

# **I N T E R F A C E**

EVALUATION  
MOBILITÄTSDURCHBLICK SCHWEIZ

Luzern, Februar 2009

Flurina Landis  
[landis@interface-politikstudien.ch](mailto:landis@interface-politikstudien.ch)

## INHALTSVERZEICHNIS

1	AUSGANGSLAGE	3
2	ZIELSETZUNG DER EVALUATION	6
3	FRAGESTELLUNGEN	7
3.1	Evaluationsgegenstand: Vollzug	8
3.2	Evaluationsgegenstand: Output	8
3.3	Evaluationsgegenstand: Impact	8
4	METHODISCHES VORGEHEN	9
5	ERGEBNISSE	10
5.1	Analyse Anzahl Beratungen	10
5.2	Befragung der Nutzenden zum Beratungsangebot	11
5.3	Impacts der Mobilitätsberatung	15
5.4	Optimierungsvorschläge	22
5.5	Fahrleistungsveränderungen	23
6	FAZIT	25
7	ANHANG	27
7.1	Leitfaden der telefonischen Befragung	27
7.2	Fahrleistungsveränderungen	31
	IMPRESSUM	32

## I AUSGANGSLAGE

---

Mit dem „Mobilitätsdurchblick Schweiz“ (MDS) wurde ein neuartiger, IT-gestützter und weitgehend automatisierter Ansatz für die Mobilitätsberatung entwickelt. Das Beratungsinstrument erlaubt Gemeinden, Kantonen und weiteren Institutionen, einzelnen Haushalten ohne grossen Aufwand massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu geben.

Der Mobilitätsdurchblick macht präzise Aussagen zur Unterwegszeit im Verkehr und zu den Verkehrsvollkosten der Haushalte. Ausserdem wird das Verhalten hinsichtlich Sicherheit, Umwelt- und Gesundheitswirkungen sowie Komfort bewertet. Auf einfachste Weise ermöglicht das Modell die Formulierung von Mobilitätsvarianten, welche mit dem Ausgangsverhalten verglichen werden können.

Das Ziel des Mobilitätsdurchblicks Schweiz ist es

- die Effektivität gegenüber bestehenden Beratungsangeboten deutlich zu verbessern,
- die Sensibilisierung für das Thema Mobilitätsverhalten zu steigern,
- mit einem neutralen und politisch nicht polarisierende Beratungsansatz einen Beitrag zur Nachhaltigkeit im Verkehr zu leisten.

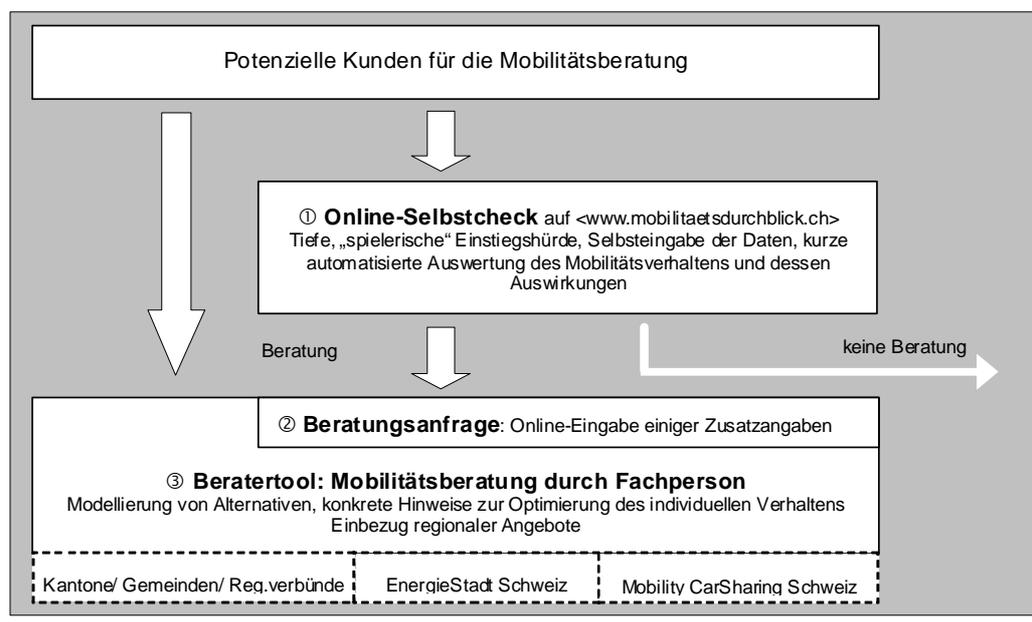
Der Mobilitätsdurchblick Schweiz wurde von EnergieSchweiz für Gemeinden, dem Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität DZM (UVEK), dem Bundesamt für Gesundheit, Aktionsplan Umwelt & Gesundheit, den Kantonen Aargau, Luzern und Solothurn, von Mobility CarSharing Schweiz sowie von weiteren Gemeinden (St. Gallen, Trubschachen und Winterthur) unterstützt.

### Ablauf Mobilitätsberatung

Seit Mitte 2006 unterstützt der Mobilitätsdurchblick Schweiz Interessierte bei der kritischen Begutachtung ihrer Mobilitätsgewohnheiten. In einer ersten Phase (Mitte 2006-April 2007) konnten interessierte Personen eine massgeschneiderte Mobilitätsberatung für Einzelpersonen und Haushalte durch Ausfüllen eines schriftlichen Fragebogens oder durch Führen eines telefonischen Interviews erhalten. Unterstützt durch das *MDS-Beratungstools 1.0* (Beratungstools auf Excelbasis mit Visual Basic programmierter Eingabemaske) haben sie in der Folge eine Beratungsantwort erhalten.

Seit Mai 2007 ist die massgeschneiderte Mobilitätsberatung auf dem Internet zugänglich: [www.mobilitaetsdurchblick.ch](http://www.mobilitaetsdurchblick.ch). Interessierte können im Internet mit dem Online-Check eine schnelle Selbstanalyse Ihrer Mobilität durchführen und zusätzlich eine ausführliche Mobilitätsberatung durch einen professionellen Mobilitätsberater anfordern, der mit Hilfe des *MDS-Beratungstools 2.0* (Web-basiertes Beratungstool) die Optimierung der persönlichen Mobilität unterstützt. Die Beratung ist kostenlos. Die Idee dieses dreistufigen Beratungsansatzes des MDS-Beratungstool mit Online-Check wird in der folgenden Grafik (D 1-1) im Detail erläutert:

## D I-1: DREISTUFIGER BERATUNGSANSATZ DES MDS-BERATUNGSTOOL



Mit dem frei zugänglichen Online-Check (vgl. ①) auf der Website von Mobilitätsdurchblick Schweiz können alle interessierten Personen nach Beantwortung des Web-Fragebogens zur Mobilitätssituation zu einer Auswertung gelangen, welche für die eingegebenen Wege die Ergebnisse der Kriterien Kosten, Zeitaufwand, Sicherheit, Gesundheit, Komfort und Umwelt anzeigt. Nach dem optionalen Ausfüllen eines zusätzlichen Web-Fragebogens (vgl. ②) wird automatisch eine Anfrage (eine Frage zur Mobilität) an eine Beratungsperson der Partner von Mobilitätsdurchblick geschickt (vgl. ③). Für diese zusätzliche Anfrage sind Haushaltsangaben, Angaben zu Fahrzeugflotte und Abonnements, zu Tätigkeiten ausser Haus/Arbeit und zu den wichtigsten Wegen (Etappenkonzept) notwendig.

Den Beratungspersonen steht mit dem „MDS-Web-Beratertool“ ein webbasiertes, effizientes Instrument zur Verfügung, mit dem sie die aktuelle Mobilitätssituation des/r Fragestellenden variieren und in zwei Vorschlägen online verändern und auswerten können. Die Beratungsperson visualisiert die Ergebnisse in einer bereitgestellten Excelvorlage und sendet der anfragenden Person die Beratungsantwort, welche individuell auf die jeweilige Mobilitätssituation zugeschnitten sind, brieflich zu. Die Nutzenden können nun die für sie optimale Variante selber auswählen da sie die verschiedenen Auswirkungen auf ihre Mobilität kennen.

Anfragen von Personen, die nicht in einer Partnergemeinde oder in einem Partnerkanton wohnhaft sind, wurden zu Beginn (April 2007 bis Februar 2008) ebenfalls mit einem personalisierten Brief beraten. In der Zwischenzeit musste diese Beratungstätigkeit aus Zeit- und Ressourcengründen jedoch eingeschränkt werden. Alle davon betroffenen Personen erhalten seither (ab Februar 2008) entweder eine personalisierte Kurzberatung per Mail oder aber werden auf den Umstand aufmerksam gemacht, dass ihre Wohngemeinde (noch) nicht Partner beim MDS ist und somit die weiterführende Bera-

tungsanfrage nicht durch einen der Anbieter von MDS übernommen werden kann. Des Weiteren werden sie darauf aufmerksam gemacht, dass Sie für eine weitere Auswertung Ihrer Mobilität den Online-Check erneut nutzen können oder sich persönlich an eine Beratungsstelle Ihrer Wohnregion wenden sollen.

## 2 ZIELSETZUNG DER EVALUATION

---

Ziel der Evaluation ist es, die Beratungsdienstleistungen des MDS und die Wirkungen bei den Nutzenden zu beurteilen und - gegebenenfalls –notwendige Verbesserungen einzuleiten.

