

**33**

HERBST 2016

Gelbe Serie

**LITRA**

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
Service d'information pour les transports publics  
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici  
Survetsch d'informaziun per il traffic public

---

# Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich

---

# Impressum

## Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich

Schlussbericht  
Zürich, 30. Juni 2016

### Auftraggeber

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr  
Spitalgasse 32  
3011 Bern

### Autorinnen und Autoren

Caspar Sträuli, Maura Killer  
INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich  
Tel. +41 44 205 95 95

Herbst 2016

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2. Studiendesign</b>	<b>7</b>
2.1. Bottom-up-Vergleiche	7
2.2. Top-Down-Vergleich	10
2.3. Preisvergleiche sind mit Unschärfen behaftet	10
<b>3. Ergebnisse</b>	<b>11</b>
3.1. Bottom-up-Vergleiche	11
3.1.1. Reise innerhalb der Metropole	11
3.1.2. Reisen innerhalb eines Metropolitanraums	12
3.1.3. Reisen im ganzen Land	13
3.1.4. Reisen zwischen zwei Metropolen	16
3.1.5. Index Angebotsqualität	18
3.2. Top-down-Vergleich	20
3.3. Klassenspanne	21
3.4. Flexible Preise	21
3.5. Pauschalfahrausweise	23
<b>4. Preisvergleich 2013 vs. 2016</b>	<b>25</b>
<b>5. Schlussbetrachtung</b>	<b>29</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>31</b>
<b>Literatur</b>	<b>32</b>

# Zusammenfassung

## Einleitung

Über die Preise des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Schweiz wird in der Bevölkerung, in den Medien und in der Politik regelmässig debattiert. Themen sind wiederkehrende Preiserhöhungen, tiefe Ertragskraft des Generalabonnements (GA), Möglichkeiten und Grenzen der Nachfragesteuerung über den Preis und verstärkte Nutzerfinanzierung des öV. In den Debatten wird immer wieder die Frage nach dem öV-Preisniveau in anderen Ländern gestellt. Die vorliegende LITRA-Preisvergleichsstudie 2016 gibt darauf Antworten. Die Studie ist eine Aktualisierung der im Jahr 2013 erstmals nach einer komplett neuen Vergleichsmethodik publizierten LITRA-Preisvergleichsstudie.

## Vergleich der öV-Preise in sieben Ländern

Die öV-Fahrpreise in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, den Niederlanden und Grossbritannien werden anhand 14 typischer Alltags-Mobilitätssituationen (Tabelle 1) miteinander verglichen. Jede Situation entspricht einer bestimmten Kombination der Parameter Mobilitätsraum, Zielsegment und Häufigkeit. Zusammen vermitteln diese Mobilitätssituationen ein repräsentatives Bild der Preisniveaus in den Vergleichsländern. Verglichen werden die kaufkraftbereinigten Preise.

Reisesituation	Mobilitätsraum													
	Reise innerhalb der Metropole			Reise innerhalb eines Metropolitanraums					Reise im ganzen Land			Reise zwischen zwei Metropolen		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<b>Zielsegment</b>														
Erwachsene	•			•		•			•			•		•
Senioren		•					•			•				
Jugendliche (16–25 J.)			•		•			•			•		•	
<b>Häufigkeit</b>														
Täglich	•	•	•	•	•							•	•	
Wöchentlich						•	•	•						•
Zweimal monatlich									•	•	•			

Tabelle 1: Mobilitätssituationen

Die Ergebnisse (Abbildung 1) zeigen, dass die öV-Preise für Erwachsene in der Schweiz im Mittelfeld aller Vergleichsländer liegen. Etwas günstiger reisen Erwachsene innerhalb der Metropolen (Abbildung 1).

Die Preise für Senioren (hier nicht abgebildet) liegen tendenziell im oberen Drittel der Preise. Senioren erhalten in mehreren Vergleichsländern speziell rabattierte Fahrausweise. In der Schweiz erhalten sie vergünstigte Abonnements in einzelnen Verbänden und im GA-Sortiment. Mit dem Halbtax (HTA) erhalten sie die Einzelbillette zum halben Preis. Diesbezüglich sind sie den Jugendliche über 16 Jahren und den Erwachsenen gleich, aber nicht bessergestellt.

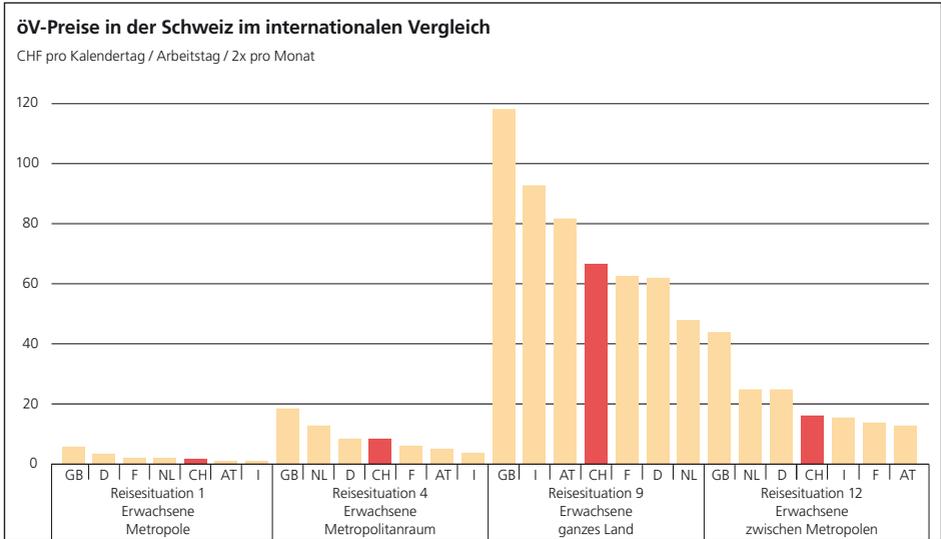


Abbildung 1: öV-Preise in der Schweiz im internationalen Vergleich

Die Preise für Jugendliche (hier nicht abgebildet) liegen insgesamt im Mittelfeld. Zwischen den Metropolen reisen sie ausgesprochen günstig. Dafür verantwortlich ist das preislich attraktive GA für Jugendliche.

### Preisvergleich 2016 mit 2013

Über alle Mobilitätssituationen hinweg zeigt sich, dass sich die Position der Schweiz gegenüber 2013 im Quervergleich mit sechs europäischen Ländern in einigen wenigen Mobilitätssituationen leicht verschlechtert hat. Hauptursache dafür sind punktuelle Preisreduktionen (u.a. Spartickets) in den Vergleichsländern (AT, NL). Bei der Angebotsqualität liegt die Schweiz weiterhin mit deutlichem Abstand an der Spitze. Deshalb ist auch das Preis-Leistungsverhältnis des Schweizer öV unverändert sehr gut.

### GA mit sehr gutem Preis-/ Leistungsverhältnis

In verschiedenen europäischen Ländern sind dem Schweizer GA ähnliche Pauschalfahrausweise erhältlich. Sie unterscheiden sich bezüglich der Leistung (freie Fahrt auf sämtlichen Verkehrsmitteln eines Landes, auf sämtlichen Bahnen, auf dem Netz der Staatsbahn etc.) und des Preises. Die preislichen Unterschiede sind gross (Abbildung 2). Unabhängig von den darin enthaltenen Leistungen stellt sich die Frage, ab welcher Jahres-Reisedistanz sich der Kauf eines Jahres-Generalabonnements in den verschiedenen Ländern rechnet. In der Schweiz lohnt sich der Kauf eines GA für täglich Pendelnde ab einer Distanz von 80 Kilometern zwischen Wohn- und Arbeitsort. In keinem anderen Land ist der Break-even Punkt so tief. Im Vergleich zu anderen Ländern ist das Schweizer GA preiswert. Weil es zudem im Fern-, Regional- und Nahverkehr gültig ist, hat es das mit Abstand das beste Preis-Leistungs-Verhältnis aller analysierter, landesweit gültiger Pauschalfahrausweise.

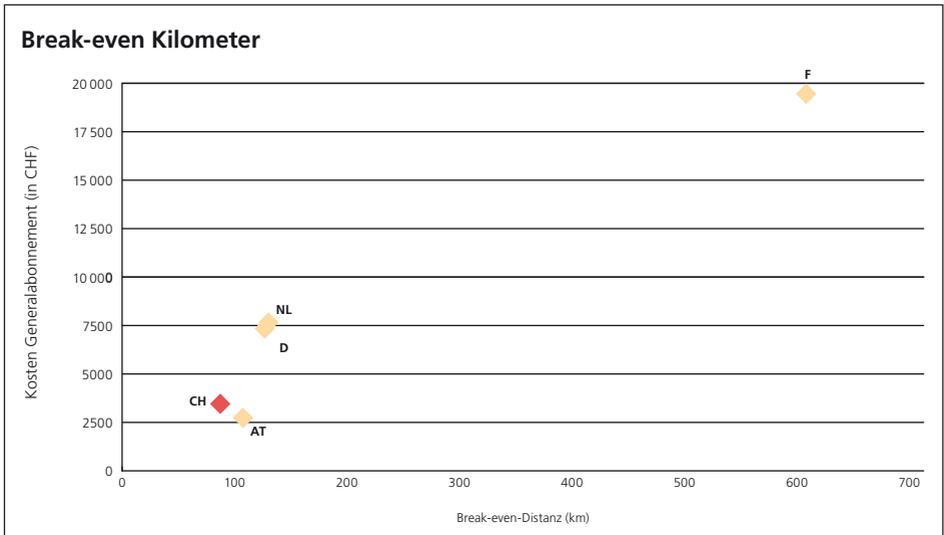


Abbildung 2: Break-even Kilometer der Pauschalfahrausweise (kaufkraftbereinigt)

*Lesehilfe: Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern-Zürich (Streckenabonnement), lohnt sich ein GA in der Schweiz für Pendler ab einer Weglänge von 80 Kilometern bei einem Verkaufspreis von 3'655 CHF. In den Niederlanden kostet das GA 7'815 CHF (kaufkraftbereinigt) und der Break-even Punkt, bezogen auf den Kilometerpreis der Strecke Amsterdam-Eindhoven (Streckenabonnement), ist bei 130 Kilometer erreicht.*

## Vergleich der Preis-Leistungs-Verhältnisse

Der öV ist nicht in allen Vergleichsländern gleich gut ausgebaut. Ein sauberer Vergleich berücksichtigt deshalb neben den Preisen auch die dafür erhaltenen Leistungen in Form des Preis-Leistungs-Verhältnisses. Dies wird in der vorliegenden Studie am Beispiel einer Reise mit Bahn und Bus quer durchs Land untersucht (Zürich- Bivio). Die Schweizer Preise (Abbildung 3) sind zusammen mit denjenigen in Österreich am tiefsten. Weil die Qualität des schweizerischen öV mit Abstand am höchsten ist, bietet der öV- Schweiz das beste Preis-Leistungs-Verhältnis aller Länder.

## Sparbillette

Die Entwicklung der Fahrpreise im öV folgt der Entwicklung im Flugverkehr. Die festen Preise werden zunehmend durch flexible Preise abgelöst. Am weitesten fortgeschritten ist die Preisdifferenzierung in Grossbritannien. Je nach Reisebeginn und Strecke kosten Spar-Tickets bis zu 87% weniger als die Normalbillette. In den übrigen Ländern betragen die Rabatte zwischen 30% und 60%. Das Angebot an Sparbilletten ist seit der letzten Studie deutlich gestiegen. In der Schweiz bieten die Bahnen ebenfalls Sparbillette an. Im Direkten Verkehr sind Sparbillette im engeren Sinn noch nicht erhältlich. Hier profitieren nur Fahrgäste, die gebrochen lösen. Dies setzt vertiefte Tarifkenntnisse voraus. Alternativ bietet der DV im Rahmen von Aktionen regelmässig vergünstigte Fahrausweise an (z.B. Duo-Tageskarte). Die buchungszeitpunkt- und auslastungsabhängigen Preise der Sparbillette erschweren Preisvergleiche mehr und mehr.

