



Institut für Systemisches Management  
und Public Governance  
Forschungszentrum für Tourismus und Verkehr

**Universität St.Gallen**

# **Kunden- und Nachfragesteuerung mit Preisreizen: Möglichkeiten und Grenzen**

**Prof. Dr. Christian Laesser  
Universität St. Gallen**

**Tagung Energie Schweiz, St. Gallen, 22. Mai 2014**

# Agenda

- Was und wo ist das Problem?
- Welche Ansätze zur Verhaltensbeeinflussung gibt es?
- Welche Grenzen müssen wir beachten?

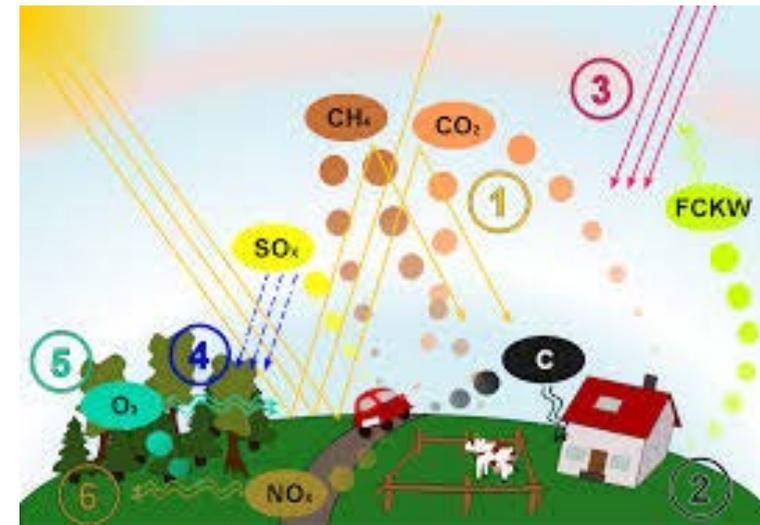
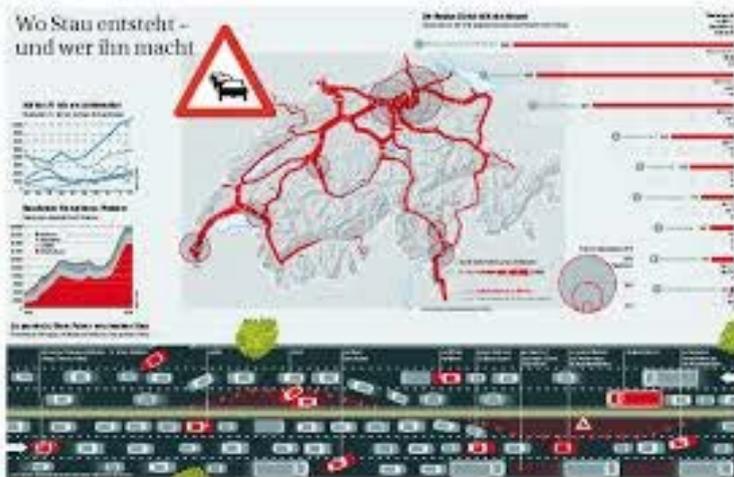
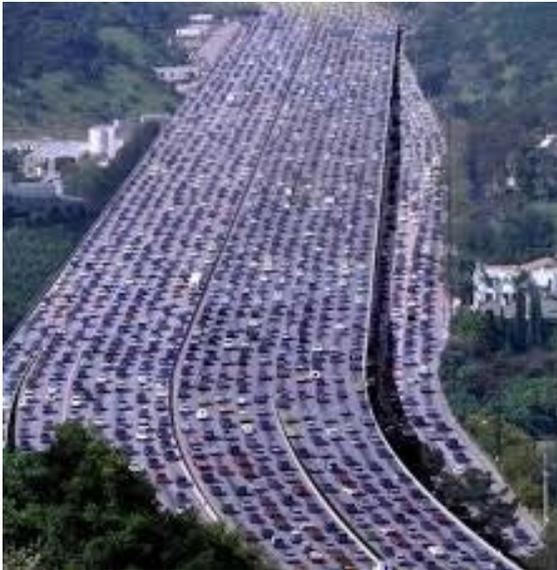


# Agenda

- Was und wo ist das Problem?
- Welche Ansätze zur Verhaltensbeeinflussung gibt es?
- Welche Grenzen müssen wir beachten?



