

**32**

FRÜHLING 2014

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 Schweizer öV im europäischen Vergleich



---

# Die Autoren

**Caspar Sträuli, Maura Killer**

infras  
Binzstrasse 23  
8045 Zürich  
044 205 95 95  
zurich@infras.ch

Frühling 2014

---

# 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
<b>3 Ergebnisse</b>	<b>11</b>
3.1 Bottom-up-Vergleiche	11
3.2 Top-down-Vergleich	19
3.3 Flexible Preise	20
3.4 Klassenspanne 1.Klasse / 2. Klasse	21
3.5 Generalabonnement	21
<b>4 Portrait der Preissysteme</b>	<b>24</b>
4.1 Schweiz	24
4.2 Deutschland	25
4.3 Österreich	26
4.4 Niederlande	27
4.5 Frankreich	27
4.6 Italien	28
4.7 England	29
<b>5 Schlussbetrachtung</b>	<b>30</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>32</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 die wiederkehrenden Preiserhöhungen, die tiefe Ertragskraft des Generalabonnements (GA), die Möglichkeiten und Grenzen der Nachfragesteuerung über den Preis und die verstärkte Nutzerfinanzierung des öV. In den Debatten wird immer wieder die Frage nach dem öV-Preisniveau in anderen Ländern gestellt. Die vorliegende Publikation der LITRA gibt darauf Antworten.

## Vergleich der öV-Preise in sieben Ländern

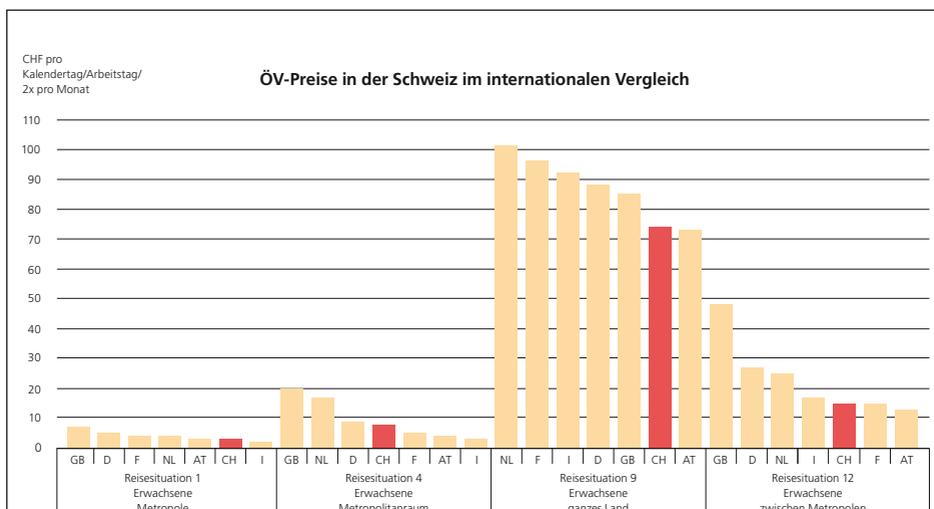
Die öV-Fahrpreise in der Schweiz, Deutschland, Österreich, Italien, Frankreich, den Niederlanden und Grossbritannien werden anhand 14 typischer Alltags-Mobilitätssituationen (Tabelle 1) miteinander verglichen, wobei jede Situation einer bestimmten Kombination der Parameter Mobilitätsraum, Zielsegment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

Tabelle 1 | Untersuchte Mobilitätssituationen

Reisesituation	Mobilitätssituationen													
	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														
Zweimal monatlich														
Wöchentlich														

Die Ergebnisse (Figur 1) zeigen, dass die öV-Preise für Erwachsene in der Schweiz zu den tiefsten Preisen aller Vergleichsländer gehören. Erwachsene reisen besonders günstig innerhalb der Metropolen (Reisesituation 1) und quer durchs Land mit Bahn und Bus (Reisesituation 9)

Die Preise für Senioren und Jugendliche liegen im Durchschnitt der Vergleichsländer. Senioren erhalten in mehreren Vergleichsländern speziell rabattierte Fahrausweise. In der Schweiz erhalten sie verbilligte Abonnemente in einzelnen Verbänden und im GA-Sortiment. Jugendliche erhalten vergünstigte Abonnemente generell in Verbänden und beim GA. In den Vergleichsländern erhalten unter den Jugendlichen nur die Studenten Vergünstigungen und dies auch nur während dem Semester. Gelegentlich reisende Seniorinnen, Senioren und Jugendliche mit einem Halbtax zahlen für Einzelbillette den halben Preis. Diesbezüglich sind sie in der Schweiz den übrigen Erwachsenen gleichgestellt.



Figur 1 | Ticketpreise für Erwachsene in vier verschiedenen Mobilitätsräumen

## GA

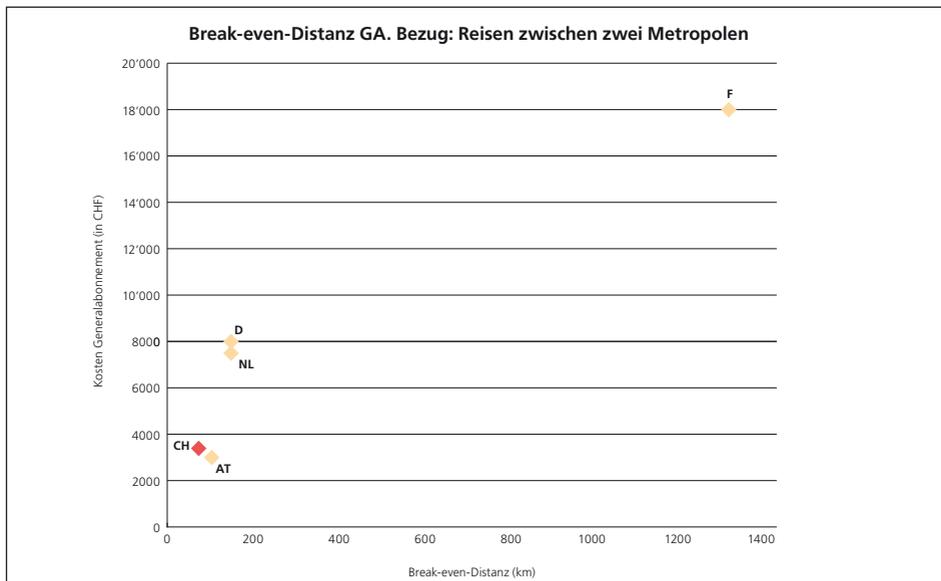
In verschiedenen europäischen Ländern sind dem Schweizer GA ähnliche Pauschalfahrt ausweise erhältlich. Sie unterscheiden sich bezüglich Leistung (freie Fahrt auf sämtlichen Verkehrsmitteln eines Landes, auf sämtlichen Bahnen, auf dem Netz der Staatsbahn etc.) und Preis. Die preislichen Unterschiede sind gross (Figur 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 gut 70 Kilometern. Dies ist in keinem anderen Land so. 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 beste Preis-Leistungs-Verhältnis aller analysierten landesweit gültigen Pauschalfahrt ausweise.

## 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 (Figur 3) sind zusammen mit denjenigen in Österreich am tiefsten. Weil die Qualität des schweizerischen öv mit Abstand am höchsten ist, bietet der öv-Schweiz des 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

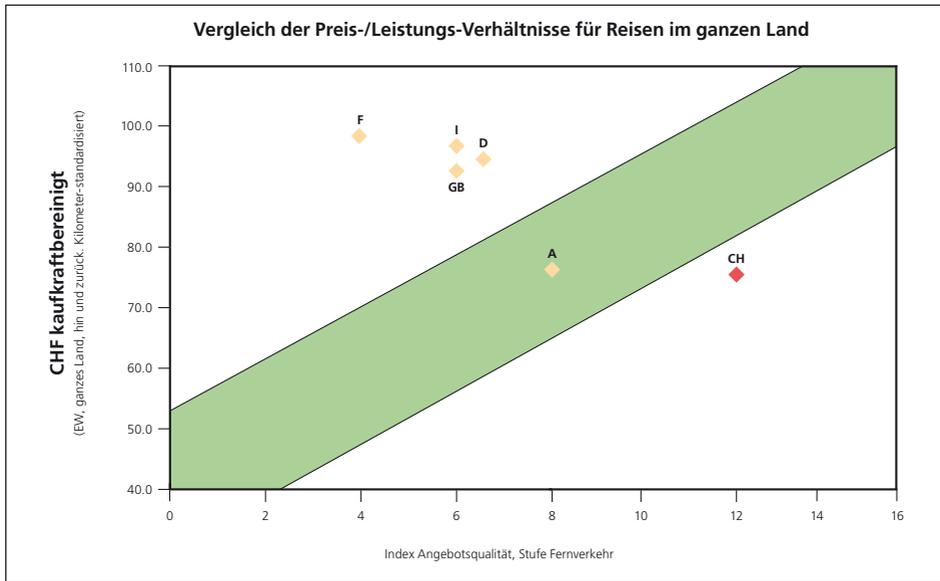


Figur 2 | Break-even-Kilometer Generalabonnement. Lesehilfe: Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern–Zürich (Streckenabonnement), lohnt sich ein GA in der Schweiz für täglich Pendelnde ab 76 Kilometern bei einem Verkaufspreis von 3'350 CHF. In den Niederlanden kostet das GA 7'672 CHF (kaufkraftbereinigt) und der Break-even-Punkt, bezogen auf den Kilometerpreis der Strecke Amsterdam-Eindhoven (Streckenabonnement), ist bei 132 Kilometern erreicht.

die Preisdifferenzierung in Grossbritannien. Beim Kauf eines Tickets werden dem Fahrgast bis zu vier verschiedene Preise vorgeschlagen. Je nach Reisebeginn und Strecke kosten Spar-Tickets bis zu 80% weniger als die teuersten Tickets. In den übrigen Ländern betragen die Rabatte maximal 70%.