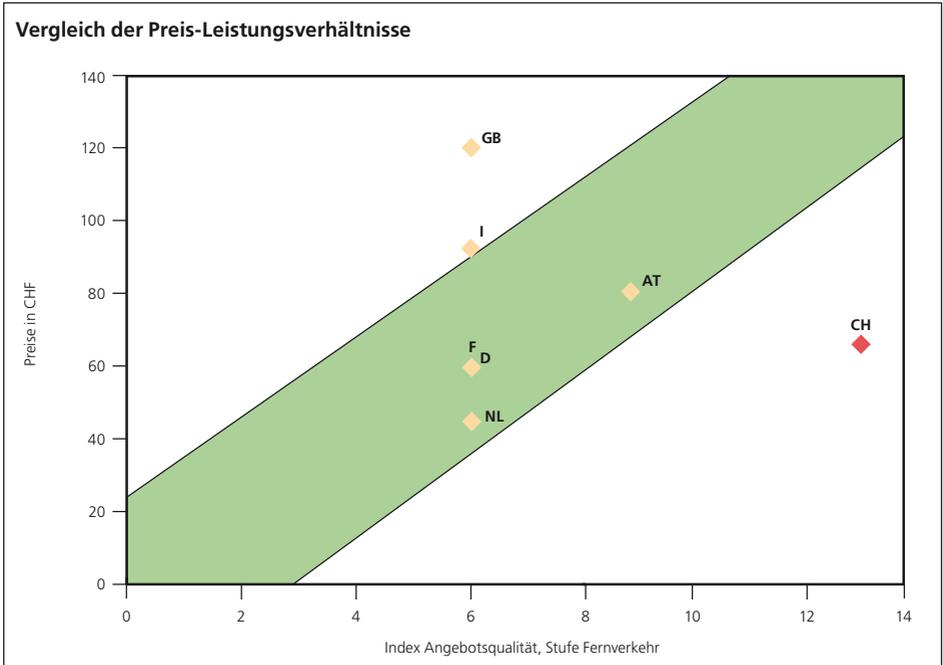


Abbildung 3: Vergleich der Preis-Leistungsverhältnisse (Erwachsene, Reisen im ganzen Land)

Verhältnis von Preis (kaufkraftbereinigt) und Angebotsqualität für Reisen im ganzen Land (Zürich – Bivio, 132 km).  
 Lesehilfe: Für eine Reise aufs Land mit einer Distanz von 132km bezahlt man kaufkraftbereinigt in Österreich 82 CHF und in der Schweiz knapp 68 CHF. Für den rund 15% tieferen Preis erhält man in der Schweiz eine deutlich bessere Qualität (13 Punkte) als in Österreich (9 Punkte)

### Allgemeine Preisentwicklung

Seit 2010 sind die öV-Preise in der Schweiz real um 18% gestiegen. Eine prozentuale ähnlich grosse Steigerung lässt sich nur in Grossbritannien feststellen.

### Fazit

Der Preisvergleich zeigt, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz nicht, wie oft behauptet, teurer ist als im Ausland. Im Gegenteil, werden die Preise kaufkraftbereinigt miteinander verglichen, was aus volkswirtschaftlicher Sicht richtig ist, so liegt das Preisniveau in der Schweiz im Mittelfeld der Vergleichsländer. Mit anderen Worten: Die privaten Haushalte in der Schweiz geben für den öV, gemessen an ihren Konsumausgaben, ähnlich viel aus wie der Durchschnitt der Vergleichsländer.

---

# 1. Einleitung

Die vorliegende Studie untersucht die öV-Preise von 14 verschiedenen Mobilitätssituationen und vergleicht diese in sieben europäischen Ländern. Die Studie wird im Auftrag der LITRA durchgeführt und ist eine Aktualisierung der im Jahr 2013 veröffentlichten Preisvergleichsstudie der LITRA.

Wie im 2013 werden die Preise für 14 unterschiedliche Reisen, in sieben europäischen Ländern miteinander verglichen. Weil die Fahrausweissortimente von Land zu Land völlig verschieden ausgestaltet sind, können nicht einfach die Preise gleicher Fahrausweise miteinander verglichen werden. Sondern zunächst muss je Land das preisgünstigste Billett für die jeweilige Reise (z.B. Reise zwischen zwei Metropolen) identifiziert werden. In einem zweiten Schritt können dann die Preise der identifizierten Billette miteinander verglichen werden. Ergänzt wird das Bild um einen Vergleich der Angebotsqualität zwischen den Ländern.

## 2. Studiendesign

In der vorliegenden Studie werden die öV-Preise in der Schweiz mit denjenigen in sechs europäischen Ländern verglichen. Dabei wird die Situation sowohl Bottom-up als auch Top-down beurteilt. Dies ermöglicht eine differenzierte Aussage über das Preisniveau im schweizerischen öV.

### 2.1. BOTTOM-UP-VERGLEICHE

#### Untersuchte Mobilitätssituationen

Die Fahrpreise im öV werden anhand 14 typischer Alltags-Mobilitätssituationen miteinander verglichen. Jede Situation entspricht einer Kombination der Dimensionen: Mobilitätsraum, Zielsegment und Häufigkeit. Alle Situationen vermitteln ein repräsentatives Bild des Preisniveaus in den Vergleichsländern.

	Mobilitätsraum													
	Reise innerhalb der Metropole			Reise innerhalb eines Metropolitanraums					Reise im ganzen Land			Reise zwischen zwei Metropolen		
Reisesituation	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
<b>Zielsegment</b>														
Erwachsene	•			•		•			•			•		•
Senioren		•					•			•				
Jugendliche (16–25 J.)			•		•			•			•		•	
<b>Häufigkeit</b>														
Täglich	•	•	•	•	•							•	•	
Wöchentlich						•	•	•						•
Zweimal monatlich									•	•	•			

Tabelle 2: Untersuchte Mobilitätssituationen

- › *Reise innerhalb der Metropole:*  
Preis pro Kalendertag, den Jahresabonnenten umgerechnet zahlen müssen, für die tägliche Benützung des öV innerhalb einer Stadt (Metropole). Typischerweise ist diese Situation anzutreffen bei Personen, die in der Stadt wohnen und den öV täglich benützen, sei es für den Weg zur Arbeit oder in die Schule, für den täglichen Einkauf oder für den Ausgang.
- › *Reise innerhalb eines Metropolitanraums:*  
Preis pro Arbeitstag, den Jahresabonnenten umgerechnet für ihre tägliche Fahrt zur Arbeit/ zur Schule bezahlen müssen, um aus einer Agglomerationsgemeinde in die Kernstadt und zurück pendeln.  
Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste umgerechnet bezahlen müssen, wenn sie während eines Jahres einmal wöchentlich von einer Agglomerationsgemeinde in die Stadt fahren, sei es in der Freizeit, zum Shopping oder zu Ausbildungszwecken.
- › *Reise im ganzen Land:*  
Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste bezahlen müssen, die während eines Jahres alle 14 Tage am Wochenende von der Stadt aufs Land reisen und dafür Bahnen und Busse benützen.

› *Reise zwischen zwei Metropolen:*

Preis pro Arbeitstag, den Jahresabonnenten umgerechnet bezahlen müssen, für die tägliche Reise an die Arbeit oder in die Schule zwischen zwei Städten.

Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Geschäftsleute bezahlen müssen, die während eines Jahres einmal wöchentlich in eine andere Stadt reisen.

### **Analysierte Fahrausweise**

Die Fahrpreise beziehen sich jeweils auf eine Hin- und Rückfahrt in der zweiten Klasse. Da in vielen Ländern die Billettpreise abhängig vom Buchungs- und Reisezeitpunkt sind, wurden bei der Preisabfrage folgende Annahmen getroffen:

- › *Reisen im ganzen Land:* Billettpreis für eine Reise am kommenden Sonntag (+3 Tage vorher) mit einer Hinfahrt zwischen 8.00-9.00 Uhr und einer Rückfahrt um 18.00-19.00 Uhr.
- › *Reise zwischen zwei Metropolen:* Billettpreis für den darauffolgenden Tag (Arbeitstag), mit Hinfahrt am Morgen zwischen 7.00-8.00 Uhr und Rückfahrt am Abend zwischen 17.00-18.00 Uhr.

Verglichen wird das für die jeweilige Mobilitätssituation preislich vorteilhafteste Angebot (Einzelbillet oder Abonnement). Rabattkarten werden berücksichtigt, sofern sich deren Kauf für die jeweilige Mobilitätssituation rechnet. In ihrer Gültigkeit eingeschränkte Spezialangebote werden nur für die Ermittlung der gewährten Rabatte für Reisen aufs Land (Freizeit) berücksichtigt. Ebenfalls nicht einbezogen sind Angebote, die nur für Personen unter einer gewissen Einkommensgrenze erhältlich sind. Zusätzlich analysiert werden für Erwachsene ohne Rabattkarte:

- › die Klassenspanne zwischen der 1. und der 2. Klasse für die Mobilitätssituation Reisen zwischen *zwei Metropolen*,
- › das Angebot an Sparbilletten für die Mobilitätssituation *Reisen im ganzen Land* (Erwachsene, ohne Rabattkarten).

Die Ermittlung der Fahrpreise stützt sich ab auf die veröffentlichten Preise auf den Websites der Transportunternehmen und Verbunde und ergänzenden Direktanfragen bei Contact Centers der Transportunternehmen (Mai 2016). Eine detaillierte Auflistung der verwendeten Websites befindet sich im Anhang. Die Studie geht von der Annahme aus, dass Fahrgäste das Angebot der Transportunternehmen kennen und über attraktive Angebote Bescheid wissen.

### **Analysierte Zielsegmente**

In der Studie analysiert werden die Fahrpreise für Erwachsene, Senioren und Jugendliche. Erwachsene bezahlen den Normalpreis für ein Billett, währenddessen Senioren und Jugendliche typische Zielsegmente sind, denen Rabatte auf dem Normalpreis gewährt werden. Als Senioren gelten je nach Land die Altersgruppen 60+ resp. 65+. Die altersmäßige Definition der Jugendlichen variiert in den untersuchten Ländern stark. Für diese Studie wird der Fokus auf Angebote für Studenten zwischen 18 und 25 Jahren gelegt.

## Vergleichsländer

Die schweizerischen öV-Preise werden mit denjenigen aus sechs europäischen Ländern verglichen: Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, Niederlande und Grossbritannien. Nachfolgende Tabelle 3 zeigt, für welche Reisen in den jeweiligen Räumen die Fahrpreise ermittelt und verglichen werden.

Untersuchte Relationen				
Land	Mobilitätsraum			
	Reise innerhalb der Metropole	Reise innerhalb eines Metropolitanraums	Reise im ganzen Land	Reise zwischen zwei Metropolen
CH	Zürich	Zürich–Zug (24 km)	Zürich–Bivio (132 km)	Zürich–Bern (96 km)
	Lausanne	Lausanne–Nyon (34 km)		
D	Berlin	Berlin–Potsdam (25 km)	Stuttgart–Bad Wiessee am Tegernsee (222 km)	Hamburg–Bremen (95 km)
	Frankfurt	Frankfurt–Mainz (31 km)		
AT	Wien	Wien–Wiener Neustadt (46 km)	Innsbruck–Lech bei Arlberg (94 km)	Salzburg–Linz (108 km)
	Innsbruck	Innsbruck–Imst (49 km)		
I	Rom	Rom–Latina (58 km)	Mailand–Kaltern im Südtirol (192 km)	Rom–Florenz (23 km)
	Mailand	Mailand–Saronno (21 km)		
F	Paris	Paris–Rambouillet (45 km)	Bordeaux–Fouρας bei Rochefort (134 km)	Paris–Lyon (392 km)
	Marseille	Marseille–Aix-en-Provence (25 km)		
NL	Amsterdam	Amsterdam–Haarlem (17 km)	Amsterdam–Suyderoogh (144 km)	Amsterdam–Eindhoven (112 km)
	Rotterdam	Rotterdam–Den Haag (20 km)		
GB	London	London–Watford Junction (26 km)	London–Ilfracombe (279 km)	London–Manchester (263 km)
	Birmingham	Birmingham–Dudley (13 km)		

Tabelle 3: Relationen pro Mobilitätssituation

## Kilometer-Standardisierung

Je nach Mobilitätssituation variiert die Streckenlänge. Um die Fahrpreise dennoch vergleichen zu können, werden sie linear umgerechnet auf die Länge der jeweiligen Strecke in der Schweiz. Der Fahrpreis für die Reise von Stuttgart an den Tegernsee zum Beispiel wird durch deren Distanz (222km) dividiert und anschliessend mit der Distanz für die Reise von Zürich nach Bivio (132km) multipliziert.