Die Untersuchung verfolgt vier Ziele:

- *Erstens* galt es eine quantitative Bestandesaufnahme der Beratungen vorzunehmen. Es wurde eine Übersicht über die vollbrachten Beratungen erstellt, um damit den Gegenstand der in der Einleitung geschilderten Situation klar zu umreissen.
- *Zweitens* wurde eine qualitative Evaluation des Online-Checks (Auswertungsmöglichkeit auf der Webseite vom MDS) und des schriftlichen Fragebogens sowie der Beratungen aus Sicht der Zielgruppen vorgenommen.
- *Drittens* galt es, die Impacts bei den Zielgruppen zu analysieren.
- *Viertens* hatte diese Evaluation zum Ziel den MDS verbessern helfen.

Die Bestandesaufnahme sowie der Einbezug der Zielgruppen bildeten die Basis, um Verbesserungspotenzial zu identifizieren und Empfehlungen zu formulieren. Diese richteten sich primär an das Projektteam und die Partner. Das Ziel soll es sein, das Beratungsangebot (Online-Check, schriftlicher Fragebogen und Beratung) noch gezielter als heute auf die Bedürfnisse der Zielgruppen auszurichten und damit dem Ziel des MDS (Nachhaltiges Verkehrsverhalten) näher zu kommen.

### 3 FRAGESTELLUNGEN

Im Zentrum der Untersuchung stehen folgende vier Hauptfragen:

In welchem Ausmass wird der MDS genutzt?

- Welche Partner bieten den MDS an?
- Wie viele Beratungen konnten bisher angeboten werden?

Wie zufrieden sind die Nutzenden mit dem Beratungsangebot?

- Wie werden der Online-Check und der schriftliche Fragebogen bewertet?
- Wie wird die Beratungsdienstleistung bewertet?

Welche Impacts haben die Beratungsleistungen des MDS bei den Nutzenden?

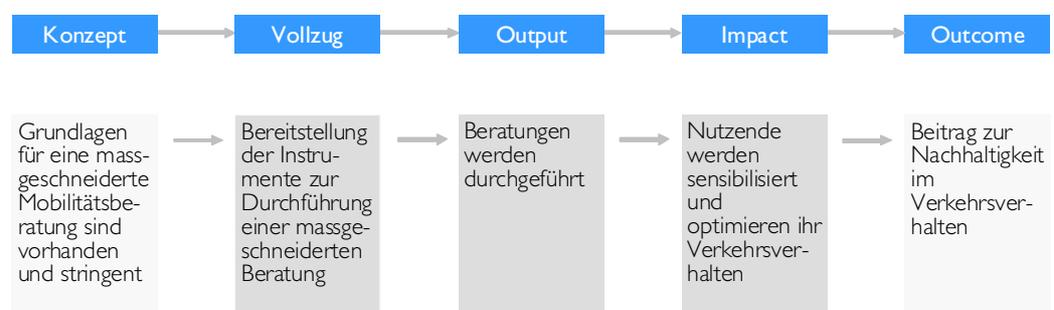
- Kann der MDS die Sensibilisierung für das Thema Mobilitätsverhalten steigern?
- Hat die Beratung einen Einfluss auf eine Optimierung im Mobilitätsverhalten?
- Wurde das Verkehrsverhalten auf Grund einer Beratung verändert?
- Inwiefern sind Reduktionen der Autofahrleistungen durch die Beratung zu erwarten?

Wie kann der MDS in Zukunft noch verbessert werden?

- Welche Optimierungsmöglichkeiten sehen die Nutzenden des MDS?

In der evaluationswissenschaftlichen Terminologie lassen sich diese Fragestellungen unterschiedlichen Stufen der Wirkungsentfaltung zuordnen.<sup>1</sup> Dabei kann von folgendem Wirkungsmodell des beschriebenen Beratungsprozess ausgegangen werden:

#### D 3-1: EVALUATIONSgegenstände UND WIRKUNGSZUSAMMENHÄNGE



Legende: Die Schattierung kennzeichnet diejenigen Gegenstände, welche in der Evaluation untersucht werden.

<sup>1</sup> W. Bussmann, U. Klöti, P. Knoepfel (1997) (Hrsg.): Einführung in die Politikevaluation, Basel.

Wir konzentrieren uns im Rahmen dieser Evaluation auf die Evaluationsgegenstände Vollzug, Output und Impact und führen nachfolgend die Zuordnung der Fragestellungen zu diesen beiden Untersuchungsgegenständen aus.

### 3.1 EVALUATIONSGEGENSTAND: VOLLZUG

Die Nutzenden sind mit den bereitgestellten Instrumenten zur Durchführung einer massgeschneiderten Beratung zufrieden.

- Wie wird der Online-Check bewertet?
- Wie wird der schriftliche Fragebogen bewertet?

### 3.2 EVALUATIONSGEGENSTAND: OUTPUT

Wurden die Beratungsleistungen für eine Umsetzung des MDS erbracht?

- Wird die Beratung bei den Partnern angeboten?
- Wie viele Partner konnten gefunden werden, die eine Beratung anbieten?
- Wie viele Beratungen wurden durchgeführt?

### 3.3 EVALUATIONSGEGENSTAND: IMPACT

Die Sensibilisierung für das Thema Mobilitätsverhalten bei den Zielgruppen steigern.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- Wie wird die erfahrene Beratung bewertet?
- Können Verhaltensänderungen (Optimierung des Mobilitätsverhaltens) aufgrund des MDS festgestellt werden? D.h. werden die Zielgruppen durch eine Beratung mit dem MDS-Tool sensibilisiert?

## 4 METHODISCHES VORGEHEN

---

In einem ersten Schritt wurde die Anzahl der durchgeführten Beratungen identifiziert. Zu diesem Zweck wurden sowohl die seit April 2007 eingegangenen Daten über den Online-Check (Administrator MDS) als auch die seit Juli 2006 eingegangenen Fragebogen von Winterthur analysiert<sup>2</sup>. Diese Auswertung gibt uns einen quantitativen Überblick über die Anzahl der Anfragen sowie die getätigten Beratungen, differenziert nach ihrer Beratungsform (Beratung per Brief, per Mail, personalisiert, persönlich etc.).

In einem zweiten Schritt wurde mittels telefonischen Interviews bei vom MDS beratenen Personen vertieft nach der Beurteilung und der Wirkung des MDS befragt. In diesem Rahmen wurde aus der Gesamtmenge der getätigten Beratungen eine Zufallsauswahl von 42 Personen getroffen. Dieses Vorgehen hat uns erlaubt, zum quantitativen Überblick zusätzlich vertiefte qualitative Informationen (Ursachen, Gründe, Veränderungen etc.) zu erhalten und konkrete Optimierungsvorschläge für den MDS direkt mit der Zielgruppe zu besprechen.

<sup>2</sup> Auch andere Städte und Regionen (Bsp. badenmobil) haben mittels des Beratungstools 1.0 von Mitte 2006 bis April 2007 Beratungen durchgeführt. Im Rahmen dieser Evaluation war es uns jedoch nicht möglich einen genauen quantitativen Überblick darüber zu erhalten. Wir schätzen, dass, zusätzlich zu Winterthur, rund 50 weitere Beratungen stattgefunden haben.

Im Rahmen dieser Evaluation wurden sowohl quantitative wie auch qualitative Auswertungen der durchgeführten Mobilitätsberatungen vorgenommen. Im folgenden Abschnitt 5.1 wird die Anzahl Beratungen dargestellt. In Abschnitt 5.2 stellen wir die Ergebnisse der Befragung bei den Nutzenden zum Beratungsangebot, in Abschnitt 5.3 die Ergebnisse zu den Impacts der Mobilitätsberatung vor und schliessen dieses Kapitel mit den Optimierungsvorschlägen (vgl. Abschnitt 5.4) der befragten Personen ab.

### 5.1 ANALYSE ANZAHL BERATUNGEN

In diesem Abschnitt gilt es eine quantitative Bestandesaufnahme dieser Anwendungen des Tools und der vollbrachten Beratungen vorzunehmen.

Zurzeit wird der MDS, wie in der Einleitung erwähnt, von drei Kantonen (LU, SO und AG), von der Region Baden (badenmobil), von drei Gemeinden (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie vom Unternehmen Mobility CarSharing Schweiz angeboten.

Wie beschrieben, wurden die Mobilitätsberatungen anfangs mit dem *Beratungstools 1.0* (Beratungstools auf Excelbasis) seit Mai 2007 mit dem *Beratungstools 2.0* (Web-basiertes Beratungstool mit Online-Check) durchgeführt. Da die Nutzung des *Beratungstools 1.0* dezentral erfolgte, liegen keine exakten Zahlen zur Nutzung vor. Die Zahl der vertieften Beratungen dürfte bis April 2007 bei total ca. 100 gelegen haben. Die Nutzung des im *Beratungstool 2.0* verwendeten „Online-Check“ hingegen kann quantifiziert werden. In der folgenden Tabelle wird zwischen den drei Stufen des Beratungsansatzes des MDS-Beratungstool mit Online-Check (vgl. D 1-1) unterschieden:

D 5-1: NUTZUNG DES MDS-BERATUNGSTOOL

	Total Mobilitätsberatungen mit Online-Check	Davon bis Auswertung Online-Check (vgl. ①)	Davon bis Detailangabe für Beratung (vgl. ②)	Beratungen durch Beraterperson mit Beratertool (vgl. ③)	Beratungen durch Beraterperson mit Fragebogen Winterthur *	Beratungen durch Beraterperson insgesamt
2006	Nicht angeboten				44	44
2007 **	896	581	315	52	3	55
2008 (bis 18. 11.08)	1024	626	398	57	3	60
Total	1920***	1207	713	109	50	159

\* es haben auch andere Städte mittels des excelbasierten Beratungstools von 2006 bis April 2007 Beratungen durchgeführt. Da die Nutzung dieses *Beratungstools 1.0* jedoch dezentral erfolgte, liegen keine exakten Zahlen zur Nutzung vor und es war uns im Rahmen dieser Evaluation nicht möglich einen genauen quantitativen Überblick darüber zu erhalten. Wir schätzen, dass, zusätzlich zu Winterthur, rund 50 weitere Beratungen stattgefunden haben (somit dürfte die Zahl der vertieften Beratungen bis April 2007 insgesamt bei total ca. 100 gelegen haben).

