

GB

NL

A

FR

IT

D

CH

21

Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich

Wie der öV Schweiz preislich attraktiv bleibt

the *Journal of Applied Behavior Analysis* and the *Journal of Experimental Psychology: Applied*.

As a result of the 2002 meeting, the *Journal of Applied Behavior Analysis* was selected as the journal of record for the field of applied behavior analysis. The *Journal of Experimental Psychology: Applied* was selected as the journal of record for the field of applied experimental psychology. The *Journal of Applied Behavior Analysis* is published by the American Psychological Association, and the *Journal of Experimental Psychology: Applied* is published by the American Psychological Association.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/aba>.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* and the *Journal of Experimental Psychology: Applied* are both highly respected journals in the field of applied behavior analysis and applied experimental psychology. They provide a platform for researchers to share their findings and advance the field.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/aba>.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/aba>.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/aba>.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

The *Journal of Applied Behavior Analysis* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of behavior analysis to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/aba>.

The *Journal of Experimental Psychology: Applied* is a peer-reviewed journal that publishes research on the application of experimental psychology to the treatment of individuals with developmental disabilities, mental illness, and other behavioral problems. The journal is published quarterly and is available online at <http://www.apa.org/journals/apa>.

Inhalt

- 4** Einfach, flexibel, zukunftsfähig – so gestalten wir das Tarifsystem von morgen
- 6** Tour d'Europe des tarifs
- 8** Schweizer öV-Preise liegen im Mittelfeld
- 10** Jugendliche und Senioren profitieren je auf ihre Weise
- 12** «Der erste Schritt zu neuen Sortimentsmodellen»
- 14** Ein passendes Angebot für alle
- 16** Gute Qualität im Bahnland Schweiz
- 18** «Beim Revenue-Management haben wir europäisches Spitzenniveau»
- 20** Ab in die Abozukunft
- 22** Wie die öV-Preise international verglichen werden
- 23** Impressum

Einfach, flexibel, zukunftsfähig – so gestalten wir das Tarifsystem von morgen



**Editorial von Helmut Eichhorn,
Geschäftsführer Alliance SwissPass.**

Die Digitalisierung schreitet voran, Freizeit- und Gelegenheitsreisen nehmen zu, ehemalige Pendlerinnen und Pendler arbeiten vermehrt von zu Hause aus. Um die Menschen zurück in den öffentlichen Verkehr zu holen, braucht es ein zukunftsfähiges, flexibles, massgeschneidertes Tarifsystem und neue Preismodelle. Diesbezüglich bewegt sich derzeit einiges in der öV-Branche. Doch noch ist ein Weg zu gehen.

Die COVID-19-Pandemie hat das über Jahre hinweg kontinuierliche Wachstum der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr abrupt gestoppt. Nach einem Einbruch von über 80 Prozent hat sich die Auslastung der Züge im zweiten Halbjahr 2021 bei rund 70 bis 75 Prozent gegenüber dem Vorkrisenniveau eingependelt.¹ Die Pandemie hat sich auch auf den Billettkauf ausgewirkt. Beispielsweise hat der digitale Vertrieb von Fahrausweisen weiter an Gewicht gewonnen. Gegenüber 43 Prozent Ende 2018 und 52 Prozent Ende 2019 beträgt sein Anteil mittlerweile über 60 Prozent. Demgegenüber hat sich der Anteil Fahrausweise, die an bedienten Verkaufsstellen erworben werden, seit 2017 mehr als halbiert auf 9 Prozent.²

Im September 2021 lag der Gesamtumsatz im öffentlichen Verkehr erstmals wieder über dem Vergleichsmonat von 2019 (+1,2 Prozent). Im Oktober 2021 überschritt der Umsatz bei Einzel- und Steckenbilletten zum ersten Mal den Vergleichswert von 2019.³ Der Umsatz beim Automatischen Ticketing, welches ausschliesslich Billette des Normaltarifs verrechnet, hat sich gegenüber Januar

2020 mehr als verdoppelt. Gleichzeitig sind aber rund ein Fünftel weniger Generalabonnemente und Jahres- und Monatsabonnemente in den Verbänden im Umlauf.⁴

Einzelbillettpreise sind eine hohe Einstiegshürde

Die COVID-19-Pandemie hat gewisse Tendenzen akzentuiert, die in der öV-Branche schon länger festgestellt werden und an die wir uns anpassen müssen: Die digitalen Kanäle werden beim Billettkauf immer entscheidender. Der Freizeitverkehr hat sich gegenüber dem Pendlerverkehr deutlich schneller erholt und gewinnt generell an Bedeutung. Gelegenheitsreisen mit Einzelbilletten oder dem Automatischen Ticketing nehmen zu. In diesem Zusammenhang hat der öffentliche Verkehr noch immer die Herausforderung, dass Einzelbillette im Vergleich zu Abonnemenen als teuer wahrgenommen werden und damit insbesondere für Gelegenheitsfahrer und Neukundinnen eine hohe Einstiegshürde darstellen. Dies zeigt auch die Preisvergleichsstudie zwischen sieben europäischen Ländern auf, deren Ergebnisse in der

vorliegenden Broschüre dargestellt und diskutiert werden.

Um diese Einstiegshürde zu senken, setzt der öffentliche Verkehr vermehrt auf flexible Preise. Denn je mehr Billette über digitale Kanäle gekauft werden, desto vielfältiger sind die Möglichkeiten, Preise zu differenzieren. Skigebiete sammeln bereits seit einigen Jahren Erfahrungen mit flexiblen Preisen, touristische Transportunternehmen liebäugelten schon vor der Pandemie mit der Einführung von saisonalen Preisen und Lockangeboten in der Nebensaison. Das bekannteste Beispiel variabler Preise im öV sind die Sparbillette: Im November 2019 erreichte die SBB beim Verkauf von Sparbilletten einen neuen Höchstwert, als sie über 1,1 Mio. Stück absetzte. Seit Juli respektive Dezember 2021 bieten die Tarifverbände Passepartout und Ostwind auch Sparbillette innerhalb ihrer Verbundgebiete an.

Es braucht flexiblere Angebote

Ob die heutige Form der Sparbillette in den urbanen Räumen mit einem hohen und stark vernetzten Angebot die erwünschte Wirksamkeit entfaltet, wird sich zeigen. Vielleicht braucht es für die Bedürfnisse dieser Gebiete auch anders ausgerichtete Angebote. Deshalb testet die Branche derzeit primär regional verschiedene Preis- und Abonnementsmodelle – die Tarifverbände Mobilis und Frimobil beispielsweise das «FlexiAbo» (siehe Seite 20). Zudem laufen diverse Versuche mit Cappingmodellen, bei denen der Preis ab einer gewissen Konsumschwelle gedeckelt wird. Mit dem öV-Guthaben wird national und im Tarifverbund Zug schliesslich ein gänzlich neues Preismodell getestet: Man erwirbt vorgängig rabattiert ein bestimmtes Guthaben, mit welchem man anschliessend während einem Jahr Billette und Tageskarten mittels Automatischem Ticketing beziehen kann.

Das Automatische Ticketing ist generell ein Schlüssel zum Erfolg. Es vereint die Einfachheit, den Komfort und die Flexibilität des General- oder Verbundabonnements – aber ohne Grundgebühr. Nun gilt es, die Tariflandschaft so zu gestalten, dass sie nachhaltig zukunftsfähig und gleichzeitig einfach und konsistent sowie massgeschneidert ist. Denn die Mobilitätsbedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden ändern sich. Für ein abschliessendes Fazit zur COVID-19-Pandemie ist es sicherlich noch zu früh. Aber um die Reisenden zurück in den öffentlichen Verkehr zu locken, braucht es nun flexiblere Angebote, die mehr auf Gelegenheitsreisende, Teilzeitpendlerinnen und Freizeitfahrten ausgerichtet sind. Die Eintrittshürden in den öffentlichen Verkehr für Personen ohne Halbtaxabo oder Pauschalfahrerausweis müssen gesenkt werden.