Nicht standardisiert werden die Fahrpreise der Mobilitätssituation Reisen in einer Metropole. Da sich die Städte in den untersuchten Ländern grössenmässig unterscheiden, werden die Preise der jeweiligen Stadtzone miteinander verglichen, z.B. Zone 110 für die Stadt Zürich. Ebenfalls nicht standardisiert werden die Fahrpreise für Mobilitätssituationen, für die das Generalabonnement (GA) das preislich günstigste Angebot ist. Hier wird der GA-Preis umgerechnet auf den jeweiligen Benutzertag.

## Kaufkraftbereinigung

Da einfache Wechselkursumrechnungen die Unterschiede im Preisniveau der Vergleichsländer nicht berücksichtigen, werden die Fahrpreise um die Kaufkraft bereinigt. Als Referenzfaktor für die Umrechnung wird der aktuell publizierte OECD Kaufkraftbereinigungs-Index 2015 (Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption) verwendet (Tabelle 4). Der PPP-Index gleicht die Kaufkraft verschiedener Währungen aus, indem die Unterschiede der Preisniveaus zwischen den Ländern eliminiert werden. Der verwendete OECD-Index ist währungsbereinigt (Durchschnittskurs 2015 des Internationalen Währungsfonds und in der jeweiligen Landeswährung per US Dollar dargestellt.)

Purchasing Power Parities for actual individual consumption 2015							
Land	Schweiz	Deutschland	Österreich	Italien	Frankreich	Niederlande	England
PPP-Index	1.45	0.79	0.86	0.79	0.83	0.88	0.76

Tabelle 4: OECD Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption (2015)  
Tabelle INFRAS. Quelle: OECD 2016 in Zusammenarbeit mit EUROSTAT und BfS

Der OECD Kaufkraft-Index deckt alle Haushalts Konsumausgaben und den Ausgabenteil der Regierung, welcher für Dienstleistungen des Staates an die individuellen Haushalte aufgewendet wird (Ausbildung, Gesundheit, Wohnen, Bildung etc.). Nicht berücksichtigt werden kollektive Staatsausgaben (Polizei, Umweltschutz, Landesverteidigung etc.)

Beispiel: Kaufkraftbedingte Fahrpreise
Bereinigung der Kaufkraft anhand des PPP-Index:
– PPP-Index Schweiz: 1.45 CHF/USD
– PPP-Index Deutschland: 0.79 EUR/USD
– Bereinigungs-multiplikator (Normierung auf CH): $1.45\text{CHF/USD} \div 0.79\text{EUR/USD} = 1.83\text{CHF/EUR}$
→ $1\text{ EUR} \times 1.83\text{CHF/EUR} = 1.83\text{ CHF Fahrpreis}$

Lesebeispiel: Wer in der Schweiz einen Fahrpreis von 1.83 CHF zahlt, gibt anteilmässig gleichviel seines Gesamtkonsums für den öV aus wie ein Fahrgast, der in Deutschland einen Fahrpreis von 1 EUR bezahlt.

## Vergleich der Preis- Leistungs-Verhältnisse

Eine Schwäche reiner Preisvergleiche ist die fehlende Berücksichtigung der für den Preis erhaltenen Leistungen. Während sich die Qualitäten der Verkehrsangebote innerhalb der europäischen Metropolen auf ähnlichem Niveau bewegen, unterscheiden sie sich z.B. im ländlichen Raum erheblich voneinander. Die Leistungen berücksichtigen wir in der Bottom-up-Analyse mit der Bildung eines Indexes für die Angebotsqualität. Er setzt sich zusammen aus den Komponenten: Angebotsdichte, Reisegeschwindigkeit, Grad der Vernetzung des öV und Pünktlichkeit. Die Ergebnisse werden grafisch in einem Portfolio dargestellt.

## 2.2. TOP-DOWN-VERGLEICH

In Ergänzung zu den Bottom-up-Vergleichen zeigen wir im Top-down-Vergleich die reale Entwicklung der öV-Preise in den verschiedenen Ländern. Basis dafür sind die teuerungsbereinigten öV-Ausgaben der Haushalte in den jeweiligen nationalen Warenkörben.

## 2.3. PREISVERGLEICHE SIND MIT UNSCHÄRFEN BEHAFTET

Die Tarife, sie sind je nach Land abhängig von der Distanz resp. von der Relation gebildet, die gewährten Rabatte und die in den Fahrausweisen enthaltenen Leistungen unterscheiden sich zwischen den verglichenen Ländern erheblich. Dem haben wir Rechnung getragen mit verschiedenen Korrekturen. Gleichwohl sind die Preisvergleiche mit einer gewissen Unschärfe behaftet. Dies insbesondere, weil im Rahmen der vorliegenden Studien die Preise nur für eine kleine Anzahl von Relationen untersucht werden konnten.

# 3. Ergebnisse

## 3.1. BOTTOM-UP-VERGLEICHE

Dieses Kapitel zeigt je Land die kaufkraftbereinigten Preise für die ausgewählten 14 Mobilitätssituationen.

### 3.1.1. Reise innerhalb der Metropole

In den Städten reisen Schweizerinnen und Schweizer vergleichsweise günstig. Über alle Zielgruppen gesehen, bietet nur Österreich günstigere Billette an. In allen Ländern ist das günstigste Billett ein Jahresabonnement (Zonentarifsystem). Die Fahrpreise für Senioren liegen im Mittelfeld. In der Schweiz gibt es von den untersuchten Städten nur in Lausanne vergünstigte Seniorentickets. Auch in zahlreichen ausländischen Städten erhalten Senioren Abonnemente zu Spezialtarifen. Diese sind jedoch teilweise an Bedingungen (tiefes Einkommen) geknüpft und darum nicht für alle Senioren erhältlich. Jugendlichen bieten viele Transportunternehmen, resp. staatliche Institutionen ebenfalls vergünstigte Abonnements, oft in der Form eines Semestertickets für Studenten. Schweizer Transportunternehmen bieten keine Semestertickets an, dafür generell attraktive Spezialtarife für Jugendliche unter 26 Jahren.

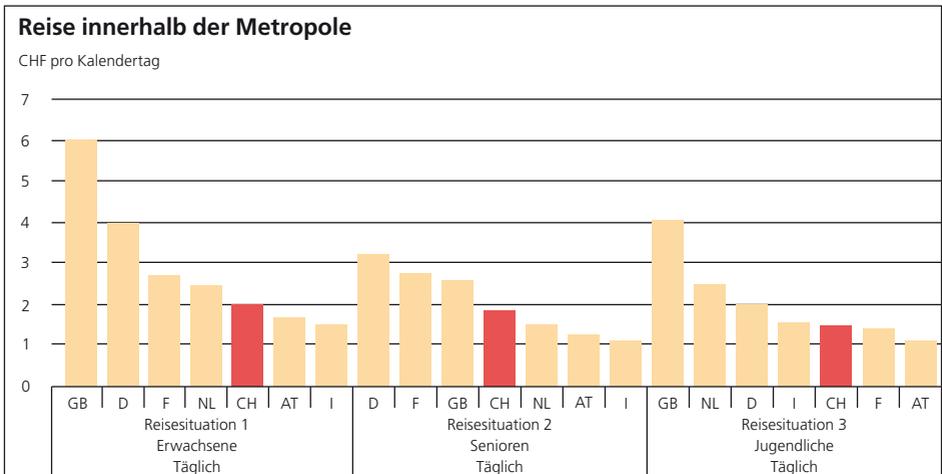


Abbildung 4: Reise innerhalb der Metropole (kaufkraftbereinigt)

#### Anmerkungen

- Die Preise für Reisen innerhalb der Metropole beziehen sich in allen Ländern auf ein Jahresabonnement (Preis pro Kalendertag) für die Kernzone in der Stadt. Mit einem Abonnement können in der Innenstadt beliebig viele Fahrten pro Tag gemacht werden. Dies ist das günstigste Ticketangebot für Fahrgäste die täglich unterwegs sind. In einigen Städten, u.a. Frankfurt, Berlin oder Zürich (für das ganze ZVV Gebiet) stehen preislich günstigere off-Peak Abos zur Verfügung.

- › Österreich:
  - › 2015 wurde in Innsbruck eine Tarifreform durchgeführt. In der Folge sanken die Preise für ein Jahresabonnement um 30% auf 330 EUR pro Jahr.
- › Frankreich/Italien:
  - › In Frankreich und Italien erhalten Senioren und Jugendliche teilweise vergünstigte Tarife, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllen (z.B. tiefes Einkommen). Diese Angebote wurden nicht berücksichtigt.
  - › In Mailand gibt es für Senioren preislich günstigere Abonnemente mit einer zeitlichen Einschränkung (nach 9.30 Uhr). Aufgrund der zeitlichen Einschränkung ist dieses Abonnement im Vergleich nicht berücksichtigt.
- › Niederlande:
  - › In den Niederlanden werden die Studententickets als Studentendarlehen vergeben. Falls das Studium weniger als zehn Jahre dauert, verfällt das Darlehen und muss nicht zurückgezahlt werden. Die Tarife werden individuell zugesprochen und berechtigen je nach Wahl zur freien Benutzung des öV unter der Woche oder am Wochenende.
- › London:
  - › In London und Birmingham variieren die Preise je nach Tageszeit (Peak und off-Peak Tarife). Auf den Einzelbilletten gibt es in Grossbritannien einen Price-Cap (Oystercard, contactless).
  - › Senioren, die in London wohnen, haben Anrecht auf eine 60+ London Karte. Sie gewährt freie Fahrt in London zu einem Pauschalpreis von £10 (im Vergleich berücksichtigt).
  - › In Birmingham reisen Senioren in off-Peak Zeiten gratis mit dem Bus, Zug oder Metro (Older Person Pass).

Verglichene Billette für Reisen innerhalb der Metropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Erwachsene	J-Abo (Zonentarif)						
Senioren	J-Abo (Zonentarif)						
Jugendliche	J-Abo (Zonentarif)						

Tabelle 5: verglichene Billette für Reisen innerhalb der Metropole

### 3.1.2. Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

Für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums liegt die Schweiz, über alle Zielsegmente gesehen, preislich im Mittelfeld.

Von den Fahrgästen, die gelegentlich (wöchentlich) innerhalb eines Metropolitanraums reisen, zahlen Senioren und Jugendliche höhere Preise als in den meisten anderen Ländern. Nur in den Niederlanden und in Grossbritannien sind die Preise höher. Ein Grund dafür sind Spezialrabatte, von denen Senioren und Jugendliche in anderen Ländern profitieren. Bei täglich Reisenden wurden überall die Preise auf Basis Jahresabonnement verglichen. Demgegenüber fahren gelegentlich Reisende je nach Land mit einem anderen Ticket (Tabelle 6) am günstigsten.

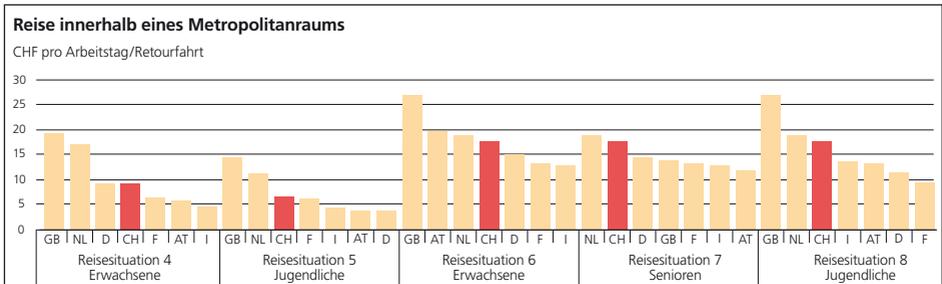


Abbildung 5: Reise innerhalb eines Metropolitanraums (kaufkraftbereinigt)

### Anmerkungen

- › Die Mobilitätssituation *Reisen innerhalb eines Metropolitanraums* bezieht sich auf die Referenzstrecke Zug-Zürich mit einer Länge von 24 km.
- › Die Fahrpreise für täglich Reisende entsprechen Abonnement-Preisen (Zonentarif). Für Personen, welche sich gelegentlich innerhalb eines Metropolitanraums bewegen, sind im Normalfall Einzelbillette die preisgünstigsten Fahrausweise (Tabelle 6).
- › Österreich:
  - › Im Verbundgebiet des VOR (Verkehrsverbund Ost-Region) wird der bisherige Zonentarif ab dem 6. Juli 2016 durch einen neuen Streckentarif ersetzt (davon ausgeschlossen sind Einzel- und Zeitkarten der Kernzone Wien).
  - › Der Verkehrsverbund Tirol (VVT) hat die Semestertickets im Jahr 2014 stark vergünstigt. Die neuen Tickets sind bis zu 72% günstiger!
- › Deutschland, Niederlande, Grossbritannien: Wer in den off-Peak Zeiten unterwegs ist, profitiert von reduzierten Abonnement- und Einzelbillettpreisen
- › Frankreich
  - › In Marseille wurde das Abonnement ZOU! berücksichtigt, welches die Tarife mehrerer regionaler Transportunternehmungen kombiniert.
  - › Das Abonnement ZOU! ist für Studenten zum vergünstigten Tarif erhältlich und wird in Abhängigkeit des Wohn- und Studienortes ausgestellt (wurde nicht berücksichtigt).
- › London:
  - › Die 60+ London Karte gilt auch für die Agglomeration. Berechtigt für dieses Abonnement sind Senioren, die in einem Londoner Stadtteil ihren Wohnsitz haben (wurde im Vergleich berücksichtigt).

