

**Projektbericht**  
**Research Report**

# **Österreichs öffentlicher Personenbahnverkehr im europäischen Preisvergleich**

**Richard Sellner**

**unter Mitwirkung von Julia Janke**



**INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN**  
**INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES**  
**Vienna**



**Projektbericht**  
**Research Report**

# **Österreichs öffentlicher Personenbahnverkehr im europäischen Preisvergleich**

**Richard Sellner**

**unter Mitwirkung von Julia Janke**

Endbericht

Studie im Auftrag der ÖBB-Personenverkehr AG

**Juni 2012**

**Institut für Höhere Studien (IHS), Wien**  
**Institute for Advanced Studies, Vienna**

**Kontakt:**

Richard Sellner  
☎: +43/1/599 91-261  
email: [sellner@ihs.ac.at](mailto:sellner@ihs.ac.at)

---

# Inhalt

<b>Executive Summary</b>	<b>1</b>
<b>1. Hintergrund</b>	<b>1</b>
<b>2. Methode</b>	<b>5</b>
2.1. Untersuchungsgegenstand .....	5
2.2. Wechselkurs und Preisniveau .....	7
<b>3. Internationaler Preisvergleich</b>	<b>9</b>
3.1. Repräsentativer Tarif .....	9
3.2. Weitere Tarife im Überblick .....	13
<b>4. Zusammenfassung</b>	<b>16</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>17</b>



## Abbildungen

Abbildung 1:	Tariferlöse pro Personenkilometer in Euro, 2011 .....	2
Abbildung 2:	Verbraucher- und Großhandelspreisinflation Österreich .....	3
Abbildung 3:	Preisniveauindex Konsumausgaben der privaten Haushalte, AT = 100 .....	8
Abbildung 4:	Preisvergleich Ermäßigungskarten .....	10
Abbildung 5:	Amortisationsdauer (nach Preiserhöhung SBB) .....	11
Abbildung 6:	Durchschnittlicher Fahrpreis bei 10 Fahrten inkl. Preiserhöhung .....	12
Abbildung 7:	Durchschnittlicher Fahrpreis bei 20 Fahrten inkl. Preiserhöhung .....	13

## Tabellen

Tabelle 1:	Preisanpassungen ÖBB, 2012 .....	6
Tabelle 2:	Preisvergleich Tarife, 2012 .....	14





## Executive Summary

In der vorliegenden Studie wurde ein Vergleich repräsentativer Tarife im Personenfernverkehr der ÖBB mit den Bahnunternehmen Trenitalia (Italien), DB (Deutsche Bahn), SBB (Schweiz), ČD (Tschechische Republik) und NS (Niederlande) durchgeführt. Als Vergleichsbasis für den Fernverkehr wurde ein repräsentatives Nutzerverhalten mit 10 bzw. 20 Fahrten pro Jahr über jeweils 150 km, zu Grunde gelegt. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen einer, für Mitte 2012 geplanten, Preisanpassung der ÖBB und einer für Dezember 2012 angekündigten Preisanpassung der SBB untersucht.

Die zentralen Ergebnisse der Studie sind wie folgt:

- Gemessen an 10 bzw. 20 Fahrten weisen nur die Tschechischen Bahnen (České Dráhy) niedrigere Tarife als die ÖBB auf. Auch nach einer Preisanhebung liegen die Preise einer Fahrt mit den ÖBB um etwa 20 bis 30 Prozent unterhalb der Preise der SBB und bis zu 50% unter jenen der DB.
- Die ÖBB VORTEILScard zum Normaltarif zählt zu den günstigsten Ermäßigungskarten im Ländervergleich. Vergleicht man den ermäßigten Tarif, ist die ÖBB VORTEILScard am preiswertesten unter den Ermäßigungskarten der Vergleichsunternehmen.
- Nach etwa 2 bis 8 Fahrten (Normaltarif bzw. ermäßigter Tarif) amortisiert sich der Kauf einer ÖBB VORTEILScard, womit die ÖBB die geringste Amortisationsdauer unter den Ermäßigungskarten der Vergleichsunternehmen aufweisen.

## 1. Hintergrund

Der Eisenbahnverkehr in Europa im Allgemeinen und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) im Besonderen unterliegen seit ca. 2 Jahrzehnten einem stetigen Reformprozess. So vielfältig die einzelnen Initiativen dieser Reformbestrebungen auch sind, so ist doch ein wesentliches Ziel klar erkennbar: Die Eisenbahnen sollen als effiziente und wirtschaftlich arbeitende Unternehmen ausgerichtet werden. Zu diesem Zwecke wurde die ÖBB beispielsweise bereits in den 1990er Jahren von einem Regiebetrieb der öffentlichen Hand zu einer Kapitalgesellschaft, die nach den allgemeinen Grundsätzen des Unternehmensrechts arbeitet, umgestaltet. (Vgl. §1 des Bundesbahngesetzes)

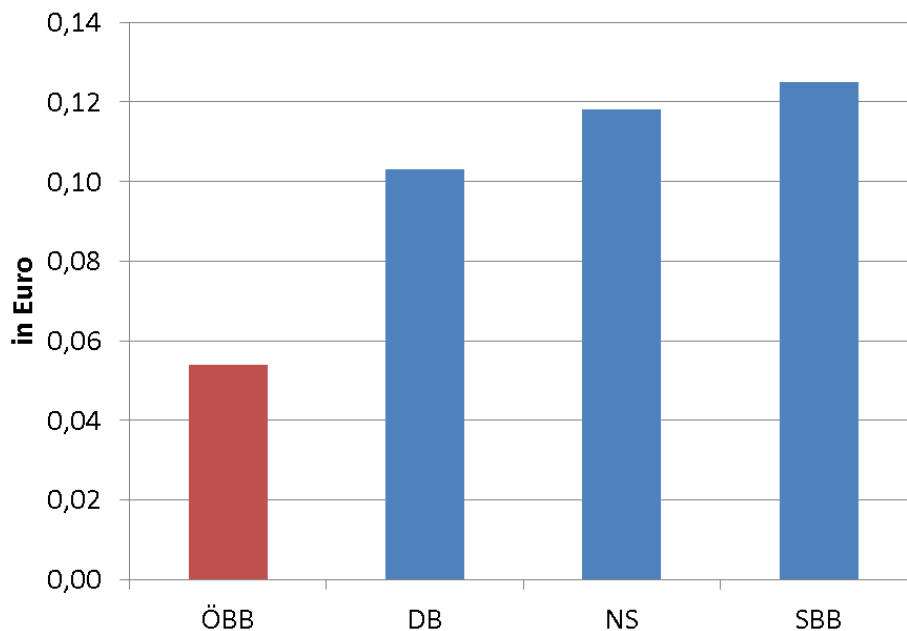
Die ÖBB tragen - wie jedes andere Unternehmen in Österreich - selbst die Verantwortung für die wirtschaftliche Führung ihrer Geschäfte. Wirtschaftlicher Erfolg bestimmt ganz wesentlich

den Wert des Unternehmens ÖBB das wiederum zu 100% im Eigentum der Republik Österreich steht. Eine wirtschaftlich gut funktionierende ÖBB, als größtes Unternehmen der Republik, ist damit auch ein Wert für die Bürger.