Das GA ist ein grosser Trumpf

Was die Preisvergleichsstudie auch deutlich zeigt: Das Generalabonnement ist eine wichtige Errungenschaft. Es gibt keinen Fahrausweis, der einen vergleichbar grenzenlosen, hürdenfreien Zugang zu einem so breiten Angebot ermöglicht. Daneben besticht der öffentliche Verkehr der Schweiz mit der besten Angebotsqualität, er hebt sich im Preis-Leistungsverhältnis deutlich von den Vergleichsstaaten ab. Und bei Billettpreisen für Jugendliche – den Kundinnen und Kunden von morgen – sind wir sehr konkurrenzfähig. Dies soll uns aber nicht dazu verleiten, die Hände in den Schooss zu legen. Die Überlappung von unterschiedlichen Tarifen, daraus resultierende Preisinkonsistenzen, die teilweise verwirrenden Tarifbestimmungen – täglich gibt es auch Kundinnen und Kunden, die bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs scheitern. Die Alliance SwissPass und mit ihr 250 Transportunternehmen und 18 Verbände setzen sich dafür ein, allen Reisenden einen einfachen Zugang zum öV Schweiz zu bieten.

Die Preisvergleichsstudie 2021 des Forschungsbüros INFRAS ist hier abrufbar.

Anmerkungen

1 SBB,

2 Alliance SwissPass,

3 EMCO SBB

4 Alliance SwissPass,

, abgerufen am 04.11.2021.

, abgerufen am 04.11.2021.

, abgerufen am 04.11.2021.

Tour d'Europe des tarifs



Grossbritannien

Der britische öV-Kunde kann keine durchgängigen Tickets erwerben, und es gibt auf nationaler Ebene kein Pauschalangebot. Als Folge der Liberalisierung in den 1990er Jahren existieren zahlreiche private Bahnbetreiber; die meisten von ihnen sind der National Rail angeschlossen und verwenden ein einheitliches Tarifsystem. Eine zentrale Verbindungsauskunft existiert nicht.

Speziell: Dynamische Preise mit besonders grosser Spreizung.



Niederlande

Die niederländische Kundin des öV nutzt die aufladbare «OV-Chipkaart» als durchgängiges Ticket für jede beliebige öV-Fahrt im Land. Als nationales Abonnement für unlimitierte Reisen mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln dient das Abonnement «OV-Vrij». Über die Webseite/App «9292» können alle Verbindungen abgefragt werden.

Speziell: Die Niederländischen Eisenbahnen kennen keine Spartickets, jedoch Abos mit diversen Rabatten.



Frankreich

Wer in Frankreich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, muss bei jedem Transportunternehmen, das er nutzt, ein eigenes Ticket kaufen. Das «Abonnement Forfait» ermöglicht Reisen auf dem gesamten SNCF-Netz, nicht aber in der Region Île-de-France im Grossraum Paris. Eine landesweite Plattform für öV-Verbindungen und Ticketverkauf fehlt bislang.

Speziell: Moderne Verkaufs- und Reservationssysteme dank Echtzeit-Mobilitätsdaten in Planung.



Deutschland

Dank des City-Tickets kann der deutsche Bahnkunde in vielen Fällen ein durchgängiges Ticket für die ganze Reise erwerben. Die BahnCards 100, 50 und 25 sind auf dem Netz der Deutschen Bahn (DB) und einer Reihe weiterer Transportunternehmen gültig. Über DB lassen sich auch Tickets für einen Teil der Verkehrsverbünde erwerben, nicht aber Billette für den privaten Konkurrenten FlixTrain.

Speziell: DB hat mit einem «Super Sparpreis» auf Fernbusse und Billigflieger reagiert.



Schweiz

Für die Schweizer öV-Kundin ist es selbstverständlich, dass für eine Fahrt vom Ausgangspunkt bis zum Ziel ein einziges Ticket ausreicht, unabhängig von den benutzten öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit dem GA und dem Halbtax gibt es zwei beliebte nationale Abonnemente, die praktisch den gesamten öV abdecken. Die SBB-App zeigt alle öV-Verbindungen. Hier können durchgängige Tickets gelöst werden.

Speziell: Bahntickets haben in der Schweiz die grösste Preisspanne zwischen 1. und 2. Klasse.



Italien

Der italienische öV-Kunde kann für seine Reise kein durchgängiges Ticket erwerben. Er muss jede Teilstrecke beim jeweiligen Anbieter des Fern-, Regional- und Orts- bzw. Nahverkehrs lösen. Auf nationaler Ebene existiert kein Pauschalangebot. Die Webseite der staatlichen Trenitalia zeigt nur einen Teil der öV-Verbindungen an.

Speziell: Trenitalia und die private ItaloTreno bieten für Hochgeschwindigkeitszüge (bis zu 400 km/h) jeweils einen Normal- und zwei Spartarife an.



Österreich

Die österreichische Nutzerin des öV legt jede beliebige Strecke im Fern-, Orts- und Nahverkehr mit einem einzigen Ticket zurück. Die Österreichcard, das bisherige nationale Abonnement, wurde im Oktober 2021 durch das «Klimaticket Ö» ergänzt, das günstiger ist und einen grösseren Geltungsbereich (ganzer öV, ausser touristische Angebote) hat. Über die ÖBB-Webseite können Verbindungen einfach abgefragt und viele Tickets erworben werden.

Speziell: Die private «Westbahn» zwischen Wien und Salzburg hat ihre eigenen Tarife.

Schweizer öV-Preise liegen im Mittelfeld

Die Schweiz hat ein hohes Preisniveau. Daher erscheinen auch die Preise des öffentlichen Verkehrs relativ hoch. Doch der Schein trügt. Ein fairer Vergleich unter Berücksichtigung der Wechselkurse und der Kaufkraft zeigt vielmehr: Die Schweiz liegt preislich im Mittelfeld – zwischen dem tendenziell teuren Grossbritannien und dem vergleichsweise günstigen Österreich.

Wie teuer uns ein Einkauf vorkommt, hängt massgeblich davon ab, wie viel Geld wir zur Verfügung haben. Daher ist es sinnvoll, bei einem internationalen Preisvergleich die Kaufkraft der einzelnen Staaten zu berücksichtigen. Das ist gerade für die Schweiz wichtig: Das Land verbindet relativ hohe Preise mit hohen Durchschnittslöhnen. Im Zusammenspiel resultiert eine hohe Kaufkraft, gerade auch im internationalen Vergleich. Eine Studie des Beratungs- und Forschungsbüros INFRAS hat für das Jahr 2021 die Preise des öffentlichen Verkehrs in sieben europäischen Ländern verglichen – unter Berücksichtigung der Kaufkraft und der Wechselkurse.

Schweiz hat mittleres Preisniveau

Die Studie vergleicht die Preise von verschiedenen Reisstrecken bzw. Reisetypen: Fahrten innerhalb einer Stadt, Fahrten innerhalb eines Metropolitanraums (Grossstadt mit Umland), Fahrten zwischen zwei (weiter entfernten) Städten und Fahrten von der Stadt aufs Land. So ergibt sich ein vielschichtiges Bild der Fahrpreise, allerdings mit einer deutlichen Tendenz: Grossbritannien hat relativ hohe öV-Preise, während Österreich Transportleistungen oft für relativ wenig Geld anbietet. Die Schweiz liegt bei den verschiedenen Reisstrecken preislich jeweils im unteren Mittelfeld der sieben untersuchten Länder.

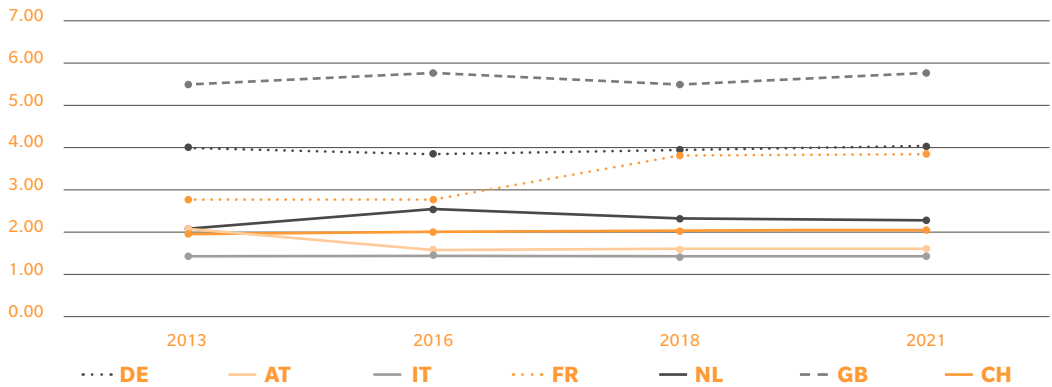
Nur moderate Steigerungen

Da INFRAS die Preise in den Jahren 2013, 2016, 2018 und zuletzt 2021 erhoben hat, lässt sich die Entwicklung über die letzten acht Jahre nachzeichnen. In diesem Zeitraum sind in der Schweiz die Preise für Erwachsene nur moderat gestiegen. Am stärksten fiel der Anstieg für Fahrten zwischen zwei Städten aus, während Fahrten von der Stadt aufs Land über die Jahre günstiger wurden. Jugendliche Reisende profitieren seit 2019 von einem speziellen Halbtax-Abonnement und damit von günstigeren Einzeltickets. Eine auf Jugendliche zugeschnittene Preispolitik kennt beispielsweise auch Österreich. Dort gab es in den letzten acht Jahren Preisnachlässe von mehr als 50 Prozent.