### 3.1.3. Reisen im ganzen Land

Die Schweizer Fahrpreise für Freizeitreisen quer durchs ganze Land mit Bahn und Bus liegen preislich im Mittelfeld. Erwachsene, Senioren und Jugendliche zahlen nur in Frankreich, Deutschland und den Niederlanden weniger für ihre Reise. In den Niederlanden bietet die Nederlandse Spoorwegen (NS) das Weekend Vrij Abonnement an, mit welchem Reisende am Wochenende sehr günstig die Bahn nutzen können.

Senioren und Jugendliche erhalten in den meisten Ländern Rabattkarten, die ihnen im Vergleich zu Erwachsenen einen preislichen Vorteil verschaffen. In der Schweiz erhalten alle drei Zielgruppen mit dem HTA den gleichen Rabatt.

Die Preisunterschiede der einzelnen Angebote sind z.T. sehr gross. Dies ist u.a. bedingt dadurch, dass einige Länder über eine starke zeitliche Preisdifferenzierung verfügen und den Preis stark von Reise- und Buchungszeitpunkt abhängig machen. Je früher Reisende ihr Billett kaufen und je geringer die Auslastung der Züge, umso günstiger sind die Fahrpreise.

Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Täglich							
Erwachsene	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)
Jugendliche	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)	J-Abo (Zonentarif)
Wöchentlich							
Erwachsene	EB mit HTA	Berlin: EB Frankfurt: EB mit Bahncard	EB	Rom: J-Abo Zonentarif Mailand: EB	Paris: J-Abo Zonentarif Marseille: EB mit ZOU! <sup>1</sup>	EB	EB
Senioren	EB mit HTA	Berlin: EB Frankfurt: EB mit Bahncard	Wien: EB Innsbruck: J-Abo Zonentarif	Rom: J-Abo Zonentarif Mailand: EB	Paris: J-Abo Zonentarif Marseille: EB mit ZOU!	EB	London: J-Abo (Zonentarif) Birmingham: EB
Jugendliche	EB mit HTA	Berlin: EB Frankfurt: J-Abo Zonentarif	Wien: EB Innsbruck: J-Abo Zonentarif	Rom: J-Abo Zonentarif Mailand: EB	Paris: J-Abo Zonentarif Marseille: EB mit ZOU!	EB	EB

Tabelle 6: Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

<sup>1</sup> ZOU! ist ein Abo resp. eine Rabatkkarte, die gelegentlich Reisenden in der Region Marseille – Aix-en-Provence einen Rabatt auf Einzelbillette gewährt (auch als Jahresabo für häufig Reisende erhältlich).

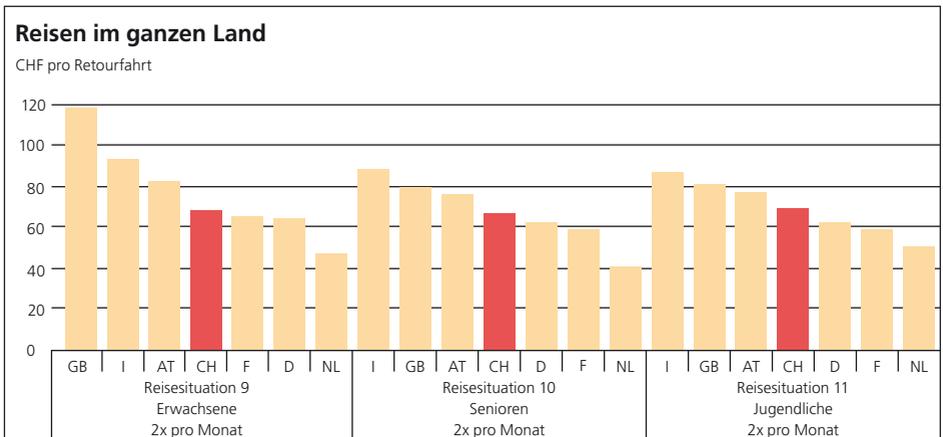


Abbildung 6: Reisen im ganzen Land (kaufkraftbereinigt)

Dank dem Direkten Verkehr (DV) ist es in der Schweiz möglich, mit nur einem einzigen Billett quer durchs Land zu reisen und dabei Bahn, Bus, Tram und Schiff zu benützen. Wer in den Vergleichsländern reist, muss in der Regel für jedes benützte Verkehrsmittel ein separates Billett lösen (z.T. über die Internetseiten der einzelnen Transportunternehmen). Eine Ausnahme davon bildet Österreich. Neuerdings ermöglicht es die ÖBB den Fahrgästen, durchgängige Billetts zu lösen.



Abbildung 7: Strecken der Reisen im ganzen Land

Ausgewählte Strecken für die Mobilitätssituation Reise im ganzen Land

Quelle Karte: Google Maps

### Anmerkungen

- › Die Mobilitätssituation Reisen im ganzen Land bezieht sich auf die Referenzstrecke Zürich-Bivio, 132 km (Luftdistanz). Die Preise referenzieren jeweils auf eine Fahrt mit Bahn und Bus. Beim Kauf eines Billetts ist eine Kombination aus mehreren Streckentickets resp. aus Strecken- und Verbundtickets erforderlich.
- › Berücksichtige Rabattkarten für Reisen im ganzen Land:
  - › Schweiz: Halbtax
  - › Italien: Green Card, Silver Card
  - › Österreich: Vorteilskarte
  - › Deutschland: BahnCard 25, BahnCard 50
  - › Frankreich: Carte Jeune, Carte Senior+
  - › Niederlande: Weekend Vrij
  - › Grossbritannien: Senior Railcard, 16-25 Railcard

- › Schweiz:
  - › Für Reisende, die unter der Woche (Montag bis Freitag) erst nach 9 Uhr unterwegs sind, gibt es die 9-Uhr Tageskarte (nur mit HTA), mit welcher man für 58 CHF den ÖV (fast) in der ganzen Schweiz nutzen kann.
  - › Die vergünstigten Tageskarten der Gemeinden, welche je nach Gemeinde in der 2. Klasse für 45 CHF erhältlich ist, wurde nicht berücksichtigt.
- › Grossbritannien:
  - › Je nach Region existieren Spezialabonnemente, die zu einer unlimitierten Anzahl Reisen innerhalb einer bestimmten Zone und Periode berechtigen (GB Rail Rover).
  - › Aufgrund der flexiblen Preise kosten Billette ohne bestimmte Antrittszeit (Anytime) bis zu fünfmal mehr als zu off-Peak Zeiten.

Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Erwachsene	EB* mit HTA	EB mit BahnCard	EB mit Vorteilskarte	EB	EB	Weekend Vrij und EB	EB (Advanced)
Senioren	EB* mit HTA	EB mit BahnCard	EB mit Vorteilskarte	EB mit Silver Card	EB mit Carte SENIOR+	Weekend Vrij und EB	EB (Advanced) Senior Railcard
Jugendliche	EB* mit HTA	EB mit BahnCard	EB mit Vorteilskarte	EB mit Green Card	EB mit Carte JEUNE	Weekend Vrij und EB	EB (Advanced) 16–25 Railcard

Tabelle 7: Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

Billetart pro Zielsegment (EB: Einzelbillett / J-Abo: Jahresabonnement) / \*Sparticket auf Teilstrecke

### 3.1.4. Reisen zwischen zwei Metropolen

Die Reise zwischen zwei Metropolen ist für Erwachsene und ganz speziell für Jugendliche in der Schweiz verhältnismässig günstig. Erwachsene, die täglich unterwegs sind, zahlen zwar am viert meisten, die Preisunterschiede zu den günstigeren Ländern sind jedoch gering. Das Angebot für Jugendliche ist im Vergleich zu den Vergleichsländern sehr preiswert. Jugendliche zahlen nur in Österreich weniger. Bei häufig Reisenden ist zu berücksichtigen, dass die Billette unterschiedliche Leistungen umfassen. In der Schweiz, in Österreich und den Niederlanden rechnet sich für die betrachteten Strecken bereits ein Pauschalfahrausweis (CH: GA). Damit können sich Reisende im ganzen Land bewegen. In den übrigen Ländern kaufen die Reisenden am besten ein Streckenabonnement. Schweizer Geschäftsreisende, die einmal wöchentlich zwischen zwei Metropolen unterwegs sind, bezahlen gut doppelt so viel wie Pendler. Dennoch bezahlen sie vergleichsweise tiefe Preise. Für wöchentliche Reisen lohnt sich in keinem der Länder ein Abonnement. Gelegentlich Reisende kaufen ein Einzelbillett (mit Rabattkarte).

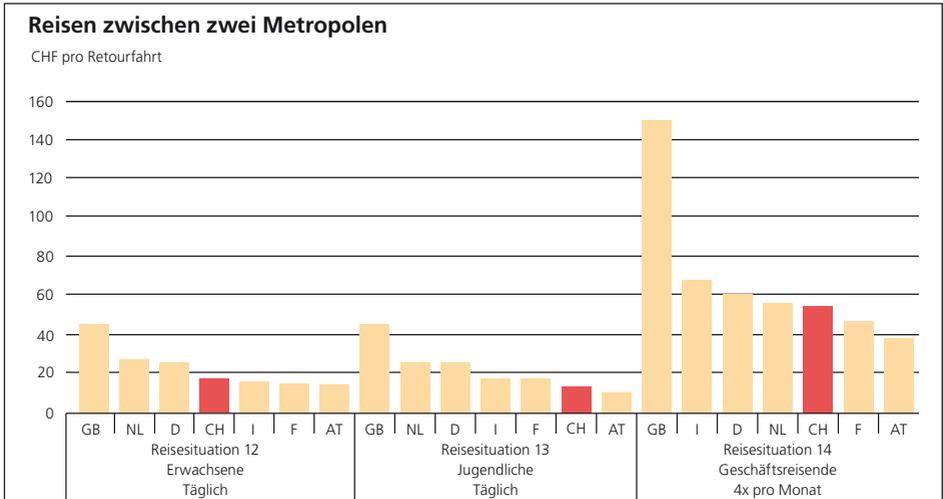


Abbildung 8: Reisen zwischen zwei Metropolen (kaufkraftbereinigt)

#### Anmerkungen

- Die Mobilitätssituation Reisen zwischen zwei Metropolen bezieht sich auf die Referenzstrecke Zürich-Bern, 96 km (Luftdistanz).
- Österreich: Auf der Strecke Salzburg – Linz betreibt die WESTbahn seit Ende 2011 einen Fernverkehr. Einzeltickets sind bis zu 50% günstiger als bei der ÖBB (im Vergleich berücksichtigt).
- Grossbritannien: Extreme Preisunterschiede in den verschiedenen Fahrkartenkategorien («Anytime» Tickets sind bis zu 5x teurer als off-Peak Tickets). Für die Bestimmung der Fahrpreise wurde die Ticketkategorie «Advanced» (30% günstiger als «Anytime» und bis zu 200% teurer als off-Peak) berücksichtigt (siehe Kapitel 2.1).

