
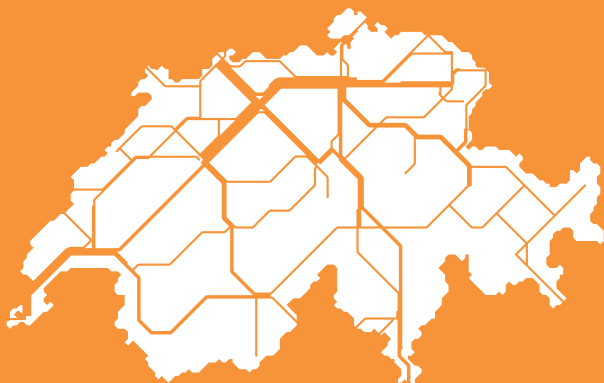

Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich



**Günstige Preise
höchste Qualität in der Schweiz**



**Hohe Pünktlichkeit
und Angebotsdichte
in der Schweiz**



Impressum

Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich

Schlussbericht
6. Juni 2018

Autoren: Remo Zandonella, Daniel Sutter, Sarah Spycher und Maura Killer, infras

Realisation: Michael Ruefer, LITRA

Layout: KALUZA + SCHMID GmbH

Druck: comunicaziun.ch

Copyright: LITRA

Auflage: 600



–%

**Günstige Preise
für Reisen von der Stadt
aufs Land**



**Günstiges Angebot
dank Spartageskarte**



29 CHF

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Zusammenfassung | 5 |
| 1. Inhalt und Ziel | 6 |
| 2. Studiendesign | 7 |
| 2.1. Billettpreise | 7 |
| 2.2. Statistischer Transportpreisindex | 11 |
| 2.3. Qualität der Angebote | 11 |
| 3. Ergebnisse | 12 |
| 3.1. Billettpreise | 12 |
| 3.2. Entwicklung der Preise | 23 |
| 3.3. Qualität der Angebote | 27 |
| 4. Schlussbetrachtung | 29 |
| Annex | 31 |
| A.1. Methodische Zusatzinformationen | 31 |
| A.2. Abkürzungsverzeichnis | 36 |
| A.3. Quellenangaben | 36 |

Zusammenfassung

Konkurrenzfähige Preise im öffentlichen Verkehr

Die kaufkraftbereinigten Preise im öffentlichen Verkehr liegen in der Schweiz im Mittelfeld – im Vergleich mit sechs weiteren Ländern und wenn alle untersuchten Reisetypen und Kundensegmente miteinander verglichen werden. Tägliche Reisen innerhalb einer Stadt oder gelegentliche Reisen von der Stadt aufs Land sind in der Schweiz eher günstig, Reisen innerhalb des Metropolitanraums hingegen eher teuer. In Fällen, in denen sich das Generalabonnement als ideale Billettlösung herausstellt, verfügt die Schweiz im Ländervergleich über einen attraktiven Preis.

Entwicklung in Richtung höhere Preisvielfalt

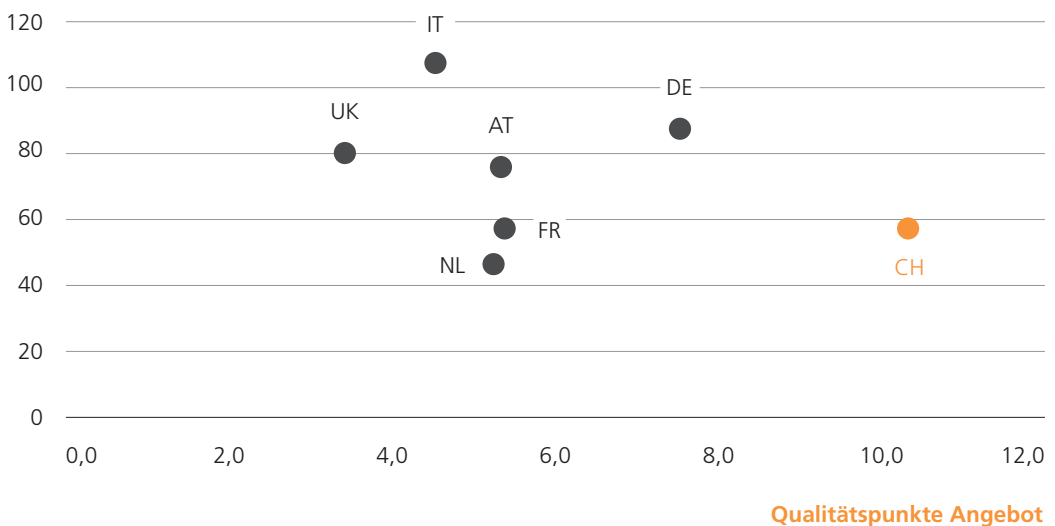
Getrieben durch den technologischen Fortschritt nimmt die Vielfalt an Angeboten zu und die Anbieter differenzieren die Preise stärker nach einzelnen Kundengruppen und Bedürfnissen. Solche ermässigten Tarife weisen aber oft Einschränkungen auf, etwa bei der zeitlichen Nutzung, beim Komfort oder bei der freien Wahl des Zugs. Insgesamt ist das Preissystem im öffentlichen Verkehr in der Schweiz weiterhin deutlich einfacher als in den meisten betrachteten Ländern. Es existieren hingegen weniger Sparmöglichkeiten und Rabattangebote.

Sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis im ÖV in der Schweiz im Ländervergleich

Eine hohe Pünktlichkeit und eine hohe Dichte im Angebot zeichnen den öffentlichen Verkehr in der Schweiz aus. Im Ländervergleich resultiert für Reisen von der Stadt aufs Land damit ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Abbildung: Günstige Preise für Reisen von der Stadt aufs Land bei höchster Angebotsqualität in der Schweiz

Preis (CHF, kaufkraftbereinigt)



1. Inhalt und Ziel

Die vorliegende Studie untersucht zum dritten Mal die öV-Preise verschiedener Reisetypen in sieben europäischen Ländern. Die Studie wird im Auftrag der LITRA durchgeführt und aktualisiert die bisher veröffentlichten Studien vom Herbst 2016 und vom Frühjahr 2014.

Wie bisher werden die Preise für 14 unterschiedliche Reisen in der Schweiz, in Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Österreich und in den Niederlanden miteinander verglichen. Um die von Land zu Land unterschiedlich ausgestalteten Preissysteme vergleichen zu können, werden die Preise aus verschiedenen Perspektiven betrachtet. Im Zentrum stehen Vergleiche von Billettpreisen in allen sieben Ländern entlang unterschiedlicher Routen und Kategorien, die beispielhafte Mobilitätssituationen abbilden. Dabei fließt der jeweils günstigste Tarif in die Berechnungen mit ein.

Mit den vergleichbaren Preisen der beiden Vorstudien lässt sich zudem die Entwicklung der Preise für die unterschiedlichen Reisen aufzeigen. Um die Erkenntnisse des Preisvergleiches aus diesen Einzelabfragen zu erweitern, zeigen wir in dieser Studie wiederum, wie sich die Preise im öffentlichen Verkehr gemäss offizieller Preisstatistik der Schweiz und der EU entwickeln.

Preise hängen immer auch mit den dahinterstehenden Leistungen und Qualitäten der Angebote zusammen. Deshalb rundet der Blick auf die Angebotsqualität in den sieben Ländern die Analyse der Preise im öffentlichen Verkehr ab.

2. Studiendesign

In der vorliegenden Studie werden die öV-Preise in der Schweiz mit denjenigen in sechs europäischen Ländern verglichen. Sowohl Tarifstrukturen und Rabattsysteme als auch die enthaltenen Leistungen unterscheiden sich erheblich zwischen den betrachteten Ländern. Um diesem Umstand gerecht zu werden und um eine möglichst differenzierte Aussage zum Preisniveau in der Schweiz im öV machen zu können, beleuchten wir die öV-Preise aus drei verschiedenen Blickwinkeln:

1) Billettpreise:

- Eigene Preiserhebungen für verschiedene Reisetypen und Tarifkategorien in den betrachteten Ländern.
- Einzelbillette oder Streckenabonnements für verschiedene Reisetypen
- Aufpreise für Klassenwechsel
- Pauschale Fahrausweise (Abonnements)
- Billette mit flexiblen Preisen

2) Transportpreisindex:

Darstellung des harmonisierten Preisindex im Bereich Personentransporte.

3) Qualität der Angebote:

Zusammenstellung von Qualitätsindikatoren sowie Bewertung mit Qualitätspunkten.

Alle erhobenen Preise für den Vergleich der Billette werden in Schweizer Franken (CHF) ausgewiesen. Die Preise in den anderen Ländern werden dazu kaufkraftbereinigt und in Schweizer Franken umgerechnet. Die Preisvergleiche sind trotz analytischer Sorgfalt und einer breiten Perspektive mit einer gewissen Unschärfe behaftet. Dies insbesondere, weil im Rahmen der vorliegenden Studien die Preise nur für eine sehr beschränkte Anzahl von Relationen untersucht werden konnten.

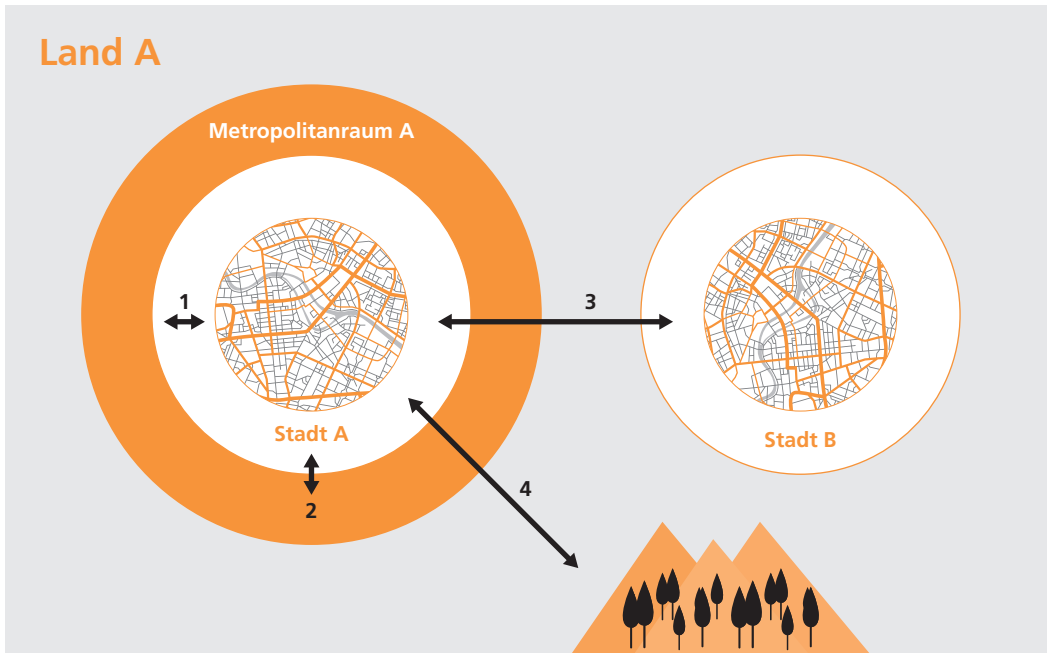
2.1. Billettpreise

2.1.1. Reisetypen

Im Zentrum der Analyse stehen die Billettpreise in verschiedenen Ländern. Schwerpunkt bildet dabei der Vergleich von Einzelbilletten oder Streckenabonnements, das heisst von relationsbezogenen Fahrausweisen. Zusätzlich analysieren wir Aufpreise für einen Klassenwechsel, pauschale Fahrausweise und Billette mit flexiblen Preisen.

Um insbesondere die Preise für Einzelbillette (und Streckenabos) miteinander vergleichen zu können, betrachten wir vier verschiedene Reisetypen (vgl. **Abbildung 1**):

Abbildung 1: Vier für den Billettkauf berücksichtigte Reisetypen



- 1) Reise innerhalb einer Stadt
- 2) Reisen innerhalb eines Metropolitanraums
- 3) Reisen zwischen zwei Städten
- 4) Reisen von der Stadt aufs Land

Grafik INFRAS.

- Reisen innerhalb einer Stadt,
- Reisen innerhalb eines Metropolitanraums,
- Reisen zwischen zwei Städten,
- Reisen von der Stadt aufs Land.

Für jeden dieser vier Reisetypen variieren wir zudem das Kundensegment (Erwachsene, Senioren, Jugendliche) sowie die Häufigkeit der Reise (täglich, wöchentlich, zweimal monatlich). Daraus lassen sich 14 möglichst repräsentative Mobilitätssituationen bilden, für welche die Preise schließlich erfasst werden. Eine detaillierte Tabelle mit allen Mobilitätssituationen findet sich im Anhang dieser Studie (vgl. **Tabelle 10**, Seite 31).

Folgend beschreiben wir diese vier Reisetypen detaillierter.

1) Reise innerhalb einer Stadt

Erfasst wird der Preis pro Kalendertag, den Jahresabonnenten umgerechnet bezahlen für die tägliche Benützung des öV innerhalb einer Stadt (Metropole). Dabei werden die drei Kundensegmente Erwachsene, Senioren und Jugendliche je separat betrachtet.

Typischerweise ist diese Situation anzutreffen bei Personen, die in der Stadt wohnen und den öV täglich benützen, sei es für den Weg zur Arbeit, in die Schule oder für die Freizeit (Einkauf, Ausgang).

2) Reise innerhalb eines Metropolitanraums

Erfasst werden Preise sowohl für tägliche als auch für wöchentliche Fahrten für alle drei Kundensegmente, wenn sie aus einer Agglomerationsgemeinde in die Kernstadt und zurück pendeln oder fahren:

- Tägliche Reise: Preis pro Arbeitstag, den Jahresabonnenten umgerechnet für ihre tägliche Fahrt zur Arbeit oder zur Schule bezahlen.
- Wöchentliche Reise: Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste umgerechnet bezahlen.

3) Reise zwischen zwei Städten

Erfasst werden die Preise für tägliche Fahrten oder für wöchentliche Reisen zwischen zwei Städten:

- Tägliche Reise: Preis pro Arbeitstag, den Jahresabonnenten umgerechnet für die tägliche Fahrt zur Arbeit oder zur Schule bezahlen.
- Wöchentliche Reise: Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Geschäftsleute bezahlen müssen, die während eines Jahres einmal wöchentlich in eine andere Stadt reisen.