«Jugendliche Reisende profitieren seit 2019 von einem speziellen Halbtax-Abonnement und damit von günstigeren Einzeltickets.»

Preisentwicklung für tägliche Fahrten innerhalb einer Stadt

CHF kaufkraftbereinigt



Die Schweizer ÖV-Preise für Erwachsene – hier am Beispiel für tägliche Fahrten innerhalb einer Stadt – liegen im unteren Mittelfeld.
Quelle: INFRAS-Studie

Spartickets bremsen Preisanstieg

Die INFRAS-Studie erlaubt den Preisvergleich bezogen auf bestimmte öV-Strecken. Eine andere Perspektive und Methodik wählt die EU-Statistik der Transportpreise: Sie zeigt die Entwicklung der Preise des Schienenpersonenverkehrs in den Ländern insgesamt über einen längeren Zeitraum. Nach dieser Statistik lagen diese Preise in der Schweiz, Grossbritannien und Italien 2018 rund ein Fünftel höher als noch im Jahr 2008. In Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Österreich waren die Preissteigerungen geringer. In jüngster Zeit sind die Preise teilweise rückläufig, so auch in der Schweiz. Hauptgrund dafür ist eine wachsende Zahl an Sparbilletten.

Gut fürs Portemonnaie

Preisvergleiche sind stets mit Unsicherheiten behaftet. Ein Grund dafür sind dynamische Preise, wie sie in allen untersuchten Ländern angeboten werden: Kundinnen und Kunden erhalten dieselbe Transportleistung für weniger Geld, wenn sie eine Reise z.B. frühzeitig buchen, eine Reisezeit mit geringer Auslastung wählen oder ein Ticket mit Zugbindung kaufen. So verfügt Grossbritannien, das grundsätzlich hohe öV-Preise hat, über ein sehr dynamisches Preissystem. Preisbewusste Kunden können ihre Transportkosten also merklich senken. In der Schweiz haben die Sparmöglichkeiten in den letzten Jahren zugenommen. Ein Effekt: Die Preise für Freizeitreisende sind spürbar gesunken.

öV schlägt Auto

In vielen Fällen ist der öV deutlich schneller als das Auto, wie die INFRAS-Studie an Beispielen errechnet hat. Auf Pendlerstrecken wie Zürich-Zug oder Lausanne-Nyon sind öffentliche Verkehrsmittel ein Fünftel schneller, in Metropolitanräumen wie London sogar doppelt so schnell. Berücksichtigt wurde bei dem Vergleich die Strecke von Bahnhof zu Bahnhof in der Nebenverkehrszeit. Im Vorteil ist das Auto bei Fahrten von der Stadt aufs Land. Wegen des erforderlichen Umstiegs auf den Bus und weiterer Faktoren dauert die öV-Fahrt hier auf Schweizer Beispielstrecken ein Drittel länger. In anderen Ländern ist der Zeitvorteil des Autos teilweise noch ausgeprägter.

Jugendliche und Senioren profitieren je auf ihre Weise

Wer die Preise des öffentlichen Verkehrs vergleicht, muss genau hinschauen. In allen sieben untersuchten Ländern gibt es spezielle Angebote für bestimmte Altersgruppen: Jugendliche profitieren in der Schweiz von einem günstigen GA. Senioren zahlen in der Schweiz in der Regel den Normalpreis, können dank zeitlicher Flexibilität aber gut Sparangebote nutzen.

Mit europäischen Nachbarstaaten verglichen bewegen sich die öV-Preise in der Schweiz im Mittelfeld. Diese generelle Aussage kann man weiter differenzieren, abhängig von der Art, wie häufig und für welche Strecken eine Person den öV benutzt. Für erwachsene Personen sind tägliche Fahrten innerhalb einer Stadt relativ günstig, ebenfalls tägliche und wöchentliche Fahrten zwischen zwei entfernten Städten und gelegentliche Ausflüge von der Stadt aufs Land. Etwas weniger günstig im internationalen Vergleich fahren Erwachsene, die in der Agglomeration (Metropolitanraum) unterwegs sind: Wer täglich pendelt, liegt preislich «nur» noch im europäischen Mittelfeld, wer einmal pro Woche fährt, bezahlt sogar überdurchschnittlich.

Attraktives GA für junge Leute

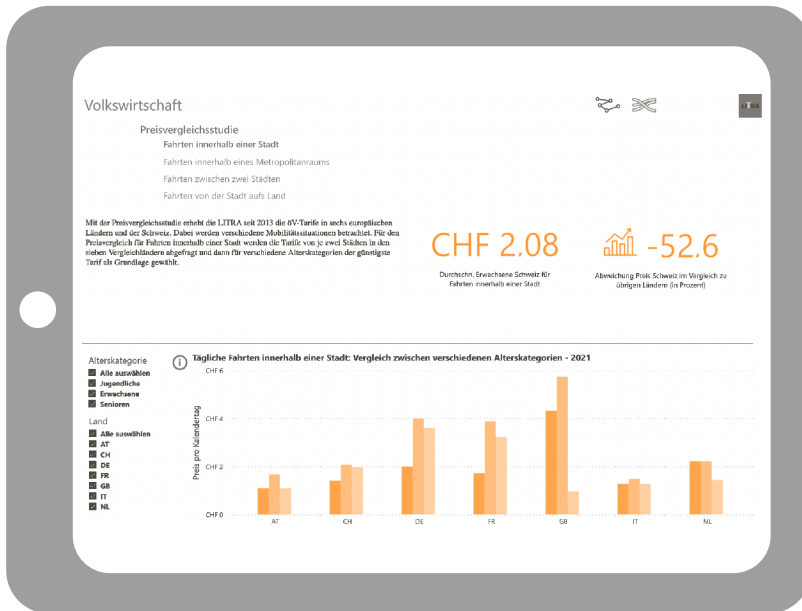
Jugendliche und junge Erwachsene sind mitunter knapp bei Kasse. Sie profitieren nicht nur in der Schweiz, sondern auch in anderen Ländern von Vorzugspreisen für Bahn, Bus und Tram. Im internationalen Vergleich besonders günstig für Junge sind tägliche Fahrten zwischen zwei entfernten Städten. In dem Fall zahlt sich nämlich die Anschaffung eines GA-Jugend aus, das umgerechnet auf den Tag nur gut 7 Fr. kostet. Relativ günstig für Jugendliche und Studenten sind dank ermässiger Tarife auch innerstädtische Fahrten. Tägliche oder

wöchentliche Fahrten innerhalb der Agglomeration (Metropolitanregion) kosten für Jugendliche mehr als im Durchschnitt der untersuchten europäischen Länder, trotz Studententickets und Jugendtarifen. Die Kosten für gelegentliche Ausflüge aufs Land liegen für Jugendliche im Durchschnitt.

Senioren reisen eher teuer, aber...

Die Schweiz bietet Frauen und Männern im AHV-Alter zwar ein vergünstigtes GA an, aber es gibt für sie z.B. in gewissen Schweizer Städten und Tarifverbänden keine generelle Preisreduktion. Die Schweiz unterscheidet sich in dieser Hinsicht von vielen anderen europäischen Staaten. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass Senioren in der Schweiz teilweise nicht so günstig unterwegs sind wie in den europäischen Vergleichsstaaten. Das gilt für Fahrten innerhalb einer Stadt, aber auch für wöchentliche Fahrten innerhalb einer Agglomeration (Metropolitanraum). Gelegentliche Ausflugsfahrten aufs Land kosten für Schweizer Senioren durchschnittlich viel. Für ein vollständiges Bild ist aber an die Spezialangebote zu erinnern, die sich speziell an Personen im Ruhestand richten. Dazu gehören in vielen Städten vergünstigte Angebote für Fahrten in Nebenverkehrszeiten (z.B. ab 9 Uhr).