Die Tarifeinnahmen bestimmen entscheidend den wirtschaftlichen Erfolg der ÖBB im Personenverkehr. Gleichzeitig gibt es aus unterschiedlichen Gründen (z.B. ökologische Vorteile der Bahn als Verkehrsträger) die Anforderung dass die Tarife im Personenverkehr möglichst gering sind um die Nutzung dieses Verkehrsträgers zu fördern. Diese Untersuchung hat zum Ziel das Tarifniveau der ÖBB im internationalen Vergleich<sup>1</sup> zu untersuchen um festzustellen, ob in Österreich ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wirtschaftlichkeitsanforderungen des Unternehmens ÖBB und dem Tarifniveau herrscht.

Ein erstes Indiz zur Untersuchung dieser Fragestellung findet sich nach der Analyse der Geschäftsberichte wichtiger europäischer Bahnunternehmen. Es zeigt sich, dass für einen gefahrenen Personenkilometer (PKM) in Österreich vergleichsweise geringere durchschnittliche Tariferlöse erzielt werden. Die Zahlen des Jahres 2001 für die ÖBB, DB, SBB und NS sind in Abbildung 1 dargestellt. Die ÖBB liegt demnach mit einem Erlös von etwa 6 Cent pro Personenkilometer weit unter den DB (10 Cent pro PKM), NS und SBB (jeweils etwa 12 Cent pro PKM).

**Abbildung 1: Tariferlöse pro Personenkilometer in Euro, 2011**



Quelle: Geschäftsberichte der ÖBB, DB, NS und SBB des Jahres 2011.

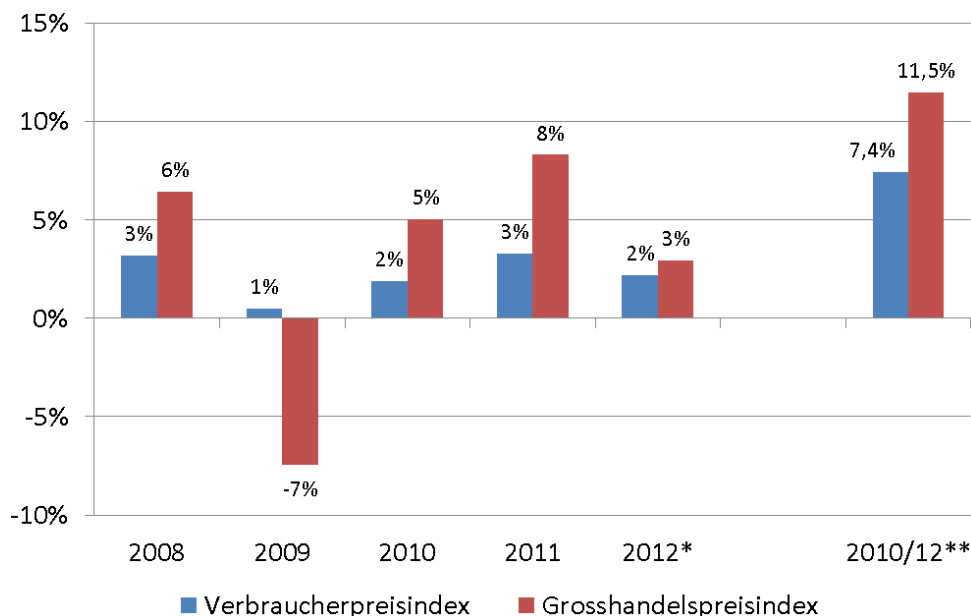
<sup>1</sup> Ein letzter solcher Vergleich wurde von Pfund (2008) durchgeführt.

Im weiteren Verlauf der Studie erfolgt ein Vergleich der aus Sicht der ÖBB Kunden relevanten Tarife. Diese sind maßgeblich für die Entscheidung des Verkehrsmittels und auch für die Kundenbindung an das System Bahn. Der Fokus wird dabei auf den Fernverkehr gelegt da auf kurzen Distanzen die Anwendung der Tarifsysteme von Verkehrsverbänden stark überwiegt.

Unter den gegebenen Voraussetzungen wurde auch untersucht, wie eine für Mitte 2012 geplante Preisanpassung der Tarife der ÖBB im Personenverkehr die bestehende Situation verändern wird. Unter der Prämisse, dass das Tarifniveau in Österreich bei guter Leistungsqualität vergleichsweise gering ist besteht die Möglichkeit durch eine leichte Erhöhung des Tarifniveaus die finanzielle Stabilität der ÖBB zu verbessern ohne die Konsumenten unverhältnismäßig hoch zu belasten. Auf die Tarife in den Verkehrsverbänden hat die Preiserhöhung im ÖBB Tarif keine Auswirkung da diese, von den Verbänden selbst, autonom bestimmt werden.

Die letzte Preiserhöhung der ÖBB Personenverkehrs AG fand am 1. Juli 2009 statt. Wie Abbildung 2 zeigt, stieg das allgemeine Preisniveau in Österreich, gemessen am Verbraucherpreisindex (VPI) und Großhandelspreisindex (GHPI) der Statistik Austria, zwischen 2010 und 2012 (prognostizierter Wert) um insgesamt 7,4% bzw. 11,5% an. Der besonders hohe Anstieg im Jahr 2011, war vor allem auf die gute Konjunkturlage und die internationale Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise zurückzuführen.

**Abbildung 2: Verbraucher- und Großhandelspreisindex Österreich**



Anmerkungen: Für das Jahr 2012 wurden der Prognosewert aus IHS (2012) für den VPI und der Wert für April 2012 für den Großhandelspreisindex verwendet. 2010/12 weist die kumulierte Inflation zwischen 2010 und 2012 aus.

Quelle: STATISTIK AUSTRIA (erstellt am 29.02.2012), IHS (2012).