# Das Grundproblem ist relativ simpel: Kapazitäten werden nicht gleichmässig nachgefragt. Und in Spitzenzeiten entsteht eine mitunter unerträgliche Congestion und Pollution.



©

Institut für Nachhaltiges Management  
und Public Governance



## Die Antwort auf diese Herausforderungen heisst Mobilitätsmanagement.

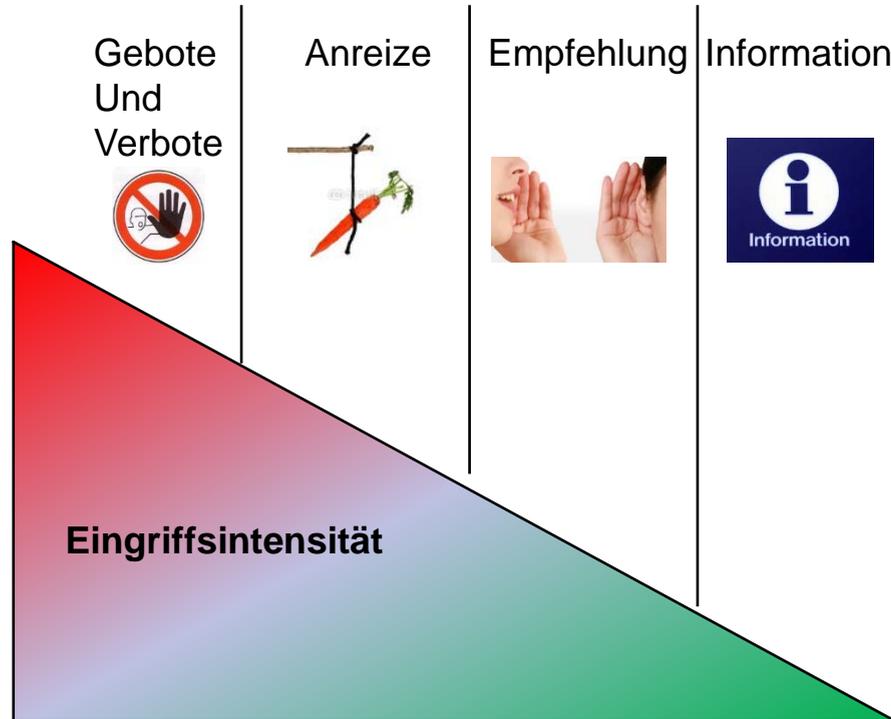
- Mobilitätsmanagement als Ganzes = Marketing zur Förderung eines umweltverträglicheren Mobilitätsverhaltens
- Wie in der Konsumgüterindustrie genügt es auch im Verkehrsbereich nicht, gute Angebote zu haben, damit sie genutzt werden. Vielmehr müssen Massnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern konzipiert und umgesetzt werden, um
  - auf das Angebot im OeV aufmerksam zu machen
  - die Verkehrsteilnehmer zu animieren diese möglichst häufig zu benutzen.

# Agenda

- Was und wo ist das Problem?
- Welche Ansätze zur Verhaltensbeeinflussung gibt es?
- Welche Grenzen müssen wir beachten?



# Es gibt eine Reihe von Möglichkeiten zur Verhaltensbeeinflussung.



Träger:

