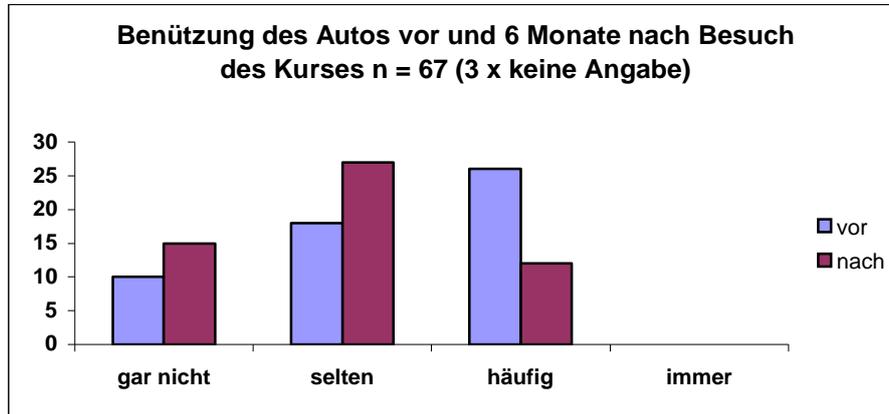


Abbildung 13: Benützung des Autos vor und 6 Monate nach dem Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

5 von 70 Teilnehmenden haben in der Zwischenzeit die Benützung eines Autos aufgegeben. Das sind 7% der ausgewerteten Fragebogen. Die Tendenz weniger Autofahrten zu unternehmen, besteht aber auch bei den weiterhin Autofahrenden.

Dies gilt nicht nur für die Anzahl der Fahrten, sondern auch für die pro Woche gefahrenen Kilometern. Grob geschätzt sind dies 1410 pro Woche oder 73'320 weniger gefahrene Autokilometer im Jahr.

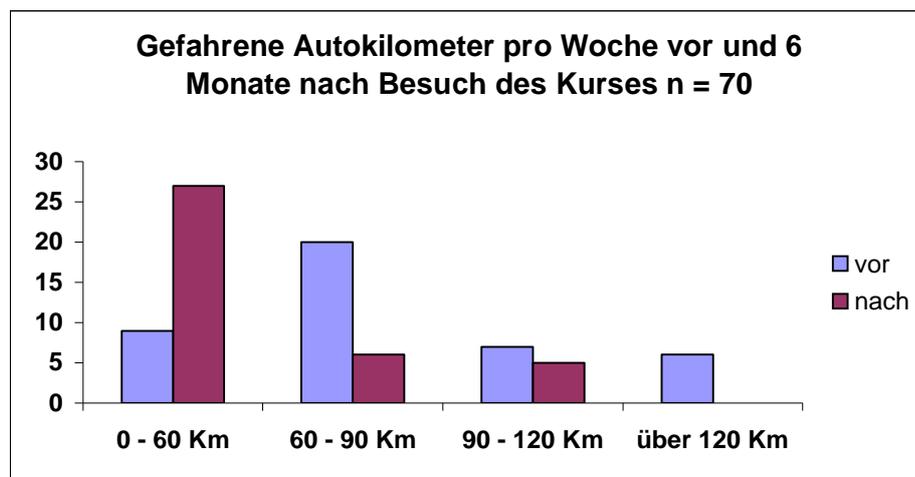


Abbildung 14: Mit dem Auto gefahrene Kilometer pro Woche, Anzahl der Antwortenden

3.6 Mobilität und Gesundheit (zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs)

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.

Es zeigt sich ein Trend mehr das Velo zu benützen oder mehr zu Fuss zu gehen. Die Unterschiede sind aber nicht bedeutend. Der Grossteil der Antwortenden fährt nicht oder nicht mehr Velo und über 70 Jährige – das Gros der Kursteilnehmenden - werden kaum mit dem Velofahren wieder oder frisch beginnen.

Schon vor dem Kurs waren die Teilnehmenden zum überwiegenden Teil regelmässig zu Fuss unterwegs, durch die vermehrte Benützung des ÖV ist noch eine Steigerung zu erwarten.

