

Höhere Zahlungsbereitschaft für kürzere Reisezeit im Auto



Über eine Stunde sind Österreicherinnen und Österreicher täglich unterwegs. WU-Verkehrsökonomin Stefanie Peer untersuchte in einer aktuellen Studie, wie Personen mobilitätsbezogene Entscheidungen, insbesondere hinsichtlich Verkehrsmittel und Ankunftszeitpunkt treffen. Dabei zeigte sich, dass Österreicherinnen und Österreicher eher für die Verkürzung der Reisezeit im Auto bereit sind zu bezahlen, als für die Verkürzung der Reisezeit im Öffentlichen Verkehr.

In mehreren Studien untersuchte Stefanie Peer, Wissenschaftlerin am Institut für Multi-Level Governance and Development der WU, wie sich die Bewertung von Reisezeit zwischen Verkehrsmitteln (Auto, Bahn, ÖV-Nahverkehr, Fahrrad, zu Fuß), Zeitdimensionen (kurz- bzw. langfristig) und für unterschiedliche Personengruppen unterscheidet. Im Fokus stand dabei die Bewertung der Reisezeit. „Sie bildet ab, wieviel Personen dafür bereit sind zu zahlen, dass sich die Reisezeit verkürzt und sie somit mehr Zeit für andere Aktivitäten zur Verfügung haben. Aktuelle Studien zeigen, dass, wenn der Reisekomfort relativ hoch ist, die Zahlungsbereitschaft geringer als bei niedrigem (Reise)komfort ist“, so die Studienautorin.

Hoher Komfort im öffentlichen Verkehr, weniger Zahlungsbereitschaft

Für ihre Studien nutzte Peer Daten, die individuelles Entscheidungsverhalten hinsichtlich Mobilität abbilden wie Befragungen oder GPS-Aufzeichnungen via Smartphones. Außerdem erhob die Wissenschaftlerin Daten in hypothetischen Entscheidungsexperimenten sowie in Real-Life-Experimenten, in denen Personen Anreize erhielten, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Basierend auf diesen Daten entwickelte Peer ökonomische Modelle, um das beobachtete Mobilitätsverhalten zu erklären. Entgegen früherer Studien zeigten Peers Untersuchungen unter anderem, dass ÖsterreicherInnen eine höhere Zahlungsbereitschaft für eine Reduktion der Reisezeit im Auto haben als im ÖV. „Davon kann man ableiten, dass die Menschen – bei gleicher Reisezeit – lieber Zeit im Öffentlichen Verkehr als im Auto verbringen. Dieses Ergebnis finden wir für alle untersuchten Bevölkerungssegmente, egal welchen Alters, Geschlechts oder Einkommens“, so Peer. Erklärbar sind die Ergebnisse mit der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs und den verbesserten Möglichkeiten durch Smartphones, Laptop etc. Reisezeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln produktiv und angenehm zu nutzen.

Zudem zeigen die Studien, dass die Reisezeit in längerfristigen Entscheidungen zu Mobilitätsroutinen höher bewertet wird als in situationsbezogenen kurzfristigen Entscheidungen zu Abfahrtszeitpunkten. Eine wahrscheinliche Erklärung dafür ist, dass bei Entscheidungen zu Mobilitätsroutinen die bei Reisezeitverkürzungen freiwerdende Zeit aufgrund ihrer Regelmäßigkeit besser genutzt werden kann als bei kurzfristigen Entscheidungen.

Wichtige Basis für verkehrspolitische Entscheidungen

Die Bewertung von Reisezeiten und Reisekomfort sind ausschlaggebende Faktoren dafür, ob Investitionen in Infrastrukturprojekte und andere verkehrspolitische Maßnahmen volkswirtschaftlich sinnvoll sind. „In solchen Kosten-Nutzen-Analysen werden die Bewertungen von Reisezeit- und Komfort einerseits für die monetäre Bewertung von Änderungen in Reisezeit und Komfort herangezogen, und andererseits für Prognosen, inwiefern sich solche Änderungen auf die NutzerInnenzahlen, das heißt die Nachfrage, auswirken“, so Peer, „Unsere Forschungsergebnisse zeigen auf, dass diese Bewertungen unter anderem vom Verkehrsmittel und der Zeitdimension abhängen und daher auch in Kosten-Nutzen-Analysen kontext-spezifisch eingesetzt werden sollen.“

Mangelnde Herangehensweise bei Projektplanungen

Als problematisch sieht die Verkehrsökonomin, dass die Daten für Infrastrukturprojekte entweder gar nicht genutzt oder nicht optimal behoben werden. „Beispielsweise werden oft alle Verkehrsmittel gemeinsam, obwohl es bekannterweise deutliche Unterschiede in der Reisezeitbewertung gibt, oder es werden nur kurzfristige Bewertungen erhoben, obwohl bei vielen Projekten eher die langfristigen relevant wären“, kritisiert Peer, „Außerdem werden Bewertungen nicht ordentlich eingesetzt, das heißt, es gäbe entsprechende Bewertungen, aber sie werden für Kosten-Nutzen-Analysen nicht verwendet. Daher werden gewisse Effekte wie zum Beispiel Veränderungen im Komfort gar nicht mitgerechnet.“

Zu den Studien

[Evidence from a revealed-preference experiment among peak-hour road commuters.](#)

[A pooled RP/SP mode, route and destination choice modeling approach to capture the heterogeneity of mode and user type effects in Austria](#)

Über Stefanie Peer

Stefanie Peer ist seit 2013 an der WU und als Assistenzprofessorin am Institute for Multilevel Governance and Development tätig. Zuvor studierte die gebürtige Oberösterreicherin Volkswirtschaftslehre sowie Internationale Wirtschaftswissenschaften an der Universität Innsbruck. Anschließend absolvierte sie ein Masterstudium mit Schwerpunkt „Port, Transport & Urban Economics“ an der Erasmus Universität Rotterdam und trat darauffolgend ihr Doktoratsstudium an der Freien Universität Amsterdam an. In ihrer Dissertation widmete sie sich bereits dem Thema „The economics of trip scheduling, travel time variability and traffic information“ und auch an der WU forscht Stefanie Peer vorwiegend zu Themen im Bereich der Verkehrsökonomie. Peer publiziert sehr erfolgreich in international anerkannten Journals wie dem International Economic Review, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Transportation Research Part B: Methodological sowie Economics of Transportation. Zudem ist die Ökonomin Vorstandsmitglied der International Transport Economics Association (ITEA) und des Network on European Communications and Transport Activity Research (NECTAR) sowie Mitglied zahlreicher Fachverbände. In den letzten Jahren konnte sie zahlreiche nationale und internationale Projekte einwerben und leiten, unter anderem zu den Themen Reisezeitenunzuverlässigkeit in Österreich („RELAUT“), Umwelt- und sozioökonomische Effekte von autonomen, elektrischen Autos in Wien („SimSAEV“), und innovative Maßnahmen für nachhaltigen urbanen Transport („IP-SUNTAN“).

Pressekontakt:

Mag. Anna Maria Schwendinger

PR-Referentin

Tel: + 43-1-31336-5478

E-Mail: anna.schwendinger@wu.ac.at