\*\* Die massgeschneiderte Mobilitätsberatung auf dem Internet mit dem Online-Check wurde erst ab Mai 2007 angeboten.

\*\*\* In den 1920 Beratungen per Online-Check sind nur diejenigen Beratungen enthalten, die im Web mit dem Button „Ende“ abgeschlossen wurden. Getätigte Beratungen mit dem Online-Check, die lediglich durch das schliessen des Browser- Fensters verlassen wurden, sind darin nicht enthalten. Mit jährlich über 6000 Webzugriffen auf die MDS- Website (Verhältnis 1:6 zwischen gespeicherten Beratungen mit dem Online-Check und den Webzugriffen) lässt sich vermuten, dass eine Beratung mit dem Online-Check in der Realität mehr als 1920-mal genutzt wurde.

Diese Tabelle (vgl. D 5-1) zeigt auf, dass von den total 1920 Personen, die sich mit dem Online-Check auf der Website <http://www.mobilitaetsdurchblick.ch> beraten lassen haben, rund zwei Drittel (1207 Personen) den Online-Check (①) abgeschlossen haben, jedoch ohne eine weiterführende Beratungsanfrage zu starten. Die restlichen 713 Personen sind nach dem Online Selbstcheck noch einen Schritt weiter gegangen und haben sich für eine Beratung interessiert zu der sie weitere Angaben eingeben mussten (②). Von diesen 713 Personen haben 109 schliesslich die Beratungsanfrage (③) abgesendet (weitere 50 Beratungsanfragen kamen per Fragebogen durch die Stadt Winterthur rein). In der Folge konnten somit 159 Personen detailliert beraten werden (per Brief, Mail, telefonisch oder persönlich).

## 5.2 BEFRAGUNG DER NUTZENDEN ZUM BERATUNGSAN- GEBOT

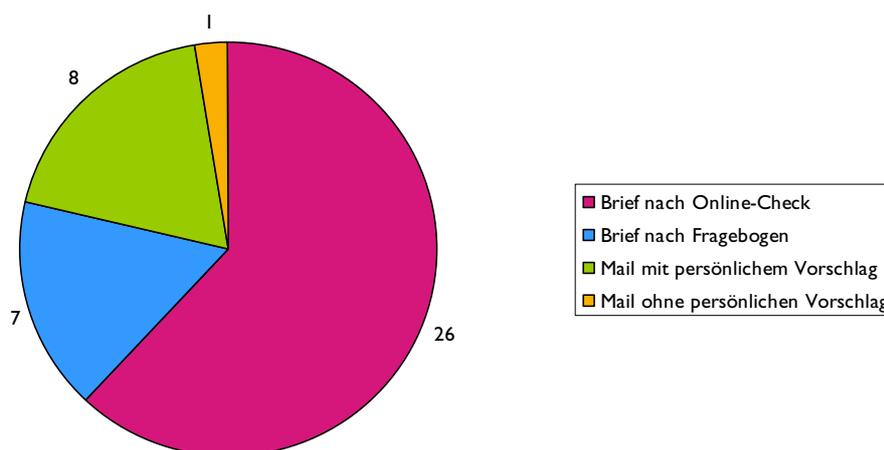
Im Rahmen der telefonischen Interviews wurden 42 Personen befragt, die 2006 (3 Personen), 2007 (19 Personen) und 2008 (20 Personen) mittels des MDS persönlich beraten wurden. In einem ersten Abschnitt werden diese Gespräche nach ihrer Beratungsform differenziert (Kap.5.2.1). Des weiteren werden in diesem Kapitel die Ergebnisse

der qualitativen Evaluation des Tools und der Beratungen aus Sicht der Zielgruppe (Kap.5.2.2) sowie die Impacts bei der Zielgruppe (Kap.5.3) präsentiert und schliesslich mit den vorgebrachten Optimierungsvorschlägen abgeschlossen (Kap.5.3.2).

#### 5.2.1 FORM DER BERATUNGEN

Die grosse Mehrheit (33 Personen) der befragten 42 Personen geben an, die Beratungantwort per Brief erhalten zu haben (durch Ausfüllen des Online-Checks oder des Fragebogens). 8 Personen haben eine personalisierte Antwort per Mail und 1 Person eine nicht personalisierte Antwort per Mail erhalten (vgl. D 5-2). Um möglichst konkrete Angaben zum Kernstück des MDS (individuelle Mobilitätsberatung) zu erhalten, wurde im Rahmen dieser Evaluation im Speziellen darauf geachtet, v.a. Personen zu befragen, die eine detaillierte Beratung (per Brief) erhalten haben.

D 5-2: FORM DER MOBILITÄTSBERATUNG BEI DEN BEFRAGTEN NUTZENDEN

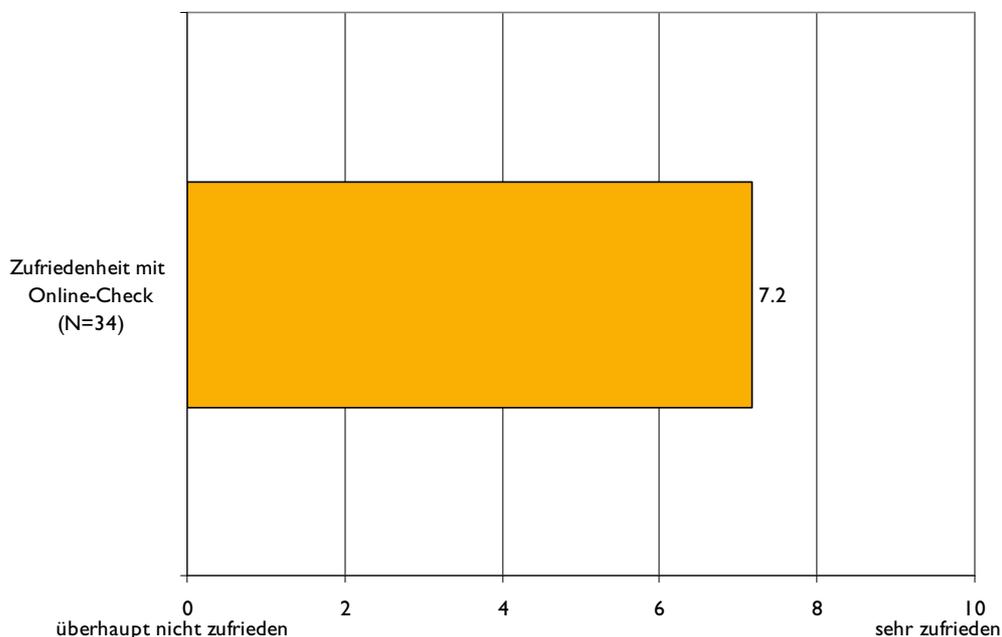


N=42

#### 5.2.2 ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ONLINE-CHECK UND DEM SCHRIFTLICHEN FRAGEBOGEN

Diejenigen befragten Personen, die mit Hilfe des Online-Checks ihre Angaben zu ihrer Mobilität gemacht haben (total 35 Personen), wurden zu ihrer Zufriedenheit mit dem Online-Check befragt (34 Antwortende). Das Resultat präsentiert sich wie folgt:

## D 5-3: ZUFRIEDENHEIT ONLINE-CHECK (MITTELWERTE)

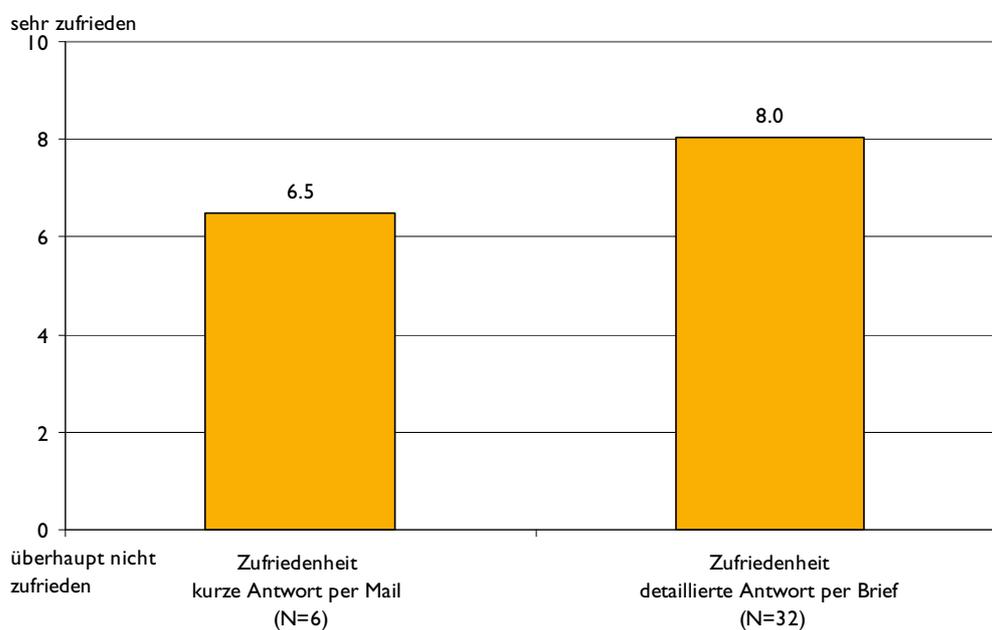


Diejenigen Personen, die hingegen ihre Angaben per Fragebogen abgegeben haben (7 Personen), wurden zu ihrer Zufriedenheit mit dem schriftlichen Fragebogen (4 Antwortende) befragt. Diese Auswertung hat ergeben, dass die Zufriedenheit mit dem schriftlichen Fragebogen knapp besser ausfällt als die Zufriedenheit mit dem Online-Check. Diesem Ergebnis darf jedoch wegen der sehr kleinen Fallzahl von 4 Personen keine zu grosse Bedeutung zugeschrieben werden. Im Allgemeinen kann sowohl beim Online-Check als auch beim Fragebogen von einer guten Zufriedenheit gesprochen werden.