Im nächsten, dem zweiten Abschnitt wird der Untersuchungsgegenstand und die Methode der Studie vorgestellt. Um Preisniveauunterschiede der Länder zu ermöglichen muss grundsätzlich auf eine einheitliche Währung, dem EURO, umgerechnet und um Preisniveauunterschiede der Länder bereinigt werden. Der dritte Abschnitt beinhaltet den Vergleich des am meisten nachgefragten Tarifs im Personenfernverkehr der ÖBB mit den bereits angeführten Bahnlinien. In diesem Abschnitt beleuchten wir auch die Auswirkungen einer für Mitte 2012 geplante Preisanpassung der Tarife in der Schweiz und in Österreich. Am Ende dieses Abschnitts wird ein Überblick weiterer, gängiger Tarife gegeben. Ein letzter Abschnitt fasst die Ergebnisse zusammen.

## 2. Methode

### 2.1. Untersuchungsgegenstand

Die Ausgestaltung eines Bahntarifs ist in der Praxis ein äußerst komplexes Zusammenspiel aus Mengen und Preisreaktionen. Eine Preiserhöhung kann ceteris paribus zu einer Abnahme der nachgefragten Menge führen. Einerseits soll möglichst vielen Personen die Nutzung der Bahn offenstehen. Andererseits müssen betriebswirtschaftliche Überlegungen in die Preisgestaltung miteinfließen. Aus diesen sowie sozial- und umweltpolitischen Vorstellungen ergibt sich in den hoch entwickelten Ländern eine Vielzahl an Bahntrariften.

Im Kern der Studie steht der Vergleich des für die ÖBB Kunden repräsentativsten Tarifs mit den folgenden Bahnunternehmen

- DB (Deutsche Bahn)
- ČD (České Dráhy)
- NS (Nederlandse Spoorwegen)
- SBB (Schweizerische Bundesbahnen) und
- TI (Trenitalia).

Deutschland, Italien und die Schweiz stellen, als unmittelbare Nachbarn Österreichs, regelmäßig herangezogene Vergleichspartner dar. Die Niederlande verfügen über ein sehr gut entwickeltes und qualitativ hochwertiges Personenverkehrssystem der Bahn, während die Tschechische Republik den Vergleich ergänzt. Für die Analyse wurde jeweils der Tarif des Marktführers gewählt. Seit einigen Monaten gibt es in Österreich, Italien und Tschechien (open access) Wettbewerb im Fernverkehr. Derzeit sind noch keine klaren Auswirkungen auf die Tarifsystematik der jeweiligen Marktführer zu erkennen.

Die in dieser Studie verglichenen Tarife betreffen **ausschließlich den Fernverkehr**, da im Nahverkehr zumeist Verbundtarife gelten. Ein Vergleich der Tarife von Verkehrsverbänden ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung. Rund 2/3 aller mit den ÖBB im Jahr 2011 zurückgelegten Personenkilometer und ein noch größerer Anteil an Fahrten wurden außerhalb des ÖBB Tarifes und damit überwiegend in Verbundtarifen zurückgelegt.

Die folgenden Tarife werden im weiteren Verlauf der Studie untersucht:

- Fahrpreis Normaltarif 1. Klasse (über eine festgesetzte Normdistanz 150 km<sup>2</sup>)
- Fahrpreis Normaltarif 2. Klasse (über eine festgesetzte Normdistanz 150 km)
- Kleingruppenvergleich (3 Erwachsene über Normdistanz 150 km, 1. und 2. Klasse)
- Ermäßigungskarte (normaler und reduzierter Preis)
- Monatsstreckenkarte (1. und 2. Klasse)
- Jahresnetzkarte (normaler und ermäßigter Preis).

Die Ermäßigungskarte wird vor allem hinsichtlich ihrer Wirkung auf den **durchschnittlichen Fahrpreis** bei mehreren Fahrten (10 und 20) untersucht und mit den aufgezählten Ländern verglichen. Dies ist erforderlich, da nur ein geringer Teil aller Fahrten von Reisenden zurückgelegt wird, die eine sehr geringe Nutzungsintensität (wenige Fahrten) aufweisen.

In den Vergleichen sind auch die von den ÖBB Mitte 2012 geplanten Preisanpassungen beinhaltet. Diese stellen sich wie in Tabelle 1 gezeigt dar.

**Tabelle 1: Preisanpassungen ÖBB, 2012**

Einzelfahrscheine	Ermäßigungskarten	Jahresnetzkarte
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Erhöhung</b> um durchschnittlich 8%</li> <li>▪ z.B. Linz (Hbf) nach Salzburg (Hbf)               <ul style="list-style-type: none"> <li>– 2. Klasse</li> <li>– Ohne Ermäßigung</li> <li>– Von 22 € auf 23,70 € (+7,7%)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preise bleiben <b>unverändert</b></li> <li>▪ z.B. VORTEILScard               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Classic 99,90 €</li> <li>– Senior 26,90 €</li> <li>– &lt;26 19,90 €</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Preise werden <b>reduziert</b></li> <li>▪ z.B. ÖSTERREICHcard               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Classic von 1.790 € auf 1.640 € (-8,4%)</li> <li>– &gt;26 von 1.050 € auf 999€ (-4,9%)</li> </ul> </li> </ul>

Quelle: ÖBB Personenverkehrs AG, Mai 2012.

In den meisten Ländern werden reduzierte Dauer- und Ermäßigungskarten angeboten die speziellen Bevölkerungsgruppen wie Jugendlichen, Familien und Pensionisten einen günstigeren Zugang bieten. Da nicht alle untersuchten Länder reduzierte Tarife über die genannten Dimensionen gestalten bzw. unterschiedliche Bedingungen an reduzierte Tarife stellen, muss in diesem internationalen Vergleich die Komplexität reduziert werden. Dies

<sup>2</sup> Die Normdistanz von 150 km entspricht, laut der ÖBB PV AG, der durchschnittlichen Distanz im Personenfernverkehr.

geschieht im Folgenden meist durch Mittelwertbildung verschiedener Preisklassen eines Tarifs.

Ausgeschlossen wurden besondere Angebote, die in vielen Ländern zusätzlich im Fernverkehr vorliegen und üblicherweise gegen bestimmte Einschränkungen (Vorausbuchungsfrist, Kontingentierung) den Erwerb von Fahrkarten mit reduzierten Preisen ermöglichen. Solche Tarife existieren bei den ÖBB (SparSchiene), der DB (Sparpreis), der Trenitalia (Prezzi Mini), den SBB (Sparbillette) und der ČD (Sporo Tiket).

