

**Impulsvortrag: Verhaltensökonomie -
Warum wir unterwegs sind wie wir unterwegs sind.**
Erkenntnisse und Ergebnisse von Gerhard Fehr

Martin Reis | Energieinstitut Vorarlberg

VORARLBERG
M O B I L
ANDERS UNTERWEGS

PEMO Nachhaltige Pendlermobilität

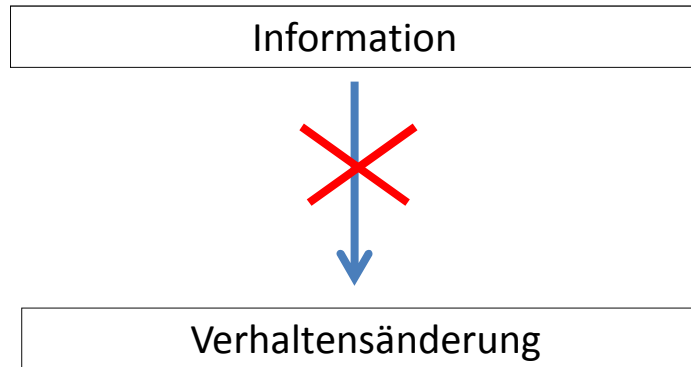


Warum wir unterwegs sind wie wir unterwegs sind

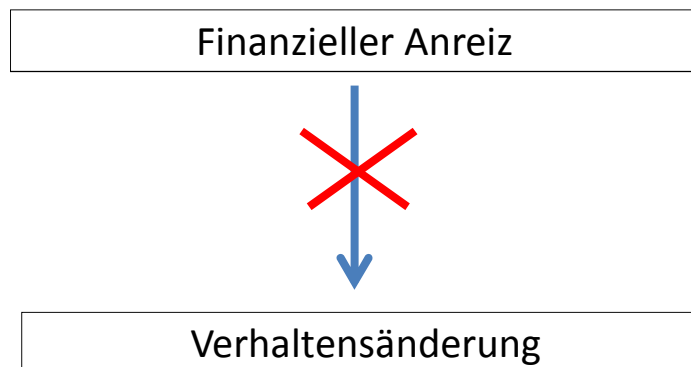


Zusammenfassung des Vortrags des Verhaltensökonom
Gerhard Fehr bei der Fachtagung Pendlermobilität

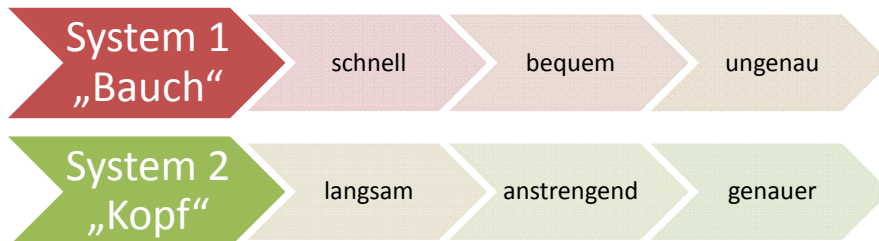
Klassisches Verhaltensmodell



Wirtschaftliches Verhaltensmodell



Verhaltensökonomie: Mensch hat zwei „Verhaltenssteuerungssysteme“



Thesen der Verhaltensökonomie:

Die Prozesse, die die Entscheidungen über unser Mobilitätsverhalten prägen, sind nur zum Teil durch rationale Entscheidungsfindungsvorgänge geprägt.

Neben Mobilitätskosten oder persönlicher bzw. gesellschaftlicher „Vernunft“ haben noch zahlreiche andere Faktoren Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten.

Zwischenbilanz: Menschen verhalten sich nicht wie ein homo oeconomicus im Verkehrsverhalten



Conventional wisdom

- ▶ Menschen machen eine bewusste Kosten-Nutzen-Rechnung bei der Verkehrsmittelwahl und wägen alle Alternativen systematisch ab.

Evidence based

- ▶ Die Verkehrsmittelwahl wird nicht rationalisiert, sondern ist emotionalisiert statt rationalisiert.
- ▶ Menschen sind nachgefragt und gewisse Alternativen gar nicht in Betracht gezogen.
- ▶ Durch den Status quo Bias wird diese Entscheidungsfindung durch den Status quo Bias und den Availability Bias.

*Biographische Brüche nutzen
Probierangebote machen um Erfahrungen zu vermitteln*



Sunk cost fallacy: Die Anschaffungskosten für ein Auto beeinflussen, wieviel man es benutzt



Sunk cost fallacy für Luxusautos in Singapur



Anschaffungspreis +\$ 4'500
(= Effekt der Policy in Singapur)



+ 71 km pro Monat (6,4%)

Conventional wisdom

▶ Menschen beziehen Verkehrskosten rational in ihre Entscheidung mit ein

Evidence based

▶ Biases und Heuristiken führen zu irrationalen Entscheidungen


▶ Jahresparkkarten für den ÖV können zum Autofahren motivieren

▶ Jahrestickets für den ÖV können zum ÖV-Fahren motivieren

▶ Menschen vergessen schnell: Besser regelmäßig kleine Belohnungen/Sanktionen als unregelmäßige „Große“