Verglichene Billette für Reisen zwischen zwei Metropolen							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Täglich							
Erwachsene	Generalabonnement	S-Abo	Österreich-card	S-Abo	S-Abo	Altijd Vrij Jaar	S-Abo
Jugendliche	Generalabonnement	S-Abo	Österreich-card	S-Abo	S-Abo	Altijd Vrij Jaar *	S-Abo
Wöchentlich							
Erwachsene	EB mit HTA	EB mit BahnCard 50	EB (Westbahn)	EB	Abonnement Fréquent	EB	EB (Advanced)

Tabelle 8: Verglichene Billette für Reisen zwischen zwei Metropolen

Billetart pro Zielsegment und Häufigkeit (EB: Einzelbillett / J-Abo: Jahresabonnement / S-Abo: Streckenabonnement)

\* ohne Bus, Tram und Metro

### 3.1.5. Index Angebotsqualität

Die Preisvergleiche im Kapitel 3.1 berücksichtigen die Qualität des Angebots nicht. Diese variiert sehr stark unter den Vergleichsländern. Um das Länderangebot umfassend vergleichen zu können, wird folgend die Angebotsqualität zusätzlich anhand eines Index miteinbezogen. Dieser setzt sich aus folgenden Kriterien zusammen:

- › **Pünktlichkeit im Fernverkehr:** Prozentuale Anzahl der Fernverkehrszüge, die weniger als 15 Minuten verspätet sind. *Quelle: UIC Railway Statistics 2014*
- › **Angebotsdichte:** Quotient aus der Anzahl der Zugkilometer der Staatsbahn dividiert durch die Bevölkerungszahl des Landes. *Quelle: UIC Railway Statistics 2014, Eurostat 2015*
- › **Geschwindigkeit:** Durchschnittliche Geschwindigkeit des Fernverkehrs zwischen zwei Grossstädten. *Quelle: Elektronischer Fahrplan (Fahrzeit) und Google Maps (Distanz)*
- › **Grad der Vernetzung des öffentlichen Verkehrs im jeweiligen Land:** Möglichkeit, jeden Ort im Land mit dem öV in zumutbaren Reisezeiten und zuverlässig (sichere Anschlüsse) zu erreichen. *Quelle: Einschätzung INFRAS*

Beurteilung pro Kriterium							
Land	Bahn	Pünktlichkeit FV	Angebotsdichte			Geschwindigkeit FV	Grad der Vernetzung
		Jahr 2014 ≤15 Minuten	Jahr 2014 TZkm	Jahr 2014 Einwohner	TZkm/EW	km/h	
AT	ÖBB	95.1%	127'061	8'506'889	14.9	108.1	mittel
D	DB AG	76.5%	825'467	80'767'463	10.2	137.4	mittel
F	SNCF	90.9%	442'889	65'889'148	6.7	204.8	tief
GB	ATOC	91.1%	524'356	64'351'155	8.1	111.0	mittel
I	FS	92.6%	262'787	60'782'668	4.3	149.5	mittel
NL	NS	87.1%	118'407	16'829'289	7.0	103.4	hoch
CH	SBB	99.0%	178'541	8'139'631	21.9	110.1	hoch

Tabelle 9: Beurteilung pro Kriterium

Erreichte Werte der Länder pro Kriterium

Pro Kriterium werden maximal vier Punkte verteilt, wobei vier die «Bestnote» darstellt.

Punktetabelle							
Pünktlichkeit		Angebotsdichte		Geschwindigkeit FV		Grad der Vernetzung	
≤15 Minuten	Punkte	TZkm/EW	Punkte	km/h	Punkte	Vernetzung	Punkte
>95.1%	4	>20	4	>200	4	hoch	4
>93–95%	3	>15–20	3	>160–200	3		3
>91–93%	2	>'10–15	2	>120–160	2	mittel	2
>89–91%	1	>5–10	1	>80–120	1		1
≤89%	0	<'5	0	≤80	0	tief	0

Tabelle 10: Punktetabelle

Die Summe der erhaltenen Punkte je Land entspricht dem Index für die Angebotsqualität. Die maximale Anzahl Punkte pro Land beträgt 16.

Die Schweiz liegt mit 13 Punkten auf dem **ersten** Platz, mit einer Spitzenposition bei der Pünktlichkeit, Angebotsdichte und dem Grad der Vernetzung. Lediglich bei der Geschwindigkeit erreicht die Schweiz nur eine geringe Punktzahl. Auf dem zweiten Platz folgt Österreich mit 9 Punkten. Bei der Pünktlichkeit kann Österreich ebenfalls mit einem Topergebnis mithalten. Die restlichen Länder teilen sich den dritten Platz mit jeweils 6 Punkten. Deutschland und die Niederlande erhalten bei der Pünktlichkeit null Punkte, Italien bei der Angebotsdichte und Frankreich beim Grad der öV-Vernetzung. Dafür erzielt Frankreich bei der Geschwindigkeit und die Niederlande beim Grad der öV-Vernetzung die Maximalpunkte.

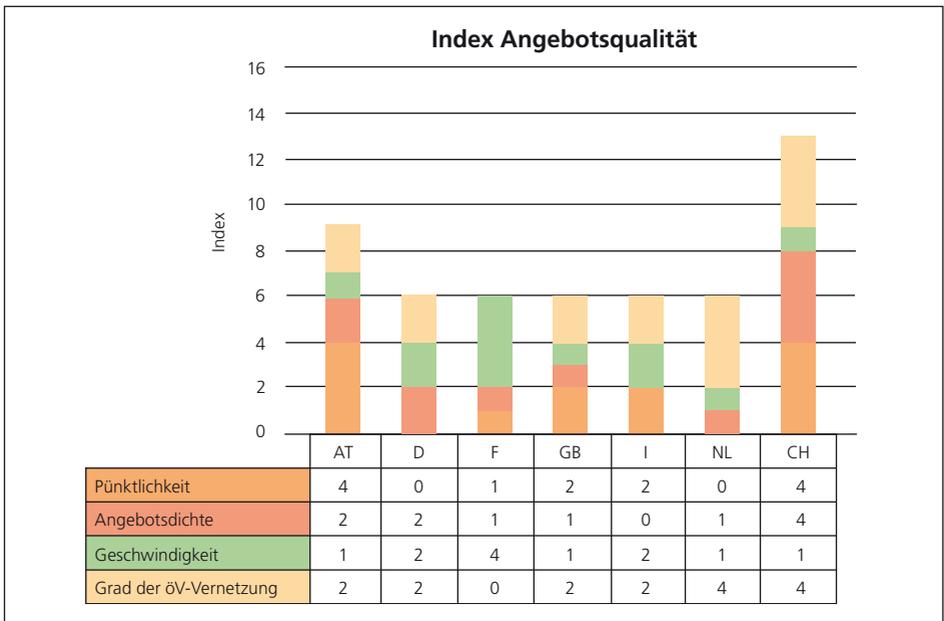


Abbildung 9 / Tabelle 11: Index Angebotsqualität = Summe der erreichten Punkte

Abbildung 10 setzt die Angebotsqualität ins Verhältnis zum Preis (Erwachsene, Reisen im ganzen Land). Der Vergleich zeigt, dass die Schweiz zu einem durchschnittlichen Preis eine überdurchschnittlich gute Qualität anbietet. Aus Kundensicht ist dies das vorteilhafteste Preis-Qualitätsangebot.

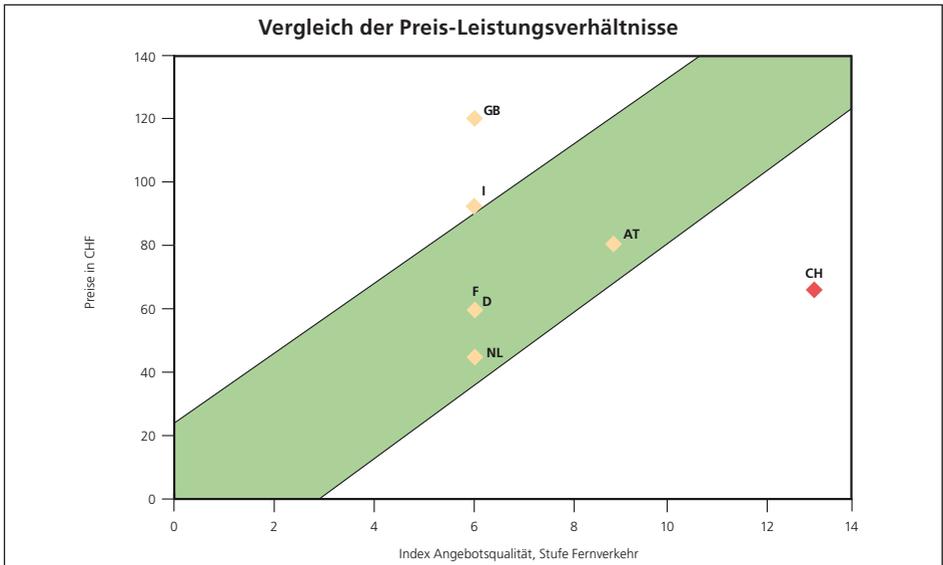


Abbildung 10: Vergleich der Preis-Leistungsverhältnisse (Erwachsene, Reisen im ganzen Land)

Verhältnis von Preis (kaufkraftbereinigt) und Angebotsqualität für Reisen im ganzen Land (Zürich – Bivio, 132 km).  
 Lesehilfe: Für eine Reise aufs Land mit einer Distanz von 132km bezahlt man kaufkraftbereinigt in Österreich 82 CHF und in der Schweiz knapp 68 CHF. Für den rund 15% tieferen Preis erhält man in der Schweiz eine deutlich bessere Qualität (13 Punkte) als in Österreich (9 Punkte)

### 3.2. TOP-DOWN-VERGLEICH

#### Preisentwicklung

Im Zeitraum von 2005 bis 2015 sind die Preise des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz real um 17.8% gestiegen. Während sie in den Jahren 2005 bis 2010 auf dem gleichen Niveau blieben, stiegen sie in den Jahren 2011 bis 2015 deutlich an. Gegenüber den meisten Vergleichsländern sind die öV-Preise seit 2010 in der Schweiz überdurchschnittlich stark gestiegen.

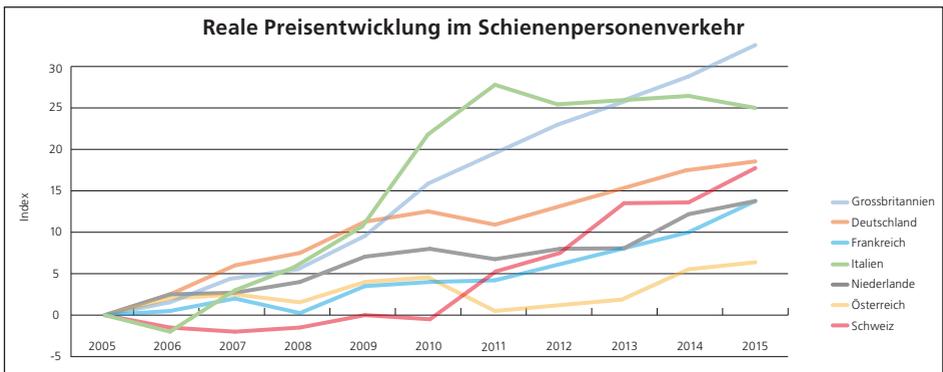


Abbildung 11: Reale Preisentwicklung im Schienenpersonenverkehr  
 Index Preisentwicklung Schienenpersonenverkehr (2005=100)

Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat 2016

### 3.3. KLASSENSPANNE

Die nachfolgende Abbildung 12 zeigt je Land die Klassenspanne zwischen dem 1. Klassebillet (Erwachsen/Hin- und Rückfahrt) und dem 2. Klassebillet für eine Reise zwischen zwei Metropolen.