### Preisvergleiche sind mit Unschärfen behaftet

Die Preise werden je nach Land distanzabhängig oder Relationenbezogen gebildet. Die gewährten Rabatte und die in den Fahrausweisen enthaltenen Leistungen unterscheiden sich erheblich zwischen den Ländern. Dies erschwert saubere Vergleiche. Dem haben wir Rechnung getragen mit verschiedenen Harmonisierungsmassnahmen. Gleichwohl sind die Preisvergleiche mit einer gewissen Unschärfe behaftet. Dies auch deshalb, weil im Rahmen der vorliegenden Studien die Preise nur für eine kleine Anzahl von Reisen verglichen werden konnte.



Figur 3 | Verhältnis von Preis kaufkraftbereinigt und Angebotsqualität für die Reise von Zürich nach Bivio (132 km). Lesehilfe: Für eine Reise aufs Land mit einer Distanz von 132km bezahlt man kaufkraftbereinigt in den Niederlanden 100 CHF, in der Schweiz knapp 75 CHF. Für den rund 25% tieferen Preis erhält man in der Schweiz eine deutlich bessere Qualität.

### 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 unter dem Durchschnitt der Vergleichsländer. Mit anderen Worten: Die privaten Haushalte in der Schweiz geben für den öV, gemessen an ihrem Einkommen, weniger aus als in den meisten Vergleichsländern.

---

# 1 Einleitung

Über die öV-Preise wird in den Medien und in der Politik regelmässig debattiert.

Themen sind:

- › Preiserhöhungen bei gleichzeitig abnehmender Servicequalität (z.B. Stehen statt Sitzen).
- › Die zukünftige Finanzierung des öV und der Anteil, den die Nutzer dazu beisteuern sollen.
- › Sozialpolitische und/oder ökologisch motivierte Forderungen nach tieferen öV-Preisen.
- › Höhere Erträge je Personenkilometer und damit verbunden Vorschläge für Sortimentsoptimierungen (z.B. angepasstes GA-Sortiment) resp. für die Weiterentwicklung des heutigen distanzbasierten Preissystems in ein Relationenpreissystem.
- › Möglichkeiten der Nachfragesteuerung (Hauptverkehrszeiten/Nebenverkehrszeiten) über die Preise.

Ein aktueller Vergleich der öV-Preise Schweiz mit denjenigen im europäischen Ausland soll obige Diskussion versachlichen. Mit der vorliegenden Preisvergleichsstudie 2013 setzt die LITRA die Reihe ihrer in den Jahren 2006 und 2008 publizierter Studien fort. Neu werden nicht mehr die Preise einzelner Tickets, sondern realitätsnaher die Preise typischer Mobilitätssituationen miteinander verglichen. Ergänzt wird das Bild um einen Vergleich der Angebotsqualitäten 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. Zusammen vermitteln sie ein repräsentatives Bild des Preisniveaus in den Vergleichsländern.

Tabelle 2 | Untersuchte Mobilitätssituationen

	Mobilitätssituationen													
	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														
Zweimal monatlich														
Wöchentlich														

- › *Reise innerhalb der Metropole:*  
Preis pro Kalendertag, den Jahresabonnenten für die tägliche Benützung des öV innerhalb einer Stadt (City) umgerechnet zahlen müssen. 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 Tag, den Jahresabonnenten für ihre tägliche Fahrt zur Arbeit/ zur Schule umgerechnet bezahlen müssen, die aus einer Agglomerationsgemeinde in die Kernstadt und zurück pendeln.  
Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste umgerechnet bezahlen müssen, wenn sie während einem Jahr einmal wöchentlich in die Stadt fahren, sei es in der Freizeit, zum Einkaufen oder zu Ausbildungszwecken.
- › *Reise im ganzen Land:*  
Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste zahlen müssen, die während einem Jahr alle 14 Tage von der Stadt aufs Land reisen und dafür Bahnen und Busse benützen.

› *Reise zwischen zwei Metropolen:*

Preis pro Arbeitstag, den Jahresabonnenten für die täglich Reise zur Arbeit oder in die Schule umgerechnet zahlen müssen.

Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Geschäftsleute zahlen müssen, die während einem Jahr einmal wöchentlich in eine andere Stadt reisen.

### **Analysierte Fahrausweise**

Die Fahrpreise beziehen sich jeweils auf eine Hin- und Rückfahrt in der zweiten Klasse ohne irgendwelche zeitlichen Einschränkungen bezüglich des Reiseantritts. Verglichen wird das für die jeweilige Mobilitätssituation preislich vorteilhafteste Angebot (Einzelbillett oder Abonnement). Rabattkarten werden berücksichtigt, sofern sich deren Kauf für die jeweilige Mobilitätssituation rechnet. In ihrer Gültigkeit eingeschränkte Spezialangebote, wie z.B. der «9-Uhr Pass», die «Weekendkarte» oder das «Off-Peak-Abonnement» werden nur für die Ermittlung der länderspezifischen Preisspannen zwischen dem Normal- und den Spartarifern verwendet. Zusätzlich analysiert werden:

- › 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*.

Die Ermittlung der Fahrpreise stützt sich ab auf die veröffentlichten Preise auf den Websites der Transportunternehmen (TU) und Verbunde sowie ergänzenden Direktanfragen bei Contact Centers der TU (Juni 2013). Eine detaillierte Auflistung der verwendeten Websites befindet sich im Anhang.

### **Analysierte Zielsegmente**

In der Studie analysiert werden die Fahrpreise für Erwachsene, Senioren und Jugendliche. Erwachsene bezahlen den Normalpreis für ein Ticket, während Senioren und Jugendliche typische Zielsegmente sind, denen Rabatte auf den 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 definiert: Wer zwischen 16 und 25 Jahren alt ist, ist ein Jugendlicher. Wo erhältlich, werden Studententariife berücksichtigt.

### **Vergleichsländer**

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

### **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

Tabelle 3 | Relationen pro Mobilitätssituation

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–Fours 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)		

durch deren Distanz (222 km) dividiert und anschliessend mit der Distanz für die Reise von Zürich nach Bivio (132 km) 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 Cityzonen miteinander verglichen, z.B. Zone 110 für die Stadt Zürich.

Ebenfalls nicht standardisiert werden die Fahrpreise für Mobilitätssituationen, für die das Generalabonnement das preislich günstigste Angebot ist. Hier wird der GA-Preis umgerechnet auf einen Benutzertag. Je nach betrachteter Mobilitätssituation ist das ein Arbeitstag oder ein Kalendertag.

### Kaufkraftbereinigung

Als Referenzfaktor für die Umrechnung wird der publizierte OECD-Kaufkraft-Index 2012<sup>1</sup> (Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption) verwendet (Tabelle 3). Der

Tabelle 4 | Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption (2012)

OECD Purchasing Power Parities for actual individual consumption 2012							
Land	Schweiz	Deutschland	Österreich	Italien	Frankreich	Niederlande	England
PPP-Index	1.528	0.790	0.852	0.816	0.860	0.856	0.686

<sup>1</sup> Der verwendete OECD-Index ist bereits währungsbereinigt (Durchschnittskurs 2012) und in der Landeswährung per US-Dollar dargestellt. Quelle: <http://stats-oecd.org>.

OECD-Kaufkraft-Index gleicht die Kaufkraft verschiedener Währungen aus, indem die Unterschiede der Preisniveaus zwischen den Ländern eliminiert werden. Der verwendete OECD-Kaufkraft-Index ist währungsbereinigt (Durchschnittskurs 2012 des Internationalen Währungsfonds) und in der jeweiligen Landeswährung per US-Dollar dargestellt. 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.)

Tabelle 5 | Beispiel Kaufkraftbereinigung

<b>Beispiel: Kaufkraftbereinigung der Fahrpreise</b>
<p>Bereinigung der Kaufkraft anhand des PPP-Index</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PPP-Index Schweiz: 1.528</li> <li>- PPP-Index Deutschland: 0.790</li> <li>- Bereinigungsfaktor (Normierung auf CH für jedes Land): <math>1.528 / 0.790 = 1.9337</math></li> </ul>
<p>→ <math>100 \times 1.9337 = \text{CHF } 193.37</math> Fahrpreis</p>

### Vergleich der Preis-Leistungs-Verhältnisse

Eine Schwäche reiner Preisvergleiche ist die fehlende Berücksichtigung der für den Preis erhaltenen Leistungen. Während sich die Qualität der Verkehrsangebote innerhalb der europäischen Metropolen auf ähnlichem Niveau bewegt, unterscheidet sie sich z.B. im ländlichen Raum erheblich. Die Leistungen berücksichtigen wir in der Bottom-up-Analyse mit der Bildung eines Indexes für die Angebotsqualität. Er setzt sich zusammen aus den Komponenten: Takt, 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 die reale (teuerungsbereinigte) Entwicklung der öV-Preise in den verschiedenen Ländern. Basis dafür sind die öV-Ausgaben der Haushalte in den jeweiligen nationalen Warenkörben.

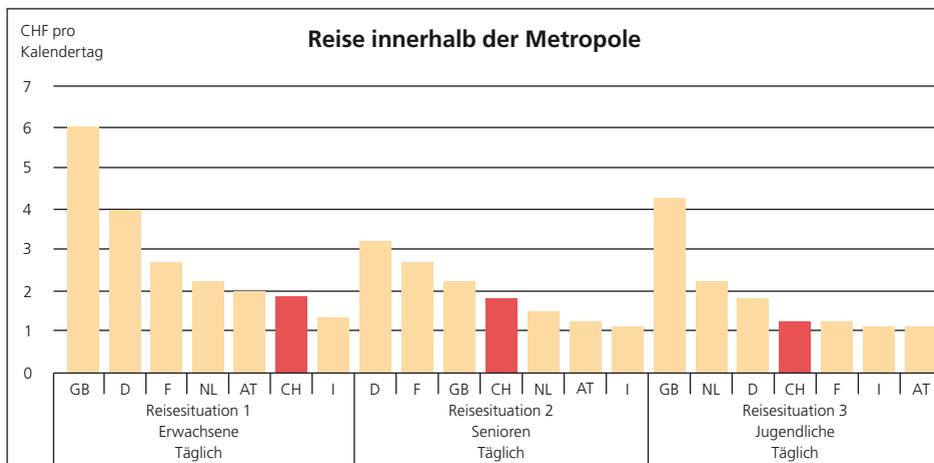
## 3 Ergebnisse

### 3.1. BOTTOM-UP-VERGLEICHE

In diesem Kapitel werden die kaufkraftbereinigten Preise für die ausgewählten 14 Mobilitätssituationen je Land gezeigt.