## 2.2. Wechselkurs und Preisniveau

Ein aussagekräftiger Vergleich setzt voraus, dass sich alle zu vergleichenden Objekte auf einer gleichen Skala befinden. Vergleicht man bspw. den Preis eines Laibs Brot zwischen Österreich und der Schweiz müssen zwei wesentliche Punkte berücksichtigt werden. Zum einen ist die Währung der Schweiz der Franken und jene Österreichs der Euro. Der Wechselkurs gibt das Austauschverhältnis dieser zwei Währungen an und beeinflusst durch Schwankungen naturgemäß den Europreis eines schweizerischen Brotlaibes. Berücksichtigt man den Währungsunterschied ergibt sich die nächste Vergleichsbarriere. Die Schweiz ist ein wirtschaftlich höchst-entwickeltes Land mit einem sehr hohen Preisniveau. Dieser Umstand kann dazu führen, dass trotz Umrechnung in eine einheitliche Währung, die Preise sämtlicher oder vieler Produkte der Schweiz (systematisch) über jenen von Österreich liegen. Deshalb muss im Weiteren eine Anpassung mittels eines Preisniveauinters erfolgen.

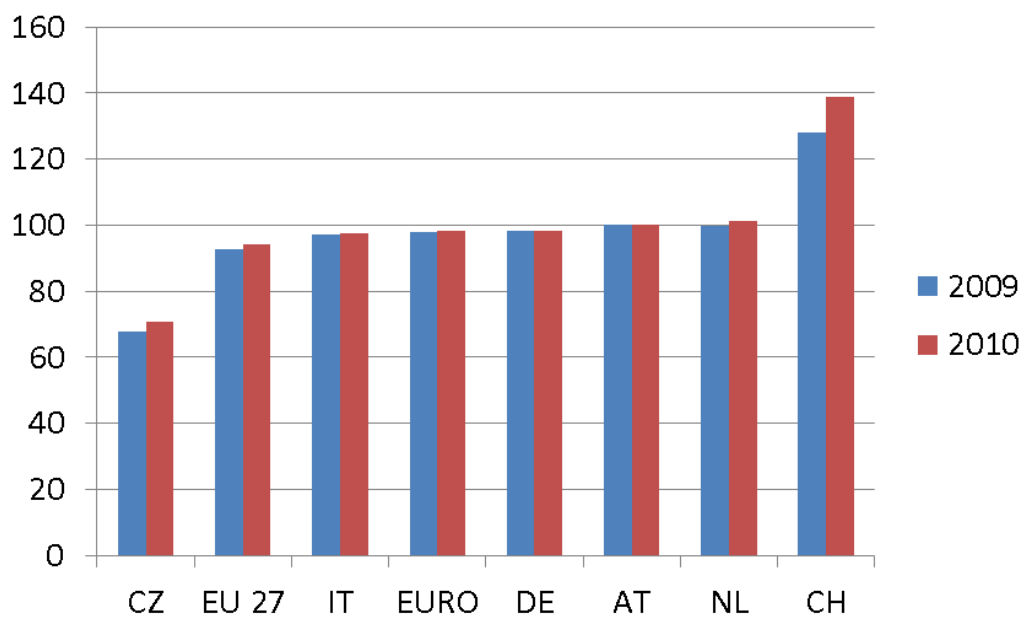
Als Wechselkurse für die Tschechische Krone und den Schweizer Franken werden die Jahresdurchschnittskurse für 2011 von Eurostat verwendet. Demnach ist die verwendete Umrechnungsrate EUR 1 = CHF 1,23 und EUR 1 = 24,59 CZK.

Für die Preisniveaueinstellung werden die Preisniveauinters von Eurostat verwendet. Preisniveauinters geben, auf einer einheitlichen Währungsbasis, Aufschluss über das Preisniveau einzelner Länder im Verhältnis zum EU-Durchschnitt (EU 27=100). Ein Indexwert über 100 bedeutet, dass das betreffende Land teurer als der EU-Durchschnitt ist.

Abbildung 3 stellt den Preisniveauinters für Konsumausgaben der privaten Haushalte der Jahre 2009 und 2010 für die Vergleichsländer relativ zu Österreich (=100) dar. Die Schweiz ist, gemessen an den privaten Konsumgütern, mit einem Wert von knapp 140 das Land mit dem höchsten Preisniveau (40% teurer als Österreich) im Jahr 2010. Weit dahinter, an zweiter Stelle, befinden sich die Niederlande mit einem Wert von knapp über 100 und weisen damit zusammen mit Österreich ein gering höheres Preisniveau als der Euroraum auf. Die Tschechische Republik weist mit einem Wert von etwa 70 den Niedrigsten, ein um 30% niederes Preisniveau, als Österreich auf.

Um nun die Tarife im öffentlichen Personenfernverkehr der Bahn auf eine einheitliche Basis zu stellen werden zunächst die Werte für die Tschechische Republik und der Schweiz in Euro umgerechnet. Danach werden alle Tarife jedes Landes durch den jeweiligen Preisniveauwert für 2010<sup>3</sup> dividiert und mit 100 multipliziert. Dadurch sinkt bspw. der relative Preis der Schweiz, da es sich um ein Land mit generell hohem Preisniveau handelt. Hingegen wird der Preis der Tschechischen Republik markant erhöht. Für die verbleibenden Länder werden sich keine größeren Unterschiede ergeben, da diese ähnliche Preisniveaus aufweisen.

**Abbildung 3: Preisniveauindex Konsumausgaben der privaten Haushalte, AT = 100**



Anmerkungen: Daten für 2011 waren zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie noch nicht erhältlich.

Quelle: Eurostat, abgerufen Mai 2012.

<sup>3</sup> Daten über Preisniveauindizes privater Konsumgüter für das Jahr 2011 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie nicht vor. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Preisniveaus des Jahres 2010 für 2011 repräsentativ sind.



### 3. Internationaler Preisvergleich

#### 3.1. Repräsentativer Tarif

Ziel dieser Studie ist es einen möglichst repräsentativen Überblick der Preise im Personenfernverkehr der Bahn zu geben. Aus den Statistiken der ÖBB Personenverkehr AG geht hervor, dass etwa 2/3 der Kunden im Fernverkehr mit Einzelfahrkarten zu ermäßigten Tarifen fahren. Insgesamt besitzen 1,77 Mio. Kunden der ÖBB eine VORTEILScard, davon 1,58 Mio. zum ermäßigten Preis. Die ÖBB VORTEILScard ist zum ermäßigten Tarif für Kunden unter 26 bzw. über 60 Lebensjahren sowie für Familien erhältlich und bietet einen 50%igen<sup>4</sup> Rabatt auf Tickets zum Normaltarif der 1. und 2. Klasse.