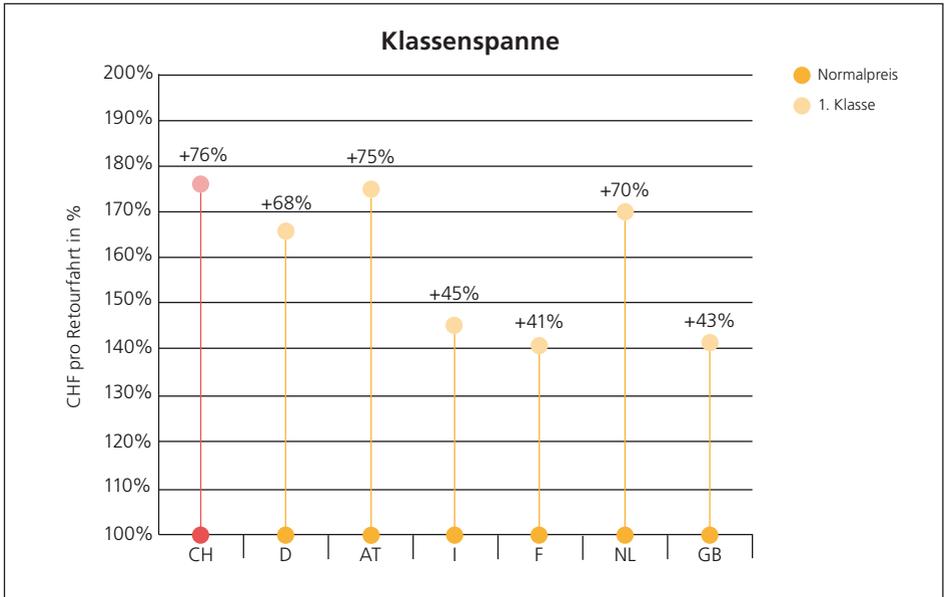


Abbildung 12: Klassenspanne

Preise 1. Klasse (Erwachsene/Hin- und Rückfahrt) im Verhältnis zum Preis 2. Klasse für eine Reise zwischen zwei Metropolen

In der Schweiz beträgt die Klassenspanne 76%. Sie liegt damit am höchsten, jedoch auf gleicher Höhe wie in Deutschland, Österreich und den Niederlanden. Viel tiefer liegt das Verhältnis in Italien, Frankreich und Grossbritannien. In diesen Ländern bezahlen Reisende einen Preisaufschlag von 41–45% für die 1. Klasse.

### 3.4. FLEXIBLE PREISE

Seit ein paar Jahren werden Billette immer mehr preislich flexibel gestaltet, d.h. der Billettpreis ist abhängig vom Reise- und Buchungszeitpunkt.

Im Vergleich zum Ausland ist das Angebot an Spartickets (Zugsbindung) in der Schweiz mengenmässig beschränkt. Pro Tag werden ca. 100'000 Spartickets angeboten, mit Rabatten auf einzelnen Strecken bis zu 50%. Für Strecken innerhalb eines Verbundes ist das Angebot nicht erhältlich. Seit Kurzem ist das Sparbilletangebot auch über die neue SBB Mobile Ticket App erhältlich. Vorhandene Angebote werden bei Kauf eines Billetts direkt angezeigt. Nebst den Spartickets gibt es die «9-Uhr Tageskarte», mit welcher man unter der Woche ab 9 Uhr unlimitiert reisen kann (nur mit HTA gültig).

Abbildung 13 zeigt die Preisspanne pro Land zwischen dem Normaltarif (2. Klasse Hin- und Rückfahrt / Erwachsene / ohne Rabattkarte) und dem Sparpreis (günstigster Preis Erwachsene / ohne Rabattkarte: Zug und Zeit gebunden, Billett im Voraus gekauft) für die Mobilitätssituationen Reisen zwischen zwei Metropolen (siehe Kapitel 2.1).

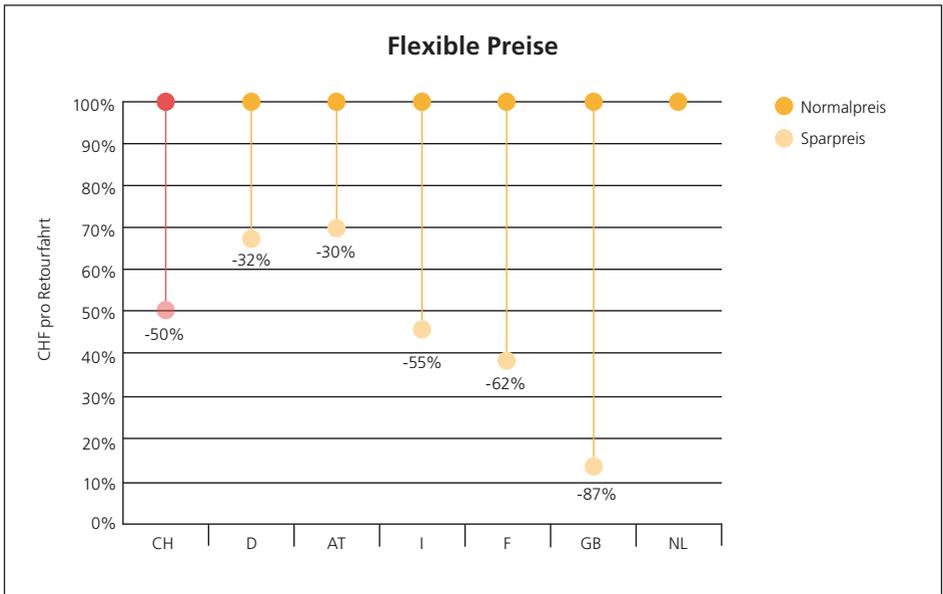


Abbildung 13: Flexible Preise

*Flexible Preise (Erwachsene/Hin- und Rückfahrt/ohne Rabattkarte) im Verhältnis zu einem normalen Billett für eine Reise im ganzen Land. Für Österreich wurden die Angebote der WESTbahn verglichen (die ÖBB bietet auf der Strecke Salzburg – Linz keine Sparschieneangebote an).*

Auf der Strecke Zürich – Bern bezahlen Reisende mit einem Sparticket bis zu 50% weniger als regulär Reisende. Verglichen zu den anderen Ländern liegt dies im Mittelfeld. Sehr viel höhere Rabatte erhalten Fahrgäste in Grossbritannien. Das englische Preissystem basiert auf einer starken Preisdifferenzierung, die nebst der Streckenlänge das Angebot, die Nachfrage sowie den Zeitpunkt des Ticketkaufs berücksichtigt. In Grossbritannien führt dies dazu, dass Bahntickets, die nicht weit im Voraus gekauft werden und nicht an einen Zug gebunden sind, sehr teuer sind. Ebenfalls beschränkt sich das Angebot der flexiblen Preise in Grossbritannien nicht alleine auf den Freizeitverkehr, sondern zielt auch auf den täglichen Pendlerverkehr ab und bietet flexible Preise im Stadtverkehr an. Nebst Grossbritannien sind flexible Preise insbesondere auch in Frankreich und Italien verbreitet, jedoch nicht mit einer so hohen Preisspanne. In den Niederlanden gibt es Spartickets (reduzierten Einzelbillette). Dafür können Reisende, die regelmässig am Wochenende unterwegs sind, ein günstiges Abonnement lösen, welches zur freien Fahrt am Wochenende für die Bahn berechtigt.

Anmerkungen

- › Österreich: Je nach Strecke bietet die ÖBB Sparschienenangebote ab 9 Euro an (z.B. Wien – Linz anstatt 34.30 Normalpreis). Auf der Strecke Salzburg – Linz steht der Spartarif aber nicht zur Verfügung, weshalb die Angebote der WESTbahn verwendet wurden.
- › In den Niederlanden gibt es keine Spartickets für Einzelfahrten, jedoch bieten die Transportunternehmen diverse günstige Abonnementangebote an, die z.B. 40% auf Billettpreisen in off-Peak-Zeiten und freie Fahrt am Wochenende ermöglichen.
- › In der Schweiz, Österreich, Deutschland und Grossbritannien ist es für Erwachsene möglich, den Spartarif mit den Rabattkarten zu kombinieren.

**3.5. PAUSCHALFAHRAUSWEISE**

In Deutschland, Österreich, Frankreich und den Niederlanden sind dem Schweizer GA ähnliche Pauschalfahrausweise erhältlich. Sie unterscheiden sich bezüglich Leistung (freie Fahrt auf sämtlichen Verkehrsmitteln eines Landes, auf sämtlichen Bahnen, auf dem Netz der Staatsbahn, etc.) und Preis. Die preislichen Unterschiede sind gross. Nachstehende Tabelle 12 zeigt die Preise und die dazugehörigen Leistungen im Detail.

Pauschalfahrausweise		
Angebot	Preis für 1 Jahr in CHF (Erwachsene)*	inbegriffene Leistung
SBB: Generalabonnement	3655	Freie Fahrt auf Strecken der SBB und den meisten Privatbahnen in der gesamten Schweiz. Ausser-dem gilt das GA für Postautos, Schiffe und die öffentlichen Nahverkehrsmittel (Tram und Bus) in den meisten Städten und Agglomerationen. Zu-sätzlich gewähren einige Bergbahnen Vergünstigungen für GA-Besitzer.
DB: BahnCard 100	7496 (4563)	Gilt in allen Zügen der Deutschen Bahn (Nah- und Fernverkehr) sowie auf ausgewählten Buslinien und Bahnen weiterer Verkehrsunternehmen.
ÖBB: ÖSTERREICHcard	2890 (1918)	Berechtigt zur freien Fahrt mit den ÖBB und eini- gen österreichischen Privatbahnen.
SNCF: Abonnement Forfait France	18642 (11381)	Ist zulässig in ganz Frankreich auf dem Strecken-netz der SNCF, ausgenom-men die Region «Île-de-France». Sitzplatzreservierungen müssen weiter-hin bezahlt werden (€ 1.50).
NS: OV-Jaarabonnement	7612 (5177)	Gilt für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel in den Niederlanden: NS-Züge sowie Züge anderer Anbieter und Nahverkehrsmittel (Bus, Strassenbahn und U-Bahn).

Tabelle 12: Pauschalfahrausweise

Generalabonnement: kaufkraftbereinigte Preise und Leistungen, die Angaben in () sind die nicht kaufkraftbereinigten Preise in CHF (Monatsmittelkurs Juni 2016 (ESTV 2016))

\* Angaben gemäss publizieren Preisen auf den Websites der Anbieter und kaufkraftbereinigt anhand des OECD PPP-Index 2015.

## Break-even Distanz

Unabhängig von den darin enthaltenen Leistungen stellt sich die Frage, ab welcher Jahres-Reisedistanz sich der Kauf eines Jahres-Generalabonnements in den verschiedenen Ländern rechnet. Immer mehr Länder berücksichtigen bei der Fahrpreisberechnung neben der Distanz noch weitere Faktoren. Deshalb variieren die Kilometerpreise von Reisedstrecke zu Reisedstrecke. Zur Berechnung des Break-evens müssten deshalb die Fahrpreise für verschiedenste Strecken analysiert und daraus einen Mittelwert berechnet werden. Dies ist nicht Teil der Studie, weshalb, die Berechnungen der Break-even Reisdistanz, auf der Mobilitätssituation 12: *Reise zwischen zwei Metropolen* basieren. Dementsprechend sind die Ergebnisse nicht allgemeingültig. Dennoch ergeben sie ein grobes Bild der Verhältnisse zwischen den verschiedenen Ländern.

Wer in der Schweiz werktätlich fährt, für den lohnt sich, gemessen am Kilometerpreis auf der Referenzstrecke Zürich – Bern der Kauf eines GA ab einer Weglänge (Wohnort – Arbeitsort) von 80 Kilometern (Abbildung 14).

Im Vergleich zu den anderen Ländern ist das Schweizer GA preislich sehr attraktiv. Insbesondere auch, weil das GA (fast) den gesamten Schweizer öV abdeckt (Fern-, Regional- und Nahverkehr mit Ausnahmen). In den Vergleichsländern ist der Regional- und Nahverkehr oft nicht in den Leistungen enthalten (Deutschland, Österreich und Frankreich). Das Schweizer GA hat deshalb das beste Preis-Leistungsverhältnis aller analysierten Pauschalfahrausweise.