#### Reise innerhalb der Metropole

Die Benützung des öV in den Städten der Schweiz ist günstiger als in den meisten Vergleichsländern (Figur 4). Erwachsene zahlen nur in den italienischen Städten weniger. Die Preise für Senioren und Jugendliche bewegen sich im Mittelfeld. Senioren mit Halbtax-Abonnement reisen zum halben Preis. Einzelne Städte bieten spezielle Seniorenrabatte an.



Figur 4 | Reise innerhalb der Metropole – **kaufkraftbereinigt**

Unter den für diese Studie analysierten Metropolen trifft dies auf Lausanne (Tarifverbund mobilis) zu. Weil die meisten Vergleichsländer speziell günstige Seniorenrabatte gewähren, schneiden die Schweizer Städte bei den Senioren im Ranking etwas weniger gut ab als bei den Erwachsenen.

Jugendliche profitieren bei Abonnements von günstigen Jugendtarifen. Sie zahlen deshalb deutlich weniger als in Grossbritannien, den Niederlanden und in Deutschland. Und dies, obwohl in den Schweizer Städten keine speziellen Studententickets angeboten werden.

#### Anmerkungen

- › Die Preise für Reisen innerhalb der Metropole beziehen sich in allen Ländern auf ein Jahresabonnement (Preis pro Kalendertag) (Tabelle 6). 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.

- › London:
  - › In London gibt es keine Fixtarife. Die Preise variieren je nach Tageszeit und Reisehäufigkeit (Peak und Off-Peak Tarife).
  - › Senioren die in London wohnen, haben Anrecht auf eine 60+ London Karte. Diese gewährt freie Fahrt in London zu einem Pauschalpreis von £10.
- › Niederlande:
  - › In den Niederlanden gibt es Studententarife. Die Tarife werden jedoch individuell zugesprochen und berechtigen je nach dem zur freien Benutzung der ö.V. oder einem Preisnachlass (in der Analyse nicht berücksichtigt).
  - › Senioren erhalten in Off-Peak Zeiten eine Preisreduktion von 40%.
- › Frankreich/Italien:
  - › In Frankreich und Italien erhalten Senioren vergünstigte Tarife, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllen (z.B. tiefes Einkommen).
- › Studenten:
  - › Im Gegensatz zur Schweiz unterscheiden sich in ausländischen Grosstädten die Preise für Jugendliche und für Studenten. Studenten können im Ausland sehr preiswerte Semester-/Studententickets zu erwerben.

Tabelle 6 | Billettart pro Zielsegment (EB: Einzelbillett / J-Abo: Jahresabonnement)

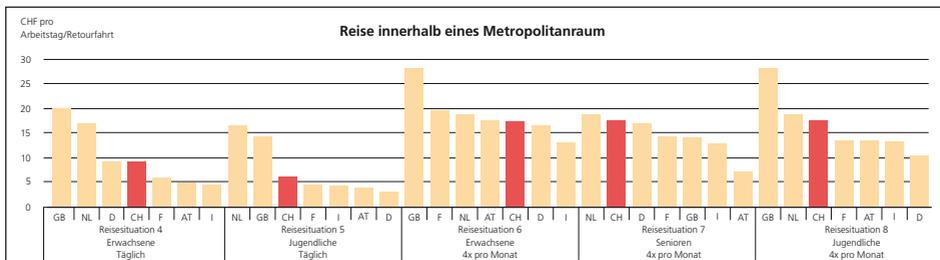
Verglichene Billette für Reisen innerhalb der Metropole							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Erwachsene	J-Abo (Zonentarif)						
Senioren	J-Abo (Zonentarif)						
Jugendliche	J-Abo (Zonentarif)						

### Reise innerhalb eines Metropolitanraums

Bei Reisen innerhalb eines Metropolitanraums liegt die Schweiz preislich insgesamt im Mittelfeld. Täglich pendelnde Erwachsene und Jugendliche zahlen verglichen mit den anderen Ländern durchschnittliche Preise.

Auch die innerhalb eines Metropolitanraumes gelegentlich reisenden Erwachsenen müssen in der Schweiz weniger zahlen als in den meisten Vergleichsländern. Demgegenüber schneiden die Senioren und Jugendlichen weniger gut ab. Grund dafür sind spezielle Rabatte, von denen die Zielsegmente in einigen Ländern profitieren. Figur 5 zeigt zudem, dass Gelegenheitsreisende rund doppelt soviel bezahlen wie Vielfahrende.

Verglichen wurden in allen Ländern Angebote auf Basis eines Verbund-Abonnements. Dies garantiert die Vergleichbarkeit.



Figur 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 nur gelegentlich innerhalb eines Metropolitanraums bewegen, sind im Normalfall Einzeltickets die preisgünstigsten Fahrausweise (Tabelle 7).
- › Zürich: Wer gelegentlich im gesamten Metropolitanraum Zürich reist und seine Reise erst nach 9 Uhr antritt, fährt mit dem 9-Uhr-Tagespass 25% günstiger.
- › London:
  - › In London gibt es keine Fixtarife. Je nach Zeit und Reishäufigkeit ändern sich die Preise.
  - › Die 60+-London-Karte gilt auch für die Agglomeration (berechtigt sind Senioren, die in einem Londoner Stadtteil ihren Wohnsitz haben).

Tabelle 7 | Billettart pro Zielsegment und Häufigkeit (EB: Einzelbillet / J-Abo: Jahresabonnement / S-Abo: Streckenabonnement)

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 Halbtax	EB	EB	Rom: J-Abo (Zonentarif) Mailand: EB	EB	EB	EB
Senioren	EB mit Halbtax	EB	Wien: EB Innsbruck: J-Abo (Zonentarif)	Rom: J-Abo (Zonentarif) Mailand: EB	EB	EB	London: J-Abo (Zonentarif) Birmingham: EB
Jugendliche	EB mit Halbtax	Berlin: EB Frankfurt: J-Abo (Zonentarif)	EB	Rom: J-Abo (Zonentarif) Mailand: EB	EB	EB	EB

## Reise im ganzen Land

Wer als Erwachsener in der Schweiz durchs ganze Land reist und dabei Bus und Bahn verwendet, bezahlt weniger als in den meisten Vergleichsländern. Die Fahrpreise für Senioren und Jugendliche liegen im Mittelfeld. Dies ist wiederum begründet durch spezielle Rabattangebote in einigen Vergleichsländern. Mit dem Halbtax erhalten in der Schweiz Erwachsene, Senioren und Jugendliche den gleichen Rabatt. Einige Vergleichsländer gewähren den Senioren und Jugendlichen höhere Rabatte als den übrigen Erwachsenen.



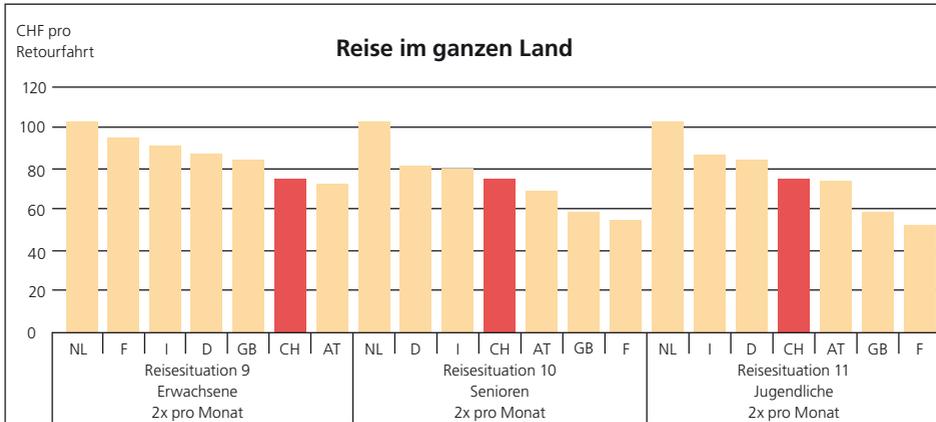
Figur 6 | Ausgewählte Strecken für die Mobilitätssituation **Reise im ganzen Land**

Dank dem Direkten Verkehr (DV) ist es in der Schweiz möglich, mit nur einem einzigen Ticket quer durchs Land zu reisen und dabei Bahn, Bus, Tram und Schiff zu benutzen. Wer in den Vergleichsländern reist, muss in der Regel für jedes benutzte Verkehrsmittel ein separates Ticket lösen (z.T. über die Internetseiten der einzelnen TU).

### Anmerkungen

- › Die Mobilitätssituation *Reise im ganzen Land* bezieht sich auf die Referenzstrecke Zürich–Bivio, 132 km (Luftdistanz). Die Preise referenzieren jeweils auf eine Fahrt, für welche Bahn und Bus benutzt werden muss. Beim Kauf eines Fahrtickets ist eine Kombination aus mehreren Streckentickets resp. aus Strecken- und Verbundtickets erforderlich.
- › Berücksichtigte Rabattkarten für *Reise im ganzen Land*:
  - › Schweiz: Halbtax
  - › Italien: Green Card, Silver Card
  - › Österreich: Vorteilskarte
  - › Deutschland: BahnCard 25, BahnCard 50

- › Frankreich: Carte Jeune, Carte Senior +
- › England: Senior Railcard, 16–25 Railcard
- › England:
  - › Je nach Region existieren Spezialabonnemente, die zu einer unlimitierten Anzahl Reisen innerhalb einer bestimmten Zone und Periode berechtigen (Ranger and Rover).
  - › Aufgrund der flexiblen Preise, kosten Billette ohne bestimmte Antrittszeit (Anytime) bis zu fünfmal mehr als zu Off-Peak Zeiten.