Die Ergebnisse der LITRA-Preisvergleichsstudie – interaktiv abrufbar



Auf dem LITRA-Datenportal finden Sie die Ergebnisse der Studie «Angebot und Preise des öV Schweiz im internationalen Vergleich» und können individuelle Abfragen tätigen.

Abo-Varianten für jedes Bedürfnis

Menschen nutzen den öffentlichen Verkehr abhängig von ihren Bedürfnissen sehr unterschiedlich. Für die verschiedenen Nutzertypen gibt es meist passende Abo-Angebote: Wer vor allem innerhalb der eigenen Stadt unterwegs ist, fährt mit einem Jahresabo für den städtischen öV am besten. Wer innerhalb der Agglomeration (Metropolitanraum) pendelt, leistet sich vorzugsweise ein Jahresabo für die jeweiligen Tarifzonen. Wer hingegen täglich länger zwischen zwei Städten unterwegs ist, für den lohnt sich ein GA, was übrigens auch für Österreich und die Niederlande gilt. Und für gelegentliche Ausflüge von der Stadt aufs Land ist in der Regel eine Spartageskarte in Verbindung mit einem Halbtax die beste Wahl. Fazit: Was geübte öV-Nutzerinnen und -Nutzer aus Erfahrung wissen, hat die INFRAS-Studie bestätigt.

«Menschen nutzen den öffentlichen Verkehr abhängig von ihren Bedürfnissen sehr unterschiedlich.»

«Der erste Schritt zu neuen Sortimentsmodellen»



Reto Lüscher

Mit EasyRide, einer Funktion der SBB-Mobile-App, werden Reiseantritt und -ende von öV-Fahrten automatisch erfasst und abgerechnet. Reto Lüscher, Verantwortlicher Branchenmandat Preis und Sortiment bei Alliance SwissPass, gibt Auskunft zu den Erfahrungen mit dem neuartigen Handy-Billett.

LITRA: Als erstes Land weltweit hat die Schweiz im Spätherbst 2019 unter dem Namen EasyRide ein automatisches Ticketing im öV eingeführt. Wie wird das Billett, das die Standortbestimmung von Mobiltelefonen nutzt, von den Reisenden angenommen?

RETO LÜSCHER: Sehr positiv. EasyRide erfreut sich eines starken Wachstums. Alleine im Jahr 2021 haben sich die monatlichen Absätze mehr als verdoppelt. Im September 2021 haben wir so zum ersten Mal überhaupt mehr als eine Million Tickets mit EasyRide abgesetzt. EasyRide macht die öV-Nutzung einfach und trifft damit einen Nerv unserer Kundinnen und Kunden.

LITRA: Für welche Fahrten wird EasyRide typischerweise genutzt?

RETO LÜSCHER: EasyRide wird grösstenteils in urbanen Zentren und Agglomerationen genutzt, also vor allem da, wo unsere Kundinnen und Kunden verschiedene Reiseoptionen und oft keinen exakten Fahrplan im Kopf haben. Bei längeren Fahrten scheint das Bedürfnis, die Reisekosten vorab zu kennen und zu vergleichen, grösser zu sein. Bei diesen Reisen liegt der EasyRide-Anteil aktuell noch tiefer.

LITRA: Wer nutzt EasyRide – und warum?

RETO LÜSCHER: Einchecken – einsteigen – losfahren. EasyRide erleichtert die öV-Nutzung für Gelegenheitskundinnen und -kunden. Diese Personen wünschen sich maximale Flexibilität und wollen sich nicht mit unterschiedlichen Tarifen auseinandersetzen. Dies im Vergleich zu den typischen Sparbillett-Käufern, welche sich für einen billigeren Preis auf einen fixen Zug verpflichten und die volle Reiseflexibilität dafür aufgeben. Aktuell werden die meisten EasyRide-Fahrten von Kundinnen und Kunden zwischen 25 und 35 Jahren gekauft. Wir stellen aber fest, dass die Funktion immer häufiger von Seniorinnen und Senioren für Ausflüge genutzt wird.

LITRA: Steckt in EasyRide eine Renaissance des Einzeltickets?

RETO LÜSCHER: Die Einzeltickets – sie werden grösstenteils von Freizeitkunden gekauft – sind in den vergangenen Jahren stark gewachsen. Der pandemiebedingte Einbruch wird schneller aufgefangen werden als bei den Abonnements. Ich würde also eher von einer allgemeinen Renaissance des Freizeitverkehrs mit dem öV sprechen. Unter diesen

«Die Einzeltickets – sie werden grösstenteils von Freizeitkunden gekauft – sind in den vergangenen Jahren stark gewachsen.»

Freizeitreisenden gibt es unterschiedliche Kundinnen und Kunden. Einige mögen die Einfachheit und Flexibilität von EasyRide, andere suchen sich die Verbindung mit dem günstigsten Sparbillett, wieder andere nutzen ihr Abonnement unter der Woche zum Pendeln und am Wochenende für einen Ausflug in die Berge.

LITRA: Wie sehen Sie vor diesem Hintergrund die Zukunft des GA?

RETO LÜSCHER: Das GA bedeutet maximale Freiheit. Es gibt kein anderes Produkt, welches schweizweit klimafreundliche und staufreie Mobilität in diesem Ausmass ermöglicht. Wer zwei bis drei Mal pro Woche die Strecke Zürich-Bern pendelt, fährt mit dem GA am günstigsten. Aktuell nimmt die Anzahl GA, die im Umlauf sind, wieder zu. Das GA bleibt ein wichtiger Bestandteil des öV Schweiz. Aber dies darf uns als Branche nicht daran hindern, alles zu unternehmen, um Personen mit weniger Mobilitätsbedarf ebenfalls einen GA-ähnlichen Komfort und die volle Flexibilität anzubieten. Die Funktion EasyRide war der technisch notwendige erste Schritt, darauf basierend werden neue Sortimentsmodelle folgen.

LITRA: Wie ist heute das Preisimage des öV – und wie kann dieses Image verändert werden?

RETO LÜSCHER: Regelmässige öV-Nutzende fahren mit Abonnements zu einem sehr fairen Preis. Im europäischen Vergleich schneiden wir bei diesen Kundengruppen im Preis-Leistungs-Verhältnis sogar überdurchschnittlich gut ab, wie vergangene

LITRA-Preisvergleichsstudien bestätigt haben. Anders sieht es bei Personen aus, die den öV selten nutzen. Einzelfahrausweise sind in der Schweiz für Personen ohne Halbtaxabonnement teuer. Abhilfe versprechen dort die Sparbillette, welche in Marktforschungen die höchsten Werte bezüglich Preisimage erzielen. Es ist an uns, als Branche den Zugang zum öV insbesondere für Freizeitreisende noch einfacher und zu einem attraktiven Preis möglich zu machen.

LITRA: Die Corona-Pandemie hat das Homeoffice stark aufgewertet und die öV-Fahrten gedrosselt: Was sind die Lehren für die Preisgestaltung des öV?

RETO LÜSCHER: Es ist noch zu früh, um ein finales Post-Covid-Fazit zu ziehen. Es zeigt sich aber bereits jetzt: Der Freizeitverkehr gewinnt an Bedeutung. Das klassische Muster Montag bis Freitag pendeln und am Wochenende einen Ausflug unternehmen, wird sich aufgrund von Teilzeitarbeit und Homeoffice immer stärker vermischen. Entsprechend brauchen wir flexible Lösungen für die unterschiedlichen Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden. Die öV-Branche testet aktuell verschiedene Modelle. Was bei den Kundinnen und Kunden gut ankommt, werden wir final einführen. Und die Pandemie hat noch etwas anderes deutlich gezeigt: Der öV verbindet die Schweiz, er ermöglicht uns Treffen mit unseren Liebsten und unvergessliche Erlebnisse. Dies sollten wir bei allen Analysen und Preisberechnungen nie vergessen und entsprechend dafür sorgen, dass alle Personen in der Schweiz einen einfachen Zugang zum öV erhalten.

Ein passendes Angebot für alle

Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs haben unterschiedliche Bedürfnisse. Um ihnen gerecht zu werden, reagieren Transportunternehmen mit massgeschneiderten Angeboten. Das führt nicht nur zu einer wachsenden Angebotsvielfalt – sondern auch zu differenzierten Preismodellen mit erheblichen Sparmöglichkeiten.