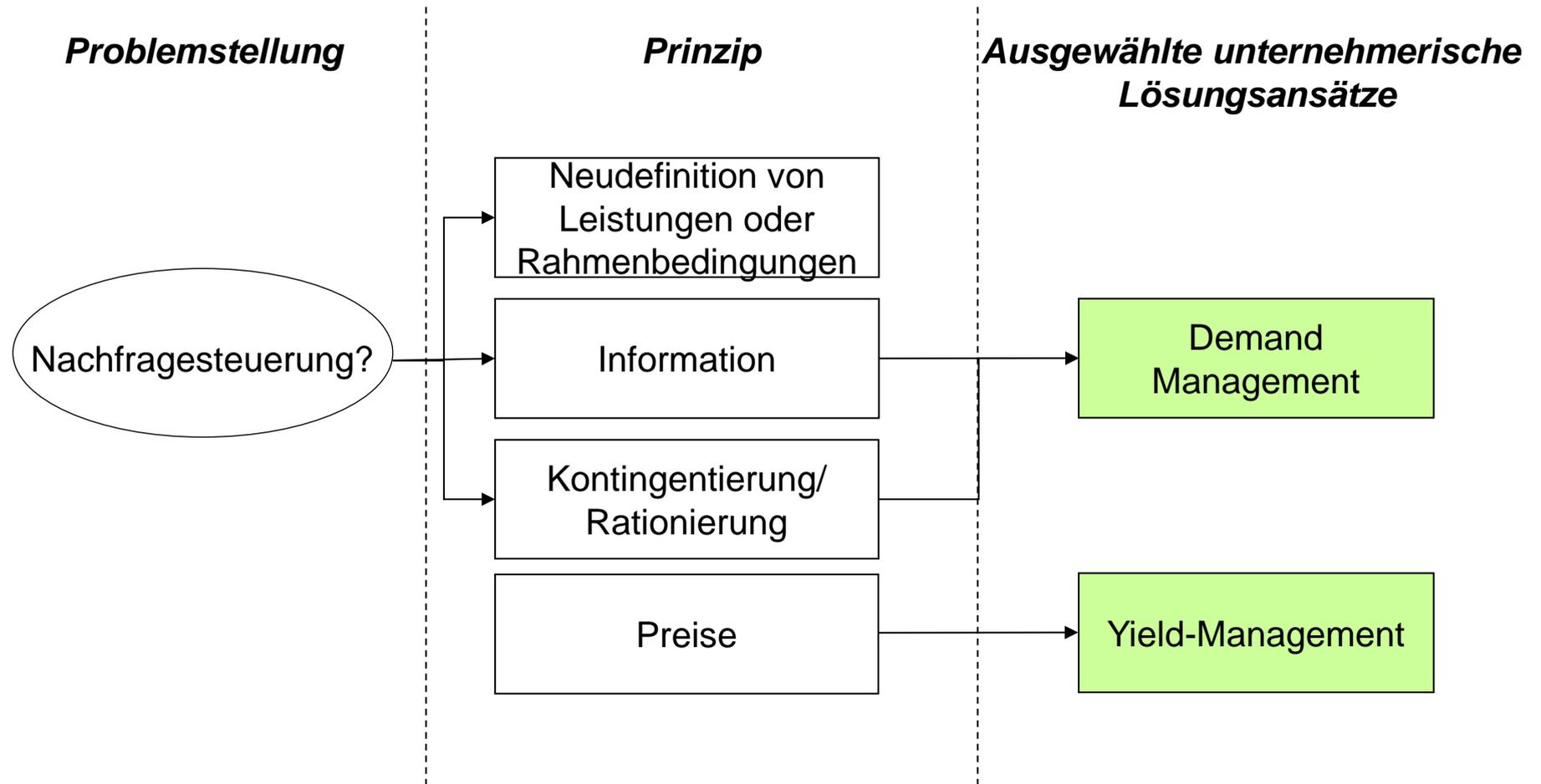
- Staat
- Private
- Kollaborationen

	Strafe	Anreiz
monetär		
nicht-monetär		

© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance

# Preisliche Anreize sind nicht das