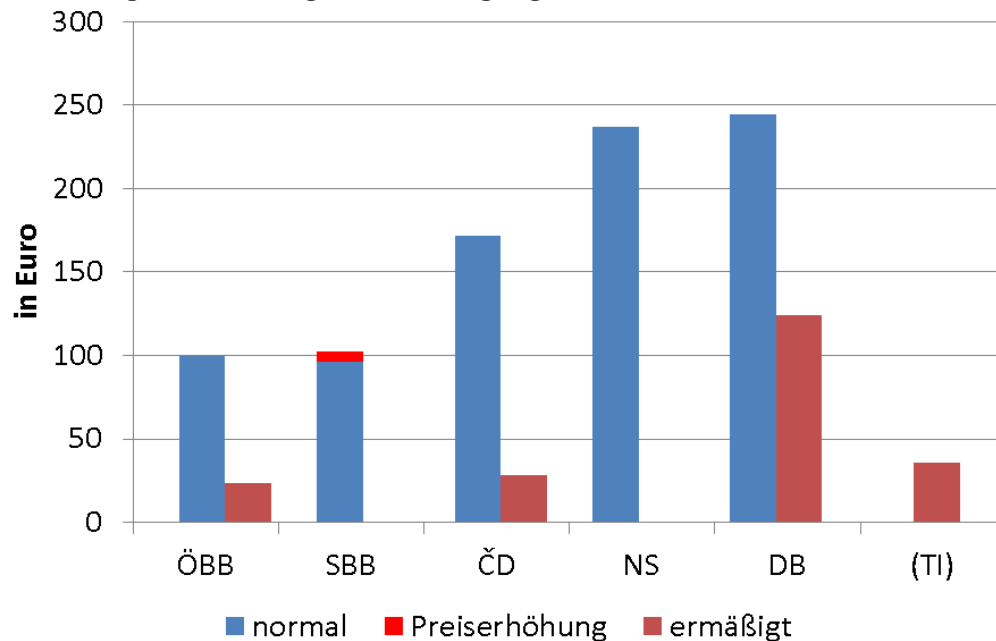
Die deutsche „DB BahnCard50“ ermöglicht, wie die VORTEILScard der ÖBB, einen 50%igen Rabatt auf den Normaltarif, jedoch gilt dieser nur für Reisen in der 2. Klasse. Eine Karte für die 1. Klasse ist für den doppelten Preis zu erwerben. Trenitalia bietet für Kunden bis zum vollendeten 26. Lebensjahr und Kunden ab dem 75. Lebensjahr die „Carta Verde e Carta Argento“ an, welche einen Rabatt von 10 beziehungsweise 15% ermöglicht. Bei den SBB besteht das „SBB HalbTax Abo“. Es ermöglicht 50%igen Rabatt auf den Normalpreis in allen Klassen, es existieren jedoch keine Ermäßigungen für bestimmte Altersgruppen. In der Schweiz kann mit dieser Karte auch ein Rabatt auf Fahrscheine anderer öffentlicher Verkehrsmittel erzielt werden. Die „In-Karta 50“ der České Dráhy bietet ebenfalls einen 50%igen Rabatt auf den Normaltarif und ist für Pensionisten zu einem ermäßigten Tarif für beziehbar. In den Niederlanden können mittels der „Altijd Voordeel“ in Spitzenzeiten 20% und generell 40% auf den Normalpreis für beide Komfortklassen gespart werden.

Abbildung 4 stellt die Preise für Ermäßigungskarten im europäischen Vergleich dar. Die geplante Preiserhöhung der SBB ist dabei in Rot aufgetragen.<sup>5</sup> SBB sowie NS haben im Bereich vergünstigte Ermäßigungskarten kein Angebot wodurch jeweils nur der Normaltarif dargestellt ist. Von Seiten der ÖBB sind keine Preiserhöhungen der VORTEILScard geplant. Nach der Preiserhöhung der SBB weisen die ÖBB den niedrigsten Preis für die Ermäßigungskarte zum Normaltarif auf. Tatsächlich ist in Österreich das Preisniveau wesentlich geringer da etwa 90% der ÖBB VORTEILScards zum ermäßigten Tarif verkauft werden. Dieser ermäßigte Tarif ist, etwa in der Schweiz nicht verfügbar. Die ermäßigte VORTEILScard weist im europäischen Vergleich ebenfalls den geringsten Preis unter den Vergleichsländern auf.

---

<sup>4</sup> Der Rabatt bei den bedienten Vertriebskanälen („Schalter“) beträgt 45%, hat aber nur eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

<sup>5</sup> Siehe „Tages Anzeiger“ vom 03.02.2012, „SBB-Preisschub – treue Kunden werden bestraft“, <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/SBBPreisschub--treue-Kunden-werden-bestaft/story/29630386>.

**Abbildung 4: Preisvergleich Ermäßigungskarten**

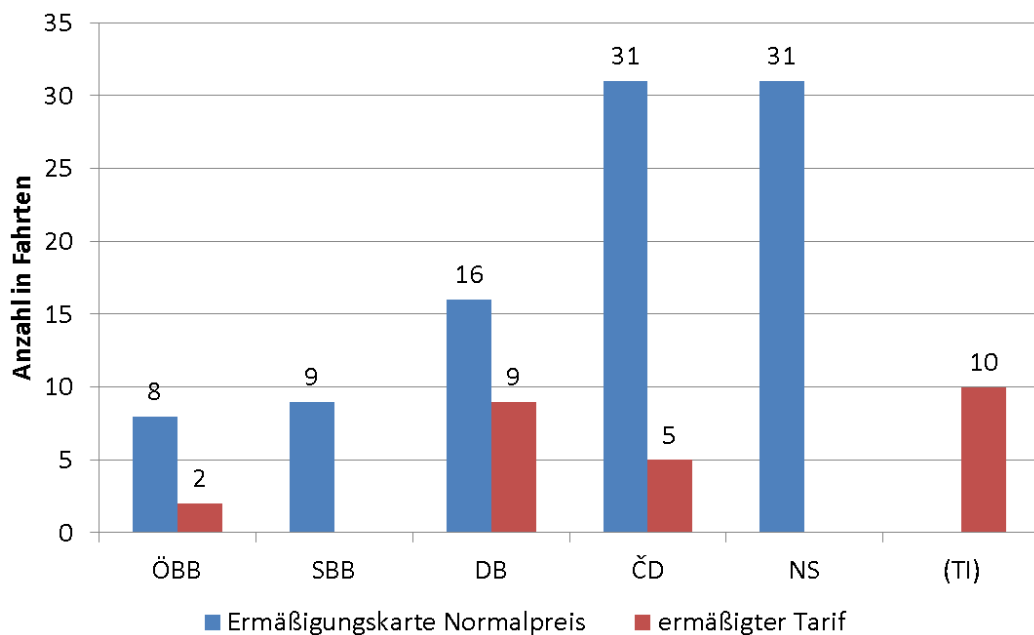
Anmerkungen: Alle Preise wurden in Euro umgerechnet und mittels des Preisniveauindex angepasst.