4) Reise von der Stadt aufs Land

Erfasst wird der Preis für die Hin- und Rückfahrt, den Fahrgäste bezahlen, die während eines Jahres alle 14 Tage, z.B. am Wochenende, von der Stadt aufs Land reisen und dafür Bahnen und Busse benützen. Als Kundensegment stehen die Erwachsenen und die Jugendlichen im Fokus.

2.1.2. Analytierte Fahrausweise

Die ausgewiesenen Preise beziehen sich jeweils auf ein Ticket der 2. Klasse für eine Hin- und Rückfahrt. Die meisten Länder verfügen über Tarifsysteine, welche abhängig von Buchungs- und Reisezeitpunkt unterschiedliche Preise anbieten. Aus diesem Grund wurden folgende Annahmen für die Preisabfragen getroffen:

- *Reise zwischen zwei Städten:* Billettpreis für den darauffolgenden Arbeitstag, mit Hinfahrt am Morgen zwischen 7.00–8.00 Uhr und Rückfahrt am Abend zwischen 17.00–18.00 Uhr.
- *Reisen von der Stadt aufs Land:* Die Billettpreise für eine Reise am kommenden Sonntag wurden jeweils drei Tage früher (Mittwoch) abgefragt mit einer Hinfahrt zwischen 8.00–9.00 Uhr und einer Rückfahrt um 18.00–19.00 Uhr.

In den Vergleich miteinbezogen wurde jeweils das günstigste gefundene Angebot, welches sowohl ein Einzelbillett als auch ein Abonnement sein kann. Ebenfalls berücksichtigt wurden allfällig verfügbare Rabattkarten. Unterstellt wird damit eine sich in Bezug auf den Preis rational verhaltende Person.

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.

Eine zusätzliche Analyse wurde für folgende Aspekte durchgeführt:

- Klassenspanne zwischen der 1. und der 2. Klasse für Reisen zwischen *zwei Städten* (vgl. Kapitel 3.1.2),
- Angebote für Pauschalfahrausweisen in den verschiedenen Ländern (vgl. Kapitel 3.1.3),
- Angebote für Spar- oder andere flexible Billette für Reisen *zwischen zwei Städten* und für Reisen *von der Stadt aufs Land* (vgl. Kapitel 3.1.4).

Die Preisrecherchen basieren auf den veröffentlichten Angeboten auf den Websites der Transportunternehmen und Verbände. Zudem wurden einige Direktan-

fragen bei den Transportunternehmen getätigt. Im Anhang wird eine detaillierte Liste der verwendeten Websites aufgeführt (vgl. Anhang A3, Seite 34). Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Fahrgäste über Preise informiert sind und attraktive Angebote sowohl wahrnehmen als auch nutzen.

2.1.3. Zielsegmente und Vergleichsländer

Die Studie untersucht Fahrpreise sowohl für Erwachsene als auch für Senioren und Jugendliche. Während Erwachsene grundsätzlich den Normalpreis bezahlen, erhalten Senioren und Jugendliche typischerweise Rabatte. Je nach Land gelten Personen ab 60 oder ab 65 Jahren als Senioren. Analog zu den vorangehenden Studien wurde bei Jugendlichen 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. **Table 1** weist die unterschiedlichen Referenzstrecken in den jeweiligen Ländern aus.

2.1.4. Weitere methodische Hinweise

Kilometer-Standardisierung

Um die Vergleichbarkeit der verschiedenen Angebote zu erhöhen, werden die Distanzunterschiede der verschiedenen Referenzstrecken berücksichtigt. Aus diesem Grund werden die Strecken auf die Distanz der jeweiligen Schweizer Distanz normalisiert. Das bedeutet also beispielsweise für die Strecke Salzburg–Linz, dass der Fahrpreis durch die Reisedistanz (108 km) gerechnet wird und anschliessend dieser Kilometerpreis mit der Distanz Zürich–Bern (96 km) multipliziert wird.

Nicht standardisiert werden die Fahrpreise für Reisen in einer Stadt. Da sich die Städte in den untersuchten Ländern grössenmässig unterscheiden, werden die Preise der jeweiligen Stadtzone miteinander verglichen, beispielsweise Zone 110 für die Stadt Zürich.

Ebenfalls nicht standardisiert werden die Fahrpreise für Reisen, bei welchen das Generalabonnement (GA) das preislich günstigste Angebot ist. Hier wird der GA-Preis umgerechnet auf den jeweiligen Benutzertag.

Kaufkraftbereinigung

Um den unterschiedlichen Preisniveaus in den Vergleichsländern gerecht zu werden, werden neben Wechselkursumrechnungen auch Kaufkraftbereinigungen durchgeführt. Das Ziel dabei ist, Unterschiede in den Preisniveaus zu eliminieren und die tatsächliche Kaufkraft in den entsprechenden Ländern abzubilden.

Für die Umrechnungen werden die aktuellsten Zahlen des OECD-Kaufkraftbereinigungsindex aus

Tabelle 1: Untersuchte Relationen für die vier Reisetypen

| Land | Reisen innerhalb einer Stadt | Reisen innerhalb eines Metropolitanraums | Reisen zwischen zwei Städten | Reisen von der Stadt aufs Land |
|------|------------------------------|--|------------------------------|---|
| CH | Zürich | Zürich–Zug (24 km) | Zürich–Bern (96 km) | Zürich–Bivio (132 km) |
| | Lausanne | Lausanne–Nyon (34 km) | | |
| DE | Berlin | Berlin–Potsdam (25 km) | Hamburg–Bremen (95 km) | Stuttgart–Bad Wiessee am Tegernsee (222 km) |
| | Frankfurt | Frankfurt–Mainz (31 km) | | |
| AT | Wien | Wien–Wiener Neustadt (46km) | Salzburg–Linz (108 km) | Innsbruck–Lech am Arlberg (94 km) |
| | Innsbruck | Innsbruck–Imst (49 km) | | |
| IT | Rom | Rom–Latina (58 km) | Rom–Florenz (233 km) | Mailand–Kaltern im Südtirol (192 km) |
| | Mailand | Mailand–Saronno (21 km) | | |
| FR | Paris | Paris – Rambouillet (45 km) | Paris–Lyon (392 km) | Bordeaux–Fouras bei Rochefort (134 km) |
| | Marseille | Marseille–Aix-en-Provence (25 km) | | |
| NL | Amsterdam | Amsterdam–Haarlem (17 km) | Amsterdam–Eindhoven (112 km) | Amsterdam–Suyderoogh (144 km) |
| | Rotterdam | Rotterdam–Den Haag (20 km) | | |
| UK | London | London–Watford Junction (26 km) | London–Manchester (263 km) | London–Ilfracombe (279 km) |
| | Birmingham | Birmingham–Dudley (13 km) | | |

dem Jahr 2016 verwendet. Der verwendete Index ist währungsbereinigt und wird in der jeweiligen Landeswährung per US Dollar dargestellt (**Tabelle 2**).¹

Der OECD Kaufkraft-Index deckt alle Haushalts-Konsumausgaben und den Ausgabenteil der Regierung, welcher für Dienstleistungen des Staates an die individuellen Haushalte aufgewendet wird (Aus-

bildung, Gesundheit, Wohnen, Bildung etc.). Nicht berücksichtigt werden kollektive Staatsausgaben (Polizei, Umweltschutz, Landesverteidigung etc.). Ein konkretes Beispiel für die Kaufkraftbereinigung sowie weitere methodische Hinweise finden sich im Annex A1 auf Seite 31.

1 Verwendet wird der Durchschnittskurs 2016 des Internationalen Währungsfonds (Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption). Neuere Zahlen werden erst Mitte 2018 publiziert und konnten aus diesem Grund nicht berücksichtigt werden.

Tabelle 2: OECD Kaufkraftparitäten des Konsums 2016

| | CH | DE | AT | IT | FR | NL | UK |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| PPP-Index | 1.39 | 0.78 | 0.84 | 0.77 | 0.81 | 0.86 | 0.76 |

Purchasing Power Parities for Actual Individual Consumption (2016)

Tabelle INFRAS. Quelle: OECD 2018 in Zusammenarbeit mit EUROSTAT und BfS

2.2. Statistischer Transportpreisindex

Um die Erkenntnisse aus den selber durchgeführten Preisrecherchen zu erweitern, ziehen wir zudem für den Ländervergleich den bestehenden harmonisierten Preisindex auf europäischer Ebene heran. Im Bereich der Transportpreise lässt sich mit diesen Daten die Entwicklung aller öV-Preise in den betrachteten Ländern über eine längere Frist nachvollziehen. Zudem ist mit diesem Preisvergleich eine breitere Abstützung gewährleistet, da dieser Transportpreisindex auf den Ausgaben der Haushalte basiert und vom statistischen Amt der EU veröffentlicht wird. Der Preisindex für den Schienenpersonenverkehr wird bereinigt um die Preisentwicklung über alle Konsumgüter hinweg.

2.3. Qualität der Angebote

Die ermittelten Billettpreise in den verschiedenen Ländern hängen immer auch mit der Qualität der angebotenen Leistungen zusammen. So variiert die Qualität des Angebots in den untersuchten Ländern sehr stark, was ein Grund für die unterschiedlichen Preise sein kann. Ein Blick auf verschiedene Qualitätsmerkmale rundet deshalb die Analyse der Preise im öffentlichen Verkehr ab.

Um das Angebot in den Ländern umfassender vergleichen zu können, operationalisieren wir die Qualität wie in den bisherigen Studien mittels verschiedener Indikatoren, welche mittels Bepunktung zusammengefasst werden. Dabei berücksichtigen wir die folgenden Indikatoren:

- **Pünktlichkeit im Nah- und Fernverkehr:** Prozentuale Anzahl der Nah- und Fernverkehrszüge, die weniger als 15 Minuten verspätet sind (Quelle: UIC, Internationale Eisenbahnstatistik).
- **Angebotsdichte:** Quotient aus der Anzahl der Zugskilometer und der Bevölkerungszahl des Landes (Quelle: Eurostat).
- **Netzdichte:** Quotient aus der Länge des Schienennetzes und der Landesfläche (Quelle: Eurostat).
- **Geschwindigkeit:** Durchschnittliche Geschwindigkeit des Fernverkehrs zwischen zwei Grossstädten (Quelle: Elektronische Fahrpläne, Google Maps).

Die Indikatoren werden mit null bis vier Qualitätspunkten bewertet, wobei das Land mit dem höchsten Wert vier Punkte für den jeweiligen Indikator erhält, jenes mit dem tiefsten null Punkte. Über alle vier Indikatoren hinweg sind demnach maximal 16 Qualitätspunkte zu erzielen. Diese Bewertung weicht leicht von jener der Vorstudien ab. Ebenso ersetzt die Netzdichte den Indikator «Grad der Vernetzung des öffentlichen Verkehrs».

3. Ergebnisse

Folgend werden die wichtigsten Ergebnisse der Preisvergleiche aus den verschiedenen Perspektiven dargelegt und erläutert. Zuerst wird der Fokus auf die Preise gelegt, wobei die durchgeführten Preisrecherchen und -vergleiche im Mittelpunkt stehen (Kapitel 3.1). Danach folgt ein Blick auf die Entwicklung der Preise über die Zeit (Kapitel 3.2). Zuletzt vergleichen wir einige Aspekte aus Sicht der Angebotsqualität (Kapitel 3.3).

3.1. Billettpreise

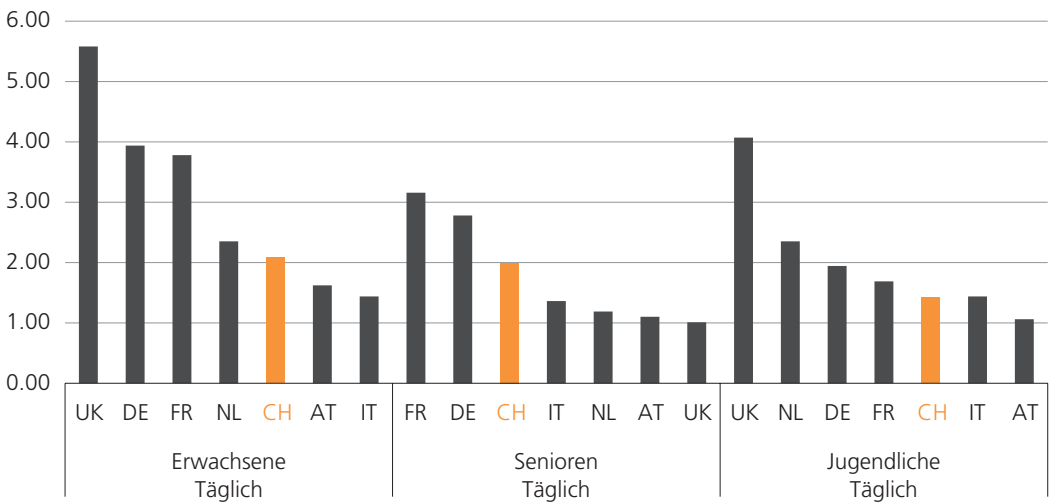
Als Erstes analysieren wir die erhobenen Billettpreise in den betrachteten Ländern. Dabei vergleichen wir hauptsächlich die Preise von Einzelbilletten und Streckenabonnements für die vier verschiedenen Reisetypen (Kapitel 3.1.1). Zusätzlich zeigen wir auf, wie hoch die Zuschläge für einen Klassenwechsel sind (Kapitel 3.1.2) und welche Preisspannen bei Pauschalfahrausweisen bestehen (Kapitel 3.1.3). Abschliessend werden die Kosten oder Ersparnisse für Kunden durch flexible Preise thematisiert (Kapitel 3.1.4).

3.1.1. Billette für verschiedene Reisetypen

Für die folgenden Ergebnisse wurden die jeweils günstigsten Angebote für vier verschiedene Reisetypen verglichen. Dabei wird grundsätzlich angenommen, dass Konsumenten – ausgehend von einem Rationalitätsansatz – das für sie vorteilhafteste Ticket kaufen. Dies setzt voraus, dass die Fahrgäste sowohl über die nötigen Informationen zu den verschiedenen Angeboten als auch über ein grundsätzliches Verständnis des Tarifsystems verfügen.

Abbildung 2: Schweizer reisen in der Stadt im preislichen Mittelfeld

CHF pro Kalendertag



Reisen innerhalb der Stadt, kaufkraftbereinigte Fahrpreise für die drei Segmente Erwachsene (1), Senioren (2) und Jugendliche (3).