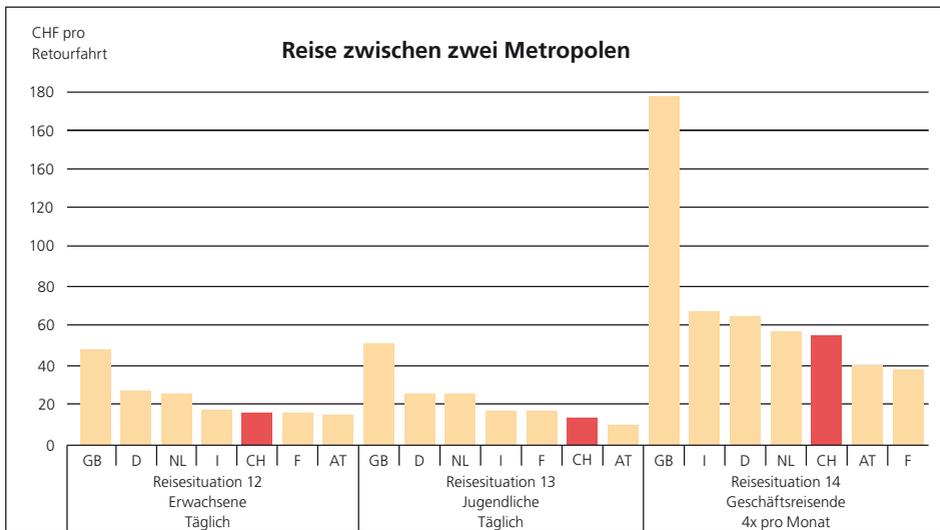
Figur 7 | Reise im ganzen Land – kaufkraftbereinigt

Tabelle 8 | Billettart pro Zielsegment (EB: Einzelbillett / J-Abo: Jahresabonnement)

Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Erwachsene	EB mit Halbtax	EB mit BahnCard 50	EB mit Vorteilskarte	EB	EB	EB	EB (Advanced)
Senioren	EB mit Halbtax	EB mit BahnCard 50	EB mit Vorteilskarte	EB mit Silvercard	EB mit Card SENIOR+	EB	EB (Advanced) mit Railcard
Jugendliche	EB mit Halbtax	EB mit BahnCard 50	EB mit Vorteilskarte	EB mit Greencard	EB mit Card JEUNE	EB	EB (Advanced) mit Railcard

### Reise zwischen zwei Metropolen

Tägliche Reisen zwischen zwei Metropolen (Figur 8) sind in der Schweiz für Erwachsene und für Jugendliche günstig. Für sie rechnet sich ab einer gewissen Distanz der Kauf eines GA. Ähnlich verhält es sich in Deutschland, Österreich, Frankreich und den Niederlanden. Aus Figur 6 ist ersichtlich, dass Geschäftsreisende, die einmal wöchentlich zwischen zwei Metropolen unterwegs sind, mehr als doppelt so viel bezahlen wie Vielfahrende. Wie schon bei der Situation *Reise innerhalb eines Metropolitanraums* zeigt sich, dass Vielfahrende, im Vergleich zu gelegentlich Reisenden sehr günstig reisen. Dieses Muster ist auch in allen anderen Ländern erkennbar.



Figur 8 | Reise zwischen zwei Metropolen – **kaufkraftbereinigt**

### Anmerkungen

- › Die Mobilitätssituation Reise zwischen zwei Metropolen bezieht sich auf die Referenzstrecke Zürich–Bern, 96 km (Luftdistanz).
- › England: Extreme Preisunterschiede in den verschiedenen Fahrkartenkategorien (Anytime Tickets sind bis zu 5× teurer als Off-Peak Tickets). Für die Bestimmung der Fahrpreise wurde die Ticketkategorie «Advanced» berücksichtigt.

Tabelle 9 | Billettart pro Zielsegment und Häufigkeit (EB: Einzelbillett / J-Abo: Jahresabonnement / S-Abo: Streckenabonnement)

Verglichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums							
	CH	D	AT	I	F	NL	GB
Täglich							
Erwachsene	Generalabonnement	S-Abo	ÖSTERREICHcard	S-Abo	S-Abo	S-Abo	S-Abo
Jugendliche	Generalabonnement	S-Abo	ÖSTERREICHcard	S-Abo	S-Abo	S-Abo	S-Abo
Wöchentlich							
Erwachsene	EB mit Halbtax	EB mit BahnCard 50	EB mit Vorteilskarte	EB	Abonnement Fréquent	EB	EB (Advanced)

### Vergleich der Preis-/Leistungs-Verhältnisse für Reisen im ganzen Land

Reine Preisvergleiche lassen die Qualität des Angebotes unberücksichtigt. Diese variiert stark unter den Vergleichsländern. Deshalb zeigen reine Preisvergleiche nicht die ganze Wahrheit. Ausgehend von einer länderweisen Beurteilung der Angebotsqualität sind in der nachfolgenden Grafik (Figur 9) die Preis-Angebotsqualitäts-Verhältnisse dargestellt. Basis

für die Qualitätsbeurteilung ist eine Reise im ganzen Land. Je Land wird dafür ein Index bestehend aus den vier Qualitätskriterien Pünktlichkeit, Angebotsdichte, Fahrgeschwindigkeit und Vernetzungsgrad gebildet (Figur 10). Basis für den Preisvergleich ist der Preis (Kilometer-standardisiert) für ein Hin- und Rückfahrt-Billett für Erwachsene.

Die Schweiz schneidet verglichen mit den anderen Ländern sehr gut ab. Die Schweizer Preise gehören zusammen mit denjenigen von Österreich zu den tiefsten. Weil die Qualität des öV in der Schweiz mit Abstand am Höchsten ist (Figur 9: Index = 12), hat die Schweiz für Reisen im ganzen Land das vorteilhafteste Preis-Angebotsqualitäts-Verhältnis aller Vergleichsländer.

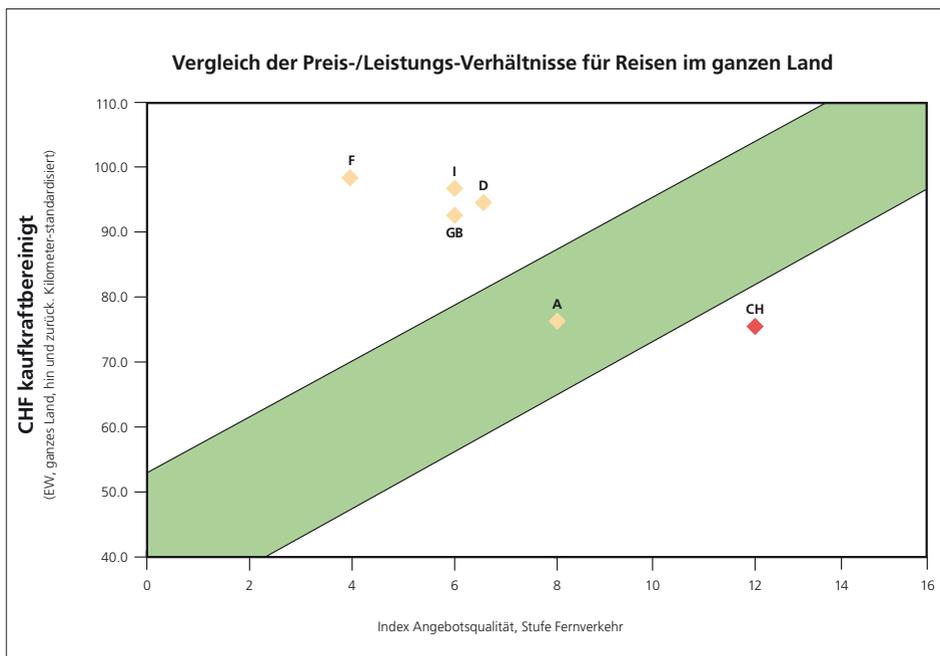
### Index-Angebotsqualität

Die Angebotsqualität wurde anhand folgender Kriterien beurteilt:

- › Pünktlichkeit im Fernverkehr

Prozentuale Anzahl der Züge, die weniger als 15 Minuten verspätet sind.

Quelle: UIC-Statistiken 2011



Figur 3 | Verhältnis von Preis **kaufkraftbereinigt** und Angebotsqualität für die Reise von Zürich nach Bivio (132 km). Lesehilfe: Für eine Reise aufs Land mit einer Distanz von 132 km bezahlt man kaufkraftbereinigt in den Niederlanden 100 CHF, in der Schweiz knapp 75 CHF. Für den rund 25% tieferen Preis erhält man in der Schweiz eine deutlich bessere Qualität.

› Angebotsdichte

Quotient aus der Anzahl der Zugkilometer der Staatsbahn dividiert durch die Bevölkerungszahl des Landes.