▶ Belohnungen oder Versicherung

▶ Entscheidung an und werden damit



Stated preferences

Autofahrer:	ÖV-Fahrer:	Auto/ÖV-Kombinierer:
1. Zeit	1. Zeit	1. Zeit
2. Flexibilität	2. Umweltsorgen	2. Umweltsorgen
3. Sicherheit	3. Kosten	3. Kosten
4. Komfort	4. Komfort	4. Komfort
5. Umweltsorgen	5. Flexibilität	5. Flexibilität
6. Kosten	6. Sicherheit	6. Sicherheit

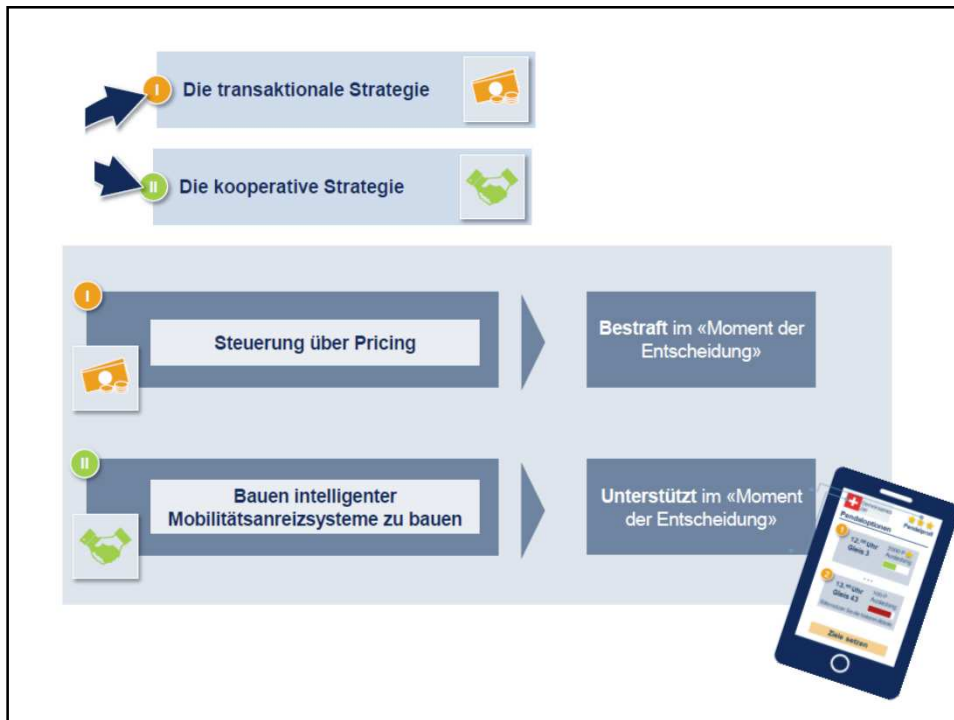
▶ Radfahren und ÖV-Fahren muss beschleunigt werden

▶ Entscheidend ist die Qualitätsreisezeit und nicht die objektive Zeit

▶ spielen eine grosse Rolle

▶ spielen nur eine untergeordnete Rolle bei Verkehrsmittelentscheidungen.

▶ Zeit ist – nach Meinung der Menschen – das wichtigste Kriterium ihrer Verkehrsmittelwahl.



PEMO Nachhaltige Pendlermobilität



Fazit: Was man bei angestrebten Verhaltensveränderungen berücksichtigen sollte....

Gewohnheiten

Mobilitätsverhalten ist stark habitualisiert

→ Verhaltensveränderung ist bei „biografischen Brüchen leichter“

Verlustaversion

Verluste schmerzen stärker wie die Gewinne Freude machen

→ Veränderungen werden von Verlierern stärker abgelehnt als von Gewinnern begrüßt

Referenzpunkteorientierung

Menschen orientieren sich an Referenzpunkten, um einzuschätzen, ob eine Situation „gut oder schlecht ist“ → Verhaltensveränderungen gehen dann leichter, wenn der Referenzpunkt dafür günstig ist



LIECHTENSTEIN



Fairness & Gerechtigkeitsbedürfnisse

Unfair empfundene Behandlung kann enorme Energie bei Menschen auslösen

- Systeme müssen möglichst gerecht sein, um hohe Akzeptanz zu erhalten
- Fehlverhalten und Regelverstöße müssen sanktioniert werden, um Frustration und Moral-Erosionen zu vermeiden

Soziale Zugehörigkeit & Identität

Menschen haben ein Bedürfnis in Harmonie mit der Gruppe zu sein → Normabweichungen verursachen persönlichen Stress

Kooperationsbereitschaft

Menschen sind kooperationsbereite Wesen

- Um Mithilfe bitten, Kooperationsbereitschaft würdigen

Bedürfnis nach Anerkennung und Wahrnehmung

persönliche Wertschätzung und gesellschaftliche Anerkennung von erwünschtem Verhalten fördert und bestärkt dieses Verhalten

Vermeidung von Stress und Angst

Mobilitätsverhalten das mit Unsicherheit (unbekannte oder unangenehme Situationen) oder Gefahren assoziiert wird vermieden

Vermeidung von Anstrengung und Unbequemlichkeit

Mobilitätsverhalten das regelmäßig eine große Überwindung erforderlich, wird eher vermieden werden

Zeitwahrnehmung

wichtig für die Wahl eines Verkehrsmittel ist die Differenz der relative Qualitätsreisezeit von unterschiedlichen Verkehrsmittel

Menschen haben ein „fixes maximales Mobilitätszeitbudget“ (ca. 1,5 – 2 h pro Tag)

PEMO Nachhaltige Pendlermobilität