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

1) Reise innerhalb einer Stadt

Reisen innerhalb einer Stadt sind für Schweizerinnen und Schweizer vergleichsweise günstig: Für Erwachsene und für Jugendliche sind die Fahrpreise in der Schweiz für tägliche Reisen im Vergleich mit den sechs weiteren Ländern leicht unterdurchschnittlich. Auffallend ist jedoch, dass es in den anderen Ländern vermehrt vergünstigte Angebote für Senioren gibt, was in der Schweiz in Lausanne, nicht aber in Zürich der Fall ist. In diesen beiden untersuchten Schweizer Städten und für alle Kundensegmente ist ein Jahresabonnement für die Stadtzonen das günstigste Angebot für tägliche Reisen.

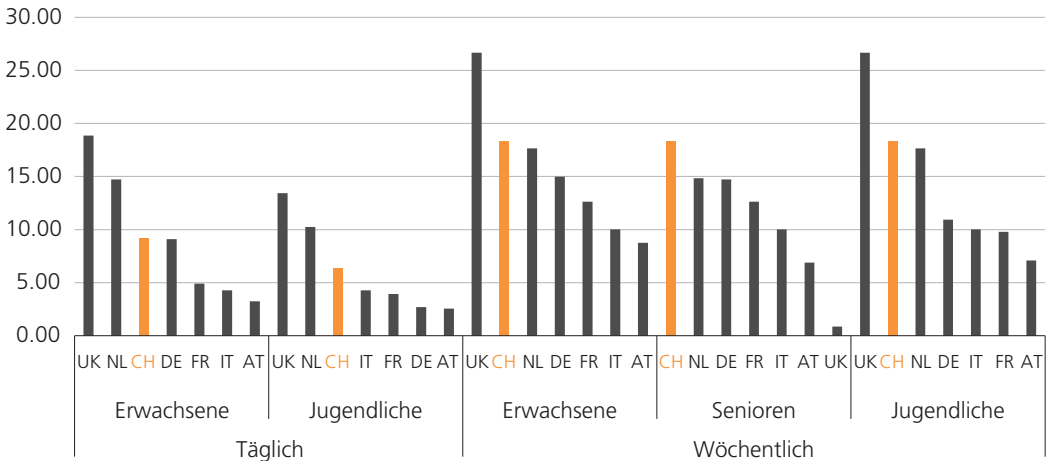
Am teuersten sind Reisen innerhalb der Stadt in Grossbritannien, wobei die beiden Städte London und Birmingham betrachtet wurden. Während die Preise für Erwachsene und Jugendliche deutlich höher sind als in den Vergleichsländern, gibt es für Senioren aussergewöhnlich günstige Angebote. Mit der 60+ Card in London und dem «Older Person Pass» in Birmingham sind Senioren abgesehen von einer administrativen Gebühr gratis unterwegs – in Birmingham allerdings nur zu Randzeiten, in den Stosszeiten umfasst das Angebot lediglich Preisreduktionen. Analog dazu gibt es in Frankreich preislich ausserordentlich attraktive Angebote für Studierende.

Über alle Segmente hinweg am günstigsten reisen Fahrgäste in Österreich. Meistens werden in den Ländern zudem Spezialtarife für diesen Reisetyp angeboten. Ausnahmen bilden hier die Schweiz, wo keine spezifischen Angebote für Senioren bestehen, und die Niederlande ohne entsprechende Spezialangebote für Jugendliche.

In allen Städten und Segmenten ist es für Fahrgäste am günstigsten, ein Jahresabonnement der jeweiligen Stadtzonen zu kaufen. Die einzige Ausnahme dazu ist Marseille, wo Senioren als günstigstes Angebot Einzeltickets mit einer Reduktion von 50% erwerben können.

Abbildung 3: Wöchentlich reisende Fahrgäste innerhalb eines Schweizer Metropolitanraums bezahlen vergleichsweise viel

CHF pro Arbeitstag/retour Fahrt



Kaufkraftbereinigte Preise für Reisen innerhalb eines Metropolitanraumes
Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Tabelle 3: Jahresabos meist als günstigste Billettart für tägliche Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

| | Tägliche Reisen | Wöchentliche Reisen |
|-------------------------------|--|--|
| Jahresabo, Zonentarif | AT, CH, DE, FR, IT, NL (Amsterdam: Streckenabo), UK | |
| Einzelbillett mit Rabatkkarte | | CH, DE (Berlin: Einzelbillett), AT (Innsbruck: Jahresabo), FR (Paris: 10er Ticket), NL |
| Einzelbillett | | IT (Rom: Jahresabo), UK |

Billetart für Erwachsene und pro Häufigkeit. Eine detaillierte Tabelle für alle Segmente findet sich im Anhang A1 (Tabelle 13).
Tabelle INFRAS.

2) Reisen innerhalb eines Metropolitanraumes

Für tägliche Reisen innerhalb eines Metropolitanraums liegen Schweizer Fahrpreise für Erwachsene und Jugendliche im Mittelfeld. Sowohl in Zürich als auch in Lausanne bieten sich für diesen Reisetyp Verbundtickets an, wobei Jugendlichen ein Rabatt gewährt wird.

In allen Vergleichsländern lohnt sich der Kauf eines Verbundtickets – mit der Ausnahme des Metropolitanraumes Amsterdam, in welchem sich ein Streckenabonnement rechnet. Am günstigsten sind Fahrgäste in Frankreich und Italien unterwegs, am teuersten in den Niederlanden und in Grossbritannien.

Für Jugendliche gibt es, mit der Ausnahme von Italien, in allen Ländern günstigere Spezialangebote. In den Niederlanden und in Wien, beispielsweise, wird Studierenden ein Semesterticket angeboten.

Für wöchentliche Reisen innerhalb des Metropolitanraumes sind Schweizer Fahrpreise in allen drei Segmenten im Vergleich eher hoch. Auffällig dabei ist,

dass das Schweizer Tarifsysteem für diese Tickets keine Segmentunterscheidung bietet. Die besten Angebote gibt es in Italien. Auch in Grossbritannien werden aussergewöhnlich günstige Tickets für Senioren verkauft und in Frankreich gibt es attraktive Preise für Jugendliche. Über alle Segmente hinweg teuer sind die Fahrpreise hingegen in den Niederlanden.

Grundsätzlich rechnen sich für diesen Reisetyp eher Einzeltickets, mehrheitlich in Kombination mit Vorteilskarten (z.B. Halbtax in der Schweiz). Nach wie vor lohnt sich vereinzelt der Kauf eines Verbundtickets.

In **Tabelle 3** wird dargestellt, welche Kategorie von Fahrausweisen sich in den Vergleichsländern für die jeweiligen Reisetypen und Segmente lohnt. Dabei ist erkennbar, dass es sich grundsätzlich für täglich Reisende rechnet, Jahresabonnemente zu kaufen, während gelegentliche Fahrgäste am besten ein Einzelticket mit entsprechender Rabatkkarte kaufen.

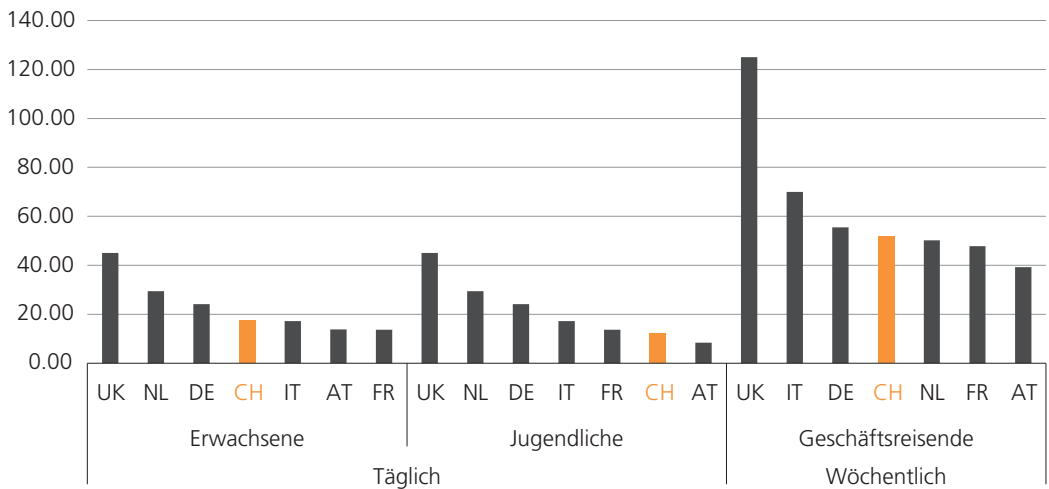
Tabelle 4: Streckenabos in vier Ländern die günstigste Billettart für tägliche Reisen zwischen zwei Städten

| | Tägliche Reisen | Wöchentliche Reisen |
|-------------------------------|-----------------|---------------------|
| Pauschalfahrausweis | AT, CH, NL | |
| Streckenabo | DE, FR, IT, UK | IT |
| Einzelbillett mit Rabattkarte | | CH, DE, FR, NL |
| Einzelbillett | | AT, UK |

Billetart für Erwachsene und pro Häufigkeit. Eine detaillierte Tabelle für alle Segmente findet sich im Anhang A1 (Tabelle 14).
Tabelle INFRAS

Abbildung 4: Das Generalabonnement als vergleichsweise gutes Angebot für täglich Reisende

CHF pro retour Fahrt



Kaufkraftbereinigte Preise für Reisen zwischen zwei Städten sowohl für täglich reisende Erwachsene und Jugendliche als auch wöchentlich reisende Erwachsene (Geschäftsreisende).

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

3) Reisen zwischen zwei Städten

Das tägliche Reisen zwischen zwei Städten in der Schweiz erweist sich für Erwachsene und für Jugendliche als günstig im Vergleich zu den übrigen betrachteten Ländern. Insbesondere das Angebot für Jugendliche ist sehr attraktiv, nur in Österreich werden noch günstigere Tickets angeboten. Im Gegensatz dazu ist der Preis für Geschäftsreisende, welche wöchentlich (rund viermal pro Monat) unterwegs sind, vergleichsweise hoch. Die Position der Schweiz hat sich für diese Reisen seit 2016 leicht verschlechtert, obwohl der absolute Preis nur geringfügig angestiegen ist. Diese Entwicklung lässt sich zum grössten Teil auf die revidierten Werte für die Kaufkraftbereinigung zurückführen.

Die Reisen zwischen zwei Städten beziehen sich in der Schweiz auf die Referenzstrecke Zürich-Bern, was einer Luftdistanz von 96 km entspricht. Die Distanzen der Strecken in den übrigen Ländern wurden in Bezug auf die Distanz auf diese Referenzstrecke angepasst.

Während in der Schweiz, den Niederlanden und Österreich für täglich Reisende der Kauf eines Pauschalfahrausweises (CH: GA) am vorteilhaftesten ist, sind in den anderen Ländern Streckenabonnemente die beste Option. Hierbei gilt es zu beachten, dass letztere deutlich weniger Leistungen umfassen.

Für Geschäftsreisende mit wöchentlichen Fahrten sind Pauschalfahrausweise mit der Ausnahme von Italien (Streckenabonnement) zu teuer; stattdessen ist der Kauf eines Einzelbilletts (mit Rabattkarte) am günstigsten. **Tabelle 4** bietet eine Übersicht zu den vorteilhaftesten Ticketarten für diesen Reisetyp.

Abbildung 4 zeigt den Preisvergleich in absoluten Werten zwischen den Ländern. Dabei fällt auf, dass die Preise in Grossbritannien besonders hoch sind. Dies ist zurückzuführen auf die extremen Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Fahrkartenkategorien in diesem Land: Bis zu fünfmal teurer sind etwa Tickets, mit welchen jederzeit gefahren werden kann (analog

zu Abonnements in der Schweiz), wenn sie für die Stosszeiten gekauft werden, als wenn ein Off-Peak Billett erstanden wird. Für die Analyse verwendet wurde die Ticketkategorie «Advanced», welche rund ein Drittel günstiger ist als «Anytime» und bis zu doppelt so teuer wie Off-Peak Billette.

Am unteren Ende des Spektrums liegen die Ticketpreise in Österreich. Teilweise dafür verantwortlich ist das Angebot der WESTbahn, welche seit Ende 2011 im Fernverkehr tätig und zwischen ausgewählten Städten unterwegs ist. Einzeltickets sind dabei bis zu 50% günstiger als bei der ÖBB. Diese Preise wurden bei diesem Vergleich berücksichtigt.

Exkurs Fernbus

Seit einigen Jahren operieren in verschiedenen europäischen Ländern Fernbus-Anbieter – primär auf Pendlerstrecken zwischen grossen Städten. Da die Angebote im Vergleich zu entsprechenden Zugtickets sehr preiswert sind, besteht eine grosse Nachfrage und das Fernbus-Netz in Europa wurde in den vergangenen Jahren stark ausgebaut.

In **Tabelle 5 und 6** werden beispielhaft die Angebote für die ausgewählten Strecken in Deutschland und Frankreich vorgestellt und diskutiert.

Grundsätzlich bezahlen Reisende mit Fernbussen einen deutlich tieferen Fahrpreis, nehmen jedoch in den meisten Fällen eine bedeutend längere Reisezeit in Kauf.

Preislich mit Billetten für Fernbusse vergleichen lassen sich insbesondere Zugtickets, welche ähnliche Umtausch- und Stornierungsbedingungen aufweisen. In Frankreich kosten in diesem Fall Zugreisen rund 350%, in Deutschland 230% des Fernbus-Preises. Die grosse Differenz scheint mit der Reisezeit, welche für den Zug meist deutlich kürzer ist, zusammenzuhängen.

Ein weiterer Aspekt dieses Vergleiches ist die Lage der Haltestellen, welche im Falle der Fernbusse ausserhalb der Stadtzentren liegen. Aus diesem Grund müsste theoretisch der Preis eines allfälligen Bustickets für die Weiterreise ins Stadtzentrum mit einbezogen werden.

Im Vergleich nicht berücksichtigt wurden Zugverbindungen, welche Abfahrtsbahnhöfe ausserhalb des Stadtzentrums aufweisen oder auf welchen nur Regionalzüge verkehren. Auf der Strecke Paris-Lyon, beispielsweise, fahren Züge ab Chessy (Disneyland, rund 45 Minuten vom Stadtzentrum entfernt, Ticketpreise um 7.80 Euro), mit deutlich günstigeren Tarifen (56 Euro). Es könnte allenfalls

Tabelle 5: Fernbusangebot in Frankreich am Beispiel Paris-Lyon, Retourfahrt

| | Zug | | Fernbus |
|-------|---------------------------------|---|---------------------------|
| | SNCF TGV Flexibel ¹⁾ | SNCF TGV Umbuchung mit Aufpreis ²⁾ | Ouibus, Isilines, Flixbus |
| Preis | 176 Euro | 122 Euro | 30–40 Euro |
| Dauer | 1h57 | 1h57 | 5h30–6h |

1) Frei umtauschbare Zugbillette. 2) Billette, welche gegen eine (mit der Zeit steigende) Gebühr umtauschbar sind. Fernbusse: Tickets grundsätzlich sitzplatzgebunden und nur gegen eine Gebühr umbuchbar. Fernbus-Bahnhöfe: Paris-Bercy, Lyon-Perrache. Für das Fernbus- und das günstige Zugticket wurden die Preise mit gleichem, flexiblem Buchungszeitpunkt abgefragt.