Noch immer ist das GA in der Schweiz überaus beliebt. Doch trotz dieses attraktiven Pauschalangebots haben sich in den letzten Jahren gerade im Fernverkehr neue Angebote etabliert: Ende 2017 wurden die Spartageskarten eingeführt. Seit 2018 können SwissPass-Besitzer von den Ausflugs-Abos mit jährlich 20 oder 30 Ausflugstageskarten profitieren. Und seit Anfang 2019 erhalten Jugendliche das Halbtax zu einem vergünstigten Preis. Diese und weitere neue Angebote im nationalen, regionalen und städtischen Verkehr entsprechen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Es handelt sich um einen Trend, der nicht nur in der Schweiz, sondern gleichermaßen im Ausland zu beobachten ist.

Weniger flexibel, aber günstiger

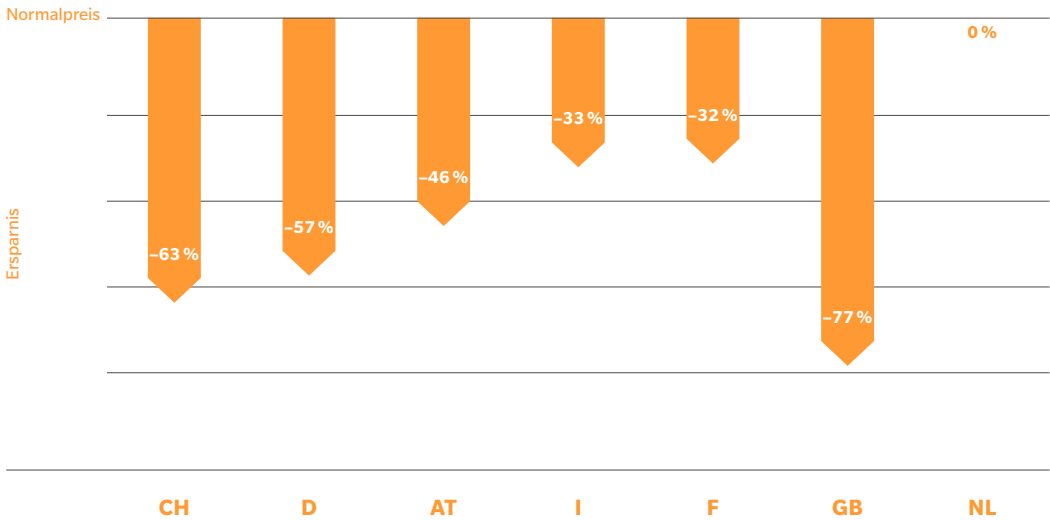
Mit der Angebotsvielfalt geht eine Differenzierung der Preise einher. Immer mehr sind die Billettpreise – insbesondere im Fernverkehr – abhängig von Reisezeitpunkt, Buchungszeitpunkt sowie weiteren Komfortmerkmalen. Das bedeutet in der Regel: Wer sein Ticket früh bucht, wer die Stosszeiten meidet, und wer sich auf einen bestimmten Zug festlegt, der kommt in den Genuss von günstigeren Preisen. Das gilt auch für jene, die bei Stornierung und Umbuchung Einschränkungen in Kauf nehmen. Flexible Preise zielen hauptsächlich auf

Gelegenheitsreisende, die nur wöchentlich oder seltener den öV nutzen, denn Personen mit höherer Reisefrequenz fahren in den meisten Fällen mit Abos besser.

Attraktive Spartageskarte

Die Preisvergleichsstudie hat exemplarisch untersucht, wie stark die Wahl des Reise- und Buchungszeitpunkts sowie der Verzicht auf Flexibilität den Preis drücken können. Beispiel 1 ist eine kurzfristig (am Vortag) gebuchte Reise zwischen zwei Städten, die in den Randzeiten stattfindet: Bei einer solchen «Spontanreise» lassen sich in der Schweiz rund 40 Prozent sparen. In Österreich und Frankreich sind es mitunter rund 50 und auf der britischen Insel sogar 75 Prozent (bisweilen verbunden mit längeren Reisezeiten und mehr Umstiegen). Besonders gut schneidet die Schweiz bei Beispiel 2 ab, einem mehrere Wochen im Voraus gebuchten Ausflug aufs Land: Dank Spartageskarten lassen sich hier gegen zwei Drittel im Vergleich zum Normalpreis sparen, ein Wert, der im internationalen Vergleich nur von Grossbritannien mit seinem sehr dynamisch ausgestalteten Preissystem geschlagen wird. Neben dem Preisvorteil hat die Spartageskarte den Pluspunkt, dass sie auch im Nahverkehr gültig ist und damit breiter einsetzbar ist als manches ausländische Sparangebot.

Sparpotenzial bei frühzeitig gebuchter Reise aufs Land



Wird eine Reise aufs Land frühzeitig gebucht, lassen sich in der Schweiz dank Spartageskarte fast zwei Drittel gegenüber dem Normalpreis sparen. Die Niederlande haben ein Tarifsystem, das bei frühzeitiger Buchung keine Preisreduktion zur Folge hat. Quelle: INFRAS-Studie

Differenziert, aber nicht kompliziert

Neben dem Fernverkehr sind auch beim Nahverkehr Angebote mit zeitlichen Einschränkungen (z.B. ab 9 Uhr gültig) zunehmend verbreitet. Der Blick aufs Ganze zeigt allerdings, dass in der Schweiz flexible Billette ohne Zugbindung weiterhin der allgemein geschätzte Standard sind. Wird die Preisdifferenzierung zu weit getrieben, werden die Preisvorteile mitunter durch eine gewisse Komplexität erkaufte, wie die Autoren der Studie bemerken: «In Ländern

wie Grossbritannien oder Frankreich sind aufgrund der hohen Preisvariabilität und Angebotsvielfalt gute öV-Kenntnisse erforderlich, dafür werden Reisenden mit hoher Flexibilität sehr attraktive Preise ermöglicht.» In der Schweiz besteht dieses Problem nicht, betonen die Verkehrsexperten von INFRAS. Ein wichtiger Grund sind Online-Verkaufskanäle, die bei Eingabe von Start- und Zielort automatisch das passende Billett finden.

Gute Qualität im Bahnland Schweiz

Das Schweizer Bahnangebot überzeugt im internationalen Vergleich durch seine Qualität. So lautet der Befund der Studie des Beratungs- und Forschungsbüros INFRAS. Die Autoren haben die Qualität des Bahnangebots anhand von ausgewählten Kriterien abgeschätzt und in Bezug zu den Ticketpreisen gesetzt.

Wer eine Dienstleistung in Anspruch nimmt, wird deren Qualität abhängig von den persönlichen Vorlieben mitunter sehr unterschiedlich einschätzen. Entsprechend schwierig ist es, Qualität allgemeingültig zu bestimmen. So ist es auch beim öffentlichen Verkehr. Um die Qualität des Schweizer Transportsystems mit anderen Ländern zu vergleichen, zieht die Preisvergleichsstudie vier messbare Indikatoren heran: Pünktlichkeit, Angebotsdichte, Netzdichte und Reisegeschwindigkeit. In jedem dieser Bereiche kann ein Land im Ranking maximal vier Punkte erreichen, insgesamt also 16 Punkte. So gelangen die Autorinnen und Autoren zu einer Einschätzung der Angebotsqualität. Sie erstreckt sich hauptsächlich auf den Eisenbahnsektor, also nicht auf den gesamten öffentlichen Verkehr.