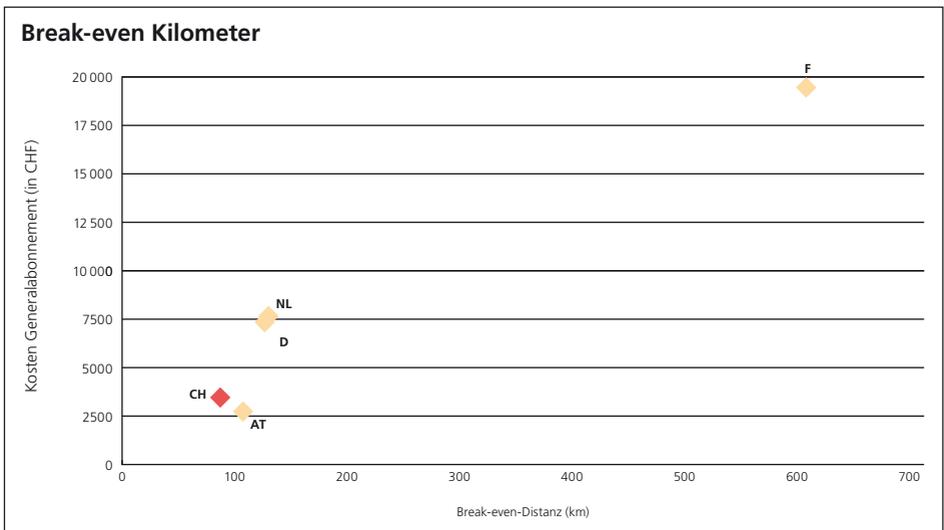


Abbildung 14: Break-even Kilometer der Pauschalfahrausweise (kaufkraftbereinigt)

### Break-even Kilometer Generalabonnement

*Lesehilfe:* Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern-Zürich (Streckenabonnement), lohnt sich ein GA in der Schweiz für Pendler ab einer Weglänge (Wohnort- Arbeitsort) von 80 Kilometern, bei einem Verkaufspreis von 3'655 CHF. In den Niederlanden kostet das GA 7'815 CHF (kaufkraftbereinigt) und der Break-even Punkt, bezogen auf den Kilometerpreis der Strecke Amsterdam-Eindhoven (Streckenabonnement), ist bei 130 Kilometer erreicht.

## 4. Preisvergleich 2013 vs. 2016

Die Bestimmung der öV-Fahrpreise in den sieben Ländern wurde nach gleicher der Methodik wie im Jahr 2013 durchgeführt. Dies ermöglicht einen Vergleich zwischen den beiden Studien.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Preisveränderung zwischen 2013 und 2016 auf drei verschiedene Ursachen zurückzuführen ist: ticketspezifische Preisanpassungen, Veränderung des generellen Preisniveaus und Veränderung des Wechselkurses. Die Analyse der Ursache ist nicht Gegenstand dieser Studie und wird hier nicht weiter vertieft. In der Schweiz ist der PPP-Index von 2012 bis 2015 von 1.53 auf 1.45 gesunken ist. Dies impliziert, dass entweder die Preise in der Schweiz bei gleichbleibenden Preisen im Ausland gesunken sind (Referenz US Dollar), oder die Preise im Ausland gestiegen sind. In den Niederlanden, Österreich und Grossbritannien ist der Index gestiegen, was zu der Annahme führt, dass die Preise seit 2012 angestiegen sind (gegenüber Referenz). In den restlichen Ländern ist der Index konstant geblieben oder leicht gesunken. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Ländern (im Vergleich zur Referenz) gesunken.

OECD Purchasing Power Parities for actual individual consumption 2012/2015							
PPP-Index	Schweiz	Deutschland	Österreich	Italien	Frankreich	Niederlande	Grossbritannien
2012	1.53	0.79	0.85	0.82	0.86	0.86	0.67
2015	1.45	0.79	0.86	0.79	0.83	0.88	0.76

Tabelle 13: OECD Purchasing Power Parities for actual individual consumption 2012/2015  
Tabelle INFRAS. Quelle: OECD 2016 in Zusammenarbeit mit EUROSTAT und BFS

### Reisen in der Metropole

Insgesamt ist die Position der Schweiz zwischen 2013 und 2016 ungefähr gleichgeblieben. Die Schweiz befindet sich weiterhin im preislichen Mittelfeld. Bei den Erwachsenen hat sich die Position um einen Rang verschlechtert. Im Gegensatz dazu hat sich die Schweiz bei den Jugendlichen um einen Rang verbessert. In Österreich sind die Preise aufgrund einer Tarifreduktion (Gebiet des Verkehrsverbund Tirol) bei den Erwachsenen klar gesunken.

### Reisen im Metropolitanraum

Im Vergleich zu 2013 ist die Schweiz im Verhältnis zu den Vergleichsländern relativ stabil. Bei den häufig Reisenden bleiben die Preisunterschiede zwischen den Ländern unverändert. Erwachsene, die gelegentlich unterwegs sind, zahlen leicht höhere Preise gegenüber den Vergleichsländern. Nebst Änderungen im Preisniveau und in den Wechselkursen, ist dies auf andere Angebote (Abonnement ZOU! in Marseille), neue Angebote (neu ist das Abonnement Fortfait navigo in Paris für alle Zonen gültig) oder Tarifreduktionen (bis zu 70% günstigere Preise im Verkehrsverbund Tirol, Österreich) zurückzuführen.

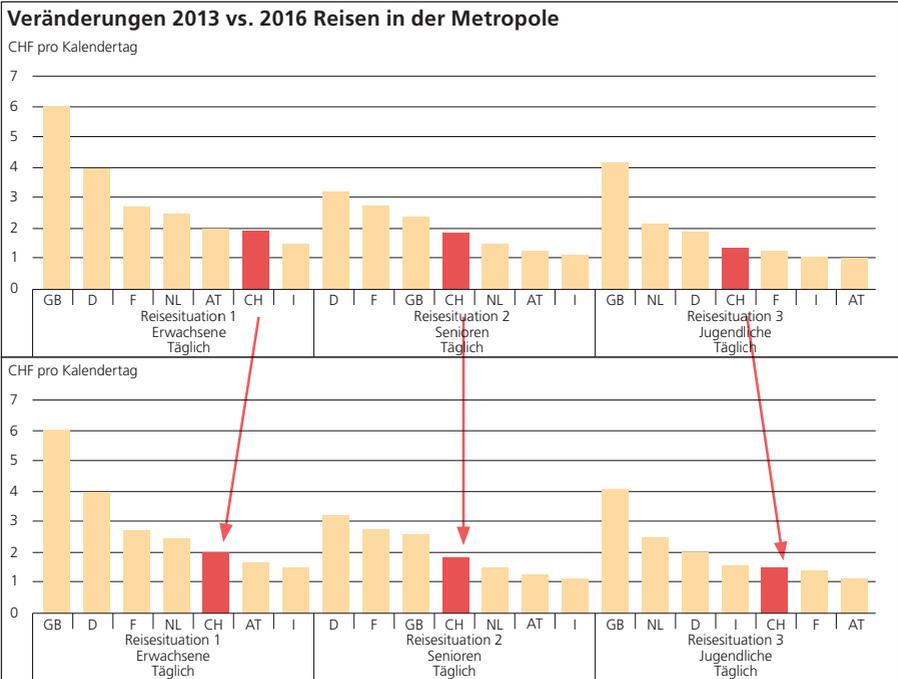


Abbildung 15: Veränderungen 2013 vs. 2016 Reisen in der Metropole

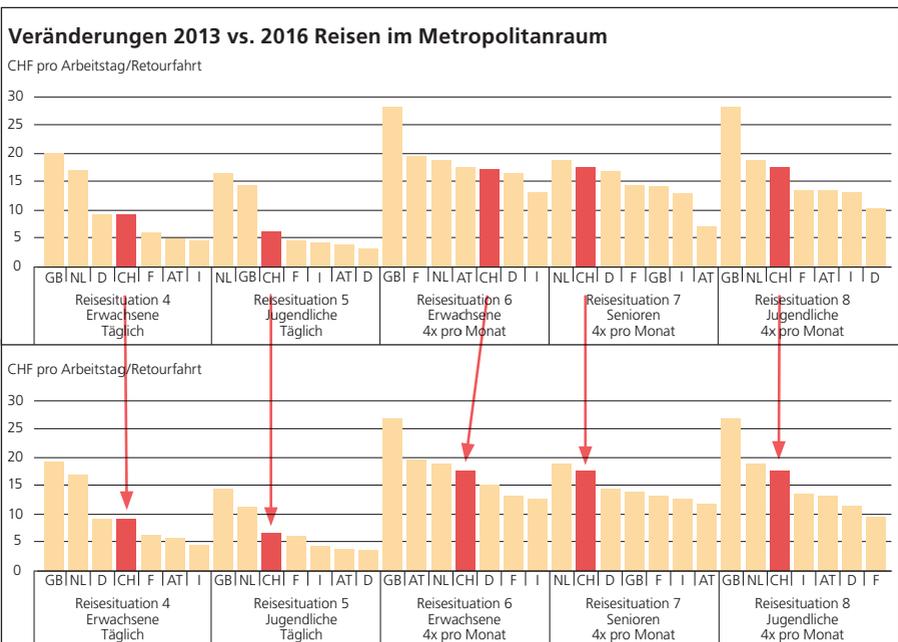


Abbildung 16: Veränderungen 2013 vs. 2016 Reisen im Metropolitanraum

## Reisen im ganzen Land

Die Preise für Reisen im ganzen Land sind im Vergleich zum Ausland leicht gestiegen. Erwachsene zahlen mehr. Bei den Vergleichsländern hat sich die Position von Grossbritannien und den Niederlanden markant verändert. Weil in dieser Studie neu das niederländische Abonnement Weekend Vrij berücksichtigt wurde, belegen die Niederlande einen Spitzenplatz. In Grossbritannien und Italien sind Reisen im ganzen Land am teuersten. Diesbezüglich ist zu berücksichtigen, dass insbesondere im Fernverkehr eine starke Preisdifferenzierung angewandt wird, was den Vergleich zwischen zwei verschiedenen Zeitpunkten erschwert und die Positionen von Jahr zu Jahr unterschiedlich sein können.

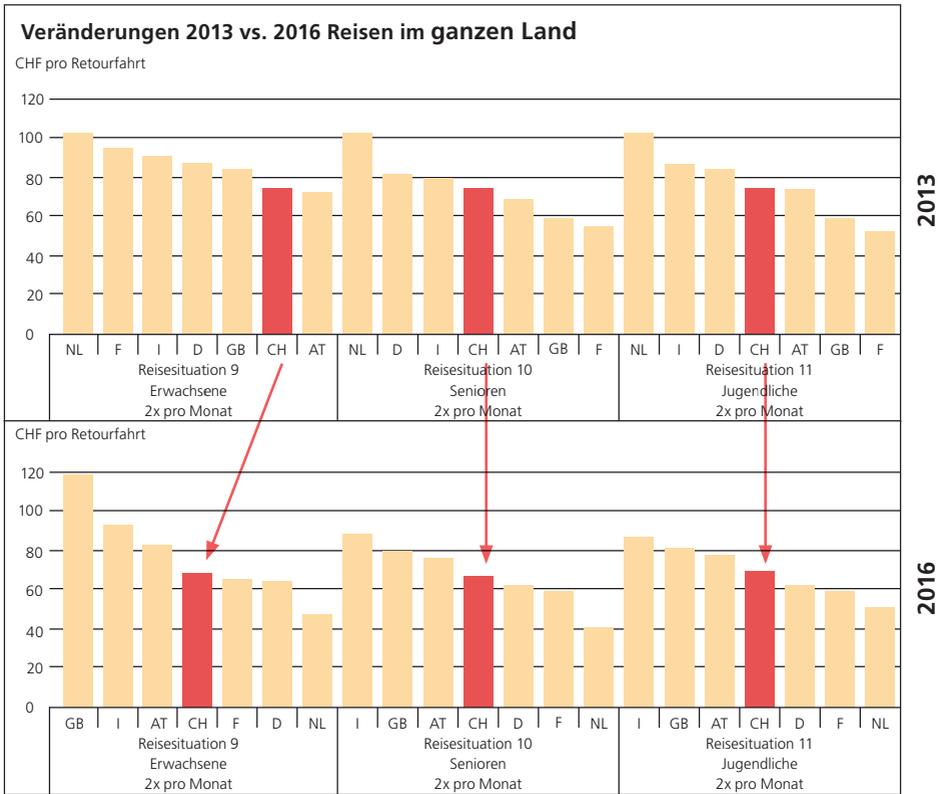


Abbildung 17: Veränderungen 2013 vs. 2016 Reisen im ganzen Land

## Reisen zwischen zwei Metropolen

Zwischen 2013 und 2016 zeigen sich keine grossen Veränderungen zwischen den Ländern. Die Schweiz kann ihre Spitzenposition bei Fahrpreisen für Jugendlichen weiterhin halten, verliert aber einen Rang bei den Erwachsenen. Österreich belegt weiterhin die Topposition bei allen Zielgruppen und Grossbritannien verlangt mit Abstand die höchsten Preise.