Tabelle INFRAS.

Tabelle 6: Fernbusangebot in Deutschland am Beispiel Hamburg-Bremen, Retourfahrt

| | Zug | | Fernbus |
|-------|---------------------------|--------------------------------|---------|
| | DB Flexibel ¹⁾ | DB kein Umtausch ²⁾ | Flixbus |
| Preis | 60 Euro | 23 Euro | 10 Euro |
| Dauer | 0h55 | 1h40–1h50 | 1h35 |

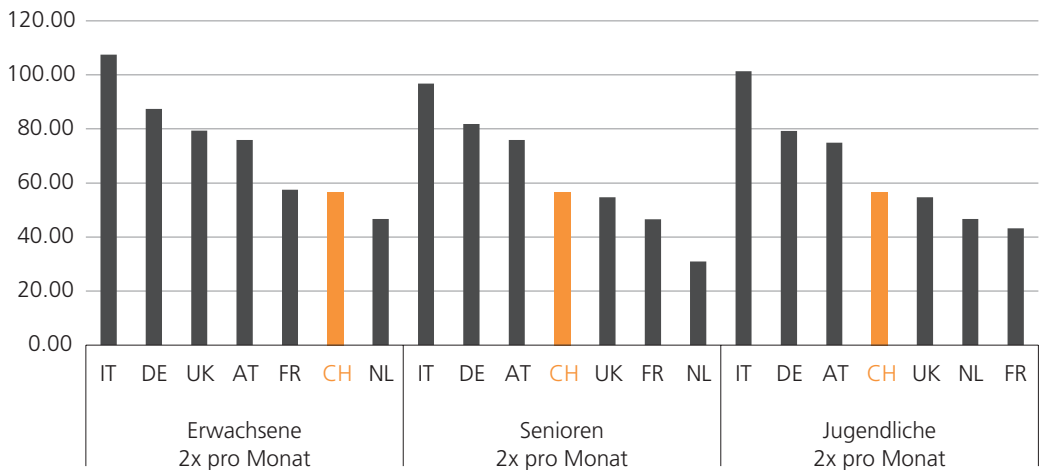
1) Frei umtauschbare Zugbillette. 2) Niedersachsenticket, mit welchem an einem Tag beliebig viele Fahrten gemacht werden können, das aber nicht umtauschbar ist. Zudem sind nicht alle Züge inklusive.

Fernbusse: Tickets grundsätzlich sitzplatzgebunden und nur gegen eine Gebühr umbuchbar. Fernbus-Bahnhöfe: Hamburg ZOB, Bremen Hbf. Für das Fernbus- und das günstige Zugticket wurden die Preise mit gleichem, flexiblem Buchungszeitpunkt abgefragt.

Tabelle INFRAS.

Abbildung 5: Günstiges Angebot für Schweizer Erwachsene dank der Spartageskarte

CHF pro Retourfahrt



Kaufkraftbereinigte Preise für zweimal monatlich Reisende von der Stadt aufs Land in den Segmenten Erwachsene, Senioren und Jugendliche.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Tabelle 7: Günstigste Billettart für Reisen zwischen Stadt und Land

| | Reisen zweimal pro Monat |
|-------------------------------|--------------------------|
| Tageskarte mit Rabattkarte | CH |
| Spezialabo | NL |
| Einzelbillett mit Rabattkarte | DE, AT, UK |
| Einzelbillett | FR, IT |

Billettart für Erwachsene. Eine detaillierte Tabelle für alle Segmente findet sich im Anhang A1 (Tabelle 15).

Tabelle INFRAS.

argumentiert werden, dass das mit Fernbussen angesprochene Kundensegment bereit wäre, eine solche Verbindung als Alternative zur Direktverbindung zu wählen.

In der Schweiz hat im Februar 2018 der Busbetreiber «Domo Reisen» Konzessionen für drei nationale Fernbuslinien erhalten.

4) Reisen von der Stadt aufs Land

Die Schweizer Fahrpreise für Freizeitreisen quer durch das ganze Land mit Bahn und Bus sind günstig bis durchschnittlich hoch. Sowohl Erwachsene als auch Senioren und Jugendliche wählen als vorteilhaftestes Angebot eine Spartageskarte mit Halbtax.

In den Vergleichsländern gibt es, mit Ausnahme von Österreich, mehr Preisvariationen zwischen den verschiedenen Segmenten in Form von Rabatten für Senioren und Jugendlichen. Dies erklärt die leicht schlechtere Positionierung der Schweiz in diesen beiden Segmenten.

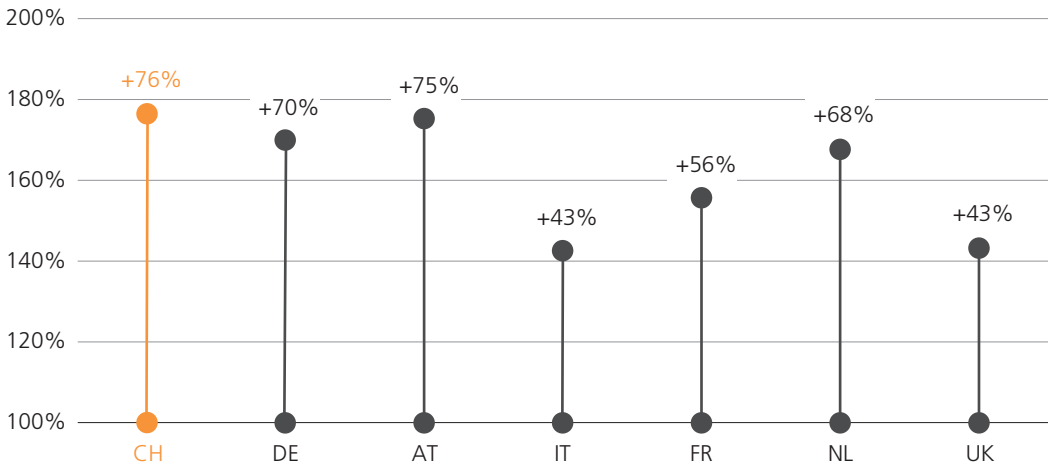
Dank dem Direkten Verkehr (DV) ist es in der Schweiz möglich, mit nur einem einzigen Billett quer durchs Land zu reisen und dabei Bahn, Bus, Tram und Schiff kombiniert zu benützen. Wer in den Vergleichsländern reist, muss in der Regel (mit der Ausnahme Österreich) für jedes benützte Verkehrsmittel ein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

Off-Peak Angebote sowie Tickets, welche ein paar Tage im Voraus gekauft werden müssen, wurden beim Vergleich miteinbezogen. Es wurde angenommen, dass Reisende bei diesem Reisetyp die Tickets in der Mitte der vorangehenden Woche kaufen und aus diesem Grund zeitliche Einschränkungen (Off-Peak) einplanen können. Die Preisunterschiede zwischen den unterschiedlichen Angeboten sind beträchtlich.

Tabelle 7 zeigt auf, welche Angebote in Abbildung 5 berücksichtigt wurden.

Abbildung 6: Vergleichsweise hohe Klassenspanne in der Schweiz

CHF pro retour Fahrt (in %)



Preisspanne zwischen dem Normalpreis (2. Klasse, retour) und dem entsprechenden Billett für die 1. Klasse für die Reise zwischen zwei Städten.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

3.1.2. Klassenspanne

In allen Ländern bestehen neben den Angeboten für die 2. Klasse auch solche für die 1. Klasse, welche sich meistens in Bezug auf Serviceleistungen von der 2. Klasse abheben. Um diese Dimension in den Preisvergleich einfließen zu lassen, betrachten wir zusätzlich die Preisspanne zwischen den beiden Klassen.

Abbildung 6 zeigt je Land den prozentualen Unterschied der Ticketpreise zwischen einem Billett für die 1. Klasse (Erwachsene/Hin- und Rückfahrt) und einem Billett für die 2. Klasse für eine Reise zwischen zwei Städten.

In der Schweiz bezahlen öV-Kunden 76% mehr für ein Billett der 1. Klasse, was die grösste Preisspanne aller betrachteten Länder darstellt. Auf vergleichbarem Niveau bewegen sich die Preisspannen in Österreich, Deutschland und den Niederlanden. Auffällig niedrig ist die Klassenspanne in Italien und Grossbritannien, wo lediglich ein 43-prozentiger Preisaufschlag bezahlt werden muss, während sich Frankreich mit +56% im Mittelfeld befindet.

Tabelle 8: Vergleichene Pauschalfahrausweise

| Angebot | Preis für 1 Jahr (in CHF, Erwachsene) ² | inbegriffene Leistung |
|---|---|--|
| Schweiz • SBB: Generalabonnement | 3'860 | Freie Fahrt auf Strecken der SBB und den meisten Privatbahnen in der gesamten Schweiz. Ausserdem gilt das GA für Postautos, Schiffe und die öffentlichen Nahverkehrsmittel (Tram und Bus) in den meisten Städten und Agglomerationen. Zusätzlich gewähren einige Bergbahnen Vergünstigungen für GA-Besitzer. |
| Deutschland • DB: BahnCard 100 | 7'580 (4'943) | Gilt in allen Zügen der Deutschen Bahn (Nah- und Fernverkehr) sowie auf ausgewählten Buslinien u. Bahnen weiterer Verkehrsunternehmen. |
| Österreich • ÖBB ÖSTERREICHcard | 3'039 (2'123) | Berechtigt zur freien Fahrt mit den ÖBB und einigen österreichischen Privatbahnen. Zudem wird ein ermäßigtes Upgrade in die 1. Klasse angeboten. |
| Frankreich SNCF: • Abonnement Forfait France | 18'389 (12'362) | Ist zulässig in ganz Frankreich auf dem Streckennetz der SNCF, ausgenommen ist die Region «Île-de-France». Sitzplatzreservierungen müssen weiterhin bezahlt werden (€ 1.50). |
| Niederlande • NS: OV Vrij | 7'553 (5'396) | Gilt für sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel in den Niederlanden: NS-Züge sowie Züge anderer Anbieter und Nahverkehrsmittel (Bus, Strassenbahn und U-Bahn). |

Generalabonnement: kaufkraftbereinigte Preise und Leistungen, die Angaben in () sind die nicht kaufkraftbereinigten Preise in CHF (Durchschnittskurs der letzten 6 Monate Februar 2018 (EZB)).

Tabelle INFRAS.

3.1.3. Pauschalfahrausweise²

In Deutschland, Österreich, Frankreich und den Niederlanden sind dem Schweizer GA ähnliche Pauschalfahrausweise erhältlich. Sie unterscheiden sich bezüglich Preis und Leistung: freie Fahrt auf sämtlichen Verkehrsmitteln eines Landes, nur auf sämtlichen Bahnen, nur auf dem Netz der Staatsbahn, etc. Bezüglich Preis fallen die grossen Unterschiede zwischen den Ländern auf. **Tabelle 8** zeigt die Preise und die dazugehörigen Leistungen im Detail.

Break-even-Distanz

Ein weiterer Anhaltspunkt um Jahres-Generalabonnements zu vergleichen, ist die sogenannte «Break-Even»-Reisedistanz: Ab dieser Distanz lohnt sich der Kauf eines solchen Tickets. Das heisst, wer mehr Kilometer mit dem Zug fährt, würde mit Einzelbilletten mehr bezahlen als mit einem Pauschalfahrausweis.

Die meisten Länder berücksichtigen bei der Fahrpreisberechnung nebst der Distanz noch weitere Faktoren, weshalb kein allgemeiner Kilometerpreis für jede Reisestrecke berechnet werden kann. Zur korrekten

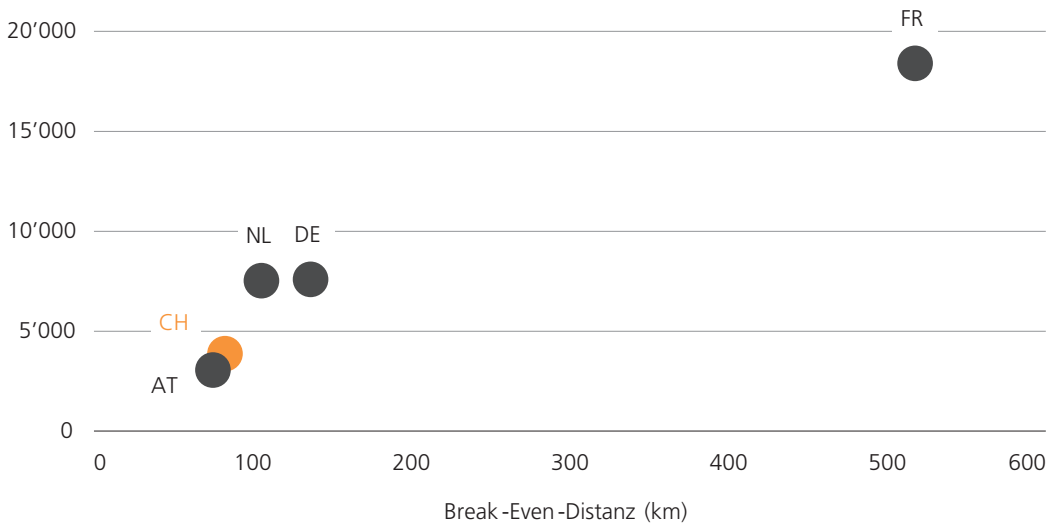
Berechnung des Break-Even-Punkts müssten dementsprechend Fahrpreise für unterschiedliche Strecken ermittelt und anhand des daraus entstehenden Mittelwertes berechnet werden. Da dies den Umfang dieser Studie übersteigen würde, wird die Break-even-Reisedistanz basierend auf der Referenzstrecke «Reise zwischen zwei Städten» ausgewiesen. Die getroffenen Aussagen lassen sich aus diesem Grund primär auf Pendler, welche zwischen zwei Städten unterwegs sind, anwenden.