## 5.2.3 ZUFRIEDENHEIT MIT DER BERATUNGSANTWORT

Diejenigen Personen, die ihre Beratung mit einem persönlichen schriftlichen Brief (33 Personen) oder mit einem persönlichen Mail (8 Personen) erhalten habe, wurden gefragt wie zufrieden sie mit dieser Beratungsantwort per Brief oder per Mail waren. In der folgenden Grafik (D 5-4) sind die Ergebnisse der antwortenden Personen aufgeführt:

## D 5-4: ZUFRIEDENHEIT BERATUNGSANTWORT (MITTELWERTE)



Diejenigen Personen die ihre Antwort per Brief und somit in einer detaillierteren Form erhalten haben, waren zufriedener mit ihrer Antwort als diejenigen Personen, die „lediglich“ eine Antwort per Mail erhalten haben. Der Detaillierungsgrad der Beratung mit dem Einbezug der persönlichen Mobilitätssituation trägt also zur Steigerung der Zufriedenheit bei.

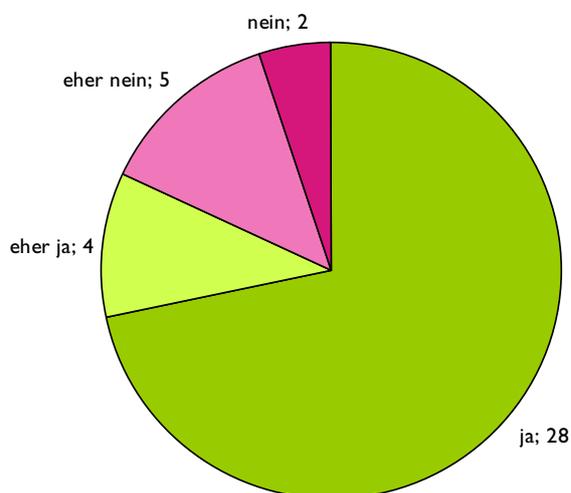
Denselben Personen wurde zusätzlich die Frage gestellt, ob das von ihnen beschriebene Anliegen nach einer Auskunft zur Mobilität<sup>3</sup> zu ihrer Zufriedenheit beantwortet wurde:

<sup>3</sup> Die beratenen Personen konnten ihr persönliches Anliegen beschreiben, auf welches im Rahmen der Beratung Bezug genommen wurde.

---

**D 5-5: ZUFRIEDENHEIT BEANTWORTUNG PERSÖNLICHES ANLIEGEN**

---



---

N=39

Die Bewertung in diesem Fall fällt deutlich aus: knapp drei Viertel der Befragten (28 Personen) waren sehr und 4 Personen eher zufrieden mit der Beantwortung ihres persönlichen Anliegen.

### 5.3 IMPACTS DER MOBILITÄTSBERATUNG

Im Zusammenhang mit den Wirkungen bei den Zielgruppen stellten sich die Fragen inwiefern der MDS einen vernünftigen Umgang mit der Mobilität in der Schweiz zu fördern vermag und inwiefern sich das Verhalten der beratenen Personen durch den MDS verändert hat.

Zum Einstieg wurde den befragten Personen eine Behauptung vorgelesen wobei sie angeben mussten ob sie dieser zustimmen oder nicht. Diese lautete: „Der MDS Schweiz trägt dazu bei, einen vernünftige Umgang mit der Mobilität in der Schweiz zu fördern“. Die Befragten haben im Folgenden geantwortet:

---

**D 5-6: BEITRAG MDS SCHWEIZ ZU VERNÜNFTIGEM UMGANG MIT DER MOBILITÄT**

---



---

N=42

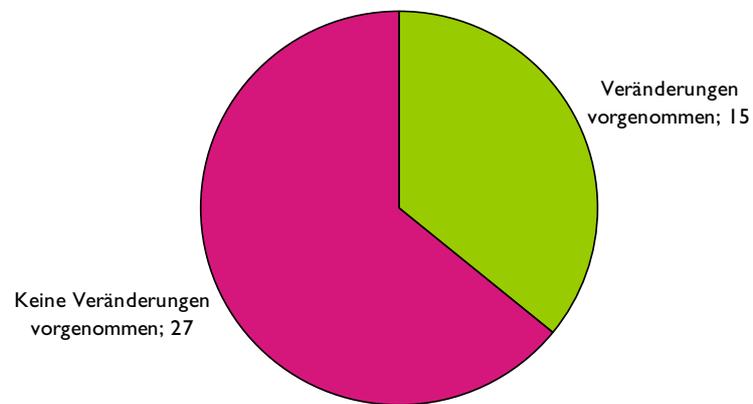
37 der 42 Befragten stimmen dieser Aussage ganz oder eher zu, was eine klare Bestätigung der Ziele des MDS ist.

Eines der Kernstücke der Befragung war die Einschätzung des Beitrags der Mobilitätsberatung zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Rund ein Drittel der Antwortenden (15 Personen) gaben an (vgl. D 5-7), seit der Beratung durch den MDS Schweiz ihr Mobilitätsverhalten verändert zu haben oder daran zu sein, Veränderungen vorzunehmen:

---

**D 5-7: VERHALTENSVERÄNDERUNG DURCH MOBILITÄTSBERATUNG**

---



---

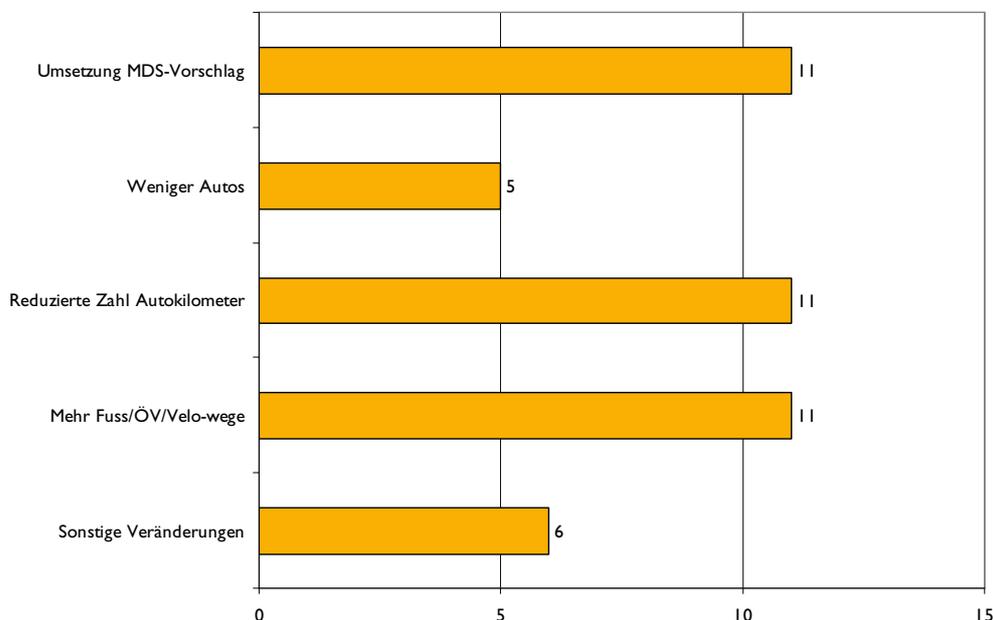
N=42

Diese 15 Personen wurden in der Folge zu ihren getätigten Veränderungen im Detail befragt:

- Wurde der Vorschlag bzgl. des persönlichen Anliegens umgesetzt und falls ja, inwiefern?
- Gibt es in diesem Haushalt nun weniger Autos?
- Hat die Zahl der Autokilometer in diesem Haushalt abgenommen?
- Ist man nun vermehrt zu Fuss/ mit ÖV/ oder mit dem Velo statt mit dem Auto unterwegs?
- Gibt es sonstige Veränderungen?

Die Ergebnisse zu diesen Fragen präsentieren sich wie folgt:

D 5-8: IMPACTS DER MOBILITÄTSBERATUNG BEI DEN BEFRAGTEN NUTZENDEN  
(MEHRFACHANTWORTEN MÖGLICH)



N=15

Rund drei Viertel der 15 dazu befragten Personen haben angegeben den Vorschlag bezüglich ihres persönlichen Anliegens umgesetzt zu haben. Hier wurden unterschiedliche Punkte genannt: „ein Auto wurde verkauft, dafür gab es eine Mitgliedschaft bei Mobility“, „wir haben ein kleineres Auto gekauft“, „wir haben den Konsum des Autos reduziert“, „das Auto wird nur noch beschränkt genutzt, habe jetzt GA“ sowie „bewege mich nun mehr, wie mir empfohlen wurde“.