einzige Instrument zur Nachfragesteuerung.

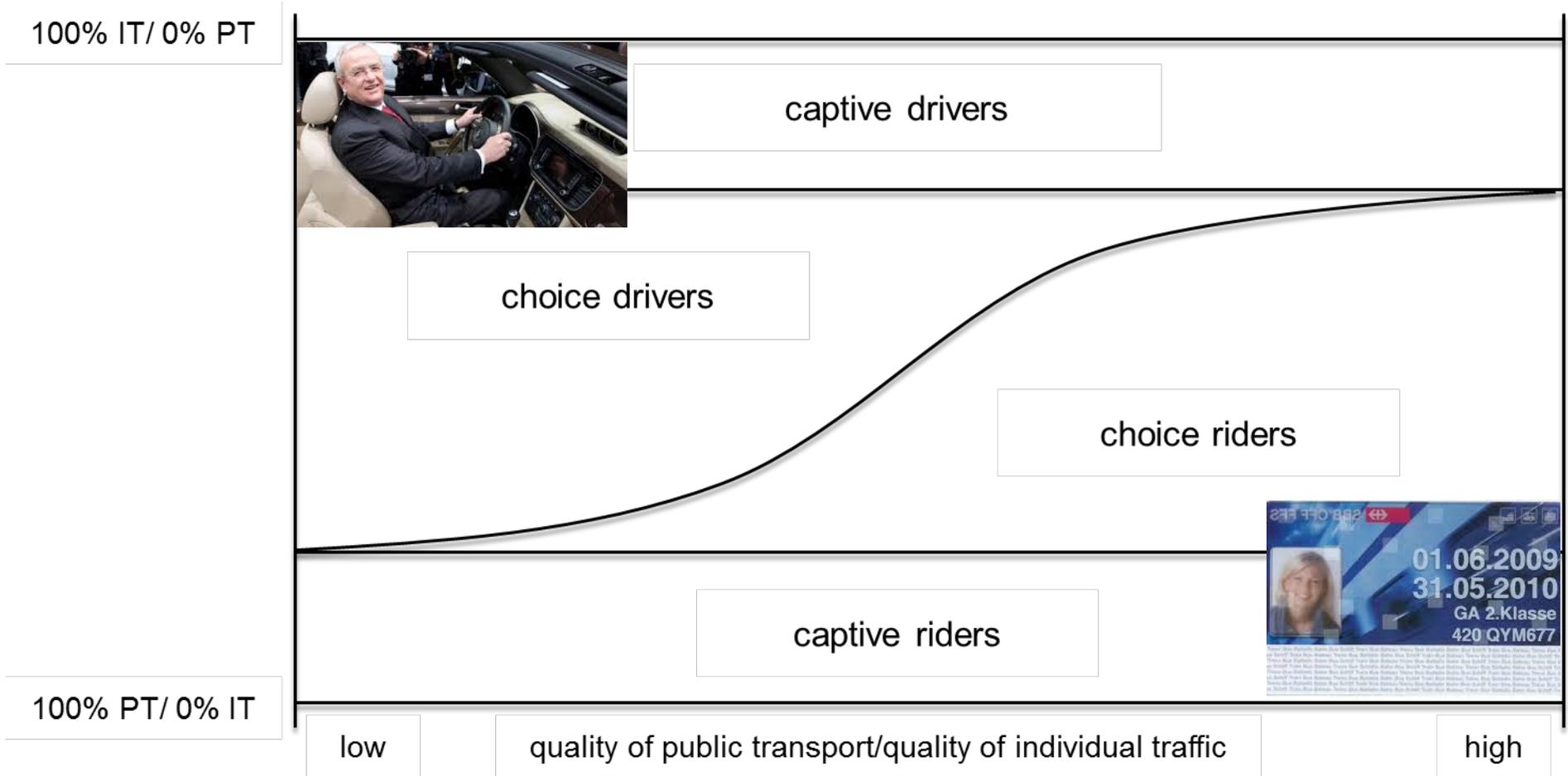


# Agenda

- Was und wo ist das Problem?
- Welche Ansätze zur Verhaltensbeeinflussung gibt es?
- Welche Grenzen müssen wir beachten?