Für Schweizer Pendler lohnt sich der Kauf eines GA ab einer täglichen Reisedistanz von 83 Kilometern, basierend auf dem Kilometerpreis der Referenzstrecke Zürich – Bern. Die Schweiz weist zusammen mit Österreich sowohl den niedrigsten Preis für das Pauschalabonnement wie auch die tiefste Break-Even-Distanz auf, wie **Abbildung 7** zeigt. Das Schweizer GA ist demnach preislich sehr attraktiv, insbesondere auch, weil das GA fast das gesamte ÖV-Angebot in der Schweiz abdeckt (Fern-, Regional- und Nahverkehr, letztere mit Ausnahmen). Der Pauschalfahrausweis in Österreich als Gegenbeispiel beinhaltet den Nahverkehr nicht.

2 Angaben gemäss publizierten Preisen auf den Websites der Anbieter und kaufkraftbereinigt anhand des OECD PPP-Index 2016.

Abbildung 7: Sehr attraktives Preis-Leistungsverhältnis bei Pauschalfahrausweisen in der Schweiz

Kosten Generalabonnement (in CHF)



Break-even-Kilometer der kaufkraftbereinigten Pauschalfahrausweise.

Lesehilfe: Gemessen am Kilometerpreis der Strecke Bern-Zürich (Streckenabonnement), lohnt sich ein GA in der Schweiz für Pendler ab einer Weglänge (Wohnort- Arbeitsort) von 83 Kilometern, bei einem Verkaufspreis von 3'860 CHF. In den Niederlanden kostet das GA 7'518 CHF (kaufkraftbereinigt) und der Break-even-Punkt, bezogen auf den Kilometerpreis der Strecke Amsterdam-Eindhoven (Streckenabonnement), ist bei 106 Kilometer erreicht.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Das Schweizer Generalabonnement verfügt insgesamt im Ländervergleich über das beste Preis-Leistungsverhältnis. Der Pauschalfahrausweis in Österreich ist insbesondere attraktiv für Nutzer des Fernverkehrs. Die Angebote der Niederlande und Deutschland befinden sich im Mittelfeld. Eindeutig am unvorteilhaftesten für Reisende ist der Pauschalfahrausweis in Frankreich mit einer Break-Even-Distanz von 518 Kilometern. Um die Kosten des Pauschalfahrausweises mindestens zu kompensieren, muss ein Passagier in Frankreich täglich eine fast viermal so lange Distanz fahren wie in Deutschland. In England und Italien gibt es keine vergleichbaren Angebote, welche in diese Betrachtungen miteinbezogen werden könnten.

3.1.4. Flexible Preise

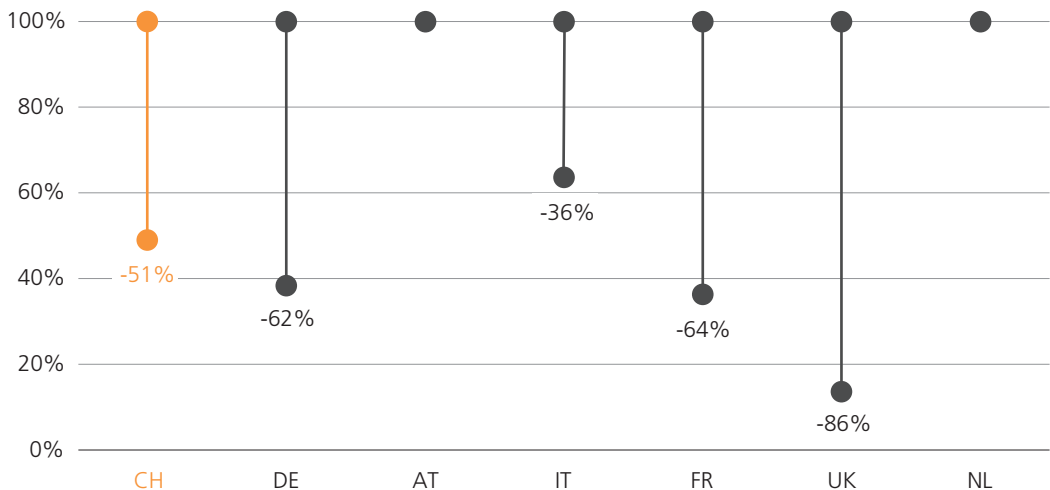
Seit ein paar Jahren werden Billette zunehmend preislich flexibel gestaltet, was sich auch in den Recherchen für den Preisvergleich zwischen den sieben Ländern zeigt. Solche Angebote zielen insbesondere auf Gelegenheitsreisende, welche nur wöchentlich oder noch seltener den öffentlichen Verkehr nutzen. Für Personen mit höherer Reisefrequenz sind Abonnements in den meisten Fällen attraktiver. Die verschiedenen flexiblen Preisangebote lassen sich grob nach drei Aspekten gliedern:

- Reisezeitpunkt: Die Preise variieren je nach Reisezeitpunkt, meistens wird dabei unterschieden zwischen Stosszeiten (Peak) und Randzeiten (Off-Peak). Billette, welche nur zu Randzeiten (oder zu bestimmten Tageszeiten) gültig sind, werden günstiger angeboten.
- Buchungszeitpunkt: Die Preise variieren je nach Zeitpunkt des Billettkaufs. Im Normalfall werden für frühzeitige Käufe tiefere Preise gewährt, für Käufe unmittelbar vor der Reise steigen die Preise.
- Weitere Komfortmerkmale: Im Normalfall sind Billette für einen bestimmten Zug günstiger. Abhängig davon, wie die Bedingungen für Stornierungen oder Umbuchungen solcher Tickets ausgestaltet sind, können die Preise variieren.

Bei den Preisvergleichen in den bisherigen Kapiteln haben wir stark auf die Preiskomponente fokussiert. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welches Angebot am günstigsten ist für die Konsumenten bei möglichst vergleichbaren Voraussetzungen hinsichtlich des Leistungsumfangs. Um die genannten Komponenten in Bezug auf flexible Preise besser darzustellen, werden in der Folge zwei Reisetypen mit jeweils verschiedenen Attributen beleuchtet:

Abbildung 8: Unterschiedlich hohe Sparpotentiale bei flexiblem Reisezeitpunkt

CHF pro retour Fahrt (in %)



Preisspanne zwischen dem Normalpreis (2. Klasse, retour) und dem entsprechenden Sparpreis für die Reise zwischen zwei Städten. Buchung am Vortag.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

- Einerseits werden Reisende zwischen zwei Städten betrachtet, welche relativ kurzfristig verreisen möchten, jedoch bereit sind auf Randzeiten auszuweichen.
- In einem zweiten Szenario werden andererseits Reisende zwischen Stadt und Land betrachtet, welche bereits einige Wochen im Voraus buchen und deshalb auf allfällige Frühbucherrabatte zurückgreifen können.

Reisen zwischen zwei Städten zu flexiblen Zeitpunkten

Abbildung 8 zeigt auf, wie viel in den Vergleichsländern gespart werden kann, wenn Reisende flexibel sind in Bezug auf den Reisezeitpunkt. Möglicherweise werden dabei eine längere Reisezeit und eine Abfahrtszeit ausserhalb der Stosszeiten in Kauf genommen.

In der Schweiz bieten sich für diesen Reisetyp klassische Spartickets an. Wer ein solches Ticket kauft, verpflichtet sich, einem bestimmten Zug zuzusteigen. Meistens bringt ein solches Angebot eine leicht verlängerte Reisezeit oder allenfalls einen zusätzlichen Umstieg mit sich. Im Vergleich zu den anderen Ländern sind Schweizer Spartickets mittelmässig attraktiv. Sie können zu rund der Hälfte des Normalpreises erworben werden.

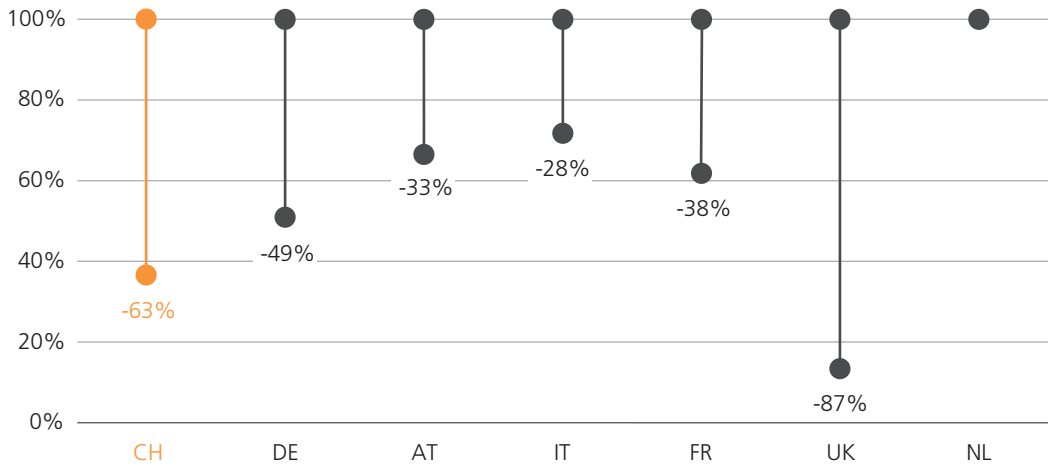
In Deutschland und Frankreich werden Spartickets mit einer leicht höheren Reduktion als in der Schweiz angeboten, am wenigsten Rabatt gibt es in Italien. Die grössten Einsparmöglichkeiten gibt es in

Grossbritannien mit einer Reduktion von 86% auf den Normalpreis. Hierbei gilt es jedoch anzumerken, dass das englische Preissystem auf einer starken Preisdifferenzierung basiert, die nebst der Streckenlänge auch das Angebot, die Nachfrage sowie den Zeitpunkt des Ticketkaufs berücksichtigt. Dadurch sind in Grossbritannien Bahntickets sehr teuer, die nicht weit im Voraus gekauft werden und nicht an einen Zug gebunden sind. Dies belegen auch die Preisvergleiche in Kapitel 3.1.1. Dementsprechend ist das Ausmass dieser Reduktion für Spartickets zu einem grossen Teil auf die Höhe der Normalpreise zurückzuführen.

Für die Niederlande und Österreich sind keine Angebote aufgelistet. Im Fall von Österreich hängt dies mit der Wahl der Westbahn bei Tickets zu Normalpreisen zusammen: Die Westbahn wird gewählt, weil ihr Billett zum Normalpreis bereits günstiger ist als das entsprechende Sparangebot der ÖBB. Zwar bietet Westbahn mit dem Produkt «WESTsuperpreise» ebenfalls Spartickets an, diese sind jedoch für die betrachtete Strecke nicht erhältlich, weshalb kein Sparpotenzial aufgeführt werden kann. In den Niederlanden ist das Tarifsysteem bezüglich Sparpreisen anders aufgebaut als in den restlichen Vergleichsländern. Es gibt sehr viele Angebote, welche zwischen Stosszeiten und Randzeiten unterscheiden, jedoch können diese nur in Form von Abonnementen erworben werden. Ein Beispiel dazu ist «Dal Voordeel»: Ein Abonnement für 50 Euro im Jahr, mit welchem an Wochenenden und ausserhalb der Stosszeiten mit einer Reduktion von 40% auf den Normalpreis gereist werden kann.

Abbildung 9: Grosse Spanne bei den Sparpotentialen mit flexiblem Buchungszeitpunkt

CHF pro retour Fahrt (in %)



Preisspanne zwischen dem Normalpreis (2. Klasse, retour) und dem entsprechenden Sparpreis für die Reise von der Stadt aufs Land. Buchungszeitpunkt weit im Voraus möglich.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Reisen von der Stadt aufs Land mit flexiblem Buchungszeitpunkt

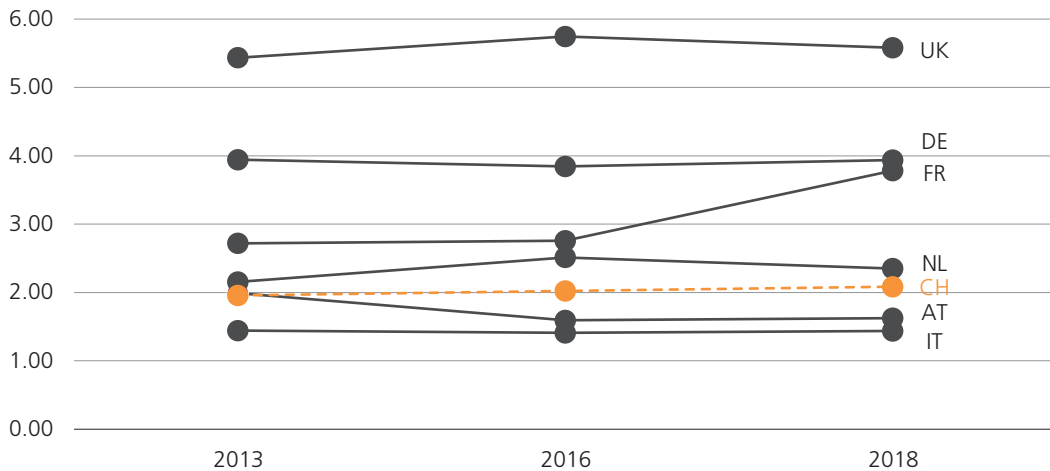
In **Abbildung 9** werden flexible Fahrpreise aufgezeigt, wenn der Buchungszeitpunkt weit vor dem Reisezeitpunkt liegt. In vielen Ländern gibt es hierfür limitierte Spezialangebote, welche nur weit im Voraus erhältlich sind.

In diesem Vergleich schneidet das Schweizer Angebot sehr gut ab. Grund dafür sind die seit Herbst 2017 verfügbaren Spartagesscheine, welche die 9-Uhr Tageskarte ersetzt haben. Die Tageskarten können maximal 30 Tage im Voraus gekauft werden, deren Preis steigt im Verlauf der Zeit bis maximal zum Preis einer normalen Tageskarte an. Ein weiterer Vorteil dieses Angebots im Vergleich zu anderen Ländern ist, dass kein separates Ticket für die Postautofahrt gelöst werden muss.

Erneut am besten schneidet Grossbritannien ab, wiederum aus denselben Gründen wie vorgängig erwähnt. Am wenigsten Rabatt gibt es in Italien, die restlichen Länder befinden sich im Mittelfeld. Das Sparpotenzial für Reisen von der Stadt aufs Land bei flexiblem Buchungszeitpunkt fällt geringer aus als beim Reisetyp zwischen zwei Städten mit flexiblem Reisezeitpunkt. Ein Grund hierfür liegt in der Zusammensetzung der Reisen von der Stadt aufs Land, bei welchen jeweils noch eine Busfahrt hinzukommt. Da für die meisten Busfahrten keine Sparangebote vorliegen, schmälert dies das Sparpotenzial, wenn man zu flexiblen Zeitpunkten das Billett kauft.