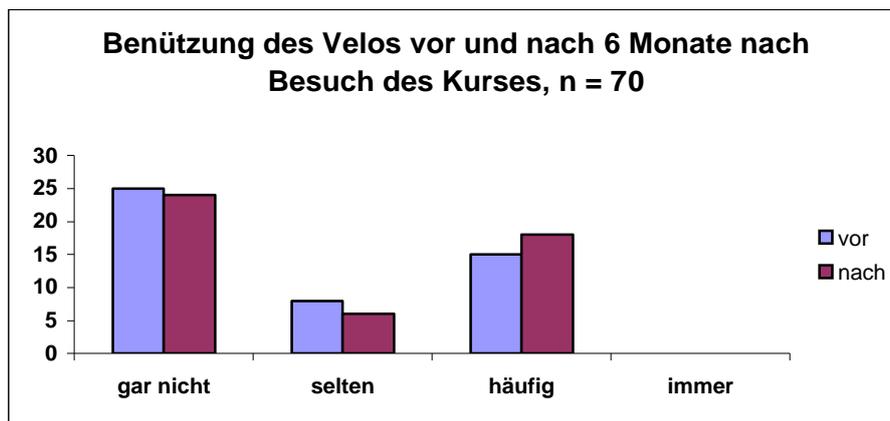


Abbildung 15: Benützung des Velos vor und 6 Monate nach Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

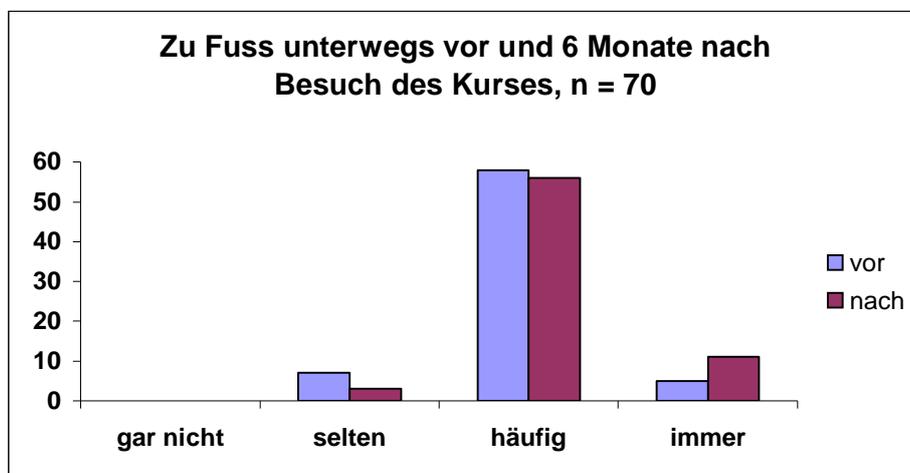


Abbildung 16: Zu Fuss unterwegs vor und 6 Monate nach Kursbesuch, Anzahl der Antwortenden

3.7 Gründe, das Mobilitätsverhalten zu ändern.

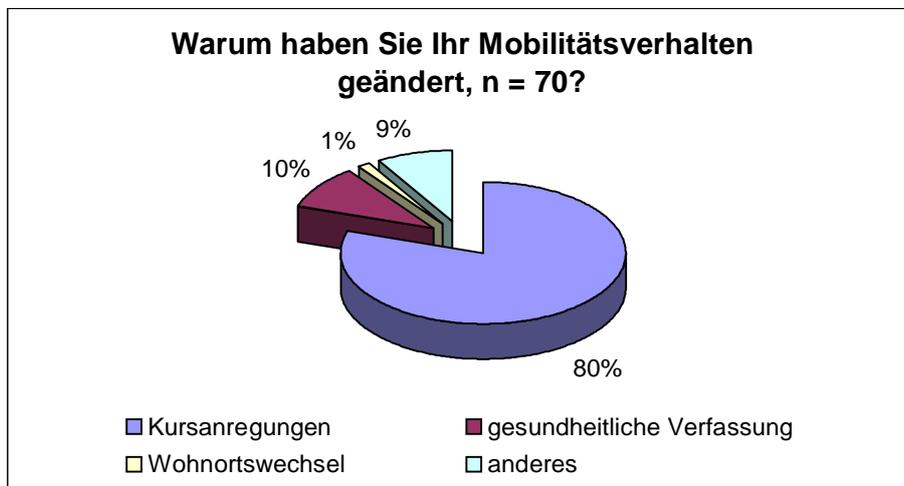


Abbildung 17: Gründe für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens, in Prozent der Antwortenden (Mehrfachnennungen möglich)

Bei 80% 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.