Schweiz bietet Spitzenqualität

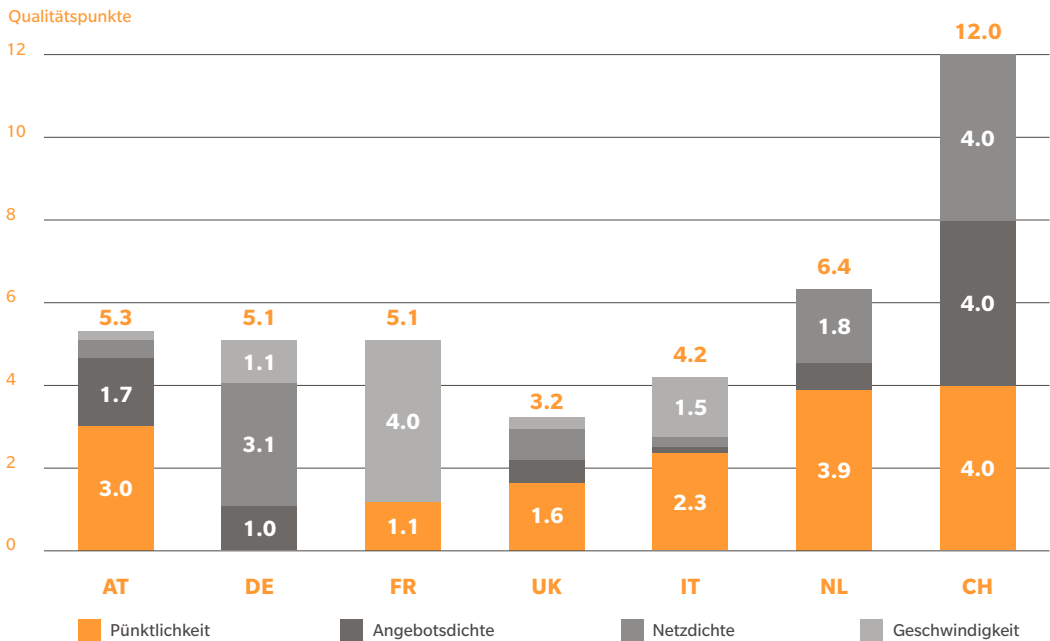
Das Schweizer Bahnsystem belegt mit 12 von 16 Punkten den Spitzenplatz der sieben untersuchten Länder. Die Schweiz schneidet bei der Pünktlichkeit der Nah- und Fernverkehrszüge am besten ab, dicht gefolgt von den Niederlanden und – mit etwas Abstand – von Österreich. An erster Stelle steht die Schweiz auch bei der Angebotsdichte. Dieses

Qualitätsmerkmal wird ermittelt, indem die jährlich zurückgelegten Zugkilometer im Personenverkehr durch die Zahl der Einwohner des jeweiligen Landes geteilt werden. Auf jeden Einwohner und jede Einwohnerin der Schweiz entfallen 23 Zugkilometer – fast doppelt so viel wie im zweitplatzierten Österreich. Bei der Netzdichte – der Länge des Schienennetzes bezogen auf die Landesfläche – liegt die Schweiz vor Deutschland an der Spitze. Nur beim vierten Qualitätsparameter – der Geschwindigkeit – kann die Schweiz nicht glänzen: Bei der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Fernverkehrszüge stehen insbesondere grosse Länder mit Hochgeschwindigkeitszügen wie Frankreich, Italien und Deutschland besser da. Hierzu ist anzumerken, dass die Reisedistanzen in der Schweiz relativ kurz sind und die Topografie das Tempo beschränkt.

Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

Die Schweiz verfügt über eine hohe Angebotsqualität, und dies bei international gesehen moderaten Preisen. Die Autorinnen und Autoren der INFRAS-Studie gelangen denn auch zu einem positiven Fazit: «Die Schweiz hat im Vergleich zu den anderen Ländern ein ausserordentlich gutes Preis-Leistungs-

Vergleich des öV-Angebots – beurteilt nach vier Qualitätsindikatoren



Die Schweiz punktet im internationalen Qualitätsvergleich bei Angebots- und Netzdichte sowie bei Pünktlichkeit. Bei der Geschwindigkeit der Fernverkehrszüge liegt sie deutlich hinter Staaten mit Hochgeschwindigkeitszügen zurück. Quelle: INFRAS-Studie

Verhältnis.» Diese Einschätzung gilt nicht nur für die Eisenbahn, sondern für den öffentlichen Verkehr insgesamt, wie die INFRAS-Studie anhand von einzelnen Beispielen aufzeigt. Demnach verfügen grosse Schweizer Städte wie Zürich und – etwas weniger ausgeprägt – Lausanne im internationalen Vergleich über ein gutes Bus- und Tramangebot, das auch in den Nebenverkehrszeiten ab 20 Uhr mit relativ vielen Verbindungen aufwartet. Was in Schweizer Städten fehlt, sind U-Bahnen, die im Ausland auf den Hauptlinien oft mit sehr hoher Taktung (unter fünf Minuten) fahren. Die «Central Line» in London zum Beispiel verkehrt alle zwei bis drei Minuten. Auch wenn die Schweiz bei der Taktung mit ausländischen Angeboten nicht in jedem Fall mithalten kann, fällt das gute Angebot auch in Nebenverkehrszeiten ins Auge. «Das konstante Grundangebot im öV zeichnet die Schweiz aus», so das Fazit der Autorinnen und Autoren der INFRAS-Studie.

«Die Schweiz verfügt über eine hohe Angebotsqualität, und dies bei international gesehen moderaten Preisen.»

«Beim Revenue-Management haben wir europäisches Spitzenniveau»



Christoph Hinterleitner

Die umweltfreundliche Bahn kann und soll einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Klimakrise beisteuern. Österreich geht zu diesem Zweck neue Wege bei der Preisgestaltung. Dazu die Einschätzung von Christoph Hinterleitner, Leiter Preis- und Ertragsmanagement bei der ÖBB-Personenverkehr AG.

LITRA: Österreich hat im Oktober 2021 das Klimaticket eingeführt – vergleichbar mit dem Schweizer GA, aber deutlich günstiger. Was erhoffen Sie sich von dem neuen Angebot?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Das Klimaticket stand in Österreich seit vielen Jahren auf der politischen Agenda. Mit 26. Oktober 2021, dem österreichischen Nationalfeiertag, ist es nun Realität geworden. Das Klimaticket tritt an die Stelle der bisherigen Österreichcard, die teurer war und nun vom Markt verschwindet. Das Klimaticket ist eine Erweiterung der Österreichcard mit den Angeboten der österreichischen Verkehrsverbände. Es ist nicht mehr ein Produkt der ÖBB, sondern des Bundesministeriums für Klimaschutz. Als ÖBB sind wir der Ansicht, dass das Klimaticket für alle bestehenden und sicherlich auch für viele neue Vielfahrer ein attraktives Angebot darstellt und ein wesentliches Instrument ist, um die Erreichung der österreichischen Umweltziele zu unterstützen.

LITRA: Das Schweizer GA ist überaus beliebt, vor dem Einbruch der Corona-Pandemie waren rund 500'000 Stück in Gebrauch. Welchen Zuspruch erwarten Sie für das Klimaticket?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Im Oktober 2021, dem ersten Verkaufsmonat, in dem das Klimaticket (rabattiert als

Early-Bird-Angebot) erworben werden konnte, wurden rund 128'000 Tickets verkauft. Das ist deutlich mehr als jemals Österreichcards im Umlauf waren. Wir rechnen mit einem sukzessiven Hochlauf über die nächsten Jahre. Neben dem nationalen Klimaticket, dem «Klimaticket Österreich», gibt es in fast allen österreichischen Verkehrsverbänden regionale Klimatickets ebenfalls zu sehr günstigen Preisen.

LITRA: Das Klimaticket ist mit 1'095 EUR deutlich günstiger als das Schweizer GA (3'860 Fr.) oder die deutsche Bahncard 100 (4'027 EUR). Wird sich das rechnen?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Für die Umwelt wird sich das Klimaticket Österreich auf jeden Fall rechnen. «Auszahlen» wird sich das Ticket aber auch für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen. Diese werden durch das Ministerium für Klimaschutz auf der Grundlage einer fairen Verhandlungslösung entschädigt. Die Verteilung der Gelder erfolgt auf Basis einer jährlichen Erhebung der Transportleistungen, der ein «PKM-Modell» (gefahrenere Personenkilometer x Eurocent) zugrunde liegt. Mehrverkehr wird ebenso berücksichtigt wie die Teuerung. Das trägt dazu bei, dass wir weiterhin in Dienstleistungsqualität und zeitgemässes Rollmaterial investieren können. So ist auch sichergestellt, dass wir als ÖBB Personenverkehr AG unseren Beitrag

leisten, um die grossen laufenden Infrastrukturprojekte wie den Koralmtunnel oder den Semmering-Basistunnel refinanzieren zu können.

LITRA: Der günstige Preis des Klimatickets wird somit durch Steuergelder finanziert?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Exakt. Der Gedanke dahinter trägt zur «Internalisierung der externen Kosten des umweltschädlichen Verkehrs» bei: Verursacher von Treibhausgasemissionen werden über die CO₂-Bepreisung belastet. Die Einnahmen versetzen unser Klimaministerium in die Lage, öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und für den Konsumenten noch günstiger anzubieten.

LITRA: Die Menschen nehmen diese vergünstigten Angebote an?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Ja, Menschen lassen sich über günstige Preise dazu bewegen, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Wir arbeiten mit statischen Preisen (Standardpreisen) und seit rund elf Jahren auch mit dynamischen Preisen (Spar-schiene). Die Koexistenz von beiden Preissystemen hat sich sehr bewährt, da günstige Preise als «öV-Einstiegsdroge» sehr wichtig sind, um neue Kundenschichten zu gewinnen.