Abbildung 10: Gleichförmige Preisentwicklung in den meisten Vergleichsländern für Reisen innerhalb der Stadt

CHF



Preisentwicklung über die Jahre 2013, 2016 und 2018, Betrachtung von täglich reisenden Erwachsenen innerhalb einer Stadt.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

3.2. Entwicklung der Preise

3.2.1. Vergleich mit bisherigen Studien

Die Bestimmung der öv-Fahrpreise in den sieben Ländern wurde nach gleicher Methodik wie in den Jahren 2013 und 2016 durchgeführt, was einen Vergleich zwischen den verschiedenen Studien ermöglicht. Preisveränderungen über diese Periode hinweg können grundsätzlich auf zwei verschiedene Ursachen zurückgeführt werden:

- Einerseits können dies ticketspezifische Preisanpassungen sein: andere oder neue Angebote, Veränderung im Tarifsysteem etc.
- Andererseits können die Währungsumrechnungen ursächlich sein: Veränderungen des Wechselkurses oder Veränderungen des Kaufkraftparitätsindex. Einige Preisentwicklungen können vollumfänglich auf die Wechselkursveränderungen zwischen Schweizer Franken und Euro zurückgeführt werden (Anstieg des Europreises in Schweizer Franken von 1.09 auf 1.16). Diese Fälle werden in der Folge als solche kommentiert.

Wie einführend im Zusammenhang mit dem Studiendesign erläutert, wurden die Preise der Vorgängerstudien mit den aktuellen Werten des Kaufkraftparitätsindex aufdatiert, was zu leichten Veränderungen der absoluten Zahlen geführt hat. In der Folge wird die Preisentwicklung primär für das Hauptsegment

Erwachsene des jeweiligen Reisetyps beschrieben. Vereinzelt wird auf aussergewöhnliche Entwicklungen in anderen Segmenten verwiesen.

Reisen innerhalb einer Stadt

Für Reisen innerhalb einer Stadt befinden sich die Schweizer Fahrpreise über die Jahre hinweg konstant im Mittelfeld. Am vorteilhaftesten reisen vergleichsweise Schweizer Jugendliche.

Die Ticketpreise in der Schweiz stiegen im Verlauf der Jahre leicht an und sind insgesamt, über alle Segmente, im Jahr 2018 um 7% höher als noch 2013. Am stärksten angestiegen im Vergleich zum Jahr 2013 sind die Preise in Frankreich, während in Grossbritannien und den Niederlanden eine leichte Preisreduktion vorliegt.

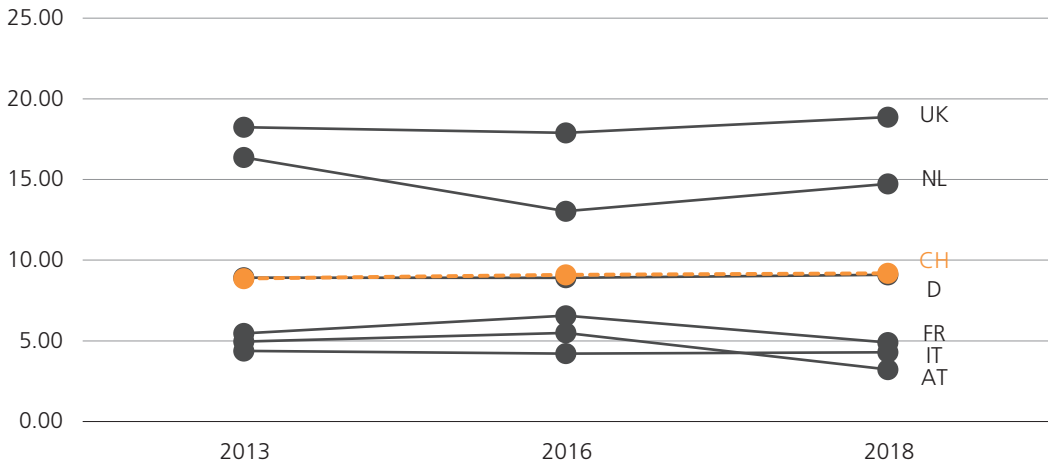
Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

Die Preise für Schweizer Reisende in Metropolitanräumen sind in den vergangenen Jahren für tägliche Fahrten relativ konstant geblieben. Während das hierfür herangezogene Verbundticket im Raum Zürich um rund 60 Franken teurer wurde, kann das Abonnement in Lausanne zu einem leicht reduzierten Tarif erworben werden.

Ein leichter Aufwärtstrend ist in den Niederlanden und in Grossbritannien zu beobachten, während die Preise in den restlichen Ländern im Vergleich zu 2016 leicht gesunken sind. In Deutschland, Frankreich und Italien ist dies jedoch lediglich auf Wechselkursveränderungen zurückzuführen.

Abbildung 11: Relativ konstante Preise in den meisten Vergleichsländern für Reisen in Metropolitanräumen

CHF

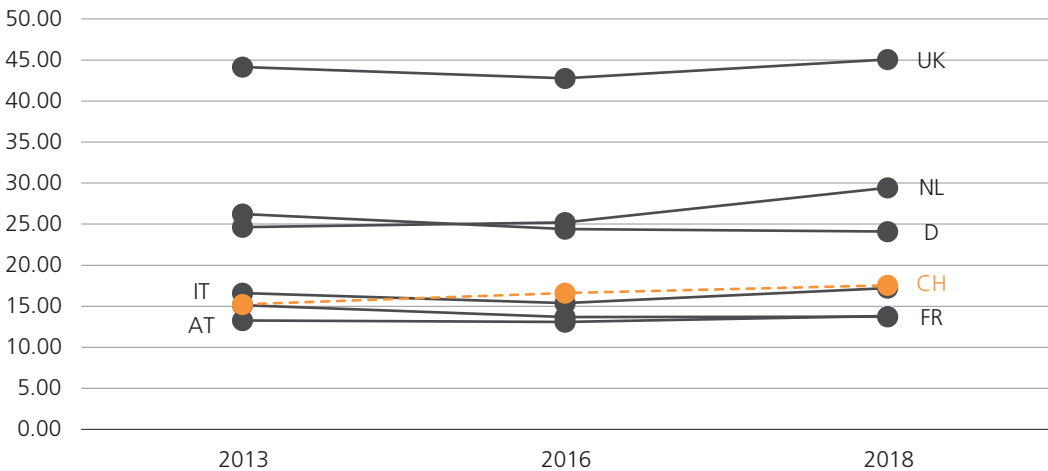


Preisentwicklung in den Jahren 2013, 2016 und 2018. Betrachtung von täglich reisenden Erwachsenen innerhalb eines Metropolitanraumes.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Abbildung 12: Leichte Zunahme der Preise in der Schweiz für Reisen zwischen zwei Städten

CHF



Preisentwicklung in den Jahren 2013, 2016 und 2018. Betrachtung von täglich reisenden Erwachsenen zwischen zwei Städten.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

Etwas stärker sind die Preise in der Schweiz für wöchentliche Reisen gestiegen. Diese waren im Ländervergleich bereits zuvor relativ hoch, insbesondere für Senioren und Jugendliche, da für diese Segmente keine Rabatte bestehen. Die Preissteigerung fällt zudem auf, weil die Preise für wöchentliche Reisen in den meisten anderen Ländern seit 2016 deutlich zurückgegangen sind, etwa aufgrund von günstigeren Ver-

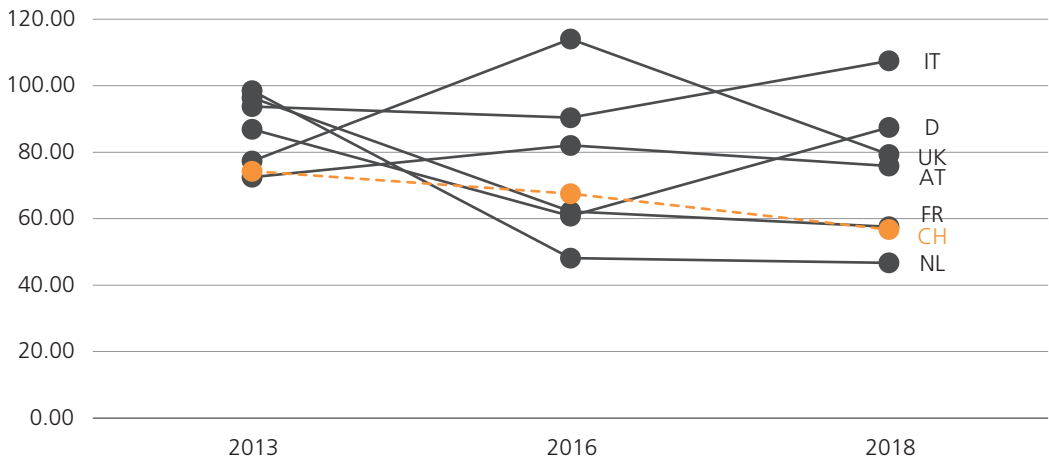
bundtickets oder höheren Rabatten für Senioren und Jugendliche.

Reisen zwischen zwei Städten

Pendler zwischen zwei Städten reisen in der Schweiz unverändert vergleichsmässig günstig, wobei die Preise im Vergleich zu 2016 leicht um rund 6% angestiegen sind. Den höchsten prozentualen Preisanstieg wird

Abbildung 13: Günstigeres Angebot in der Schweiz für Reisen von der Stadt aufs Land dank Spartageskarten

CHF



Preisentwicklung in den Jahren 2013, 2016 und 2018. Betrachtung von Erwachsenen, welche zweimal monatlich von der Stadt aufs Land reisen.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

in den Niederlanden beobachtet (17%). Der grösste Teil dieses Anstiegs ist jedoch auf eine Veränderung des Kaufkraftindex zurückzuführen. Nach wie vor mit Abstand die höchsten Fahrpreise zahlen Reisende in Grossbritannien.

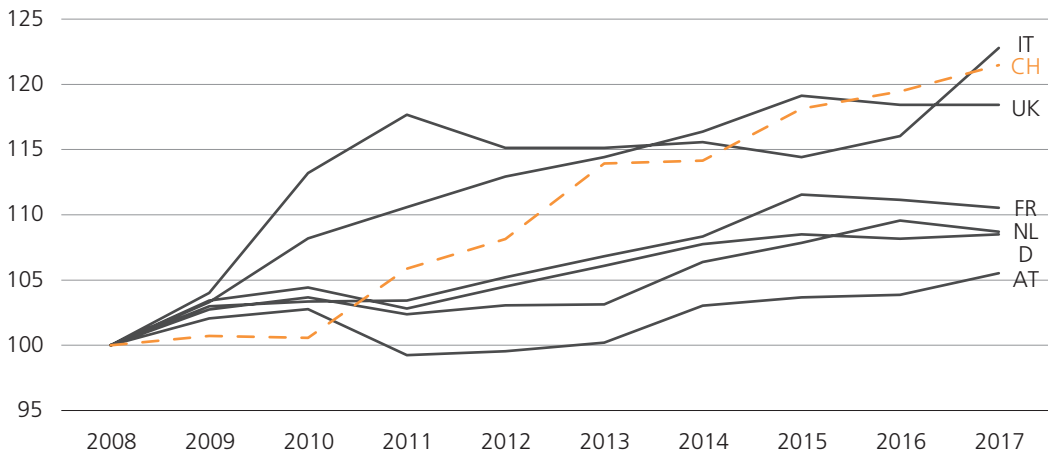
Reisen von der Stadt aufs Land

Am meisten Bewegungen in den vergangenen Jahren gab es in der Preisentwicklung für Reisen von der Stadt aufs Land. Die Position der Schweiz hat sich hier im Vergleich zu 2016 leicht verbessert. Dies kann primär auf das Angebot von Spartageskarten zurückgeführt werden, welche im Herbst 2017 eingeführt wurden. Der Kauf einer solchen Karte ermöglicht die Reise mit allen Verkehrsmitteln zu einem Pauschalpreis, welcher vom Buchungszeitpunkt abhängig ist. Bucht man rund einen Monat im Voraus, kostet die Spartageskarte 29 CHF, bei einer Buchung am Vortag 59 CHF.

Die grössten Preisanstiege werden in Italien und Deutschland beobachtet. Letzteres ist darin begründet, dass das in der Vorgängerstudie betrachtete Angebot nicht mehr verfügbar ist. Das günstigste Angebot gibt es seit 2016 mit dem «Weekend Vrij» Pass in den Niederlanden, einer Karte, welche am Wochenende als Pauschalfahrausweis benutzt werden kann und zudem zu Off-Peak Zeiten 40% Rabatt auf Standardpreise bietet.

Abbildung 14: Zunahme der Preise im Schienenpersonenverkehr in allen Vergleichsländern

Index (2008=100)



Preisentwicklung im Schienenpersonenverkehr gemäss Transportpreisindex von Eurostat bereinigt um die jeweilige Gesamtinflation in einem Land.

Grafik INFRAS. Quelle: Eurostat 2018.

3.2.2. Transportpreisindex

Die in Kapitel 3.2.1 aufgezeigten Preisentwicklungen basieren auf den in der vorliegenden sowie in den vorhergehenden zwei Studien durchgeführten Preisrecherchen. Sie beziehen sich auf einzelne konkrete Reisetypen und Kundensegmente, vergleichen die absoluten Preise in den untersuchten Ländern und liegen nun für drei Stichjahre (2013, 2016, 2018) vor. Im Rahmen der offiziellen Preisstatistik der Länder und der EU werden die Preise des öffentlichen Verkehrs ebenfalls erhoben. Diese Zahlen decken eine gesamtheitliche und übergeordnete Perspektive ab. Die publizierten Werte sind monatlich verfügbar und erlauben, die Preisentwicklung in der langen Frist zu beobachten. Die offizielle Preisstatistik liefert Indexwerte und lässt daher keine Rückschlüsse auf die absoluten Preise zu. Der Preisindex ist auf europäischer Ebene harmonisiert und ermöglicht einen Vergleich der Preisentwicklung in der Schweiz mit jener in den sechs Vergleichsländern.