3.8 Wie sind die Teilnehmenden auf „Mobil sein – mobil bleiben“ gestossen?

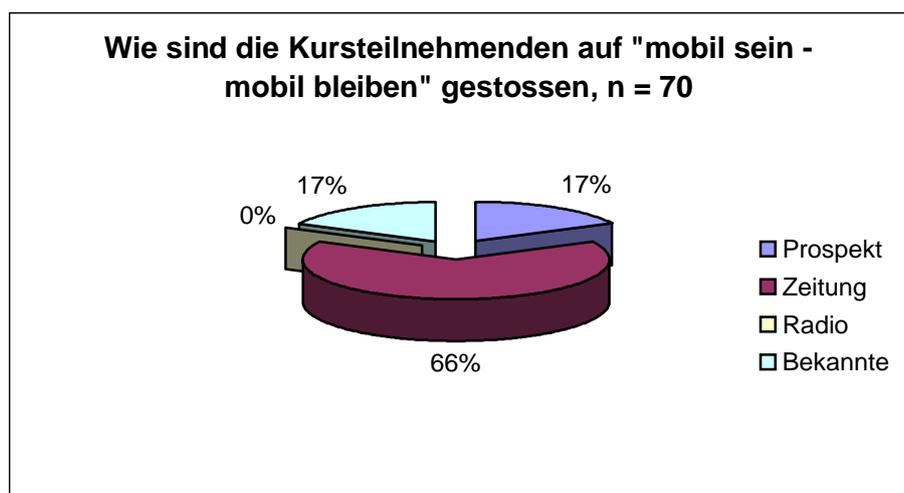


Abbildung 18: Wie sind die Kursteilnehmenden auf „mobil sein – mobil bleiben“ gestossen, in Prozent der Antwortenden

Zwei Drittel der Teilnehmenden sind über eine Zeitung auf die Kurse aufmerksam geworden, die Erwartungen einer vermehrten Anmeldung via Prospekt, haben sich nicht bestätigt.

3.9 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 **21 mal genannt**

Der Kurs wird als lebenspraktische Weiterbildung sehr geschätzt

- wurde **12 mal genannt**

Das Gesundheits- und Bewegungsangebot des Kurses stösst auf Interesse.

- wurde **10 mal genannt**

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

- wurde **4 mal genannt**

Anregungen an die Kursleitung zur Verbesserung der Kurse:

Genügend Zeit einrechnen für das praktische Üben an den Automaten

- wurde **14 mal genannt**

Für das praktische Üben nach Möglichkeit (zwei) Schwerpunktgruppen bilden

- wurde **9 mal genannt**

Der Einbezug der Telefonautomaten wird gewünscht

- wurde **7 mal genannt**

Gesundheits- und Bewegungsangebot sollte stärker gewichtet werden

- wurde **3 mal genannt**

Bedürfnis nach Halbtageskurs

- wurde **6 mal genannt**

Wunsch nach Kurswiederholung zwecks Kenntnisvertiefung

- wurde **3 mal genannt**

4 Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden

Dass das Kursangebot die Sicherheit, die Selbständigkeit und die Unabhängigkeit im Umgang mit der Mobilität fördert und eine lebenspraktische Weiterbildung anbietet, wurde häufig positiv hervorgehoben. Die Information über gesundheitsfördernde körperliche Bewegung stösst auf Interesse und dürfte mehr gewichtet werden. Von den Anregungen steht das praktische Üben an Automaten im Vordergrund. Es sollte dafür mehr Zeit eingeräumt und kleinere Gruppen gebildet werden. Gelegentlich wurde der Wunsch geäussert, auch die Telefonautomaten einzubeziehen. Vielfach würde ein Halbtagesangebot so wie Wiederholungskurse begrüsst.

5 Diskussion:

Etwas mehr als 20% der Teilnehmer vom Basismodul „Mobilität und Gesundheit“ des Kursangebots „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 (nach einem klar strukturierten Fragebogen) angenehm empfunden und die Fragen wurden 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 häufig 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 eine bestimmte Mobilitätsform nicht in Anspruch genommen wird. Beim Auto ist es der nah verfügbare öffentliche Verkehr und beim Velo das Gefühl der mangelnden Sicherheit. Zur Frage, warum der öffentliche Verkehr nicht benutzt wird, gab es hingegen nur vereinzelt Antworten (Abb. 7).

Der Kontakt zum Kursangebot erfolgte 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 besitzen 6 Monate nach dem Kurs rund 15% der Kursteilnehmenden nun ein Abonnement des regionalen Verkehrs (Abb. 11).

Vom Energieverbrauch und damit vom Umweltgedanken her erfreulich reduzierte sich die Benutzung des Privatautos sowohl von der Anzahl Fahrten (Abb. 13) wie von den zurückgelegten Distanzen her (Abb. 14). Grob geschätzt sind es 1'410 pro Woche oder 73'320 pro Jahr eingesparte Autokilometer für die ausgewerteten Fragebogen oder hochgerechnet auf alle 320 Kursteilnehmenden 350'000 eingesparte Autokilometer pro Jahr.

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. Der Trend weist aber in die Richtung, mehr das Velo zu benützen oder zu Fuss unterwegs zu sein.

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.