Ein Drittel der 15 dazu befragten Personen gibt an, dass es in ihrem Haushalt nun weniger Autos gibt. Unter anderem haben die „erschreckenden Kostenaufstellungen“ dazu geführt oder aber man hat sich aufgrund des MDS nochmals grundsätzlich Gedanken dazu gemacht und eine entsprechend Entscheidung getroffen.

Ebenfalls haben drei Viertel der 15 dazu befragten Personen angegeben, aufgrund des MDS die Zahl der Autokilometer in ihrem Haushalt reduziert zu haben („gehe jetzt nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit“, „brauche das Auto jetzt nur noch etwa ein Drittel“) oder aber nun vermehrt zu Fuss/ mit ÖV/ oder mit dem Velo statt mit dem Auto unterwegs zu sein („jetzt mit E-Bike“, „jetzt mehr mit ÖV“, „jetzt nur noch mit Velo unterwegs“, „mehr mit Velo unterwegs auf den Vorschlag hin, dass ich mehr Velo und dafür weniger Bus fahren soll“ oder aber „vermehrt mit dem Velo anstatt mit dem Töff unterwegs“).

Die sechs Personen, die durch den MDS sonstige Veränderungen vorgenommen haben, gaben u.a. an: „hat dazu beigetragen das ÖV- Angebot mal wieder besser zu studieren und schlussendlich auch zu nutzen“, „mehr Bewegung im Allgemeinen“, „mehr Fahr-

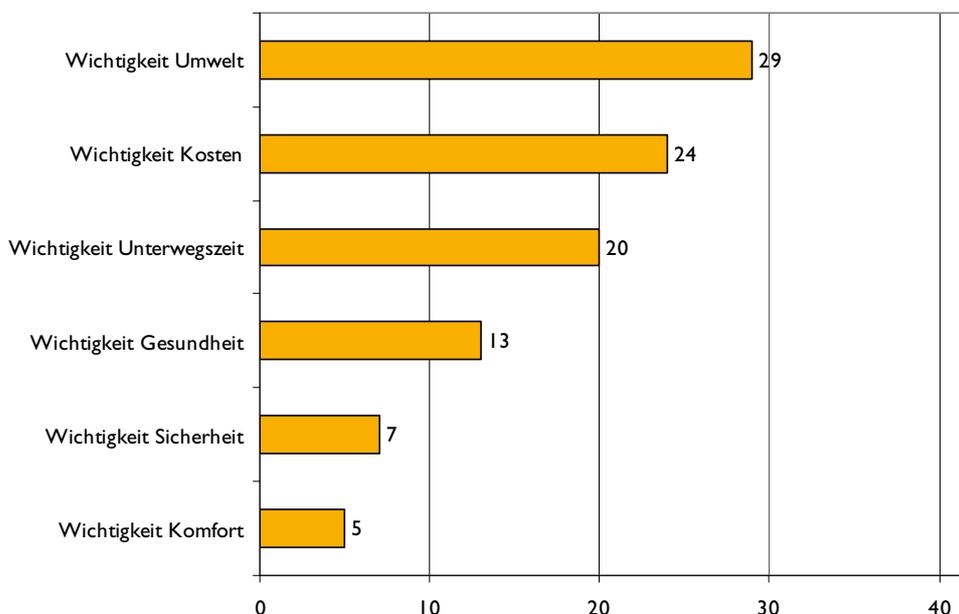
gemeinschaften und bewussteres Fahren“ sowie gar „der Vorschlag von aussen hat geholfen die Kinder umzuerziehen, bzw. ihr Mobilitätsverhalten mit zu verändern“.

Die zwei Drittel aller befragten Personen (27 Personen), die angegeben haben keine Veränderung vorgenommen zu haben, nannten dafür verschiedene Gründe. Mehrere Personen (7) gaben an, ein bereits optimales Mobilitätsverhalten an den Tag zu legen („viel ÖV und gesund unterwegs“), weitere 5 Personen haben den Zeitaufwand als Grund genannt („Auto ist das schnellste für meine Distanzen“, „mit Zug hab ich zu lange“, „das Problem sind die Dienstfahrten, hier gab es für mich keine realistischen Alternativen“) oder aber angegeben (4 Personen), dass der MDS nichts Neues mit sich gebracht hätte („haben uns bereits vorher sehr stark mit diesem Thema auseinandergesetzt“, „keine neuen Informationen“, „nicht zur Veränderung beigetragen, aber darin bestärkt“). Weitere Personen waren der Ansicht, dass kein gutes Mobility-Angebot oder keine geeigneten ÖV- Anschlüsse bestehen würden oder gaben an, dass sich ihre Wohn- oder Arbeitssituation verändert hat oder sie aus Bequemlichkeits- oder Kostengründen keine Veränderungen vorgenommen haben.

### 5.3.1 BEDEUTUNG DER KRITERIEN DES MOBILITÄTS-DURCHBLICKS

Der Mobilitätsthroughblick wertet sechs Kriterien aus: Unterwegszeit, Kosten, Umwelt, Komfort, Sicherheit und Gesundheit. Die Frage nach der Wichtigkeit dieser Kriterien ergab folgendes:

D 5-9: WICHTIGKEIT DER MDS-KRITERIEN (MEHRFACHANTWORTEN)



N=42

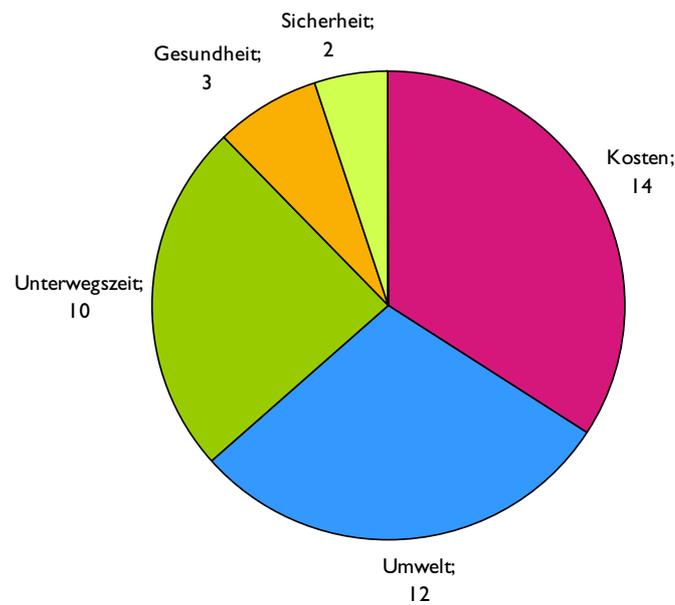
In dieser ersten Frage der MDS- Kriterien konnten die befragten Personen Mehrfachantworten geben. In der Folge wurde der Umweltaspekt mit 29-mal am meisten ge-

nannt, gefolgt von den Kosten (24 Nennungen) und der Unterwegszeit (20 Nennungen). Mussten sich die Befragten jedoch auf das für sie „wichtigste“ Kriterium beschränken, präsentiert sich die Situation wie folgt.

---

D 5-10: WICHTIGSTES MDS-KRITERIUM (NUR EINE ANTWORT MÖGLICH)

---



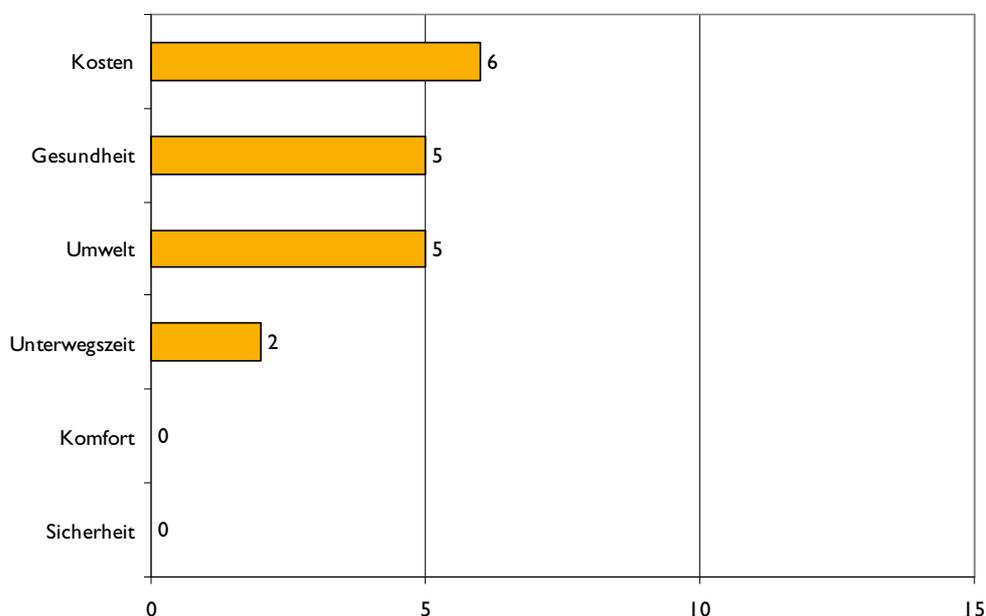

---

N=41 (1 Person konnte keine Angaben dazu machen)

Mit rund einem Drittel (14 Nennungen) wurde der Kostenaspekt genannt, gefolgt vom Umweltaspekt (12 Nennungen) und der Unterwegszeit (10 Nennungen). Der Komfortaspekt wurde von keiner Person als das wichtigste Kriterium bezeichnet.