# Gewisse Verkehrsteilnehmer haben oder wollen keine Wahl....

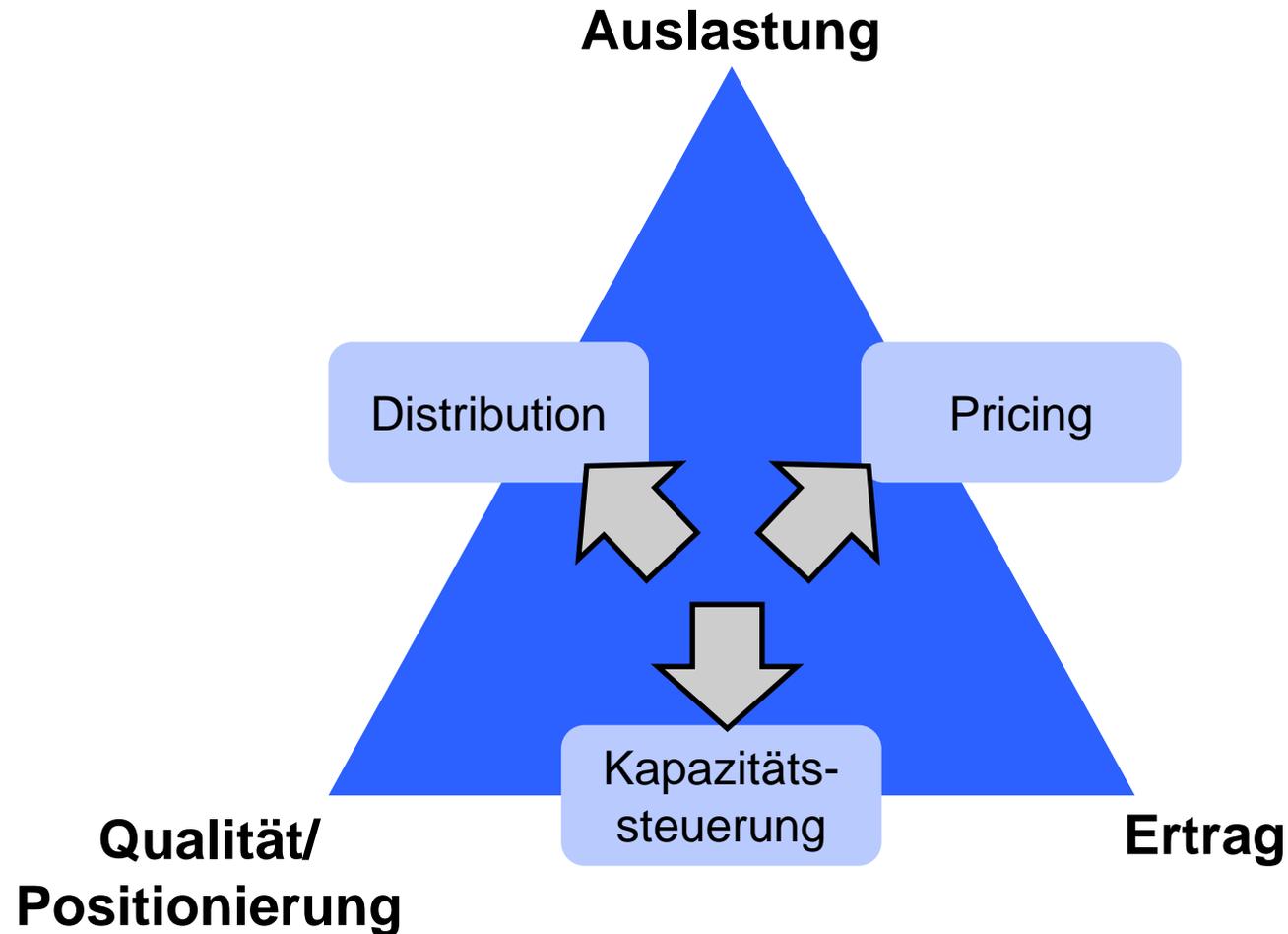


© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

... nicht zuletzt auch, weil sie verschiedenartig eingeschränkt sein können.

- **Praktische Einschränkungen** heben die Objektivität verschiedener optionaler Wahlparameter auf (Last & Manz 2003; Heggie 1977):
  - Einschränkungen bzgl. **Potentialen** (Opportunitäten bzgl. Aktivitäten);
  - Einschränkungen durch **Koppelungen** (Kombinationen von verschiedenen Personen und Aktivitäten, bspw. Termine);
  - **Legale Einschränkungen** (bspw. Fahrerlaubnis)
- Danach gilt:  
Wenn Kosten bzw. Preise und Zeit gleich zwischen 2 Alternativen sind, dann wird die Qualität aus Sicht des Betrachters zum entscheidenden Einflussfaktor bei der Transportwahl (Ben-Akiva et al. 2002).

Wenn wir über die Steuerung mit Preisen reden, dürfen wir den Zusammenhang zwischen Distribution, Pricing und Kapazitätssteuerung bei den Verkehrsunternehmen nicht vergessen.



**Danke für Ihre Aufmerksamkeit.**

© IMP-HSG. Alle Rechte vorbehalten.

Institut für Systemisches Management  
und Public Governance



Universität St.Gallen