Quelle: UIC-Statistik 2011 und Eurostat resp. Bundesamt für Statistik 2010

› Durchschnittliche Geschwindigkeit des Fernverkehrs zwischen Grossstädten

Quelle: Elektronischer Fahrplan (Fahrzeit) und Google Maps (Luftdistanz)

› 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

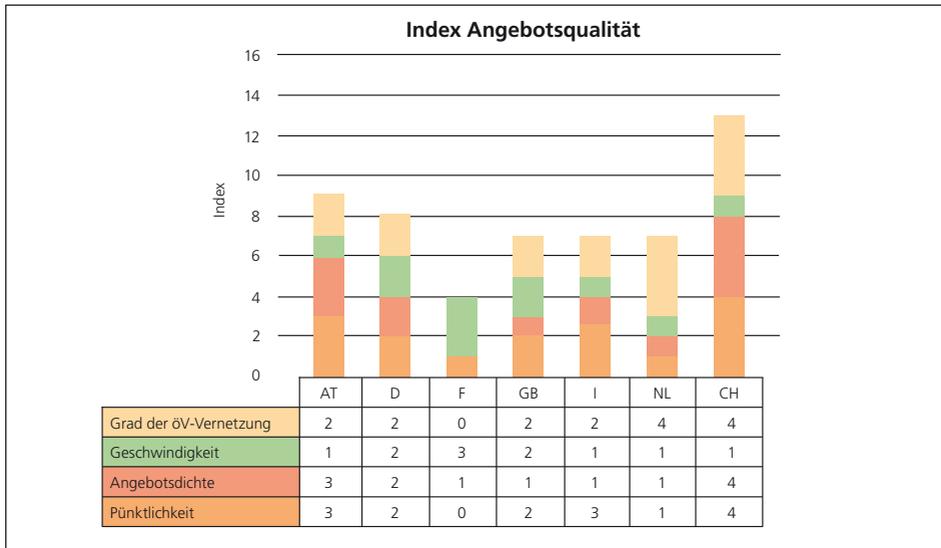
Für ein Kriterium werden maximal vier Punkte verteilt, wobei vier die «Bestnote» darstellt. Die Summe der erhaltenen Punkte je Land entspricht dem Index für die Angebotsqualität. Der maximal erreichbare Index beträgt 16. Die Schweiz erreicht als bestes Land einen Index von 12. Am Schluss der Rangliste steht Frankreich mit einem Index von 4. Das Land erhält null Punkte bei den Kriterien Pünktlichkeit und Grad der öV-Vernetzung.

Kriterienweise Beurteilung							
Thema		Pünktlichkeit FV	Angebotsdichte			Geschwindigkeit	Grad der Vernetzung
Quelle	UIC Tab. 59	UIC Tab. 12	Eurostat		zw. Grossstädten	öV ganzes Land	
Jahr	Jahr 2011	Jahr 2011	Jahr 2010				
Einheit	<= 15 min	TZkm	Einwohner Zkm/EV		km/h		
Land	Bahn						
AT	ÖBB	93.6%	137'807	8'375'290	16.5	110	mittel
D	DB AG	92.9%	1'040'381	81'802'257	12.7	125	mittel
F	SNCF	83.8%	499'305	81'802'257	6.1	200	tief
GB	ATOC	92.3%	565'362	62'026'962	9.1	140	mittel
I	FS	93.7%	317'376	60'340'328	5.3	120	mittel
NL	NS	91.0%	149'000	16'574'989	9.0	90	hoch
CH	SBB	98.9%	169'930	7'785'806	21.8	100	hoch

Figur 10 | Bei den jeweiligen Kriterien erreichte Werte der Länder

Punktetabelle											
Pünktlichkeit		Punkte	TZkm/EW		Punkte	km/h		Punkte	Vernetzung		Punkte
>95		4	>20		4	>200		4	hoch		4
>93–95		3	>15–20		3	>160–200		3	mittel		3
>91–93		2	>10–15		2	>120–160		2	mittel		2
>89–91		1	>5–10		1	>80–120		1	mittel		1
<=89		0	<=5		0	<=80		0	tief		0

Figur 11 | Punktetabelle

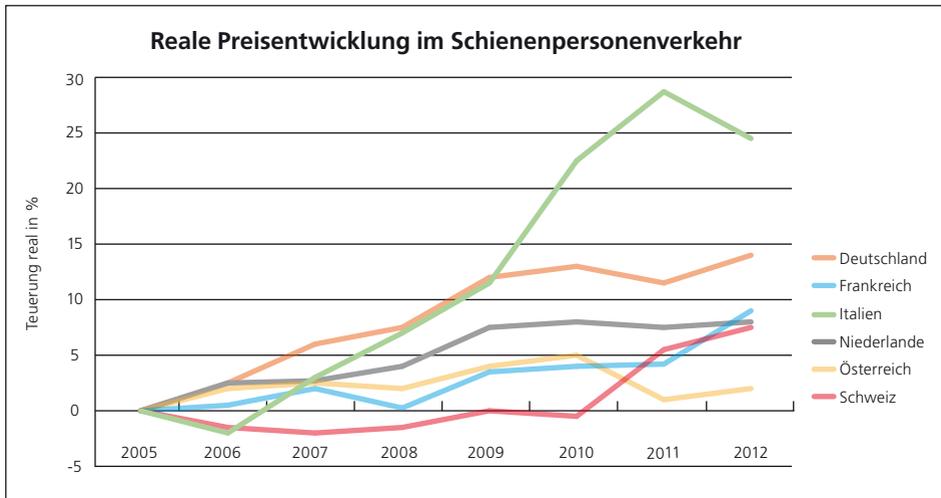


Figur 12 | Index Angebotsqualität = Summe der erreichten Punkte. Quellen: Eurostat Preisentwicklung im Schienenpersonenverkehr, CH: LIK Preisentwicklung im DV

### 3.2. TOP-DOWN-VERGLEICH

#### Preisentwicklung

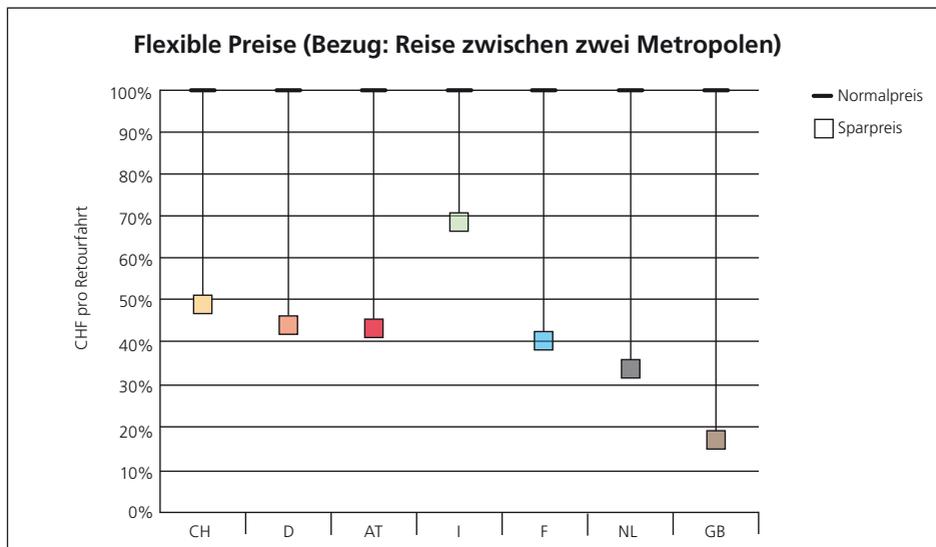
Im Zeitraum von 2005 bis 2012 sind die Preise des öV in der Schweiz **real** um 7.7% gestiegen (Figur 13). Während sie in den Jahren 2005 bis 2010 auf gleichem Niveau blieben, stiegen sie in den Jahren 2011 und 2012 deutlich an. Gegenüber den Vergleichsländern haben sich die öV-Preise in der Schweiz unterdurchschnittlich entwickelt.



Figur 13 | Preisentwicklung Schienenpersonenverkehr

### 3.3. FLEXIBLE PREISE

Figur 14 zeigt je Land die Preisspanne zwischen dem Normaltarif (2. Klasse Hin- und Rückfahrt / Erwachsene / ohne Rabattkarte) und dem Sparpreis (günstigster Preis: Zug- und Zeitgebunden / Billett im Voraus gekauft) für die Mobilitätssituationen *Reise im ganzen Land*.



Figur 14 | Flexible Preise – Reise im ganzen Land

Im Vergleich zum europäischen Ausland werden in der Schweiz Sparbillette erst seit kurzer Zeit angeboten. Das Angebot ist mengenmässig beschränkt. Länger am Markt ist die «9-Uhr-Tageskarte», mit welcher man unter der Woche ab 9 Uhr unlimitiert reisen kann (nur mit Halbtax gültig). Wer seine Reise erst nach 9 Uhr antritt, reist mit der «9-Uhr-Tageskarte» zur Hälfte des ursprünglichen Fahrpreises von Zürich nach Bivio.

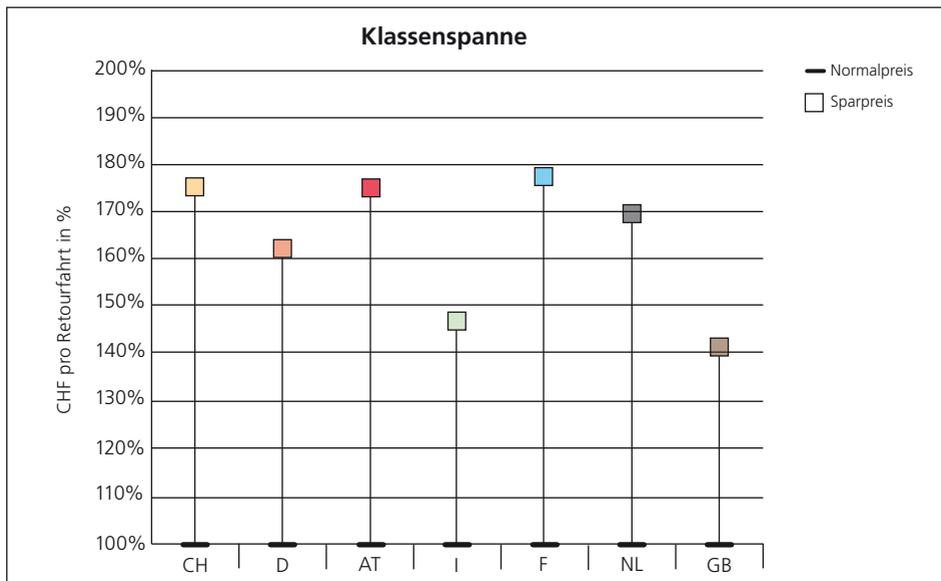
Im Gegensatz dazu sind in den Vergleichsländern flexible Preise verbreitet. Besonders ausgeprägt sind sie in England. Flexible Preise werden nicht nur für längere Bahnstrecken angeboten, sondern auch im Stadtverkehr (in London gibt es keine Fixpreise, die Fahrpreise sind abhängig von der Nachfrage – Peak und Off-Peak). Das Angebot der flexiblen Preise beschränkt sich nicht alleine auf den Freizeitverkehr, sondern zielt auch auf den täglichen Pendlerverkehr ab. Das englische Preissystem berücksichtigt neben der Streckenlänge das Angebot, die Nachfrage sowie den Zeitpunkt des Ticketkaufs. Dies führt dazu, dass Bahntickets, die nicht weit im Voraus gekauft werden und nicht an einen Zug gebunden sind, sehr teuer sind.

