Verkehrspolitik: Experten fordern grundlegendes Umdenken

Politik und Behörden in der Schweiz wollen das individuelle Mobilitätsverhalten vor allem über die Faktoren Preis und Zeit beeinflussen, etwa bei der Debatte über Pendlerabzüge, dynamische Billettpreise oder Parkplatzgebühren. Neueste Forschungsergebnisse belegen jedoch, dass der Mensch nach ganz anderen Kriterien entscheidet. Namhafte Experten fordern deshalb einen Paradigmenwechsel.

TEXT **THOMAS SCHAUMBERG, GESCHÄFTSFÜHRER, ESPACE.MOBILITÉ** BILD **MARC LATZEL**

Die Verhaltensökonomie untersucht das menschliche Entscheidungsverhalten mit Hilfe von Experimenten und hat sich unterdessen zu einer anerkannten Disziplin der Wirtschaftswissenschaften entwickelt. Der Nobelpreis für Wirtschaft 2017 ging an einen Verhaltensökonomen. Der Amerikaner Richard Thaler wurde von der Jury für seine Forschung und Erkenntnisse zu menschlichen Entscheidungsprozessen ausgezeichnet.

Gerade auch im Verkehr spielt das individuelle Entscheidungsverhalten der Menschen eine zentrale Rolle, so zum Beispiel bei der Wahl des Verkehrsmittels. Damit eine von Politik und Behörden angeordnete Massnahme überhaupt eine Wirkung zeigt, muss der Mensch sein Verhalten auch tatsächlich ändern. Folglich ist bei diesen Überlegungen das tatsächliche Verhalten stets zu berücksichtigen. Der Mensch ist auch in der Mobilität kein «Homo oeconomicus» und trifft seine Entscheide äusserst selten ausschliesslich aufgrund der klassisch ökonomischen Zeit- und Kostenfaktoren. Es ist an der Zeit, dass die Erkenntnisse der Verhaltensökonomie auch in der Mobilitätsforschung, Mobilitätspraxis und Mobilitätspolitik Eingang finden.

Viele Faktoren beeinflussen Mobilitätsverhalten

Die empirische Verhaltensforschung belegt, dass der Mensch auch nach ganz anderen Kriterien als Preis und Zeit entscheidet. So spielen beispielsweise kontextuelle Faktoren wie Wetter oder Wochentag, individuelle Faktoren wie die Art der Aktivität (Freizeit oder Beruf, Einkaufen oder Ausgehen), Gewohnheiten sowie psychologische Faktoren wie Freiheitsdenken oder das Bedürfnis nach grösstmöglicher Flexibilität eine massgebliche Rolle. Solche gewichtigen Entscheidungskriterien werden jedoch noch kaum in die politische Debatte einbezogen, was leider zu einer systematischen Fehleinschätzung der Wirksamkeit von Preis- und Zeit-Anreizen führt.

Zu diesem Schluss kommt eine an einer Fachtagung von Avenir Mobilité – einer Dialog-Plattform für intelligenten Verkehr – präsentierte Studie von FehrAdvice (2018) mit dem Titel: «Der Mensch im Verkehr: Ein Homo oeconomicus?» . Laut der Studie ist der Mensch auch in der Mobilität kein Homo oeconomicus und trifft seine Entscheide äusserst selten ausschliesslich aufgrund der klassisch ökonomischen Zeit- und Kostenfaktoren.

Beim der Studie zugrunde liegenden wissenschaftlichen Experiment führte schon die Nichtberücksichtigung von lediglich drei Kontextfaktoren zu einer Überschätzung der Zeit- und Kostenfaktoren um mehr als die Hälfte. Werden solche Resultate direkt auf die Prognose der Wirkung von klassischen Regulierungsmassnahmen auf Zeit- und Kostenbasis (z.B. Parkgebühren oder Beschränkung der Parkplatzzahl) übertragen, läuft man grosse Gefahr, diese Effekte ebenfalls stark zu überschätzen. Die richtige Einschätzung der Wirkung von Massnahmen zur Steuerung der Verkehrsmittelwahl ist deswegen so zentral, da Interventionen neben dem gewünschten Effekt auch unerwünschte Nebeneffekte wie zum Beispiel Such- und Ausweichverkehr mit sich bringen und zusätzliche Kosten für die Verkehrsteilnehmer wie auch für die Umwelt verursachen können. Deshalb: Die neuen Forschungsergebnisse gilt es zwingend zu berücksichtigen, wenn in der verkehrsplanerischen Praxis die Wirksamkeit und die Wirkungseffizienz von verkehrslenkenden Massnahmen beurteilt werden soll.

