



Mobilitätsfaktor Mensch ist zu wenig erforscht

Nachhaltige Mobilität ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik und unabdingbar für eine langfristig leistungsstarke Volkswirtschaft. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung als Summe der individuell gefällten Mobilitätsentscheidungen spielt dabei eine zentrale Rolle. Dessen Steuerung erfolgte bisher fast ausschliesslich über die Faktoren Preis und Reisezeit, also über die monetären und zeitlichen Kosten von Mobilität. Diese Sichtweise greift aber deutlich zu kurz. Ein Paradigmenwechsel in der Betrachtung der Mobilitätsthematik ist unabdingbar.

In den letzten Jahren hat sich jedoch herausgestellt, dass dies bei weitem nicht die einzigen Treiber für das menschliche Mobilitätsverhalten sind. So argumentieren Fachleute der Verhaltensökonomie, dass den psychologischen, sozialen und kontextuellen Verhaltensdeterminanten bei der Konzeption von Mobilitätssystemen ebenso viel Aufmerksamkeit gewidmet werden müsste wie den klassischen Faktoren Zeit und Geld. Experten fordern deshalb einen vermehrten Einbezug weicher Faktoren in die Mobilitätsforschung.

Der erste Schritt zum Paradigmenwechsel

Als Anstoss zur Diskussion eines Paradigmenwechsels in der Verkehrspolitik lud AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE zu einem Forumsanlass im Hotel Bellevue-Palace in Bern ein. Die 130 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tagung liessen sich von führenden Experten über das Zusammenspiel von Verhaltensökonomie und Mobilität informieren. Einigkeit herrschte bei den Fachleuten darüber, dass bei weitem nicht nur Preis und Zeit die Wahl der Mobilitätsform bestimmen. Zu den konkreten Schritten, welche auf diese Erkenntnis folgen sollten, gab es jedoch unterschiedliche Meinungen. Die Möglichkeit, gerade das Pendlerverhalten anders als über den Preis zu beeinflussen, ist noch nicht genügend erforscht und erprobt.

Falsche Anreize führen zu Mehrverkehr

Auf die Herausforderungen der aktuellen Situation wies eingangs Nicole Mathys hin. Die Leiterin Sektion Grundlagen des Bundesamts für Raumentwicklung betonte die Bedeutung der Mobilität für eine leistungsstarke Volkswirtschaft. Durch den motorisierten Verkehr entstünden jedoch externe Kosten in Höhe von 1550 Franken pro Person und Jahr, die nicht von den direkten Verursachern getragen werden. Der Langsamverkehr (Fahrrad, Fussverkehr) hingegen bringe durch geringere Gesundheitskosten einen externen Nutzen von 160 Franken pro Person und Jahr. Bei anhaltender Entwicklung, so erwartet das ARE, kommt die Verkehrsinfrastruktur etwa ums Jahr 2040 an ihre Grenzen. Um einem Kollaps vorzubeugen, werden verschiedenen Massnahmen nötig sein. So könnten unter anderem die Kosten anders verteilt werden. Die Nutzenden sollten nach Ansicht des Bundes künftig die von ihnen verursachten Kosten vermehrt selber tragen. Heute seien die Mobilitätspreise zu tief, wodurch falsche Anreize für Mehrverkehr entstünden. «Die Folgen der bevorstehenden technischen Innovationen sind zwar noch nicht überschaubar», betont Nicole Mathys. Sicher sei aber, dass die Bedürfnisse aus Kundensicht noch genauer abgeklärt werden müssten. Das ARE fördere entsprechende Forschungsprojekte; es müsse diese Arbeiten und die daraus resultierenden Erkenntnisse künftig jedoch noch besser kommunizieren.

Weg vom Bild des rationalen Menschen

Für Matthias Sutter, Direktor des Max-Planck-Instituts zur Erforschung von Gemeinschaftsgütern und Professor für Verhaltensökonomie an den Universitäten Köln und Innsbruck, verläuft die Erforschung der Verkehrszukunft heute zu einseitig. Aus Sicht der traditionellen Ökonomie seien Geld und Zeit nach wie vor die Hauptfaktoren für das Mobilitätsverhalten. Die Wirtschaftswissenschaft sei lange davon ausgegangen, dass der Mensch rational handle, perfekt plane, Kosten und Nutzen stets korrekt abwäge. «Moderne Wirtschaftswissenschaft sieht das anders», so Matthias Sutter, der Mensch verhalte sich nicht diesem Modell entsprechend. Als Beispiel erwähnte er den Versuch einer Kinderkrippe, welche die Eltern durch eine Strafgebühr dazu bringen wollte, die Kinder pünktlich abzuholen. Die Eltern seien jedoch nicht pünktlicher geworden, sondern unpünktlicher nach dem Motto «Wenn ich bezahle, kann ich auch zu spät kommen». Menschen würden systematisch vom rationalen Verhalten abweichen und es spielten viele weitere Faktoren eine Rolle als nur Geld, beispielsweise solche aus dem sozialen oder emotionalen Bereich. «Menschliches Verhalten ist von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt, die klassische Modelle von Angebot und Nachfrage nicht vorhersehen», so Matthias Sutter weiter. Diese Erkenntnisse müssten in Forschung und Politik jedoch zwingend berücksichtigt werden – ein Paradigmenwechsel sei unabdingbar.