#### Anmerkungen

- › Österreich: Je nach Strecke werden in Österreich Sparbillette ab 9 Euro angeboten. Auf der Strecke Innsbruck – Lech steht der Spartarif nur beschränkt zur Verfügung.

### 3.4. KLASSENSPANNE 1.KLASSE / 2.KLASSE

Die nachfolgende Figur 15 zeigt je Land die Klassenspanne zwischen dem 1. Klasse-Ticket (Erwachsene /Hin- und Rückfahrt) und dem 2. Klasse-Ticket.



Figur 15 | Zeigt je Land die Preisspanne 1. Klasse – 2. Klasse für eine Reise zwischen zwei Metropolen, wobei 100% den Kosten für ein Billett 2. Klasse entspricht. Lesebeispiel: In der Schweiz kostet ein Billett 1. Klasse 175% eines 2.Klass-Billettes.

In der Schweiz beträgt die Klassenspanne 75%. Sie ist in der Schweiz, in Österreich und in Frankreich am Grössten.

### 3.5. GENERALABONNEMENT

In verschiedenen Ländern 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, ...) und Preis. Die preislichen Unterschiede sind gross. Nachstehende Tabelle 10 zeigt die Preise und die dazugehörigen Leistungen im Detail.

#### 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.

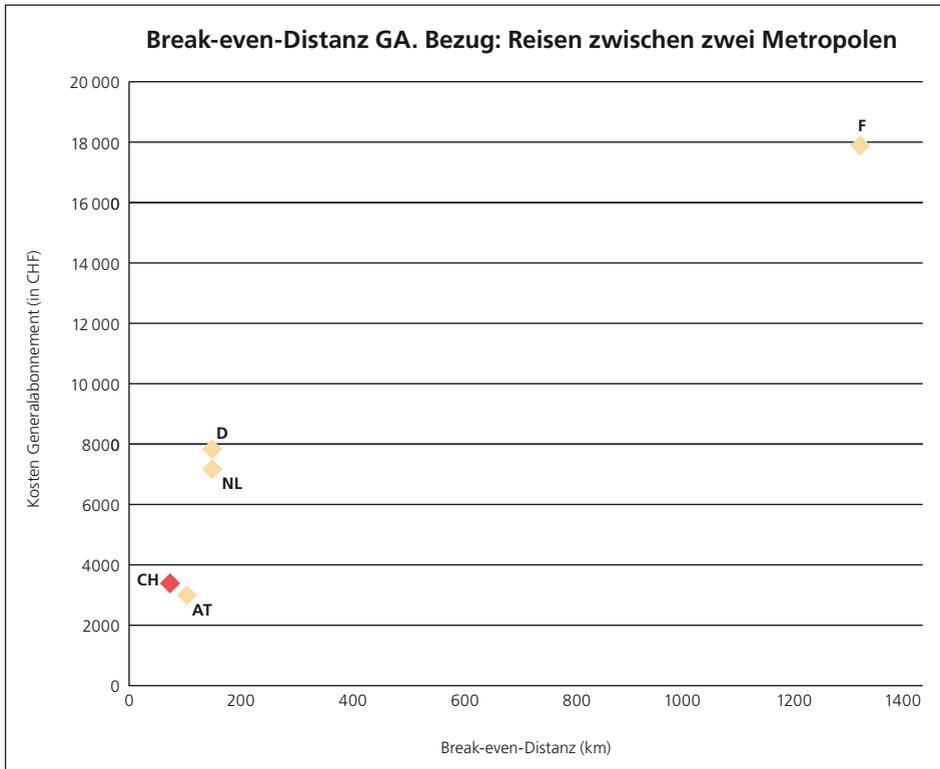
Tabelle 10 | Generalabonnement: kaufkraftbereinigte Preise

Generalabonnemente 2. Klasse		
Angebot	Preis für 1 Jahr in CHF (Erwachsene) <sup>2</sup>	inbegriffene Leistung
SBB: Generalabonnement	3 350 CHF	Freie Fahrt auf Strecken der SBB und den meisten Privatbahnen in der gesamten Schweiz. Ausserdem gilt das GA für Postautos, Schiffe und öffentliche Nahverkehrsmittel (Tram und Bus) in den Städten und Agglomerationen. Zusätzlich gewähren einige Bergbahnen Vergünstigungen für GA-Besitzer.
DB: BahnCard 100	7 909 CHF	Gilt in allen Zügen der Deutschen Bahn sowie im Nahverkehr von rund 150 Städten sowie auf ausgewählten Buslinien und Bahnen weiterer Verkehrsunternehmen.
ÖBB: ÖSTERREICHcard	2 942 CHF	Berechtigt zur freien Fahrt mit den ÖBB und einigen österreichischen Privatbahnen
SNCF: Abonnement Forfait France	18'130 CHF	Ist zulässig in ganz Frankreich auf dem Streckennetz der SNCF, ausgenommen die Region «île-de-France». Sitzplatzreservierungen müssen weiterhin bezahlt werden.
NS: OV-Jaarabonnement	7 672 CHF	Gilt für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel in den Niederlanden: NS-Züge sowie Züge anderer Anbieter und Nahverkehrsmittel (Bus, Strassenbahn und U-Bahn).

Immer mehr Länder berücksichtigen bei der Fahrpreisberechnung neben der Distanz noch weitere Faktoren. Deshalb variieren die Kilometerpreise von Reisedistanz zu Reisedistanz. Zur Berechnung des Break-evens müssten deshalb die Fahrpreise für verschiedenste Strecken analysiert und daraus einen Mittelwert berechnet werden. Weil dies den Umfang der vorliegenden Studie gesprengt hat, basieren die Berechnungen der Break-even Reisedistanz auf der Mobilitätssituation 12: *Reise zwischen zwei Metropolen*. Dementsprechend sind die Ergebnisse nicht allgemeingültig. Dennoch ergeben sie ein grobes Bild der Verhältnisse zwischen den verschiedenen Ländern.

Figur 16 zeigt, dass in der Schweiz auf der Strecke Zürich–Bern, die Break-even Distanz für ein GA bereits bei 76 Kilometern erreicht wird. Mit anderen Worten, wer zwischen Zürich und Bern pendelt, fährt ab dem 76. Kilometer gratis. Im Vergleich zu anderen Ländern ist das Schweizer GA preiswert. Weil das GA zudem schweizweit im Fern-, Regional- und Nahverkehr gültig ist, hat es das mit Abstand beste Preis-Leistungs-Verhältnis aller analysierten Pauschalfahrausweise.

<sup>2</sup> Angaben gemäss publizierten Preisen auf den Websites der Anbieter und kaufkraftbereinigt anhand des OECD PPP-Index 2012.



Figur 16 | Break-even-Kilometer Generalabonnement. Lesehilfe: Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern-Zürich (Basis: Streckenabonnement), lohnt sich ein GA in der Schweiz für täglich Pendelnde ab 76 Kilometern bei einem Verkaufspreis von 3'350 CHF. In den Niederlanden kostet das GA 7'672 CHF (kaufkraftbereinigt) und der Break-even-Punkt, bezogen auf den Kilometerpreis der Strecke Amsterdam-Eindhoven (Streckenabonnement), ist bei 132 Kilometer erreicht.

## 4. Portrait der Preissysteme

### 4.1. SCHWEIZ

In der schweizerischen Tariflandschaft überlagern sich zwei Tarifsysteme:

- › der Direkte Verkehr (Nationaler Verbund)
- › der Zonentarif der Tarifverbunde

#### **Direkter Verkehr**

Die Transportunternehmen (TU) des Fern- und des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs sowie zahlreiche touristische Unternehmen bieten im Rahmen des Direkten Verkehrs (DV) durchgehende Streckenfahrausweise an und vertreiben diese gemeinsam.

- › Zum DV gehört wesensgerecht die Distanzdegression (sog. Kilometeranstoss). Bei Reisen über mehrere TU werden die jeweiligen Kilometer zusammengezählt und der Preis auf der Basis der gesamten Kilometerzahl berechnet.
- › Wegen der degressiven Ausgestaltung der Preise sinkt der Kilometerpreis mit zunehmender Reisedistanz.
- › Bei TU, die im sogenannten Preisanstoss am DV mitmachen, werden die Streckenpreise der durchfahrenen TU addiert.
- › Neben den Streckenfahrausweisen bietet der DV auch das GA, das Halbtax (Rabattkarte) sowie die Tageskarte zum Halbtax an. In diesen Fahrausweisen enthalten ist zusätzlich auch das Angebot des Nahverkehrs. Besizende eines GA oder einer Tageskarte können daher in der Schweiz sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel des Direkten Verkehrs benützen.
- › Das Halbtax-Abonnement ist preiswert und deshalb in der Schweiz sehr weit verbreitet. Erwachsene fahren damit zum halben Preis. Damit die Ertragskraft der Fahrausweise gleichwohl nicht erodiert, müssen die nicht rabattierten Einzelbillette hoch bepreist werden. Quasi als Kehrseite der Medaille entsteht dadurch für selten Reisende eine hohe Eintrittshürde.