Diejenigen 15 Personen, die im Vorfeld angegeben haben, eine Veränderung vorgenommen zu haben, wurden nach den für die Veränderung ausschlaggebenden Kriterien gefragt:

## D 5-11: AUSSCHLAGGEBENDES KRITERIUM FÜR VERÄNDERUNG



N=15

Hier verändert sich das Bild nochmals: zwar ist wiederum der Kostenaspekt von grösster Bedeutung, aber nebst dem Umweltaspekt hat zusätzlich der Gesundheitsaspekt an Bedeutung gewonnen.

Die befragten Personen wurden zum Schluss des Gesprächs mit einer offenen Frage zum persönlichen Nutzen des MDS, zusätzlichen Bemerkungen und Optimierungsvorschlägen angegangen.

### 5.3.2 PERSÖNLICHER NUTZEN DES MOBILITÄTSDURCHBLICKS

Gefragt nach dem persönlichen Nutzen des MDS für die beratenen Personen, gaben diese an, dass...

- der MDS für sie eine *Bestätigung/Bestärkung* ihres Verhaltens oder ihrer Vorhaben mit sich gebracht hat (11 Nennungen): „hat mich in meinem heutigen Mobilitätsverhalten bestätigt“, „hat bestätigt was bereits bekannt war“, „bestätigte einen Neukauf des GA“, „bestätigte Vermutung und bestärkte das Vorhaben“, „hat mein Bewusstsein verstärkt“ sowie „die persönliche Annahme und die Berechnungen wurden bestätigt“.
- der MDS nützliche *Informationen* gegeben hat oder zu *neuen Erkenntnissen* geführt hat (12 Nennungen): „ich habe genaue Angaben zum Mobility- Angebot erhalten“, „neue Informationen bezüglich der Kosten erhalten“, „war gut zur Information, v.a. zu sehen welche Alternativen es gibt“ oder „hat Erkenntnis gebracht“, „es wurde mir bewusst, wie viel teurer ein Auto für meinen Haushalt kommt“, „hat gezeigt, welche Konsequenzen beim Autogebrauch folgen würden“

sowie „man hat mal die Möglichkeiten zu reflektieren, was alles möglich wäre“ und „war Augenöffner bzgl. Auswirkungen der Wahl des Verkehrsmittel“.

- der MDS *direkten Nutzen* für sie mit sich gebracht hat (9 Nennungen): „mein Verhalten hat sich dadurch geändert“, „war eine Selbstkontrolle“, „hat Anstoss gegeben“, „benutze mehr ÖV & Carsharing, ist effektiver als eigenes Auto“, „sehr genützt“, „mache weitere Distanzen nun vermehrt mit dem ÖV“, „waren vorher 'dinosauriermässig' mit Auto unterwegs. Der ÖV war vorher ein Buch mit 7 Siegeln. Der MDS half sehr diese Schwelle zu überschreiten“, „war sehr zufrieden mit dem Brief und der Antwort und fühlte mich sehr ernst genommen“, „gut zu wissen, dass eine Beratung existiert“ sowie „hat animiert selber nach weiteren Lösungen zu suchen“ und „hat genützt, indem ich dies einer Gemeinde vorstellen konnte und dies nun auf der Website der Energiekommission dieser Gemeinde verlinkt ist“.

### 5.3.3 BEMERKUNGEN ZUM MOBILITÄTSDURCHBLICK

Die befragten Personen äusserten sich mehrheitlich positiv zum MDS, auch wenn dadurch nicht bei allen eine direkte Verhaltensänderung herbeigeführt wurde: „sehr informativ, gibt 'assessment' des aktuellen Zustands und somit eine gute Grundlage für einen künftigen Entscheid“, „soll weitergemacht werden“, „bitte weiterführen“, „war sehr positiv überrascht, dass ein detaillierter Brief kam“.

Das Hauptproblem des MDS sehen die befragten Personen in der Bekanntheit des Beratungsangebots: „schade, dass es zu wenig bekannt ist. Hoffe, dass mehr darauf aufmerksam gemacht wird“, „noch zu wenig verbreitet, zu wenig bekannt“ oder aber die angesprochene Zielgruppe konnte nicht klar eruiert werden: „zu wenig, bzw. nicht erkennbar, für welche Zielgruppe welche Art der Beratung vorgesehen ist (d.h. ist es abhängig von Ort, Kanton ?)“. In diesem Zusammenhang wird auch bemängelt, dass die Zusammenarbeit mit den Gemeinden noch zu wenig ausgebaut ist.

Von verschiedenen Personen wird zudem votiert, dass der MDS insbesondere Personen anspricht, die bereits sensibilisiert sind („eher für umweltinteressierte“). Ziel sollte es aus ihrer Sicht sein, auch andere Zielgruppen mit diesem Instrument zu erreichen.

Name und Homepage wurden unterschiedlich bewertet: „Name zu akademisch“, „sehr positiven Eindruck der Homepage“, „aufwändige Handhabung“ sowie „Website animiert nicht zum Mitmachen, war etwas trocken“.

Auffallend bei den Personen die ihre Beratungsantwort per Mail in Kurzform erhalten haben ist der Wunsch nach einer detaillierteren Beratung: „eine detailliertere Rückmeldung hätte mir geholfen“, „die Form der Beratung (nur kurze Antwort per Mail) brachte nichts“, „zu wenig detailliert“.

## 5.4 OPTIMIERUNGSVORSCHLÄGE

Die befragten Personen gaben basierend auf den von ihnen als wesentlich hervorgebrachten Punkten folgende Optimierungsvorschläge an:

- *Bekanntheit steigern*, v.a. unter den noch wenig mobilitätssensibilisierten Personen: „eine Comparisbekanntheit wäre ideal und wünschenswert“. Dafür wurden folgende Vorschläge gemacht: „Platzierung in einer Automobil-Zeitschrift (Bsp. www.mobilitaet-verlag.ch) um das Produkt auch bei Autofahrenden bekannt zu machen“ oder über „neue Kanäle: Bsp. Firmen/ Unternehmen oder Plattformen bei anderen Programmen (Bsp. bike to work)“.
- Zudem soll die Möglichkeit bestehen, auf einfachem Weg die *Kontaktinfos* von den verantwortlichen ÖV-Stellen (Adressen, Tel-Nr. etc.) über die Internetseite zu erhalten, um selber aktiv werden und diese anzuschreiben zu können.
- Eine einfachere *Handhabung der Internetseite* würde allenfalls den Zugang für weitere interessierte Personen erleichtern. Zudem wird vorgeschlagen, dass die Internetbenutzenden gleich zu Beginn wählen können, welche Kriterien sie persönlich verbessert haben möchten.
- Ein *Ausbau der Partnerschaften* wäre aus Sicht der befragten Personen wünschenswert, damit in der Folge alle interessierten Personen eine detaillierte Beratung erhalten könnten.
- Die aktuelle *Evaluation* des MDS soll aus Sicht der befragten Personen regelmässiger und zeitnaher zur getätigten Mobilitätsberatung durchgeführt werden.

## 5.5 FAHRLEISTUNGSVERÄNDERUNGEN

Welche Auswirkungen hat nun die Beratung mit dem Mobilitätsthroughblick auf die Fahrleistungen mit dem Auto? Werden die im Abschnitt 5.3 gezeigten Verhaltensänderungen von detailliert beratenen Personen auf alle detaillierten Mobilitätsberatungen hochgerechnet, so ergibt sich eine Schätzung der eingesparten Fahrleistungen mit dem Auto. Folgende Annahmen wurden getroffen (vgl. Anhang 7.2):

- Den Personen, die gemäss Interview die Zahl ihrer Autos im Haushalt reduziert hatten, werden durchschnittliche Fahrleistungen gemäss Mikrozensus 2005 (Bundesamt für Statistik, 2007) zugeordnet.
- Die Autokilometereinsparung von Personen, die gemäss Interview ihre Fahrleistungen mit dem Auto reduziert hatten, wird auf zehn Prozent einer durchschnittlichen Fahrleistung geschätzt.<sup>4</sup>
- Die 42 Interviews wurden als zufällige Stichprobe aus den 159 detaillierten Beratungen gezogen. Die Ergebnisse der Stichprobe kann linear hochgerechnet werden.

Unter diesen Annahmen führt eine detaillierte Beratung im Durchschnitt zu einer Reduktion der Autokilometer-Fahrleistung von rund 1'650 Kilometern pro Jahr. Die Wirkungen dürften in der Realität relativ lange andauern, haben doch Flottenveränderungen in den Haushalten langfristige Auswirkungen. Bei Annahme einer fünfjährigen

<sup>4</sup> Aussagen der interviewten Personen unterstützen diese Annahme.

Auswirkung führt demnach eine detaillierte Beratung mit dem Mobilitätsdurchblick im Durchschnitt zu einer Einsparung von rund 8'000 Autokilometern über fünf Jahre.<sup>5</sup>

Die detaillierten Mobilitätsberatungen dürften sich damit auch finanziell lohnen:

- Die beratenen Personen können durch die transparente Darstellung ihrer Mobilitätsvollkosten und die mit der Beratungsantwort erhaltenen Optimierungsvorschläge ihre Mobilitätskosten reduzieren.
- Die Anbieter alternativer Mobilitätsdienstleistungen erhalten durch die ausgelösten Verhaltensänderungen der Beratenen eine Chance, ihre Produkte bei den Beratenen, die sich in ihrer Mobilität neu orientieren, bekannt zu machen.
- Die öffentliche Hand kann dank den Verhaltensänderungen nach den Beratungen ungedeckte externe Kosten des Motorfahrzeugverkehrs senken, welche zu einem bedeutenden Teil bei der öffentlichen Hand anfallen. Die eingesparten rund 8'000 Autokilometer pro detaillierte Beratung entsprechen etwa 960 Franken externen Kosten, bei Verwendung der aktuellsten gültigen Bemessungssätze.<sup>6</sup> Dieser Betrag übersteigt die Kosten der Mobilitätsberatung um rund das Siebenfache.