Seit September 2020 nutzen wir ein neues Reservierungssystem und ein neues Erlösmanagement-System im Nachtverkehr. Beide Systeme sind Voraussetzung für nachfragegerechtes Pricing. Konkret bedeutet das, dass wir im Nachtverkehr in Off-Peak-Zeiten sehr günstige Angebote in den Markt bringen können, um bewusst Nachfrage zu generieren, und in Peak-Zeiten Zahlungsbereitschaften fair abschöpfen. Im ÖBB-Ticketshop kann der Kunde nach seinen Präferenzen die ausgewählten Zugfahrten nach Abfahrtszeitpunkt oder nach Preis reihen.

Wenn man das Pricing im Bahnbereich generell ansieht, geht die Entwicklung von der Preiswürdigkeit hin zur Preisgünstigkeit. Ein Extrembeispiel ist Luxemburg, wo Fahrten in der 2. Klasse seit Frühjahr 2020 gratis sind.

LITRA: Gibt es in Österreich innovative Ideen für die Preisgestaltung, von denen die Schweiz lernen kann?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Mit dem 1. Juli 2021 haben die ÖBB ihr Preissystem geändert und bieten jenen Fahrgästen einen Vorteil, die ihr Zugticket

frühzeitiger oder online buchen. Das Prinzip ist dabei denkbar einfach: Je früher das Ticket gebucht wird, desto günstiger ist der Preis. Eine weitere Vergünstigung erhält man in Zukunft, wenn man das Ticket online – also über die Homepage oder die ÖBB-App – bucht. Mit längerer Vorausbuchung und somit einer flacheren Buchungskurve sind wir in der Lage, bessere Prognosen für die Halteabschnitts-exakte Auslastung einer Zugfahrt zu generieren und diese Informationen auch an unsere Kunden weiterzugeben. Mit diesem Weg wollen wir Überfrequenzen in Spitzenzeiten noch besser vermeiden. Ob dafür weitere Massnahmen nötig sind, wird sich zeigen. Eine generelle Reservierungspflicht wollen wir aus heutiger Sicht nicht einführen.

LITRA: Werden diese Bemühungen zur Nachfragesteuerung durch das Klimaticket unterlaufen?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Wir arbeiten darauf hin, die Auslastung der Züge auch durch Klimaticket-Kunden möglichst in Echtzeit abzuschätzen, um die Nachfrage auch hier steuern zu können. Dies etwa durch Auswertung von Fahrplan-Abfragen oder der WLAN-Nutzung in den Zügen. Denn in Zukunft brauchen wir möglicherweise weitere Instrumente zur Nachfragesteuerung, weil wir sonst Gefahr laufen, für unsere Kunden den gewohnten Komfort nicht mehr sicherstellen zu können.

LITRA: Es gab Zeiten, da hat die Schweiz den österreichischen Nachbarn für sein veraltetes Rollmaterial belächelt. Wie nehmen Sie heute die Bahnationen Österreich und Schweiz im Vergleich wahr?

CHRISTOPH HINTERLEITNER: Bei der exzellenten Vertaktung oder dem Rollmaterial ist die Schweiz vorbildlich. Österreich hat in den letzten Jahren ein gehöriges Stück aufgeholt und wir haben bei manchen Themen auch schon «ein bisschen die Nase vorne». Wir haben in Österreich im Bahnbereich relativ viel Wettbewerb, und dieser Wettbewerb macht uns noch fitter. Um ein Beispiel zu geben: Im Bereich des Revenue-Managements, insbesondere der vorausschauenden Planung und Bepreisung von Fernverkehrs- und Nachtzug-Angeboten, haben wir uns auf europäisches Spitzenniveau hochgearbeitet. Die ÖBB verfügt zudem als einziges Land in Europa über einen Ticketshop, der aus einem Backend alle Vertriebskanäle bedient.

Ab in die Abozukunft

Als Folge von Teilzeitjobs und Homeoffice pendeln viele Menschen nur noch zwei- oder dreimal pro Woche ins Büro oder an die Hochschule. Ihnen könnte ein flexibel nutzbares Wahltageabo gute Dienste leisten. Genau das ist die Idee des FlexiAbo, das die Westschweizer Verkehrsbünde Mobilis und Frimobil im Rahmen von zwei Pilotprojekten testen.

Wer in Teilzeit arbeitet oder mehrere Tage im Homeoffice verbringt, fährt nur noch an ausgewählten Tagen in seine Firma. Auch Studentinnen oder Studenten pendeln oft nur zwei oder drei Tage pro Woche. Der Kauf von Einzelbilletten ist für diese Menschen relativ teuer, ein Monats- oder Jahresabo aber lohnt sich je nach Pendlerstrecke und Freizeitverhalten ebenfalls nicht. Diese Lücke könnte das FlexiAbo füllen, das zwei Westschweizer Tarifverbände gegenwärtig im Rahmen von Pilotversuchen anbieten. Das FlexiAbo existiert in zwei Versionen: Im ersten Fall hat der Kunde 156 Tage im Jahr (drei Tage pro Woche) freie Fahrt auf den gewählten Zonen von Mobilis oder Frimobil. Im zweiten Fall ist das FlexiAbo 104 Tage (zwei Tage pro Woche) gültig. Die 156 bzw. 104 Gültigkeitstage können während eines Jahres beliebig gewählt werden. Das Abo – ein vergünstigtes Paket aus 104 bzw. 156 Tageskarten – wird für drei Altersgruppen (Kinder/Jugendliche, Erwachsene, Senioren) angeboten und ist für die 1. oder 2. Klasse erhältlich. Der Tarif variiert mit der Zahl der gewählten Tarifzonen. Das FlexiAbo wird auf den SwissPass geladen und ist nicht übertragbar.

Pilotkunden schätzen massgeschneidertes Angebot

Mobilis verkauft das FlexiAbo von August 2021 bis Ende Januar 2022, während des Pilotversuchs ausschliesslich im Webshop der Transports publics de la région lausannoise (tl). Jedes Abo ist ein Jahr lang gültig. Seit Dezember 2021 läuft ein zweiter Pilotversuch beim Freiburger Tarifverbund Frimobil. Hier kauft der Kunde das FlexiAbo nicht online, sondern am Schalter. «Die Nutzerinnen und Nutzer des FlexiAbos äussern sich nach den ersten Wochen

und Monaten sehr zufrieden. Sie schätzen an dem Produkt, dass es auf ihre speziellen Bedürfnisse zugeschnitten ist», sagt Sylvia Coutaz, Leiterin des Pilotprojekts bei Mobilis. In den ersten drei Monaten hat der Waadtländer Tarifverbund mehrere Hundert FlexiAbos verkauft, davon 70 % mit 104 Tagen. Da das Abo nur über einen einzigen virtuellen Verkaufskanal erworben werden kann, muss extrapoliert werden, wie viele Abos bei Nutzung aller Verkaufskanäle der 13 Mobilis-Verbundpartner vertrieben werden könnten. Zahlen dazu liegen noch nicht vor. Gespannt sind die Projektverantwortlichen auch auf die Rückmeldungen der Pilotkunden. Empfinden sie den Preis für die gebotene Leistung als angemessen? Wie bewerten sie den Aufwand für die Aktivierung der einzelnen Tageskarten, die im Pilotversuch online über swisspass.ch oder über den tl-Webshop erfolgt? Bewegt sie das Produkt zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs? Weitere wichtige Rückmeldungen werden gegen Ende der Pilotphase erwartet: Wie kommen Kundinnen und Kunden mit der einjährigen Laufzeit zurecht? Die fixe Zahl von 156 bzw. 104 Tageskarten hat ja auch seine Tücken: Sind die Tageskarten zu früh verbraucht, müssen Billette nachgekauft werden. Bleiben Tageskarten übrig, verfallen sie.