Die Macht der Gewohnheit

Versuche zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens basieren häufig auf Preismechanismen. Diese seien jedoch nur ein Teilfaktor, betonte Gerhard Fehr, Experte für angewandte Verhaltensökonomie und CEO von FehrAdvice. Die Menschen würden bei der Wahl des Verkehrsmittels von einer Vielzahl an Faktoren beeinflusst wie etwa dem aktuellen Wetter, dem Fahrtzweck (Grosseinkauf) und der Tageszeit. Aber auch psychologische Phänomene wie die Freude am Fahren oder der Status, den ein Fahrzeug symbolisieren kann, spielten eine Rolle. Solche Faktoren lägen jenseits der zeitlichen und monetären Dimension und würden von der Forschung zu wenig berücksichtigt, was zu markanten Fehleinschätzungen führen könne, so Gerhard Fehr. Ins Gewicht falle auch die Gewohnheit. So finde nicht vor jeder einzelnen Fahrt eine aktualisierte Abwägung der Vor- und Nachteile eines Verkehrsmittels statt. Bisher fehlten jedoch für viele Bereiche die konkreten Daten als Diskussionsgrundlage. Die wissenschaftliche Forschung müsse mehr Faktoren als bisher miteinbeziehen, und in der politischen Diskussion müssten neue Erkenntnisse aus der Verhaltensökonomie berücksichtigt werden. Wirksame Lösungen könne es nur geben, «wenn Ursachen und Zusammenhänge des tatsächlichen Verhaltens der Menschen» verstanden würden, so Gerhard Fehr.

Organisatorische Massnahmen stossen auf Widerstände

Aus der Praxis berichtete Reto Dubach über Erfahrungen mit Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens. Der ehemalige Regierungsrat des Kantons Schaffhausen war massgeblich an den Arbeiten der Metropolitankonferenz Zürich beteiligt, einer Vereinigung von Kantonen, Städten und Gemeinden rund um Zürich. Im Vordergrund einer kürzlich veröffentlichten Studie dieser Vereinigung standen Massnahmen, mit denen die Verkehrsspitzen entschärft werden sollen. Untersucht wurde das Potenzial organisatorischer Massnahmen zur Reduktion von Öffentlichem Verkehr und Strassenverkehr. Die Schätzungen der Experten hätten stark voneinander abgewichen, jedoch würde

erwartet, dass eine Reduktion der Verkehrsbelastung von 15 bis 30 Prozent das Staurisiko in der Morgenspitze um bis zu 75 (!) Prozent verringern könnte.

Als Massnahme geprüft wurde unter anderem die Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Dies sei aber bei vielen Betrieben auf praktische Schwierigkeiten und auf unternehmenskulturell bedingte Widerstände gestossen. Die öffentliche Hand müsse mit gutem Beispiel vorangehen, betonte Reto Dubach. «Am einfachsten geht es beim Bildungswesen, wo mit anderen Stundenplänen dafür gesorgt werden kann, dass die Studierenden nicht zu den Spitzenzeiten die Züge benützen», stellte er fest. Der Kanton Zug sei hier führend. Der Kanton Zürich wiederum habe beim Amt für Verkehr eine Stelle geschaffen, die Unternehmen in Mobilitätsfragen berate.

Herausfinden, wie die Menschen wirklich ticken

In einem lebhaften Podiumsgespräch, moderiert von Reto Brennwald, kam das Bedürfnis nach besserer Erforschung der Mobilitätsmotive ebenfalls zum Ausdruck. Nicole Mathys erklärte, das ARE habe im Rahmen der Mikrozensus-Befragung 60'000 Personen zu ihrem Verhalten befragt. Somit gebe es eine solide Grundlage für die Planung. Komfort und Gewohnheitsverhalten hätten sich dabei als wichtige Argumente erwiesen. Gerhard Fehr wiederum vermisste den Einbezug psychologischer und sozialer Komponenten. «Wir müssen herausfinden, wie die Menschen wirklich ticken», unterstrich er. Dazu müsse man Lösungsmodelle im Experiment testen, und zwar mit wissenschaftlicher Systematik. Experimente hätten den Vorteil, dass sie auch ohne grosse Folgen scheitern dürften, aber dennoch solide Informationen liefern würden.

Mehr Kostenwahrheit gefordert

Auf dem Podium diskutierte auch Daniel Müller-Jentsch, Ökonom und Senior Fellow bei der Denkfabrik Avenir Suisse. Er wies darauf hin, dass Preismodelle als Steuerinstrumente durchaus ihren Platz hätten, etwa im Luftverkehr oder in der Hotellerie. Entscheidend sei aber das Zusammenwirken verschiedener Mechanismen, von denen der Preis lediglich ein Faktor darstelle. Heute trägt der Steuerzahler die Kosten des öffentlichen Verkehrs; mehr Kostenwahrheit wäre mit einem Mobility Pricing möglich. Mobilität mit einer Flat-Rate wie dem Generalabonnement verleite dagegen zu übermäßigem Konsum ohne entsprechende Kostendeckung. In der Mobilitätsbranche sei im Moment vieles im Fluss und neue Ansätze seien zu erwarten, führte Daniel Müller-Jentsch weiter aus. Verkehrsplanung sei aktuell aber noch zu sehr eine Domäne der Ingenieure und setze zu wenig auf das Wissen über Verhaltensänderungen der Menschen.

Hans Werder, Präsident von AVENIR MOBILITÉ, schloss die Tagung mit dem Aufruf nach einem Paradigmenwechsel in der Mobilitätsforschung, Mobilitätspolitik und Mobilitätspraxis. Es gäbe in der Schweiz noch immer Studien, die nur auf Preis- und Zeitfaktoren fokussieren. Diese Veranstaltung habe jedoch klar gezeigt, dass die Realität viel komplexer sei. Es sei an der Zeit, die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie bei allen Mobilitätsthemen miteinzubeziehen. Zukünftige verkehrspolitische Entscheide müssten auf Evidenz beruhen und nicht auf blossen Annahmen zum menschlichen Verhalten.