<sup>5</sup> Unter Annahme von deutlich geringeren Wirkungen (1% bezüglich weniger Autos im Haushalt, 2% bezüglich weniger gefahrenen Autokilometern) bei Beratungen mit dem Online-Check (also ohne die detaillierte Beratungsantwort; vgl. Anhang 7.2) wird die eingesparte Autofahrleistung pro Online-Check-Beratung auf rund 150 Autokilometer geschätzt.

<sup>6</sup> Ohne Einbezug der Staukosten. Vergleiche IWW Universität Karlsruhe, Infrac (2004): Externe Kosten des Verkehrs, Aktualisierungsstudie, Zürich/Karlsruhe.

Basierend auf den vier in der Einleitung genannten Hauptfragen dieser Evaluation kann im Folgenden geantwortet werden.

In welchem Ausmass wird der MDS genutzt?

Der MDS wird aktuell von drei Kantonen (LU, SO und AG), von der Region Baden (badenmobil), von drei Gemeinden (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie vom Unternehmen Mobility CarSharing Schweiz angeboten.

Die quantitative Analyse hat aufgezeigt, dass der MDS in der Schweiz aktuell wie folgt genutzt wird: Knapp 2000 Personen haben sich mit dem Online-Check auf der Website <http://www.mobilitaetsdurchblick.ch> beraten lassen. Rund 200 Personen konnten in der Folge durch einen der Partner des MDS persönlich und ausführlich beraten werden.

Wie zufrieden sind die Nutzenden mit dem Beratungsangebot?

Das Kernstück der Mobilitätsberatung des MDS ist die detaillierte Beratung der Nutzenden. Diese Beratung wurde von den befragten Personen positiv bewertet (Mittelwert von 8 auf einer Skala von 0-10). Zudem waren knapp drei Viertel der Befragten (28 Personen) sehr und 4 Personen eher zufrieden mit der Beantwortung ihres persönlichen Anliegens.

Welche Impacts haben die Beratungsleitungen des MDS bei den Nutzenden?

Zu den Impacts kann zusammenfassend gesagt werden, dass ein gutes Drittel der Antwortenden angegeben hat, seit der Beratung durch den MDS Schweiz ihr Mobilitätsverhalten verändert zu haben. Diese Veränderungen beziehen sich in den meisten Fällen auf die Umsetzung des vom MDS angegebenen Vorschlags, auf die Reduktion der Zahl der Autokilometer des Haushalts oder aber auf vermehrtes zu Fuss/ mit ÖV/ oder mit dem Velo statt mit dem Auto Unterwegssein. 5 Personen gaben sogar an, dass es in ihrem Haushalt nun weniger Autos gibt. Gründe warum keine Veränderungen vorgenommen wurden waren u.a. ein bereits optimales Mobilitätsverhalten, der Zeitaufwand oder aber der MDS konnte ihnen nichts Neues aufzeigen.

Die hohe Zustimmung von 37 der 42 befragten Personen zur Behauptung „Der MDS Schweiz trägt dazu bei, einen vernünftigen Umgang mit der Mobilität in der Schweiz zu fördern“ lässt einen Schluss zu, dass eine Beratung mit dem MDS-Tool die Nutzenden zu sensibilisieren vermag, auch wenn diese nicht in jedem Fall eine Veränderung ihres Mobilitätsverhalten vornehmen.

Der Mobilitätsdurchblick wertet sechs Kriterien aus: Unterwegszeit, Kosten, Umwelt, Komfort, Sicherheit und Gesundheit. Mit der Möglichkeit von Mehrfachantworten nannten die Befragten den Umweltaspekt (29 Nennungen), den Kostenaspekt (24 Nennungen) und den Unterwegszeitaspekt (20 Nennungen) als wichtigste Kriterien. Mit der Bedingung sich auf eines dieser Kriterien zu beschränken, sieht das Ergebnis wie folgt aus: Kostenaspekt (14 Personen) gefolgt vom Umweltaspekt (12 Personen) und

der Unterwegszeit (10 Personen). Diejenigen Personen, die im Vorfeld angegeben haben, eine Veränderung vorgenommen zu haben (15 Personen), gaben als dafür ausschlaggebende Kriterien Kosten- (6 Nennungen), Gesundheits- (5 Nennungen) und Umweltaspekte (5 Nennungen) an.

Unter Annahme konservativer Rahmenbedingungen reduziert eine detaillierte Beratung mit dem Mobilitätsthroughblick die Autofahrleistung um durchschnittlich rund 8'000 Kilometer über fünf Jahre. Davon profitieren verschiedene Zielgruppen auch finanziell: Die beratenen Personen können ihre Mobilitätsvollkosten reduzieren, die Anbieter alternativer Mobilitätsdienstleistungen können ihre Produkte einer interessierten und sensibilisierten Zielgruppe vorstellen und die öffentliche Hand profitiert von einem Beitrag zur Senkung der externen, ungedeckten Kosten des motorisierten Verkehrs.

Wie kann der MDS in Zukunft noch verbessert werden?

Das breite Spektrum von Antworten zum persönlichen Nutzen des MDS lässt vermuten, dass eine Mehrheit der befragten Personen, auch wenn keine Veränderungen vorgenommen wurden, in ganz unterschiedlicher Weise vom MDS profitiert hat. Einerseits war es für viele eine Bestätigung in ihrem Verhalten oder Vorhaben. Andererseits gab ihnen der MDS nützliche Informationen, die ihnen erlaubt haben sich Gedanken über ihr Mobilitätsverhalten zu machen und Veränderungen ausgelöst haben.

Die Meinungen zum MDS fallen positiv aus. Einige Nutzende sehen jedoch die mangelnde Bekanntheit des Beratungsangebots als auch die Unklarheit darüber wer beraten werden kann (ort- und gemeindeabhängig) als Hindernis. Weiter wird befürchtet, dass sich das Tool bisher zu stark auf bereits sensibilisierte Personen ausgerichtet hat. Die Impacts zeigen jedoch, dass dem nicht so ist. Die Evaluation hat gezeigt, dass bisherige Beratungen nicht durch ohnehin sensibilisierte Personen ausgelöst wurden. In diesem Sinne hat sich der mehrstufige Ansatz des Online-Checks bewährt. Personen die ihre Beratungsantwort per Mail in Kurzform erhalten haben, äusserten den Wunsch nach einer detaillierteren Beratung.

In der Folge wurden als *Optimierungsvorschläge* einerseits die Steigerung der Bekanntheit v.a. bei noch wenig mobilitätssensibilisierten Personen andererseits die Bereitstellung von Informationen der beteiligten ÖV- Stellen auf dem Internet sowie eine einfachere Handhabung der Internetseite gewünscht. Des Weiteren soll in Zukunft noch mehr darauf geachtet werden, dass durch den Ausbau der Partnerschaften vermehrt detailliertere Beratungen angeboten werden können.

Die Evaluation hat aufgezeigt, dass die Mobilitätsberatung des MDS funktioniert und genutzt wird. Die Bewertung dieser Beratungsdienstleistung sowie die Wirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden fallen positiv aus. In diesem Sinne empfiehlt es sich, diesen Beratungsansatz weiter zu verfolgen, mit dem zusätzlichen Ziel noch näher an die potenziellen Nutzenden zu gelangen. Dieses Bedürfnis wurde vom Projektteam und den Partnern bereits erkannt und entsprechende Planungen für das weitere Vorgehen sind im Gange.

7 ANHANG

7.1 LEITFADEN DER TELEFONISCHEN BEFRAGUNG

Einleitende Zeilen zum Ziel der Befragung: *Wir hätten gerne Ihre Rückmeldung zum **Mobilitätsdurchblick Schweiz** [„MDS“], den Sie in den letzten Monaten genutzt haben (zwischen Mai 2007 und Nov. 2008). Ziel ist es den **Mobilitätsdurchblick Schweiz** [„MDS“] dank ihren Rückmeldungen zu verbessern.*

<b>Frage 1:</b> Sie haben auf dem Internet den Online-Check mit dem Mobilitätsdurchblick gemacht. In welcher Form haben Sie eine <b>Antwort</b> darauf erhalten? <i>(bitte nur <u>eine</u> Antwort)</i>		
<input type="checkbox"/> 1-1	<b>Mail ohne persönlichen Vorschlag</b> (Online-Check auf <a href="http://www.mobilitaetsdurchblick.ch">www.mobilitaetsdurchblick.ch</a> )	→ weiter zu Frage 2-1
<input type="checkbox"/> 1-2	<b>Mail mit Kurzvorschlag</b> (Online-Check auf <a href="http://www.mobilitaetsdurchblick.ch">www.mobilitaetsdurchblick.ch</a> <u>und</u> kurze Beratungsantwort per E-Mail)	→ weiter zu Fragen 2-1 und 2-2
<input type="checkbox"/> 1-3	<b>Brief</b> (Online-Check auf <a href="http://www.mobilitaetsdurchblick.ch">www.mobilitaetsdurchblick.ch</a> <u>und</u> detaillierte briefliche Beratungsantwort (od. <input type="checkbox"/> mündl.)	→ weiter zu Fragen 2-1 und 2-3