Preisentwicklung

In den letzten zehn Jahren sind die Preise im Schienenpersonenverkehr in allen Ländern gestiegen – insgesamt und unter Berücksichtigung der Inflation. Mit einem Anstieg von rund 21% seit 2008 haben sich die Preise in der Schweiz ähnlich entwickelt wie in Italien und Grossbritannien. Nach einer längeren Phase mit konstanten Preisen steigen diese in der Schweiz seit 2010 kontinuierlich. Deutlich geringere Preiszunahmen sind in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Österreich feststellbar: Seit 2008 sind die Preise in diesen Ländern rund 5-10% gestiegen.

Tabelle 9: Werte für die vier ausgewählten Qualitätsindikatoren

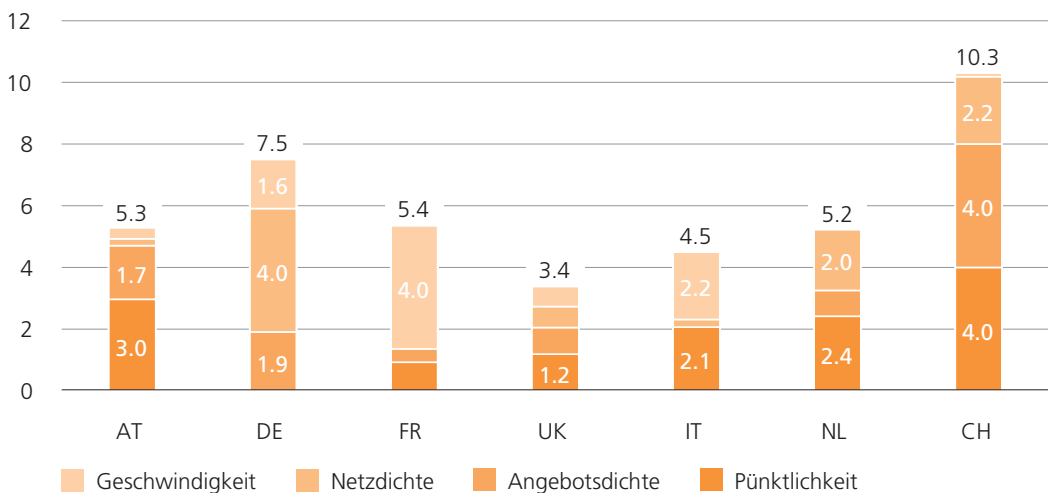
| Indikator | Einheit | AT | DE | FR | UK | IT | NL | CH |
|-----------------|--------------------------|------|-------|------|------|------|------|------|
| Pünktlichkeit | % | 95.5 | 86.9 | 89.6 | 90.3 | 92.9 | 94.0 | 98.6 |
| Angebotsdichte | Zug-km/EW | 12.7 | 13.5 | 6.0 | 8.1 | 3.7 | 8.0 | 24.2 |
| Netzdichte | km/1'000 km ² | 59.4 | 112.5 | 56.3 | 65.9 | 59.8 | 84.0 | 87.0 |
| Geschwindigkeit | km/h | 104 | 128 | 177 | 110 | 141 | 97 | 99 |

Zug-km: Anzahl Zugkilometer im Personenverkehr. EW: Einwohner. Km² = Quadratkilometer Landesfläche.

Tabelle INFRAS. Quelle: UIC, Eurostat, Google, eigene Berechnungen.

Abbildung 15: Vier Länder erreichen am meisten Qualitätspunkte

Qualitätspunkte



Summe der erzielten Qualitätspunkte entlang der vier ausgewählten Indikatoren. Jeder Indikator wird mit null bis vier Qualitätspunkten bewertet, wobei das Land mit dem höchsten Wert vier Punkte für den jeweiligen Indikator erhält, jenes mit dem tiefsten null Punkte. Maximal sind 16 Qualitätspunkte zu erreichen. Eine Tabelle mit den erzielten Qualitätspunkten für alle Länder und Indikatoren findet sich im Annex.

Grafik INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

3.3. Qualität der Angebote

Die ermittelten Preise hängen direkt ab vom Umfang der Leistungen und von der Qualität des jeweiligen Angebots. Diese Aspekte variieren in den untersuchten Ländern sehr stark, weshalb zusätzlich verschiedene Qualitätsmerkmale analysiert werden. Wie in Kapitel 2.3 dargelegt, umfasst diese Analyse die folgenden vier Indikatoren:

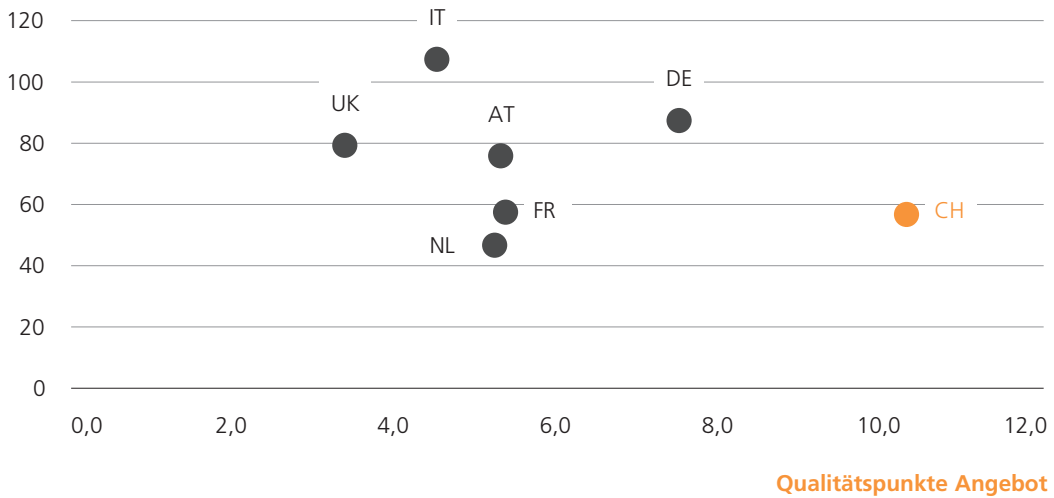
- Pünktlichkeit im Nah- und Fernverkehr,
- Dichte des Zugangebotes,
- Netzdichte,
- Geschwindigkeit.

Die erzielten Werte in den verschiedenen Ländern werden für die vier Indikatoren in der **Tabelle 9** dargelegt.

Die Summe der erhaltenen Punkte je Land entspricht den erzielten Qualitätspunkten, wobei maximal 16 Punkte erreichbar sind. Die Schweiz liegt mit etwas über 10 Punkten an der Spitze. Herausragend im Vergleich sind die Pünktlichkeit und die Angebotsdichte in der Schweiz. Nur wenig Punkte erreicht die Schweiz im Bereich der Geschwindigkeit, wo Frankreich deutlich am meisten Punkte erzielt.

Abbildung 16: Günstige Preise bei höchster Angebotsqualität in der Schweiz

Preis (CHF, kaufkraftbereinigt)



Vergleich der Preis-Leistungsverhältnisse: Verhältnis des kaufkraftbereinigten Preises für Reisen von der Stadt aufs Land (Kundensegment Erwachsene, Zürich-Bivio, 132 km) und der Angebotsqualität.

Lesehilfe: Für eine standardisierte Reise mit einer Distanz von 132 km bezahlt man kaufkraftbereinigt in Österreich 76 CHF und in der Schweiz knapp 57 CHF. Trotz tieferem Preis ist die Qualität des Angebots in der Schweiz und Österreich auf dem gleichen Niveau.

Grafik INFRAS, Quelle: eigene Berechnungen.

Abbildung 16 stellt diesen Qualitätspunkten beim Angebot die Preise gegenüber für eine Reise von der Stadt aufs Land. Die Schweiz weist im Vergleich mit den anderen Ländern hinsichtlich beider Aspekte sehr gute Werte auf: Der ermittelte Preis zählt zu den günstigsten, die Qualität des Angebots ist die höchste. Demnach weist die Schweiz im öffentlichen Verkehr im Vergleich mit den anderen Ländern das beste Preis-Leistungsverhältnis auf.

4. Schlussbetrachtung

Konkurrenzfähige Preise im öffentlichen Verkehr in der Schweiz im Ländervergleich

In der Schweiz liegen die Preise im öffentlichen Verkehr im Mittelfeld, wenn man alle untersuchten Reisetypen und Kundensegmente in den betrachteten Ländern miteinander vergleicht. Wird auf einzelne Reisetypen oder Kundensegmente fokussiert, zeigen sich Unterschiede:

- Die Schweiz ist vergleichsweise günstig bei Reisen innerhalb einer Stadt, bei Reisen von der Stadt aufs Land sowie bei täglichen Reisen zwischen zwei Städten. Dies ist mitunter auf das Generalabonnement zurückzuführen, welches bei täglichen Reisen preislich sehr attraktiv ist.
- Bei Reisen innerhalb eines Metropolitanraumes liegen die Preise in der Schweiz hingegen über dem Durchschnitt der betrachteten Länder. Dies trifft vor allem auf wöchentliche Reisen zu, für welche in anderen Ländern öfter spezifische Angebote für einzelne Kundensegmente bestehen, die preislich attraktiver sind. Bei täglichen Reisen im Metropolitanraum weisen Verbundtickets resp. Zonenangebote gegenüber Einzelbilletten in allen sieben Ländern preisliche Vorteile auf.
- Bei Reisen von der Stadt aufs Land weist die Schweiz günstige Preise für Erwachsene auf. Für Senioren und Jugendliche hingegen liegt die

Schweiz preislich im Durchschnitt, was auf ein teilweise breites Angebot an Spezialtarifen und -rabatten für diese Segmente in den anderen Ländern zurückzuführen ist.

- Der Ländervergleich weist in der Tendenz Grossbritannien als teuerstes Reiseland im öffentlichen Verkehr aus. Österreich schneidet im städtischen Verkehr und bei Reisen zwischen zwei Städten am günstigsten ab.

Steigende Preise im öffentlichen Verkehr in allen Ländern

In den letzten zehn Jahren haben die Preise im Schienenpersonenverkehr in allen betrachteten Ländern zugenommen – und zwar stärker als die allgemeine Inflation. Nicht so eindeutig fallen die Entwicklungen über die Zeit aus, wenn man auf einzelne Reisetypen fokussiert und damit die Ergebnisse der letzten beiden Studien heranzieht. Diese Preisvergleiche über die in diesen drei Erhebungen abgedeckte Zeitspanne von 2013 bis 2018 sind stark geprägt durch den Wechselkurs CH-EUR und damit zusammenhängend der Kaufkraft einer Währung.

Die Schweiz kann aus preislicher Sicht weiter mit dem Generalabonnement (GA) überzeugen: Falls sich bei den verschiedenen Reisetypen das GA als ideale Billettlösung herausstellt, verfügt die Schweiz damit auch im Ländervergleich über einen attraktiven Preis.

Ebenso schneidet das GA als Pauschalfahrausweis im Vergleich zu ähnlichen Angeboten im Ausland sehr gut ab.

Steigende Vielfalt bei den Angeboten und höhere Preisspannen

Die Preisrecherchen in den verschiedenen Ländern bestätigen die bereits in den Vorstudien angedeutete Entwicklung in Richtung höhere Preisvielfalt: Die technologischen Fortschritte ermöglichen mehr Variationen bei der Preisgestaltung. Die Vielfalt an Angeboten nimmt zu, wodurch die Preise stärker nach einzelnen Kundengruppen und Bedürfnissen differenziert werden können. Neben der Vielzahl an digitalen Billettangeboten unterstreicht dies zudem die Entwicklung bei den Fernbussen: Konsumenten können mit diesen Angeboten oftmals günstiger als mit der Bahn reisen, nehmen aber deutlich längere Reisezeiten in Kauf.

Insgesamt ist das Preissystem im öffentlichen Verkehr in der Schweiz weiter deutlich simpler als in den meisten betrachteten Ländern. Insbesondere in Grossbritannien, Italien und Frankreich variieren die Preise stark, etwa bezüglich Zugbindung, Flexibilität bei Umbuchungen oder Art des Zuges wie Regional- oder Schnellzüge. Das führt teilweise zu günstigeren Angeboten für den Konsumenten. Auf der anderen Seite müssen sich Konsumenten deutlich mehr Kenntnisse der Möglichkeiten aneignen, um die Übersicht zu bewahren und von den günstigeren Angeboten profitieren zu können.

Preisstrukturen zunehmend flexibler

Flexibel gestaltete Preise wurden in dieser Studie vertieft betrachtet. Dabei fällt auf, dass die Standards in den einzelnen Ländern unterschiedlich sind. Die Schweiz zeichnet sich aus, indem die flexible und freie Zugwahl zum Standard gehört. Im Normalfall kann der Konsument auch mit dem günstigsten Ticket die schnellste Verbindung wählen. In den meisten anderen Ländern zahlt man hingegen für diese Wahlmöglichkeit einen Aufschlag nach dem Grundsatz: «Je schneller die Verbindung, desto teurer das Zugbillett.»

Wie bereits bei den Preisvergleichen erwähnt, gibt es in der Schweiz für Reisen ausserhalb der Metropolitanräume keine Preisdifferenzierung zwischen den verschiedenen Segmenten, abgesehen von den unterschiedlichen GA-Preisen. In anderen Ländern sind solche Abstufungen hingegen deutlich verbreiteter: Österreich (Vorteilskarte Jugend) oder Italien (Green/Silver Card) verfügen etwa über Rabatte für Jugendliche und Senioren.

Die Tendenz zeigt weiter in Richtung einer Zunahme an Spartickets und damit flexibleren Preisen. Damit gehen aber Einschränkungen einher

- bei der zeitlichen Nutzbarkeit.
- beim Komfort (z.B. Reisezeit, Anzahl verfügbarer Tickets, gebührenfreier Umtausch etc.).
- bei der Zugungebundenheit (spezifische Zugbindung, Stoss- und Randzeiten).

Weiterhin eine sehr hohe Angebotsqualität im öV in der Schweiz

Nicht nur vor dem Hintergrund der zunehmend flexiblen Preisen mit teilweise daran gekoppelten Leistungseinschränkungen zeigt sich, dass neben dem Preis ebenso die Qualität der Angebote relevant ist. Werden übergeordnete Systemindikatoren wie die Pünktlichkeit, Angebotsdichte oder die Netzdichte betrachtet, schneidet die Schweiz beim Preis-Leistungsverhältnis im Vergleich am besten ab: Sie zeichnet sich insbesondere durch eine hohe Pünktlichkeit und dichtes Angebot aus.