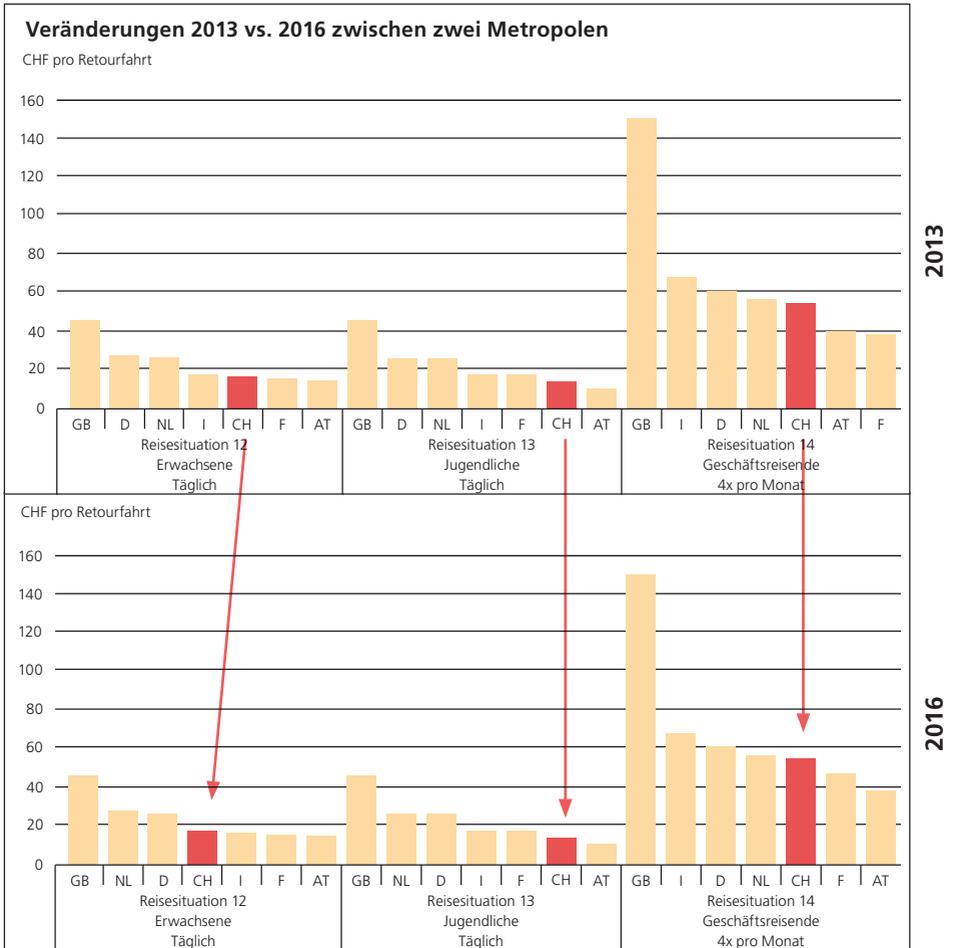


Abbildung 18: Veränderungen 2013 vs. 2016 zwischen zwei Metropolen

Über alle Mobilitätssituationen gesehen, hat sich die Preisposition (Ranking) des Schweizer öV zwischen 2013 und 2016 leicht nach links verschoben. Unter Berücksichtigung der hervorragenden Qualität bietet die Schweiz ein überdurchschnittlich gutes Preis-Leistungsverhältnis.

---

# Schlussbetrachtung

## **Die Preise des Schweizer öV liegen, über alle Mobilitätssituationen gesehen im Mittelfeld.**

Unter Berücksichtigung der Kaufkraft schneidet der öV in der Schweiz im Vergleich zu den europäischen Vergleichsländern gut ab. Die Preise liegen mehrheitlich im Mittelfeld. Im Einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

- › **Städte:** In den Schweizer Städten sind die Preise vergleichsweise günstig. Für Senioren gilt dies mit Einschränkungen. Die meisten Städte in den Vergleichsländern kennen Seniorenvergünstigungen. In den zwei untersuchten Schweizer Städten gibt es in Lausanne Vergünstigungen, in Zürich gibt es sie nicht. Beide Erläuterungen zusammen erklären das etwas ungünstigere Abschneiden der Schweiz bei den Seniorenpreisen.
- › **Metropolitanraum:** Bei den täglichen Reisen (Abonnemente) liegt die Schweiz im Mittelfeld. Bei den gelegentlichen Reisen (Einzelbillett) ist die Schweiz für Senioren und Jugendliche im Quervergleich relativ teurer. Dies lässt sich damit erklären, dass weder die Senioren, noch die Jugendlichen bei den Einzelbillett eine spezielle Vergünstigung erhalten. Das in der Schweiz weit verbreitete Halbtax-Abo, ermöglicht allen erwachsenen Fahrgästen zum halben Preis zu reisen.
- › **Reisen aufs Land:** Die Schweizer öV-Preise liegen im Mittelfeld. Gegenüber der Studie 2013 hat sich die Schweizer Position verschlechtert. Ursache dafür sind nicht Preiserhöhungen in der Schweiz, sondern Preisvergünstigungen in Deutschland und in den Niederlanden. In den Niederlanden haben wir in der Studie 2016 ein Sparticket berücksichtigt, das wir im Jahr 2013 noch nicht berücksichtigt hatten. Dies hat die Position dieses Landes markant verbessert.
- › **Stadt- Stadt:** Die Preise sind vergleichsweise günstig. Wer täglich weiter als 80km fährt, für den lohnt sich in der Schweiz der Kauf eines GA. Mit dem GA Junior reisen Jugendliche (16. 25 Jahre) ausgesprochen günstig. Geschäftsreisende, die nicht täglich reisen, bezahlen dreimal so viel für die Reise wie die Pendelnden mit einem GA. Gleichwohl reisen sie im Quervergleich günstig.

## **Der Schweizer öV bietet eine sehr hohe Angebotsqualität**

Die Schweiz erreicht die höchste Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Angebotsdichte, Reisegeschwindigkeit und Vernetzungsgrad). Zusammen mit den im Vergleich durchschnittlichen Preisen bietet die Schweiz ihren Fahrgästen das beste Preis-Leistungs-Verhältnis.

## **Eine Reise – ein Ticket**

In der Schweiz und neuerdings in Österreich ist es möglich, mit nur einem Billett im ganzen Land zu reisen (sogenannter Direkter Verkehr) und die Dienstleistung mehrerer Transportunternehmen zu nutzen. Über Webshops und Ticket-Apps können die Billette in einem einzigen Buchungsvorgang gekauft werden.

## **Spartickets und off-Peak Angebote**

Das Angebot zeitlich eingeschränkter Abonnements und Einzel-Tickets – der Preis ist vom Buchungs- und Reisezeitpunkt abhängig - ist im Ausland weit verbreitet und wachsend. Diese Tickets sind in der Regel zugsgebunden. Das schränkt überall die freie Wahl der Züge ein. Am stärksten ausgeprägt sind Preisflexibilisierungen in Grossbritannien. Hier sind Sparbillette und Abonnemente für den Nah- und den Fernverkehr erhältlich. Auch die Schweizer Bahnen bieten immer häufiger Spartickets an. Für Reisen mit mehreren Verkehrsmitteln hingegen haben wir in keinem Land Spartickets gefunden. Für die Reise von Zürich nach Bivio zum Beispiel, gilt der Direkte Verkehr (DV): Eine Reise – ein Ticket. Im DV gibt es keine Spartickets im engeren Sinn. Wer für DV Reisen von Spartickets profitieren möchte, der muss gebrochen lösen. Dafür gibt es aber immer wieder Aktionsangebote, wie z.B. die Duo-Tageskarte.

## **Klassenspanne**

Die Klassenspanne zwischen der 1. und 2. Klasse ist in der Schweiz, mit +76% ähnlich gross wie in Deutschland, Österreich und den Niederlanden. In Italien, Frankreich und Grossbritannien ist die Klassenspanne deutlich kleiner.

## **Das Preis-/ Leistungsverhältnis des GA ist herausragend**

Im Gegensatz zu den meisten Pauschalfahrausweisen in den Vergleichsländern, gilt das Schweizer GA nicht nur auf den Staatsbahnen, sondern auch im Nah- und Regionalverkehr. Das GA lohnt sich schon ab einer täglichen Pendlerstrecke (Wohnort–Arbeitsort) von 80 km.

## **Preisvergleich 2013 vs. 2016**

Über alle Mobilitätssituationen hinwegesehen, hat sich die Position der Schweiz gegenüber 2013 im Quervergleich mit sechs europäischen Ländern in einigen wenigen Mobilitätssituationen leicht verschlechtert hat. Hauptursache dafür sind punktuelle Preisreduktionen (u.a. Spartickets) in den Vergleichsländern (AT, NL). Bei der Angebotsqualität liegt die Schweiz weiterhin mit deutlichem Abstand an der Spitze. Deshalb ist auch das Preis-Leistungsverhältnis des öV nach wie vor sehr gut.

## **Nachbarländer**

Über alle Mobilitätssituationen gesehen müssen die Briten am meisten für den öV bezahlen. Ähnliche pauschale Aussagen sind für die anderen Länder nicht möglich. Einmal ist das Reisen vergleichsweise teuer, das andere Mal vergleichsweise günstig.

## **Langjährige Entwicklung der öV-Preise**

Im Zeitraum 2005- 2010 sind die Preise des öV-Schweiz real stabil geblieben, während die Preise in den Vergleichsländern stiegen. In den Jahren 2011 bis 2015 stiegen sie in der Schweiz um real 17.8 Prozent. Die realen Preiserhöhungen sind nötig zur Finanzierung des während der letzten Jahren stark ausgebauten Angebotes. Über den gesamten Zeitraum gesehen bewegen sich die realen Preissteigerungen in der Schweiz im Mittelfeld der Vergleichsländer.

---

# Abkürzungsverzeichnis

AT	Österreich
CH	Schweiz
D	Deutschland
DV	Direkt Verkehr
F	Frankreich
GA	Generalabonnement (Schweiz)
GB	Grossbritannien
HTA	Halbtax
I	Italien
NL	Niederlande
öV	öffentlicher Verkehr
UIC	International Union of Railways

---

# Literatur

## Websites zur Abfrage der öV-Preise

### Schweiz:

[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)  
[www.t-l.ch](http://www.t-l.ch)  
[www.zpass.ch](http://www.zpass.ch)  
[www.zvv.ch](http://www.zvv.ch)

### Deutschland:

[www.bayerischeoberlandbahn.de](http://www.bayerischeoberlandbahn.de)  
[www.bvg.de](http://www.bvg.de)  
[www.db.de](http://www.db.de)  
[www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de)  
[www.rmv.de](http://www.rmv.de)  
[www.traffiq.de](http://www.traffiq.de)

### Österreich:

[www.ivb.at](http://www.ivb.at)  
[www.oebb.at](http://www.oebb.at)  
[www.vmobil.at](http://www.vmobil.at)  
[www.vor.at](http://www.vor.at)  
[www.vvt.at](http://www.vvt.at)  
<https://westbahn.at>  
[www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at)

### Italien:

[www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it)  
[www.atm-mi.it](http://www.atm-mi.it)  
[www.cotralspa.it](http://www.cotralspa.it)  
[www.sii.bz.it](http://www.sii.bz.it)  
[www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)

### Frankreich:

[www.ratp.fr](http://www.ratp.fr)  
[www.rbus-transport.com](http://www.rbus-transport.com)  
[www.regionpaca.fr](http://www.regionpaca.fr)  
[www.rtm.fr](http://www.rtm.fr)  
[www.sncf.com](http://www.sncf.com)  
[www.ter.sncf.com](http://www.ter.sncf.com)  
[www.transilien.com](http://www.transilien.com)

### Niederlande:

<https://duo.nl>  
[www.gvb.nl](http://www.gvb.nl)  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)  
[www.ret.nl](http://www.ret.nl)  
<http://9292.nl>

### Grossbritannien:

[www.networkwestmidlands.com](http://www.networkwestmidlands.com)  
<http://oip.nationalrail.co.uk>  
[www.stagecoachbus.com](http://www.stagecoachbus.com)  
[www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk)