<i>(alle: falls 1-1, 1-2, 1-3)</i> <b>Frage 2-1:</b> Waren Sie <b>zufrieden mit dem Online-Check auf dem Internet?</b> <i>(Unter Online-Check wird die Auswertungsmöglichkeit mit Kuchendiagramm direkt auf der Webseite vom MDS verstanden)</i> <i>bitte sagen Sie uns, wie zufrieden Sie mit dem Online-Check waren. Nennen Sie einen Wert von 0-10. 0 heisst dabei „überhaupt nicht zufrieden“, und 10 bedeutet „sehr zufrieden“</i>										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Überhaupt nicht zufrieden</i>						<i>Sehr zufrieden</i>				

<i>(falls 1-2):</i> <b>Frage 2-2:</b> Waren Sie <b>zufrieden mit der kurzen Beratungsantwort per E-Mail?</b> <i>bitte sagen Sie uns, wie zufrieden Sie mit dem Online-Check waren. Nennen Sie einen Wert von 0-10. 0 heisst dabei „überhaupt nicht zufrieden“, und 10 bedeutet „sehr zufrieden“</i>										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Überhaupt nicht zufrieden</i>						<i>Sehr zufrieden</i>				

(falls 1-3):  
Frage 2-3:  
Waren Sie zufrieden mit der detaillierten briefl. Beratungsantwort (od. mündl. -> nur in LU der Fall)?  
(bitte sagen Sie uns, wie zufrieden Sie mit dem Online-Check waren. Nennen Sie einen Wert von 0-10. 0 heisst dabei „überhaupt nicht zufrieden“, und 10 bedeutet „sehr zufrieden“)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>										

Überhaupt nicht zufrieden

Sehr zufrieden

Frage 3:  
Wir lesen Ihnen jetzt eine Behauptung vor. Bitte sagen Sie uns, inwiefern Sie dieser Aussage zustimmen oder nicht. Die Antwortmöglichkeiten sind *stimme zu / stimme eher zu / stimme eher nicht zu / stimme nicht zu*  
„Der "Mobilitätsdurchblick Schweiz" trägt dazu bei, einen vernünftigen Umgang mit der Mobilität in der Schweiz zu fördern“

Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

nur für Fälle 1-2 (Kurzantwort) und 1-3(Brief) zu stellen  
Frage 4:  
Als Sie den MDS benutzt haben, hatten Sie ja das Anliegen nach einer Auskunft zur Mobilität.  
[falls 1-2 oder 1-3: Vorlesen des Anliegens]  
Wurde dieses Anliegen von Ihnen zu Ihrer Zufriedenheit beantwortet?

	ja	eher ja	eher nein	nein	Bemerkungen:
Wurde Ihre individuelle Anfrage ( <i>Frage vgl. Mail</i> ) zur Zufriedenheit beantwortet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Frage 5:  
Hat die Beratung durch den "Mobilitätsdurchblick Schweiz" dazu beigetragen, dass Sie Ihr Mobilitätsverhalten seither verändert haben oder Veränderungen geplant sind?

<input type="checkbox"/> 5-1	Ja, Veränderungen wurden <i>gemacht/vorgenommen</i>	→ Frage 6a
<input type="checkbox"/> 5-2	Ja, Veränderungen sind fest <i>geplant</i>	→ Frage 6b
<input type="checkbox"/> 5-3	Nein, <i>keine</i> Veränderungen vorgenommen und keine geplant	→ Frage 6c

Frage 6a: (falls 5-1) Falls Veränderungen <u>gemacht/vorgenommen</u> , inwiefern hat sich ihr Verhalten geändert:			
Aussage	Ja	Nein	
Vorschlag bzgl. des persönlichen Anliegens wurde umgesetzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inwiefern:
In unserem Haushalt gibt es nun <b>weniger Autos</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
In unserem Haushalt hat die <b>Zahl der Autokilometer abgenommen</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
Ich bin /wir sind nun <b>vermehrt zu Fuss/ mit öV/ mit Velo <u>statt mit dem Auto</u></b> unterwegs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
Sonstige Veränderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Welche?

Frage 6b: (falls 5-2) Falls Veränderungen <u>geplant</u> , inwiefern wird es Veränderungen geben/welche sind geplant?			
Aussage	Ja	Nein	
Vorschlag bzgl. des persönlichen Anliegens wird umgesetzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inwiefern:
In unserem Haushalt <b>wird es weniger Autos geben</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
In unserem Haushalt <b>wird die Zahl der Autokilometer abnehmen</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
Ich werde/ wir werden in Zukunft <b>vermehrt zu Fuss/ mit öV/ mit Velo <u>statt mit dem Auto</u></b> unterwegs sein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bemerkungen
Sonstige Veränderungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Welche?

Frage 6c: (falls 5-3) Falls nein (keine Veränderungen gemacht/geplant), warum nicht?

Frage 7:  
 Der Mobilitätsdurchblick wertet sechs Kriterien aus: Unterwegszeit, Kosten, Umwelt, Komfort, Sicherheit & Gesundheit.  
**Welche dieser Kriterien waren Ihnen beim MDS wichtig?** (*Mehrfachantwort möglich*)  
**Welches Kriterium war Ihnen am wichtigsten?** (Nur eine Antwort möglich)

Wichtig?	Am wichtigsten	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Unterwegszeit
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kosten (Vollkosten der Mobilität)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Umwelt (Umweltbilanz der Mobilität)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Komfort (Reisekomfort)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sicherheit (Verkehrssicherheit)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gesundheit (Beitrag der Mobilität zur Gesundheit)

*Falls eine Veränderung vorgenommen wurde oder geplant ist:*

Frage 8: (*falls 5-1 oder 5-2*)  
**Wegen welchen Kriterien haben Sie Ihr Verhalten geändert?** *Bzw. welche der Kriterien waren für die Veränderung ausschlaggebend?*

<input type="checkbox"/>	Unterwegszeit
<input type="checkbox"/>	Kosten (Vollkosten der Mobilität)
<input type="checkbox"/>	Umwelt (Umweltbilanz der Mobilität)
<input type="checkbox"/>	Komfort (Reisekomfort)
<input type="checkbox"/>	Sicherheit (Verkehrssicherheit)
<input type="checkbox"/>	Gesundheit (Beitrag der Mobilität zur Gesundheit)

Frage 9:  
*Inwiefern hat Ihnen der Mobilitätsdurchblick persönlich genützt*

Frage 10:  
**Haben Sie Bemerkungen zur Beratung oder Vorschläge, wie man den Mobilitätsdurchblick verbessern könnte?**

Sozioökonomie (durch BefragterIn selber auszufüllen)	
Alter (Jahrgang)	(vgl. Mail/Beratungsdokus): .....
Geschlecht	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich
Wohnort (PLZ Ort,, Stadt/Agglomeration/Land)	(vgl. Mail/Beratungsdokus): PLZ: ..... Ort: ..... <input type="checkbox"/> Stadt <input type="checkbox"/> Agglomeration <input type="checkbox"/> Land
<b>Haushaltsgrösse</b> (wie viele Personen leben im gleichen Haushalt wie Sie?)	(vgl. Mail/Beratungsdokus): Total: .... davon: .... Anzahl Kinder bis 14 .... Anzahl Jugendliche/junge Erwachsene 14-25 .... Anzahl Erwachsene 25-65 .... Anzahl Senioren 65+

Herzlichen Dank für die Teilnahme an der Befragung!

## 7.2 FAHRLEISTUNGSVERÄNDERUNGEN

	Anteil an den 42 Interviewten	Anzahl Personen, hochgerechnet auf 159 Beratungen
Antworten „weniger Autos“	12%	12% von 159 = 18.93 Pers.
Antworten „reduzierte Km-Zahl“	14%	14% von 159 = 22.71 Pers.
Einsparung pro Jahr durch „weniger Autos“ (gemäss MZ 2005)	12'580 Auto-Km/Jahr	238'121 Auto-Km/Jahr
Einsparung pro Jahr durch „reduzierte Km-Zahl“ (Annahme: 10%)	1'258 Auto-Km/Jahr	28'575 Auto-Km/Jahr
Summe Reduktion Fahrleistung		266'696 Auto-Km/Jahr
Summe Reduktion Fahrleistung pro detaillierte Beratung (N=159)		1'677 Auto-Km/Jahr
Über 5 Jahre pro detaillierte Beratung		8'387 Auto-Km/Jahr
<p><i>Annahmen der Berechnung (vgl. Abschnitt 5.5):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Den Personen, welche die Zahl ihrer Autos im Haushalt reduziert hatten, werden mittlere Fahrleistungen gemäss Mikrozensus 2005 (Bundesamt für Statistik, 2007) zugeordnet.</li> <li>- Die Autokilometereinsparung von Personen, die gemäss Interview ihre Fahrleistungen mit dem Auto reduziert hatten, wird auf zehn Prozent einer durchschnittlichen Fahrleistung geschätzt.</li> <li>- Die 42 Interviews wurden als zufällige Stichprobe aus den 159 detaillierten Beratungen gezogen. Die Ergebnisse der Stichprobe kann linear hochgerechnet werden.</li> </ul>		

IMPRESSUM

---

WEITERE INFORMATIONEN

INTERFACE

Institut für Politikstudien

Seidenhofstr. 12

CH-6003 Luzern

Tel +41 (0)41 226 04 26

Fax +41 (0)41 226 04 36

[www.interface-politikstudien.ch](http://www.interface-politikstudien.ch)

PROJEKTREFERENZ

Luzern, Februar 2009