Mit den gewählten Qualitätsindikatoren lassen sich nicht alle länderspezifischen Aspekte abbilden. In der Schweiz sind etwa Fahrten mit dem Bus bei einem Einzelbillett inbegriffen, ebenso sind Rabattkarten in Bussen und sogar vielen Schiffen verwendbar. Das ist für die KonsumentInnen sehr praktisch, aber in vielen Vergleichsländern nicht der Fall. Die Niederlande wiederum fallen positiv auf mit der Vielfalt an Abonnements: Insbesondere scheint dieses System darauf abzuzielen, Freizeitreisende von den Stosszeiten wegzuhalten und damit die Infrastrukturen gleichmässiger auszulasten.

Annex

A.1. Methodische Zusatzinformationen

Billettpreise – Untersuchte Mobilitätssituationen

Die eigenen Preiserhebungen orientieren sich an vier verschiedenen Reisetypen. Zudem wird das Kundensegment (Erwachsene, Senioren, Jugendliche) und die Häufigkeit der Reise (täglich, wöchentlich, zweimal monatlich) variiert, wobei nur relevante Kombinationen berücksichtigt werden. Daraus resultieren insgesamt 14 verschiedene Mobilitätssituationen, welche in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind.

Tabelle 10: Die verschiedenen betrachteten Mobilitätssituationen

| Reisen... | 4 Reisetypen | | | |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | ...innerhalb einer Stadt | ...innerhalb eines Metropolitanraums | ...zwischen zwei Städten | ...von der Stadt aufs Land |
| 3 Kundensegmente | | | | |
| Erwachsene | ● | ● ● | ● ● | ● ● |
| Senioren | ● | ● ● | ● ● | ● ● |
| Jugendliche (16–25 J.) | ● | ● ● | ● ● | ● ● |
| 3 Reishäufigkeiten | | | | |
| Täglich | ● ● ● | ● ● | ● ● | |
| Wöchentlich | | ● ● ● | ● | |
| Zweimal monatlich | | | | ● ● ● |

Tabelle INFRAS.

Kaufkraftbereinigung – Rechnungsbeispiele und methodische Details

Beispiel: Kaufkraftbereinigte Fahrpreise

Der PPP-Index ist folgendermassen (und analog für jedes Land mit entsprechender Währung) definiert:

$$PPP_{ch} = \frac{CHF}{USD}$$

Um einen Fahrpreis in Deutschland mit einem Schweizer Preis vergleichen zu können, werden die Indizes umgeformt, gleichgesetzt und nach dem CHF-Wert aufgelöst:

$$CHF = \frac{EUR}{PPD_D} \cdot PPP_{ch}$$

Folgende Werte können nun eingesetzt werden:

PPP-Index Schweiz: 1.39 CHF/USD

PPP-Index Deutschland: 0.78 EUR/USD

$$\frac{1 \text{ EUR}}{0.78 \frac{EUR}{USD}} \cdot 1.39 \frac{CHF}{USD} = 1.78 \text{ CHF}$$

Wer in der Schweiz einen Fahrpreis von 1.78 CHF zahlt, gibt also anteilmässig gleich viel seines Gesamtkonsums für den öffentlichen Verkehr aus wie ein Fahrgast, welcher in Deutschland 1 Euro für sein Ticket zahlt.

Im Dezember 2016 wurde von der OECD eine Revision der Methodik für die Erhebung der PPP-Daten durchgeführt. Zudem werden die Zahlen der vergangenen Jahre regelmässig aufdatiert. Dadurch unterscheiden sich die verwendeten PPI-Indizes der vergangenen und der aktuellen Studie in nicht zu vernachlässigender Weise. In

der folgenden Tabelle werden deshalb sowohl die aktuell relevanten sowie die in der Vergangenheit verwendeten Zahlen des PPP-Index der Jahre 2012, 2015 und 2016 dargestellt. Dabei ist auffallend, dass der Index der Schweiz von der Revision am stärksten betroffen ist. Demzufolge wurden die ausländischen Preise in den vergangenen Studien leicht überschätzt und dementsprechend die Position der Schweiz zu positiv beurteilt.

Tabelle 11: Vergleich der OECD Kaufkraftparitäten des Konsums 2012, 2015 und 2016

| PPP-Index | Schweiz | Deutschland | Österreich | Italien | Frankreich | Niederlande | Grossbritannien |
|-------------|---------|-------------|------------|---------|------------|-------------|-----------------|
| 2012 | | | | | | | |
| verwendet | 1.53 | 0.79 | 0.85 | 0.82 | 0.86 | 0.86 | 0.67 |
| aktuell | 1.49 | 0.78 | 0.84 | 0.78 | 0.84 | 0.86 | 0.74 |
| 2015 | | | | | | | |
| verwendet | 1.45 | 0.79 | 0.86 | 0.79 | 0.83 | 0.88 | 0.76 |
| aktuell | 1.40 | 0.78 | 0.84 | 0.79 | 0.82 | 0.86 | 0.77 |
| 2016 | 1.39 | 0.78 | 0.84 | 0.77 | 0.81 | 0.86 | 0.76 |

verwendet = verwendete Werte für die jeweiligen Jahre in den vorhergehenden Studien.

aktuell = in der vorliegenden Studie verwendete Werte für Umrechnungen der Preise.

Tabelle INFRAS. Quelle: OECD 2016 in Zusammenarbeit mit EUROSTAT und BfS

Diese Veränderungen haben keinen Einfluss auf die Bereinigung der aktuellen Preise. Für die Betrachtung der Preisentwicklung im Kapitel 3.2 wurden die Preise im Jahr 2013 und 2016 mit den aktuell gültigen Indizes nachkorrigiert, weshalb sich die absoluten Zahlen leicht von jenen in den Vorgängerstudien unterscheiden.

Billettpreise – Vergleichene Billette für die verschiedenen Reisetypen

Je nach Reisetyp weisen andere Billettarten den günstigsten Preis auf. Zusätzlich zu den konsolidierten Angaben in Kapitel 3.1.1 wiedergeben die folgenden Tabellen im Detail die den einzelnen Mobilitätssituationen zugrundeliegende Billettart aus.

Tabelle 12: Vergleichene Billette für Reisen innerhalb einer Stadt

| | Jahresabo Zonentarif | Streckenabo | Semesterticket | Einzelbillet | Einzelbillet & Rabattkarte | Ergänzungen |
|----------------|----------------------|-------------|----------------|--------------|----------------------------|--|
| Täglich | | | | | | |
| CH | E, S, J | | | | | |
| DE | E, S, J | | | | | |
| AT | E, S, J | | | | | |
| FR | E, S, J | | | | S | in Marseille 50% Reduktion auf EB für Senioren |
| IT | E, S, J | | | | | |
| NL | E, S, J | | | | | |
| UK | E, S, J | | | | | |

Günstigste Ticketart pro Zielsegment und Häufigkeit (E: Erwachsene, S: Senioren, J: Jugendliche)

Tabelle INFRAS.

Tabelle 13: Vergleichene Billette für Reisen innerhalb eines Metropolitanraums

| | Jahresabo Zonentarif | Strecken- abo | Semester- ticket | Einzelbillet | Einzelbillet & Rabattkarte | Ergän- zungen |
|--------------------|-------------------------|------------------|---------------------|--------------|-------------------------------|--|
| Täglich | | | | | | |
| CH | E, J | | | | | |
| DE | E, J | | | | | |
| AT | E, J | | J | | | in Wien Se- mesterkarte |
| FR | E, J | | | | | |
| IT | E, J | | | | | |
| NL | E | E | J | | | in Amsterdam Streckenabo |
| UK | E, J | | | | | |
| Wöchentlich | | | | | | |
| CH | | | | | E, S, J | Halbtax |
| DE | | | | E, S, J | E, S, J | in Frankfurt mit Bahn- Card25 |
| AT | E, S | | J | | E, S, J | in Wien mit Vorteilskarte |
| FR | J | | | E, S | E, S, J | in Marseille mit ZOU Karte, in Paris 10er Ticket |
| IT | E, S, J | | | E, S, J | | in Mailand Einzeltickets |
| NL | | | J | | E, S | Dal Voordeel (40% Ra- batt) |
| UK | | | | E, J | S | 60+/Older Person Pass |

Günstigste Ticketart pro Zielsegment und Häufigkeit (E: Erwachsene, S: Senioren, J: Jugendliche)

Tabelle INFRAS.

Tabelle 14: Vergleichene Billette für Reisen zwischen zwei Städten

| | Pauschal-fahrausweis | Streckenabo | Einzelbillet | Einzelbillet mit Rabattkarte | Ergänzungen |
|--------------------|----------------------|-------------|--------------|------------------------------|-----------------------|
| Täglich | | | | | |
| CH | E, J | | | | GA |
| DE | | E, J | | | |
| AT | E, J | | | | ÖsterreichCard |
| FR | | E, J | | | |
| IT | | E, J | | | |
| NL | E, J | | | | Altijd Vrij |
| UK | | E, J | | | |
| Wöchentlich | | | | | |
| CH | | | | E | Halbtax |
| DE | | | | E | BahnCard 50 |
| AT | | | E | | |
| FR | | | | E | Abonnement Fréquence |
| IT | | E | | | |
| NL | | | | E | Altijd Voordeel |
| UK | | | E | | Advanced und Off-Peak |

Günstigste Ticketart pro Zielsegment und Häufigkeit (E: Erwachsene, J: Jugendliche)

Tabelle INFRAS.

Tabelle 15: Vergleichene Billette für Reisen von der Stadt aufs Land

| | Einzelbillet | Einzelbillet mit Rabattkarte | Tageskarte | Spezial-abonnement | Ergänzungen |
|--------------------|--------------|------------------------------|------------|--------------------|----------------------------------|
| 2x im Monat | | | | | |
| CH | | | E, S, J | | Spartageskarte mit Halbtax |
| DE | | E, S, J | | | BahnCard 50 |
| AT | | E, S, J | | | Vorteilskarte 66 (Sen.) & Jugend |
| FR | E | S, J | | | Carte Senior+, Carte Jeune |
| IT | E | S, J | | | Silvercard, Greencard |
| NL | | | | E, S, J | Weekend Vrij |
| UK | | E, S, J | | | Advanced, Off-Peak, Railcard |

Günstigste Ticketart pro Zielsegment und Häufigkeit (E: Erwachsene, S: Senioren, J: Jugendliche)

Tabelle INFRAS.

Reisen von der Stadt aufs Land – Referenzstrecken

In der folgenden Darstellung werden die betrachteten Referenzstrecken aufgezeigt. Für alle Reisen wird ein Teil der Strecke mit dem Zug und ein weiterer mit dem Bus zurückgelegt.

Abbildung 17: Strecke der Reisen von der Stadt aufs Land



Ausgewählte Strecken für Reisen von der Stadt aufs Land
Grafik und Quelle: istockphoto/infras

Qualität der Angebote – Qualitätspunkte

Um die Qualität der Angebote in den verschiedenen Ländern zu bestimmen, werden die je Indikator ausgewiesenen Zahlenwerte normiert: Der höchste Wert erhält die Maximalpunktzahl (4 Punkte), der tiefste Wert die Minimalpunktzahl (0 Punkte). Alle Werte dazwischen werden entsprechend der Bandbreite von Minimal- und Maximalwert normiert. Für die verschiedenen Länder resultierten die folgenden Qualitätspunkte.

Tabelle 16: Qualität der Angebote – erreichte Anzahl Qualitätspunkte

| Indikator | AT | DE | FR | UK | IT | NL | CH |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Pünktlichkeit | 3.0 | 0.0 | 0.9 | 1.2 | 2.1 | 2.4 | 4.0 |
| Angebotsdichte | 1.7 | 1.9 | 0.4 | 0.9 | 0.0 | 0.8 | 4.0 |
| Netzdichte | 0.2 | 4.0 | 0.0 | 0.7 | 0.3 | 2.0 | 2.2 |
| Geschwindigkeit | 0.4 | 1.6 | 4.0 | 0.7 | 2.2 | 0.0 | 0.1 |
| Total | 5.3 | 7.5 | 5.4 | 3.4 | 4.5 | 5.2 | 10.3 |

Berechnung der Qualitätspunkte auf Basis von Tabelle 9, Seite 34.

Jeder Indikator wird mit null bis vier Qualitätspunkten bewertet, wobei das Land mit dem höchsten Wert vier Punkte für den jeweiligen Indikator erhält, jenes mit dem tiefsten null Punkte. Maximal sind 16 Qualitätspunkte zu erreichen.

Tabelle INFRAS. Quelle: Eigene Berechnungen.

A.2. Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-----|---------------------------------|
| AT | Österreich |
| CH | Schweiz |
| DE | Deutschland |
| DV | Direkter Verkehr |
| FR | Frankreich |
| GA | Generalabonnement (Schweiz) |
| UK | Grossbritannien |
| HTA | Halbtax |
| IT | Italien |
| NL | Niederlande |
| öV | öffentlicher Verkehr |
| UIC | International Union of Railways |

A.3. Quellenangaben

Alle dargelegten Billettpreise wurden auf den unten angegebenen Websites der jeweiligen Anbieter recherchiert und abgefragt. Alle Daten für den dargestellten Transportpreisindex sowie für die Indikatoren zur Bestimmung der Angebotsqualität basieren auf den folgenden Quellen:

UIC: Internationale Eisenbahnstatistik 2016, Tabelle 59, Pünktlichkeit der Reisezüge.

Google Maps und elektronische Fahrpläne: Reisedistanzen und -zeiten.

Eurostat: diverse Tabellen zum harmonisierten Konsumentenpreisindex (HCPI) sowie zu Transportleistungen im Personenverkehr, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

Schweiz:

www.sbb.ch
www.t-l.ch
www.zpass.ch
www.zvv.ch

Deutschland:

www.bayerischeoberlandbahn.de
www.bvg.de
www.db.de
www.mvv-muenchen.de
www.rmv.de
www.traffiq.de

Österreich:

www.ivb.at
www.oebb.at
www.vmobil.at
www.vor.at
www.vvt.at
<https://westbahn.at>
www.wienerlinien.at

Italien:

www.atac.roma.it
www.atm-mi.it
www.cotralspa.it
www.sii.bz.it
www.trenitalia.com

Frankreich:

www.ratp.fr
www.rbus-transport.com
www.regionpaca.fr
www.rtm.fr
www.sncf.com
www.ter.sncf.com
www.transilien.com

Niederlande:

<https://duo.nl>
www.gvb.nl
www.ns.nl
www.ret.nl
<https://9292.nl>

Grossbritannien:

www.networkwestmidlands.com
www.nationalrail.co.uk
www.stagecoachbus.com
www.tfl.gov.uk