Erhebliche Einsparung gegenüber Einzeltickets möglich

«Auf Grundlage der Rückmeldungen und unserer Erfahrungen werden wir im Herbst 2022 entscheiden, ob wir das FlexiAbo den 18 Schweizer Verkehrsverbänden zur definitiven Einführung empfehlen», sagt Mobilis-Geschäftsführer Jérôme Michel. «Ein wichtiges Kriterium für die definitive Einführung ist die Frage, ob es den Transportunternehmen gelingt,



Mobilis ist nach dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und Libero im Grossraum Bern der drittgrösste Tarifverbund der Schweiz. Mobilis besteht aus 13 Transportunternehmen des Kantons Valais. Die beiden grössten Partner sind die Transports publics de la région lausannoise (tl) und die SBB. Über 100'000 Menschen besitzen ein Wochen-, Monats- oder Jahresabo von Mobilis. Grafik: Mobilis

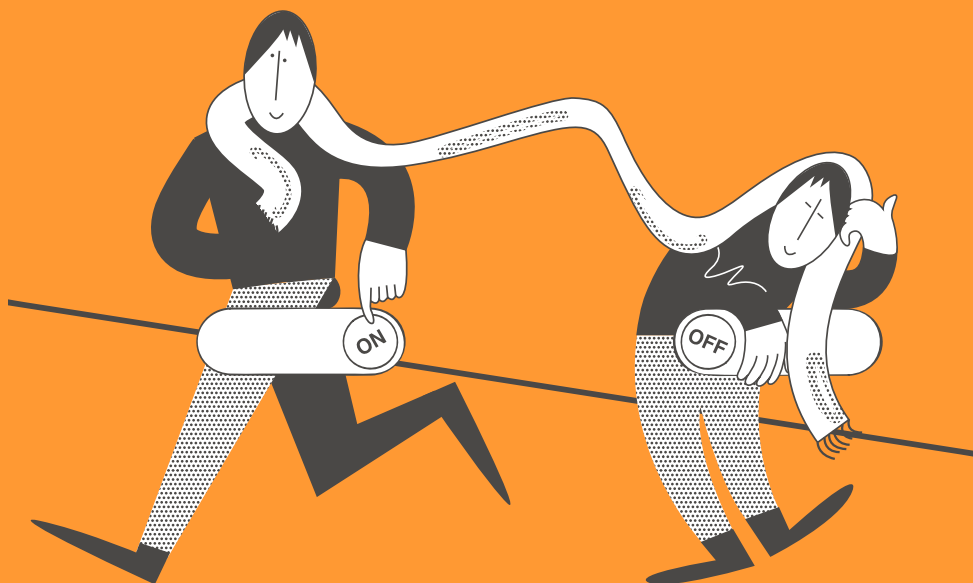
mit dem neuen Angebot zusätzliche Erträge zu generieren.» Das FlexiAbo hat das Potenzial, Teilzeitpendler neu für den öV zu gewinnen, denn gegenüber dem Kauf von Einzeltickets lassen sich bis zu 76 Prozent sparen. Gleichzeitig ist nicht auszuschliessen, dass das neue Angebot bisherige Monats- und Jahresabos kannibalisiert. Letzteres droht, wenn Menschen, die ihr Jahresabo nicht täglich nutzen, aus finanziellen Gründen zum FlexiAbo wechseln und so die gleiche Transportleistung mitunter 20 Prozent günstiger erhalten. Ob das FlexiAbo im Schweizer öV Zukunft hat, hängt also von verschiedenen Faktoren ab – auch davon,

ob andere neue Angebote die Bedürfnisse der Kundschaft nicht noch besser erfüllen. Alliance SwissPass testet gegenwärtig neben dem FlexiAbo nämlich zwei weitere Produkte, um den aktuellsten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Im einen Fall wird rabattiert ein öV-Guthaben erworben, mit dem während eines Jahres Tickets gekauft werden können. Im anderen Fall handelt es sich um Tickets mit Preisdeckel: Diese Tickets können während eines Tages, einer Woche, eines Monats oder eines Jahres genutzt werden. Auch bei intensiver Nutzung bezahlt der Kunde nicht mehr als einen vorgängig definierten Maximalbetrag.

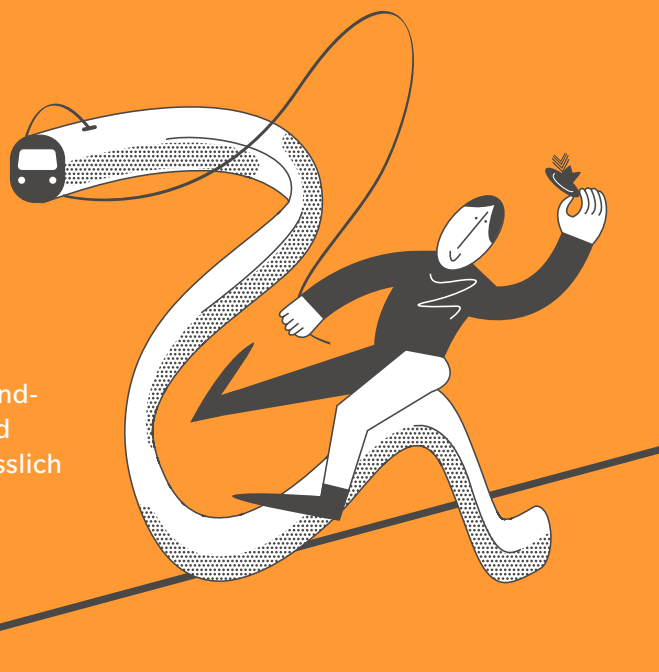
Wie die öV-Preise international verglichen werden

Die vorliegende Publikation ist eine angereicherte Zusammenfassung der Studie «Angebot und Preise des öV-Schweiz im internationalen Vergleich». Die Studie wurde vom Beratungs- und Forschungsbüro INFRAS im Auftrag von LITRA verfasst. Die Untersuchung hat das Ziel, die öV-Preise in sieben europäischen Ländern vergleichbar zu machen. Um dies zu tun, werden die Preise der öV-Fahrten für vier Reisetypen berechnet: Fahrten innerhalb der Kernzone einer Stadt (im Fall der Schweiz: Zürich und Lausanne), Fahrten innerhalb eines Metropolitanraums (Schweiz: die Strecken Zürich-Zug und Lausanne-Nyon), Fahrten zwischen zwei Städten (Schweiz: Zürich-Bern), Fahrten von der Stadt aufs Land (Schweiz: Zürich-Bivio). Im Ausland werden jeweils ähnliche Reisetypen in den Vergleich mit einbezogen. Bezogen auf jede Fahrt wird der Preis für drei Kundensegmente (Erwachsene, Jugendliche von 16 bis 25 Jahren, Senioren) und für verschiedene Reisefrequenzen (täglich, wöchentlich, zweimal monatlich) berechnet.

Damit die Preise der sieben Länder sich fair vergleichen lassen, werden die Währungsunterschiede zwischen den Staaten herausgerechnet und die unterschiedliche Kaufkraft berücksichtigt. Diese beiden Korrekturfaktoren führen dazu, dass die Studie zum Beispiel ein Billett, das in der Schweiz 1.79 Fr. kostet, als «gleich teuer» einschätzt wie ein Ticket, das in Deutschland 1 Euro kostet. Denn wer in der Schweiz einen Fahrpreis von 1.79 CHF zahlt, der gibt anteilmässig gleich viel seines Einkommens für den öffentlichen Verkehr aus wie ein Fahrgast, welcher in Deutschland 1 EUR für sein Ticket zahlt. Die Studie gleicht ferner die unterschiedliche Länge der Referenzstrecken rechnerisch aus. Zur besseren Einordnung der Ergebnisse bezieht sich die Studie ergänzend auf Preisstatistiken der europäischen Statistikbehörde Eurostat. Auch zu beachten: Wo Preisentwicklungen im Zeitverlauf dargestellt werden, können die Veränderungen aus Preis- oder Sortimentsanpassungen resultieren, aber auch aus Veränderungen von Wechselkursen und Kaufkraft.



Die Schweiz hat als erstes Land weltweit das Automatische Ticketing flächendeckend eingeführt.



Mit dem «Quer-durchs-Land-Ticket» bietet Deutschland eine Tageskarte ausschliesslich für Regionalzüge.



Wer ein Billett für den französischen Low-Cost-TGV Ouigo bucht, reist in der Einheitsklasse und beschränkt sich auf ein Gepäckstück.



Ein britisches «Off-Peak»-Ticket für Reisen ausserhalb der rush hour ist bis zu fünfmal günstiger als ein «Anytime»-Ticket.



Wer die Vorteilscard – das österreichische Halbtax – online bucht, bekommt sie um ein Drittel günstiger.



In Italien sind Spartickets bis zwei Tage vor Reise erhältlich.

In den Niederlanden sind Zugfahrten mit dem «Weekend Vrij»-Abo am Wochenende kostenlos.