#### **Tarifverbunde**

Die besiedelte Schweiz ist grösstenteils mit Tarifverbunden (über 20) bedeckt. In den Verbunden gelten die Fahrausweise nach dem sogenannten Prinzip von «Raum und Zeit». Wer einen Verbundfahrausweis besitzt, kann damit in einem bestimmten Raum (definiert durch eine Anzahl von Zonen) und während einer bestimmten Zeit (z.B. 2 Stunden, einen Tag, einen Monat, ein Jahr) sämtliche Verkehrsmittel (Tram, Bus, alle Züge, allenfalls weitere Transportmittel) beliebig oft benützen. Auf Fahrten, die im Verbundgebiet starten und enden (Binnenverkehr) gilt ausschliesslich der Verbundtarif.

- › Im Vergleich zum einheitlichen Sortiment und den einheitlichen Tarifbestimmungen des DV unterscheiden sich die Preisniveaus und die Tarifbestimmungen zwischen den Verbunden. Bis heute gelten z.B. nicht alle Tageskarten für einen Kalendertag, variieren die Bestimmungen zur Benützung von Kurzstreckentickets.

Die Tarifvielfalt erschwert ortsunkundigen Fahrgästen das Lösen und Benützen des richtigen Fahrausweises (sogenannte Tariffallen).

## **Tarifintegration**

- › Integration der zwei Tarifwelten: Der DV und die Tarifverbunde sind punktuell durch sogenannte City-Tickets miteinander verknüpft. Darin enthalten sind neben der Reise von A nach B wahlweise sämtliche Verkehrsmittel in der City-Zone am Start und/oder am Ziel der Reise. City-Tickets werden derzeit für die wichtigsten 44 Städte der Schweiz ausgeben. Auf Ende 2013 wird das City-Ticket Angebot auf 80 Städte ausgeweitet. Für alle anderen Reisen zwischen den beiden erwähnten Tarifsystemen resp. für Reisen zwischen zwei angrenzenden Verbunden müssen die Fahrgäste, falls sie nicht im Besitz einer Tageskarte oder eines GA sind, mehrere Tickets lösen.
- › Insgesamt ist die heutige Tariflandschaft noch heterogen. Wer mit einem GA oder einer Tageskarte reist, spürt davon nichts. Dementsprechend zufrieden sind diese Fahrgäste mit den Einsatzmöglichkeiten ihrer Fahrausweise. Ein zunehmend kleiner werdender Teil der übrigen Fahrgäste benötigt mehrere Fahrausweise und wird mit unterschiedlichen Tarifbestimmungen konfrontiert, weil:
- › es noch nicht möglich ist, an alle öV-Haltepunkte in der Schweiz mit nur einem einzigen Fahrausweis zu reisen.
- › sich die Benützungsregeln für die Tickets im DV resp. in den Verbunden grundsätzlich und zwischen den Verbunden graduell unterscheiden.

## **4.2. DEUTSCHLAND**

In Deutschland bestehen drei verschiedene Tarifsysteme: Die Tarife der Deutschen Bahn, die Tarife der Verkehrsverbunde und die TBNE-Tarife (Anstosstarif der Privatbahnen und der DB für den Schienenverkehr). Der Letztere hat stark an Bedeutung verloren.

### **DB-Tarif**

Elemente des Preissystems sind Normalpreise, dynamische Preise (Yield-Management) und Pauschalfahrausweise.

- › Yield-Management: Sparpreise mit Zugsbindung. Bei Buchung im Voraus gibt es deutliche Ermässigungen. Inhaber einer Bahncard 25 erhalten 25% Rabatt.
- › Pauschalfahrausweise: Bahncard 25 und Bahncard 50 (dieser entspricht weitgehend dem Schweizer Halbtax), Bahncard 100 berechtigt zu unlimitierten Fahrten auf dem DB-Netz sowie auf ausgewählten Buslinien und Bahnen vieler weiterer Verkehrsunternehmen.
- › Preisdifferenzierung: Qualität, Zielgruppen, Nutzungshäufigkeit

### **Verbundtarife**

In Deutschland bestehen ca. 100 Verbunde. Sie decken mittlerweile 4/5 des gesamten deutschen öffentlichen Personennahverkehr-Marktes ab.

### **Tarifintegration**

Für 120 Städte gibt es optional (ab einer Distanz von 100 km für Besitzer einer Bahncard auf Reisen integriert) sogenannte City-Tickets. Sie berechtigen zur Benützung des Regional- und Nahverkehrs am Tag der Ankunft innerhalb der städtischen Tarifzone.

## **TBNE-Tarif**

Durchgehender Tarif der deutschen Schienenverkehrsunternehmen, ähnlich wie der DV in der Schweiz, jedoch ohne Regionalbuslinien. Wegen der vielen Verbunde und der grossen Anzahl City-Tickets hat der TBNE-Tarif stark an Bedeutung verloren.

## **Aktuelle Trends**

- › Ausweitung des öV-Angebots in den Bereichen Bike-Sharing, Car-Sharing, Car-Pooling etc. zur Erschliessung der Transportkette Tür-zu-Tür
- › Touch & Travel: Neues Ticketsystem das über die Touch & Travel-App auf dem Smartphone verwendet wird und über das Lastschriftverfahren bezahlt wird. Bereits auf einigen Strecken der DB und bei einzelnen Verbunden in der Pilotphase.

## **4.3. ÖSTERREICH**

In Österreich bestehen sehr ausgeprägt zwei Tarifwelten: Der ÖBB-Tarif und die Tarife der Verbunde.

### **ÖBB-Tarif**

- › Der ÖBB-Tarif gilt auf sämtlichen Linien der ÖBB sowie auf den Linien der Privatbahnen.
- › Er basiert auf einem Streckentarif. Der Standardpreis wird gemäss Preistafel berechnet und beruht auf Distanzen (10-km-Abstände).
- › Elemente des Preissystems:
  - › VORTEILScard: ähnlich wie Bahncard 50 in Deutschland und das Halbtax in der Schweiz.
  - › ÖSTERREICHcard: Ist die Bundesnetzkarte der ÖBB und auf allen Zügen der ÖBB sowie einigen Privatbahnen gültig.

### **Verbundtarife**

Österreich besteht aus einer flächendeckenden Verbundlandschaft. Insgesamt gibt es acht Verbunde mit einer bundesweiten und einheitlichen Tarifsystematik:

- › Die Verbundtarife (Raum- und Zeittarif) gelten im Binnenverkehr für sämtliche Verkehrsmittel. Die Benützung des Fernverkehrs innerhalb der Verbunde in der 2. Klasse ist inbegriffen.

### **Tarifintegration**

- › City-Tickets gibt es bisher nur für vier Grosstädte. Die Tarifwelt des Fernverkehrs und diejenige des Regional- und Nahverkehrs sind noch nicht weitgehend integriert.
- › Das bundesweit auf allen Verkehrsmitteln gültige Österreich-Ticket (Typ Schweizer GA) ist bislang an den fehlenden Finanzen und an der Uneinigkeit der Akteure gescheitert.

#### 4.4. NIEDERLANDE

Das wichtigste Element des Preissystems ist die «OV-Chipkaart», eine Chipkarte für den öV. Sie basiert auf einem «Checking-in and -out»-Prozess. Abgerechnet wird die effektive Strecke. Sie ist in allen Verkehrsmitteln gültig und stellt damit die tarifarische Verbindung zwischen dem Fernverkehr und dem Regional- und Nahverkehr dar.

- › Einstiegstarif: Beim Einchecken wird der «OV-Chipkaart» ein Pfand verrechnet, das beim Auschecken mit dem tatsächlichen Fahrpreis verrechnet wird. Falls die Fahrt weniger gekostet hat als der Einstiegstarif, wird der Betrag zurückerstattet (beim Fernverkehr werden höhere Einstiegstarife erhoben als beim Nahverkehr).
- › Basistarif: Bei Verbindungen, welche nach einem festen Kilometertarif abgerechnet werden, wird ein Basistarif/Sockelbetrag verrechnet.
- › Reiseprodukte: Die elektronische Chipkarte ermöglicht persönliche Reiseprodukte wie z.B. Monatsabonnements oder Rabattkarten auf die Karte zu laden.

#### Tarifsystem der Staatsbahnen

- › Das auf einem Streckentarif basierende Preissystem (mit degressiver Ausgestaltung) gilt auf den Fernverkehrsstrecken der Staatsbahnen und auf den Strecken weiterer vier Eisenbahnunternehmen.
- › Elemente des Preissystems sind der Normaltarif, ein Basistarif sowie in Ansätzen ein Yeltarif (Off-peak Rabatt: Mit dem «off-peak hour pass» fährt man in den Nebenverkehrszeiten 40% günstiger).

#### Tarifintegration

- › In Holland gibt es wie in der Schweiz ein GA: Die «OV-Jaarkaart».  
Sie ist auf fast allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültig.
- › Für Studenten gibt es individuelle Angebote.
- › Auf der Ebene der Einzeltickets fehlt ein Integrationstickets (wie z.B. das City Ticket in Deutschland oder in der Schweiz).

#### 4.5. FRANKREICH

In Frankreich bestehen zwei voneinander völlig getrennte Tarifwelten: Der TGV-Tarif der SNCF und die ziemlich unüberschaubaren Tarife im Regional- und Nahverkehr.

#### TGV-Tarif

Dieser Tarif gilt auf allen TGV-Linien sowie auf den sogenannten «Grande Lignes». Er ist in seiner Ausprägung vergleichbar mit Flugtarifen.