Quelle: ÖBB (2012), Deutsche Bahn (2012), Trenitalia (2012), Schweizerische Bundesbahnen (2012), České Dráhy (2012), Nederlandse Spoorwegen (2012), eigene Berechnungen.

Für den Kunden ist bei der Kaufentscheidung einer Ermäßigungskarte vor allem relevant, ab welcher Anzahl an Fahrten sich der Kauf einer Ermäßigungskarte auszahlt (amortisiert). Diese Amortisationsdauern bieten einen guten Richtwert für Kunden innerhalb des Landes. Für einen internationalen Vergleich muss jedoch auch der Einzelfahrtspreis, auf welchen der Rabatt angewandt wird, berücksichtigt werden. Für die Vergleichsländer werden im Weiteren die jeweils günstigsten Tarife herangezogen, d.h. 2. Klasse für IC (DB), Frecciabianca (TI, 15% Rabatt) und keine Zuschläge für ČD und NS, bei 40% Rabatt für letztgenanntere.

Abbildung 5 stellt die Amortisationsdauer der Ermäßigungskarten nach der Preiserhöhung durch die SBB dar. Die ÖBB VORTEILScard zum Normaltarif rechnet sich nach 8 Fahrten auf einer Distanz von 150 Kilometern und weist damit im hier dargestellten Vergleich die geringste Amortisationsdauer auf. Verglichen mit dem Normaltarif führt die SBB Halbtax ab der neunten und die DB BahnCard50 ab der 16. Fahrt zu Einsparungen. In-Karta 50 und Altijd Voordeel amortisieren sich erst ab 31 Fahrten für den Kunden.

Betrachtet man den ermäßigten Kartentarif (für Jugendliche und Senioren) so sinkt die Amortisationsdauer der ÖBB VORTEILScard auf zwei Fahrten und liegt damit klar unter allen Vergleichskarten in diesem Segment.

**Abbildung 5: Amortisationsdauer (nach Preiserhöhung SBB)**

Anmerkungen: Alle Preise wurden in Euro umgerechnet und mittels des Preisniveauintex angepasst.

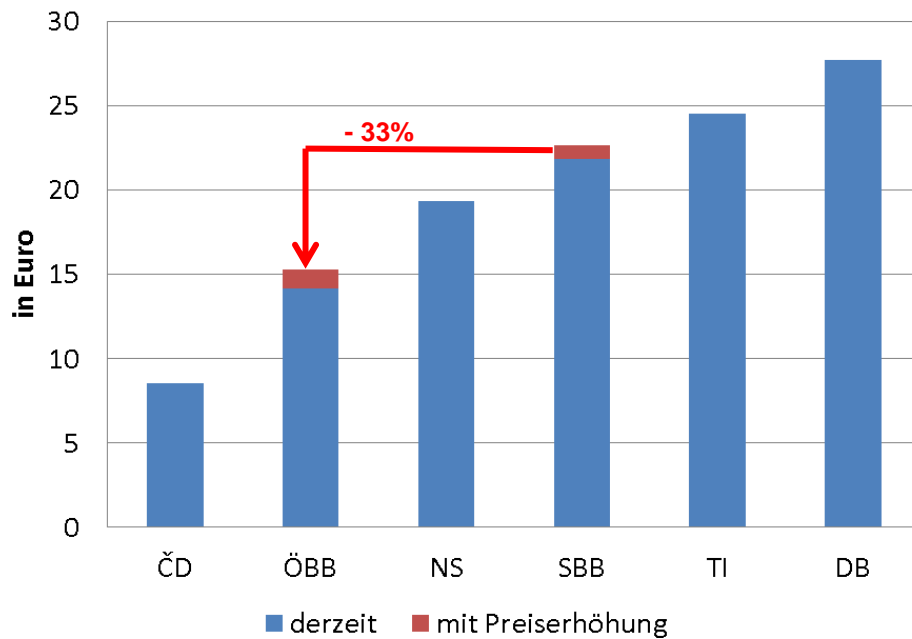
Quelle: ÖBB (2012), Deutsche Bahn (2012), Trenitalia (2012), Schweizerische Bundesbahnen (2012), České Dráhy (2012), Nederlandse Spoorwegen (2012), eigene Berechnungen.

Wie bereits dargestellt, fallen etwa 2/3 der verkauften Tickets der ÖBB in den ermäßigten Fahrpreis und fast 90% der VORTEILScard Kunden kaufen die VORTEILScard zum ermäßigten Tarif. Dieses Segment bietet sich deshalb für einen repräsentativen Vergleich der Ticketpreise an. Für die Vergleichsländer wird wie zuvor der jeweils billigste national Vergleichstarif zu maximaler Vergünstigung (TI -15%, NS -40%) gewählt<sup>6</sup>.

Abbildung 6 stellt den durchschnittlichen Fahrpreis für zehn Fahrten zweiter Klasse über einen Normdistanz von 150 km dar. Die ÖBB bieten hier nach den ČD den günstigsten Tarif an. Die geplanten Preiserhöhungen verändern die Reihung von ÖBB und SBB nicht. Der durchschnittliche Fahrpreis der ÖBB steigt durch die Preiserhöhung von 14 auf 15 Euro. Verglichen mit den NS und SBB weisen die ÖBB nach der Erhöhung einen um 21 bzw. 33% günstigeren Fahrpreis auf.

<sup>6</sup> Nähere Informationen können dem Teil Tarife im Überblick entnommen werden.