Es braucht ein grundlegendes Umdenken in der Mobilitätsforschung

Doch ausgerechnet die Verhaltensökonomie wurde in der bisherigen Mobilitätsforschung praktisch ignoriert. Die klassische Forschung ging davon aus, dass sich das individuelle Mobilitätsverhalten hauptsächlich über die Faktoren Preis und Zeit beeinflussen lässt. Entsprechend fokussierten sich die Forscher im Wesentlichen auf die Frage, wie sich die Änderung dieser beiden Faktoren auf die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung auswirkt. Nun haben renommierte Verhaltensökonomen bewiesen: Diese Forschung führt auf den Holzweg. «Wer die verhaltensökonomische Evidenz ignoriert, blendet wesentliche Aspekte der menschlichen Entscheidungsfindung aus und kommt zu falschen Schlüssen» (Prof. Dr. Matthias Sutter, Verhaltensökonom am Max Planck Institut in Bonn und an der Universität zu Köln, 2018). Führende Verhaltensökonomen fordern deshalb ein grundlegendes Umdenken in der Mobilitätsforschung.

Ein interessantes Praxisbeispiel aus den USA macht deutlich, wie verhaltensökonomische Erkenntnisse in die Verkehrsplanung einfliessen können. In Washington D. C. überqueren mehrere U-Bahn-Linien den Potomac River, entweder über eine Brücke oder in einem Tunnel. Letzterer wird von der «Blue Line» bedient, dem Engpass des U-Bahn-Systems. Sämtliche Versuche der Verkehrsbehörde, die «Blue Line» durch klassische Angebotssteuerung zu entlasten, schlugen fehl. Die Passagiere blieben entsprechend ihren Gewohnheiten auf der überlasteten Tunnelroute und wichen nicht aus. Erst ein «Trick» aus der Wahrnehmungspsychologie führte zum gewünschten Erfolg: Vertikale Linien wirken länger als horizontale, und gerade Linien werden bevorzugt – diese Elemente flossen in eine Umgestaltung der U-Bahn-Karte ein, die die «Blue Line» optisch unattraktiver machte. Passagiere, die anhand der neuen Karte ihre Route planten, wählten 9,5 Prozent seltener die «Blue Line». Schon kleine Änderungen der Darstellung können also das Mobilitätsverhalten mehr beeinflussen, als z.B. monetäre Anreize.

Forderung nach Paradigmenwechsel bei Forschung und Politik

Die dynamische Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung lässt die Mobilitätsbedürfnisse weiter steigen. Bisher sieht die Politik vor allem das Drehen an der Preis- und Kostenschraube als wirksames Mittel, um Herausforderungen im Bereich der Mobilität zu begegnen. Aufgrund der neuen Erkenntnisse der Verhaltensökonomie müssen zukünftige verkehrspolitische Entscheide wissenschaftlich belegt sein und dürfen nicht auf unbewiesenen Annahmen zum menschlichen Verhalten beruhen. Dies eröffnet auch neue Handlungsspielräume für innovative Wege, das Verkehrsverhalten der Menschen positiv zu beeinflussen.

Experten fordern lösungsorientierte Ansätze in der Verkehrspolitik, welche verhaltensökonomische Erkenntnisse miteinbeziehen, statt unwirksame oder gar kontraproduktive Verbote und Restriktionen. Hans Werder, Präsident Avenir Mobilité / Zukunft Mobilität und ehemaliger Generalsekretär des UVEK forderte anlässlich der Fachtagung zum Thema «Verhaltensökonomie & Mobilität» vom 27. Juni 2018 einen Paradigmenwechsel in der Mobilitätsforschung, der Mobilitätspolitik und der Mobilitätspraxis.

Der renommierte Verhaltensökonom Gerhard Fehr von FehrAdvice & Partners AG forderte am gleichen Anlass ein fundamentales Umdenken von Politik und Behörden bei der Entwicklung von Anreizsystemen auf der Basis der Verhaltensforschung. Die Mobilitätspraxis kann nur dann wirksame Lösungen finden, wenn sie die Ursachen und Zusammenhänge des tatsächlichen Entscheidungsverhaltens der Menschen versteht. Mit Preis-Massnahmen lässt sich beim Mobilitätsverhalten der Menschen oft nicht die gewünschte Lenkungswirkung erzielen. Die Einführung von Parkgebühren beim Einkaufsverkehr führt in aller Regel nicht zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, sondern häufig zu kontraproduktiven Effekten wie Such- und Ausweichverkehr. Die Behörden tragen die Verantwortung dafür, dass nur noch Massnahmen ergriffen werden, die auch die gewünschte Wirkung zeigen.

Fazit:

Die Verhaltensökonomie bietet interessante Lösungsansätze, um einen Paradigmenwechsel einzuleiten – und damit wirksamere Mobilitätskonzepte für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu entwickeln. Die Behörden, die Politik und letztendlich in Rechtsverfahren auch die Gerichte, sind somit gefordert. Statt ein «Immer weiter so», ist ein grundlegendes Umdenken gefordert. Profitieren werden alle: die Umwelt, die Menschen und die Wirtschaft!

espacemobilite.ch

Dank einer grafisch-optischen Anpassung der U-Bahn-Karte von Washington D.C. benutzen weniger Passagiere die überlastete «Blue-Line»