- › Die Preisbildung basiert auf einem Relationentarif.
- › Wichtigstes Element des Preissystems sind die Yield-Preise.
- › Es gibt eine Rabattkarte, das Abonnement Frequence und Streckenabonnements.
- › Wichtige Parameter der Preisdifferenzierung: Qualität (Klasse), Nachfrage (Reisezeitpunkt), Frühbucherrabatte.

### **Tarife im Regional- und Nahverkehr**

Für den Regional- und Nahverkehr gibt es keine gemeinsamen Tarife. Eine Ausnahme bildet der Grossraum Paris, die Region «Île-de-France». Hier besteht ein Tarifverbund.

- › Für den Regionalverkehr (TER) gibt es einen Kilometertarif.
- › Das innerstädtische Verkehrsangebot (Bus, Tram, Metro) wird in der Regel von einer einzigen Unternehmung betrieben. Deshalb ist in den städtischen Tarifen die Benützung sämtlicher städtischer Verkehrsmittel eingeschlossen.
- › Wegen der Vielzahl von Bestellern, die untereinander nur schwach koordiniert sind, ist die Tariflandschaft in den Agglomerationen sehr heterogen. Ausnahme: Région «Île-de-France».

### **Tarifverbund «Île-de-France»**

- › Wer ein Ticket «t+» besitzt kann innerhalb eines bestimmten Zeitfensters grundsätzlich alle Verkehrsmittel im Grossraum Paris (RER (S-Bahn), Metro, Tram, Bus, Nachtbus) benutzen. Einschränkung: Mit dem Ticket kann man entweder zwischen Metro und RER oder zwischen Bus und Strassenbahn umsteigen.

### **Tarifintegration**

- › Bislang erst rudimentär verbreitet aber mengenmässig wachsend sind sogenannte Interabonnemente. Sie gelten auf einer TER-Linie sowie im städtischen Nahverkehr am Zielort.

## **4.6. ITALIEN**

In Italien ist der Bahnverkehr primär über die nationalen Staatsbahnen (FS) organisiert, welche überwiegend die Fernstrecken betreiben.

### **Staatsbahn (FS):**

- › Relativ tiefe Normaltarife, die je Zugskategorie variieren.
- › Hohe Zuschläge für die 1. Klasse und für Zusatzleistungen.
- › Relationentarif (Eurostar und Intercity), Streckentarif (übrige Zugskategorien) sowie Regional- und Ortsverkehr
- › In Italien gibt es keine durchgehenden Tickets (DV). Für jedes Verkehrsmittel muss ein Ticket gelöst werden.
- › Verbunde sind weitgehend unbekannt. Ausnahme: Neapel (integriert und erfolgreich), Südtirol (auf der Basis einer Prepaid-Karte).
- › Pauschalfahrausweise (wie z.B. das GA) zur Benützung aller Verkehrsmittel im Land gibt es nicht.

## 4.7. ENGLAND

Durch die Privatisierung der Bahnen ist das Englische Transportsystem stark von individuellen und differenzierten Tarifen geprägt.

### Fernverkehr

Jeder Operator kann seine eigenen Tarife anwenden. Es gibt verschiedene Verbundfahrtausweise (Tag, Woche, Monat etc.), verhandelt durch die lokalen Behörden (Passenger Transport Executives) in den grossen Städten.

- › Es gibt eine grosse Vielfalt von Fahrausweisen (Peak, Off-Peak, saisonale Tickets, Vorverkäufe etc.). Ähnlich wie beim Yield Management des Luftverkehrs ist es beispielsweise möglich, Frühbucherrabatte zu erhalten.
- › Es gibt keinen direkten Bezug zur gefahrenen Distanz. Im Vordergrund steht die Maximierung der Profite je nach Nachfragesituation.
- › Senioren über 60 Jahre erhalten Gratis-off-peak-Tickets, finanziert durch die lokalen Behörden (abgesichert durch die nationale Ebene).

### London

Zonenbasiertes System mit unterschiedlichen Tarifen:

- › London Underground, DLR, London Overground: Zonenbasiertes System: Zahlbar entweder cash oder deutlich günstiger mit der Oystercard (pay as you go).
- › Bus: Pauschalpreis: Alle Fahrten kosten gleich viel, 50% günstiger mit Oystercard.

---

## 5. Schlussbetrachtung

### **Preisvergleiche sind mit Unschärfen behaftet**

Die Preise werden je nach Land distanzabhängig oder Relationen bezogen gebildet. Die gewährten Rabatte und die in den Fahrausweisen enthaltenen Leistungen unterscheiden sich erheblich zwischen den Ländern. Dies erschwert saubere Vergleiche. Dem haben wir mit verschiedenen Harmonisierungsmassnahmen Rechnung getragen. Gleichwohl sind die Preisvergleiche mit einer gewissen Unschärfe behaftet. Dies auch deshalb, weil im Rahmen der vorliegenden Studien die Preise nur für eine kleine Anzahl von Reisen verglichen werden konnte.

### **Gemessen an der Kaufkraft ist der öV in der Schweiz günstig**

Unter Berücksichtigung der Kaufkraft (Tabelle 3), gehören die öV-Preise in der Schweiz zu den günstigsten unter den verglichenen Ländern. Insbesondere günstig sind die Preise für Erwachsene für Reisen in den Metropolen resp. im ganzen Land.

### **Der Schweizer öV bietet das mit Abstand beste Preis-Leistungs-Verhältnis**

Reine Preisvergleiche berücksichtigen die dafür gebotene Angebotsqualität nicht. Weil diese zwischen den Vergleichsländern stark variiert, zeigen reine Preisvergleiche nicht die ganze Wahrheit.

Wird neben den Preisen auch die Angebotsqualität (Pünktlichkeit, Angebotsdichte, Reisegeschwindigkeit, Vernetzungsgrad) berücksichtigt, so schneidet die Schweiz sehr gut ab. Erwachsene bezahlen in der Schweiz für Reisen im ganzen Land, zusammen mit Österreich, die tiefsten Preise. Gleichzeitig ist die Qualität des öV in der Schweiz unangefochten am höchsten.

### **Starke Preisunterschiede zwischen den Ländern für Senioren und Jugendliche**

Erwachsene, Senioren und Jugendliche zahlen in der Schweiz den gleichen Preis für das Halbtax-Abonnement. Dementsprechend bezahlen sie auch die gleichen Preise für die reduzierten Einzelbillette.

In mehreren Vergleichsländern sind die Preise für Seniorentickets günstiger. In diesen Ländern erhalten Senioren speziell günstige Rabattkarten resp. speziell rabattierte Abonnements (hauptsächlich Verbundtarife).

Jugendliche (16–25 Jahre) erhalten in der Schweiz, unabhängig davon ob sie studieren oder nicht, rabattierte Abonnements (Tarifverbunde, Direkter Verkehr). Im Ausland erhalten Jugendliche oft nur Rabatte, wenn sie studieren. Die sogenannten Semestertickets sind sehr günstig.

In allen Ländern zahlen gelegentlich Reisende deutlich mehr als Vielfahrende. Gelegentliche Benutzer des öV zahlen in allen Ländern deutlich höhere Preise als die täglich reisenden Pendler. Für Pendler lohnen sich die preisgünstigen Abonnements. In der Schweiz lohnt sich für Gelegenheitsfahrende der Kauf eines Halbtax-Abonnements bereits ab wenigen Fahrten pro Monat.

### **Break even GA, Flexible Preise und Klassenspannen**

In verschiedenen Ländern werden GA-ähnliche Pauschalfahrausweise angeboten. Sie gelten in der Regel auf den Staatsbahnen und teilweise in den Städten. Demgegenüber gilt das schweizerische GA praktisch flächendeckend auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Für täglich Pendelnde ist das GA bereits ab einer Distanz von rund 75 Kilometer der preisgünstigste Fahrausweis. In den Vergleichsländern lohnt sich der Kauf erst ab längeren Reisedistanzen.

Die zunehmend flexibleren und differenzierteren Preise im Ausland machen es für Konsumenten immer schwieriger und unübersichtlicher, das passende Angebot zu finden. Am weitesten fortgeschritten ist die Angebotsdifferenzierung in England. Bei jedem Billett-Kauf werden dem Konsumenten bis zu vier verschiedene Tarife vorgeschlagen.

In der Schweiz kosten 1.Klass-Billette 75 Prozent mehr als 2. Klass-Billette. Damit ist die Klassenspanne in der Schweiz, zusammen mit Österreich und Frankreich am höchsten.

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

Die langjährigen Preisentwicklungen wurden für den Zeitraum 2005–2012 analysiert. Für diesen Zeitraum sind internationale Vergleichsdaten verfügbar. Im Zeitraum von 2005–2010 sind die Preise des öV-Schweiz real stabil geblieben, während die Preise in den Vergleichsländern stiegen. In den Jahren 2011 und 2012 stiegen sie auch in der Schweiz und zwar um 7.7%. Als Folge des starken Nachfragewachstums der letzten Jahre musste das Angebot ausgebaut werden. Dementsprechend sind die Kosten gestiegen. Über den gesamten Zeitraum gesehen bewegen sich die realen Preissteigerungen in der Schweiz im Mittelfeld der Vergleichsländer.

### **Convenience**

Dank der engen Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen in der Schweiz kann für viele Reisen ein einziger Fahrausweis angeboten werden. Dank gemeinsamer Vertriebssysteme können diese Fahrausweise beinahe überall und immer gekauft werden.

---

# Abkürzungsverzeichnis

AT	Österreich
CH	Schweiz
D	Deutschland
DV	Direkt Verkehr
F	Frankreich
GA	Generalabonnement (Schweiz)
GB	England
I	Italien
NL	Niederlande
öV	Öffentlicher Verkehr
TU	Transportunternehmen
UIC	International Union of Railways

---

## Literatur

### Verwendete Websites zur Abfrage der öV-Preise:

**Schweiz:**

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

**Deutschland:**

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

**Österreich:**

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

**Italien:**

[www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)  
[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)

**Frankreich:**

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

**Niederlande:**

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

**England:**

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