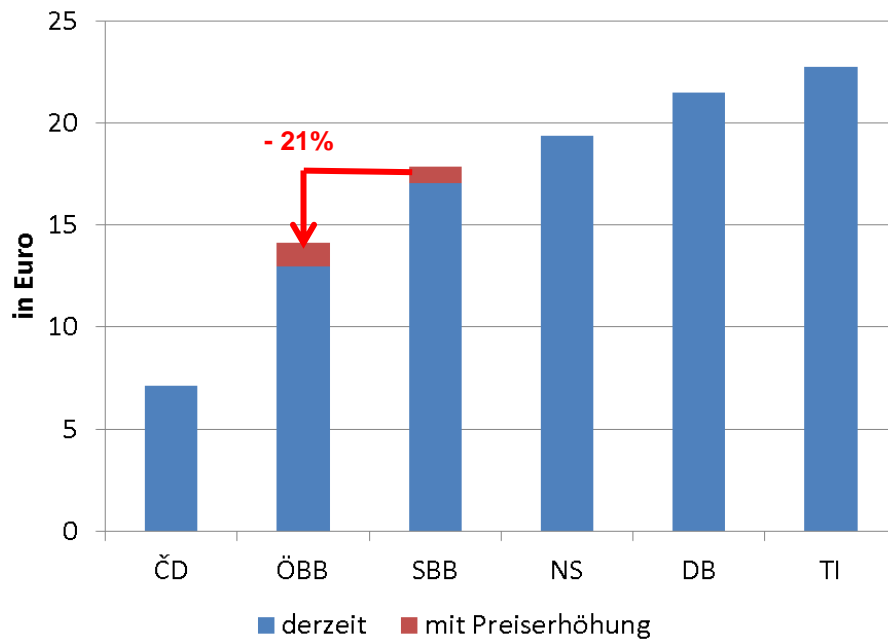
**Abbildung 6: Durchschnittlicher Fahrpreis bei 10 Fahrten inkl. Preiserhöhung**



Anmerkungen: Alle Preise wurden in Euro umgerechnet und mittels des Preisniveauindex angepasst.

Quelle: ÖBB (2012), Deutsche Bahn (2012), Trenitalia (2012), Schweizerische Bundesbahnen (2012), České Dráhy (2012), Nederlandse Spoorwegen (2012), eigene Berechnungen.

Wie Abbildung 7 zeigt, sinkt der durchschnittliche Fahrpreis bei 20 Fahrten durch den günstigeren Halbpfeistarif weiter ab. Nach der Preiserhöhung kostet eine ermäßigte Fahrt in der Normdistanz mit den ÖBB etwa 14 Euro. Bei 20 Fahrten liegt der Tarif der SBB mit etwa 18 Euro aufgrund der höheren Rabattierung unter jenem der NS mit 19 Euro. Eine Fahrt mit der ÖBB VORTEILScard liegt damit 21% unter den SBB und 27% unter NS.

**Abbildung 7: Durchschnittlicher Fahrpreis bei 20 Fahrten inkl. Preiserhöhung**

Anmerkungen: Alle Preise wurden in Euro umgerechnet und mittels des Preisniveauintex angepasst.

Quelle: ÖBB (2012), Deutsche Bahn (2012), Trenitalia (2012), Schweizerische Bundesbahnen (2012), České Dráhy (2012), Nederlandse Spoorwegen (2012), eigene Berechnungen.

### 3.2. Weitere Tarife im Überblick

In diesem Teil werden die Einzel-, Kleingruppen- und Zeittarife im Überblick aufgezeigt. Diesen Tarifen kommt im Vergleich weniger Relevanz zu, dies aufgrund der Tatsache, dass ein überwiegender Teil der verkauften Tickets der ÖBB mittels ermäßigter VORTEILScard erfolgen.

Tabelle 2 fasst die für diese Untersuchung ausgewählten Tarife zusammen. Es fällt zunächst auf, dass ÖBB und SBB einen Einheitstarif anbieten, während andere Länder Zuschläge für die höchsten Zugqualitätskategorien differenzieren. Innerhalb des Tarifs der Deutsche Bahn (DB) bedeutet dies einen Aufschlag bei Übergang von einem IC auf einen ICE Tarif. Trenitalia unterscheidet zwischen dem Frecciabianca („Weißer Pfeil“, 220 km/h bis 230 km/h) und dem Frecciarossa („Roter Pfeil“, 300 km/h bis 350 km/h), wobei letzterer teurer ist. České Dráhy (ČD) verlangen Zuschläge zwischen 35 und 100 CZK für SuperCity Züge (ähnlich dem Railjet). Auch die NS schlagen zwischen EUR 1,8 und EUR 3,7 für besonders schnelle Züge (bis 250 km/h) auf. In der Tabelle ist in solchen Fällen jeweils die Bandbreite zwischen billigstem und teuerstem Tarif angegeben.

**Tabelle 2: Preisvergleich Tarife, 2012**

	Jahreskarte <sup>1</sup>		2. Klasse			1. Klasse		
	normal	ermäßigt	Einzelfahrt	3 Personen	Monat <sup>2</sup>	Einzelfahrt	3 Personen	Monat <sup>2</sup>
ČD	1.320		11 - 17	34	322	17 - 23	52	386
DB	4.063		31 - 37	92 - 110	292 - 349	50 - 59	150 - 177	292 - 349
TI			25 - 33	74 - 99	200 - 303	33 - 46	100 - 139	312 - 428
NS	3.494		19 - 23	58	368	33 - 37	99	626
SBB	1.956	1.445	25	74	239	42	126	395
ÖBB	1.790	1.155	24	59	169	41	99	338
<b>Preisänderung</b>								
SBB	2.078	1.532	25	76	249	45	135	424
ÖBB	1.647	1.025	26	74	185	46	130	370

Anmerkungen: Alle Preise wurden in Euro umgerechnet und mittels des Preisniveauindex angepasst. <sup>1</sup>Bei den Jahresnetzkarten wurde von der 2. Klasse ausgegangen. Der reduzierte Tarif der ÖBB und der SBB bezieht sich auf die Personengruppen <26 und >60 bzw. <25 und >65. Die ÖBB bieten zudem noch weitere Karten für Familien und die SBB günstigere Tarife bei längerer Bindung (2 oder 3 Jahre) an. <sup>2</sup>Die ČD beschränken ihre Monatskarte auf 120 km, weshalb der Wert proportional auf 150 km angehoben wird, um einen Vergleich zu ermöglichen.

Quelle: ÖBB (2012), Deutsche Bahn (2012), Trenitalia (2012), Schweizerische Bundesbahnen (2012), České Dráhy (2012), Nederlandse Spoorwegen (2012), eigene Berechnungen.

Die ersten zwei Spalten von Tabelle 2 enthalten den normalen und ermäßigten Tarif der Jahresnetzkarte. Die ÖBB bieten hier nach der ČD am günstigsten an. Berücksichtigt man den ermäßigten Tarif, so weisen die ÖBB im Vergleich die preiswerteste Jahresnetzkarte auf, wobei die Jahresnetzkarte der ČD (In Karta 100) auch für die erste Klasse gültig ist.

In den nächsten drei Spalten sind die Preise für eine Einzelfahrt, das drei Personen Kleingruppenticket und die Monatskarte für die 2. Klasse ausgewiesen. Ein direkter Vergleich wird durch die Preisdifferenzierungen nach der Schnelligkeit des Zuges bei ČD, NS, TI und DB erschwert. Nach der Erhöhung liegen die Preise für eine Einzelfahrt der ÖBB weiterhin unter den Preisen der DB und des Frecciarossa der TI und knapp über dem Niveau der SBB. Im Kleingruppentarif weisen die ÖBB nach der Erhöhung billigere Tickets als die DB, TI und SBB in der 2. Klasse auf. Bei der Preiserhöhung der ÖBB ist auch zu beachten, dass die (nicht erhöhten) Angebotspreise der SparSchiene dazu führen, dass besonders preissensible Kunden dieses Angebot verstärkt wählen werden und damit die individuelle Auswirkung durch die Preiserhöhung geringer ausfallen kann.

Die Monatskarte ist mit 185 Euro sogar die Günstigste im europäischen Vergleich. Die Ergebnisse für die 1. Klasse entsprechen in etwa denen der 2. Klasse. Der Preis der ÖBB Monatskarte liegt über jenem der DB und dem Frecciabianca der TI. Im Kleingruppentarif 1. Klasse positioniert sich die ÖBB preislich hinter der DB und dem Frecciarossa der TI. Generell haben Monatskarten im Tarif der ÖBB nur eine untergeordnete Bedeutung da in diesem Segment vorwiegend Verbundfahrkarten verkauft werden.

## 4. Zusammenfassung

Gegenstand der vorliegenden Studie ist ein Preisvergleich (Stand Mai 2012) der Tarife im öffentlichen Personenbahnfernverkehr der ÖBB mit geografisch benachbarten Unternehmen - Deutsche Bahn (DB), Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Trenitalia (TI) und České Dráhy (ČD) - und ein im Personenverkehr erfolgreiches Unternehmen den Niederlande Spoorwegen (NS). Der Fokus wurde dabei auf den für die Kunden der ÖBB mengenmäßig relevantesten Tarif – der ermäßigten Fahrt mit der ÖBB VORTEILScard - gelegt. Die Tarife der Unternehmen der Vergleichsländer wurden in eine einheitliche Währung (EUR) umgerechnet und um die herrschenden Unterschiede in den Preisniveaus bereinigt. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen einer im Jahr 2012 geplanten Preiserhöhung der ÖBB und SBB auf die internationale Rangreihenfolge untersucht.

Zusammenfassend konnte in der Studie festgestellt werden, dass die ÖBB im internationalen Vergleich bei den am meisten nachgefragten Tarifen ein relativ geringes Preisniveau, auch nach der in dieser Studie simulierten Preiserhöhung, aufweisen.

Folgend zentrale Ergebnisse können festgehalten werden:

- Der **Tariferlös der ÖBB pro Personenkilometer** liegt unter jenem der **DB, NS und SBB**.
- Gemessen an **10 und 20 ermäßigten Fahrten** in der Normdistanz von 150 km weisen nur die Tschechischen Bahnen (České Dráhy) einen niedrigeren durchschnittlichen Fahrpreis auf. Die ÖBB Fahrpreise liegen hier **zwischen 21 und 33 Prozent unter** den nächstgereihten **NS und SBB**.
- Die **Ermäßigungskarte der ÖBB (VORTEILScard)** weist einen **vergleichsweise niedrigen Preis** auf. Der reduzierte Preis für Personen unter 26 und über 60 ist der **Günstigste** in den untersuchten Ländern. Damit wird grundsätzlich eine langfristige Kundenbindung zum System Bahn besonders gefördert.
- **Nach 2 bis 8 Fahrten amortisiert sich die Ermäßigungskarte der ÖBB**, womit **Österreich die Spitze** im europäischen Vergleich einnimmt.
- Bei den **Dauerkarten** befindet sich die ÖBB zusammen mit der ČD **im unteren Preisbereich**. Bei der **ermäßigten Jahreskarte** sowie der **Monatskarte** für die 2. Klasse weisen die ÖBB den **niedrigsten Preis** auf.
- Die in dieser Studie simulierten **Preisanpassungen der ÖBB** verändern die Position Österreichs als Land mit vergleichsweise günstigen Bahntarifen kaum.



## Literaturverzeichnis

Trenitalia (2012): <http://www.trenitalia.com/>, abgerufen Mai 2012.

Schweizerische Bundesbahnen (2012): <http://www.sbb.ch/>, abgerufen Mai 2012.

Pfund, C. (2008): Angebot und Preise der SBB und der Nachbarbahnen SNCF, DB, FS/Trenitalia und ÖBB. Vergleich und Bewertung Stand Januar 2008. LITRA, Bern.

ÖBB (2012): <http://www.oebb.at/de/>, abgerufen Mai 2012.

ÖBB (2011): Geschäftsbericht 2011. ÖBB Holding AG. [http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen/Geschaeftsberichte/GB\\_Holding\\_2011\\_final\\_Web.pdf](http://konzern.oebb.at/de/Presse/Publikationen/Geschaeftsberichte/GB_Holding_2011_final_Web.pdf)

Nederlandse Spoorwegen (2012): <http://www.ns.nl/>, abgerufen Mai 2012.

IHS (2012): Prognose der Österreichischen Wirtschaft 2012-2013, Wien, am Mittwoch, 28. März 2012.

Deutsche Bahn (2012): <http://www.bahn.de/>, abgerufen Mai 2012.

České Dráhy (2012): <http://www.cd.cz/en/>, abgerufen Mai 2012.



---

Autoren: Richard Sellner, Julia Janke

Titel: Österreichs öffentlicher Personenbahnverkehr im europäischen Preisvergleich

Projektbericht/Research Report

© 2012 Institute for Advanced Studies (IHS),  
Stumpergasse 56, A-1060 Vienna • ☎ +43 1 59991-0 • Fax +43 1 59991-555 • <http://www.ihs.ac.at>

---