

Preiserhöhung der ÖBB

Die ÖBB haben ihre Preise Anfang 2003 erhöht. Das Chaos und das Rätseln um die neuen Fahrkarten-Preise der ÖBB dauerte übrigens bis zuletzt, denn den Fahrkarten-Schaltern und in den Reisebüros gab es bis Silvester kaum Informationen über die neuen Preise. Die Geheimniskrämerei der ÖBB ging so weit, dass auch das neue Kursbuch, das ab Mitte Dezember 2002 erhältlich war, ohne Preise erscheinen musste.

Sowohl eine kurzfristige wie auch eine – wesentlich aussagekräftigere – langfristige Analyse der Preisentwicklung ergibt ein unerfreuliches Ergebnis:

Die Fahrkarten-Preise der ÖBB verteuerten sich in häufigen österreichischen Reise-Relationen (siehe Kasten) um bis zu 9,3 Prozent in der 2. Klasse bzw. um bis zu 8,1 Prozent in der 1. Klasse. Seit 1991 sind diese Relationen um bis zu 51,7 Prozent in der 2. Klasse bzw. um bis zu 67,1 Prozent in der 1. Klasse gestiegen; noch stärker gestiegen sind in diesem Zeitraum die Preise von „Vorteilstickets“ sowie die Preise im Nahverkehr (v.a. alle Arten von Zeitkarten), letztere haben sich in manchen Fällen mehr als verdreifacht.

Als Richtwert für die sonstige Preis- bzw. wirtschaftliche Entwicklung kann der sog.

Verbraucherpreis-Index gesehen werden; die Preise im Öffentlichen Verkehr, vor allem im Nah- und Kurzstrecken-Verkehr,

haben sich gegenüber diesem Index wesentlich stärker nach oben entwickelt (der ÖV ist also ein „Preistreiber“!). *jmp*

Fernverkehr ÖBB (häufige Relationen)

Wien – Linz 2.Klasse

Jan.1991: 214,00 ÖS / 15,55 Euro
 Jan.2001: 300,00 ÖS / 21,80 Euro
 Jan.2002: 300,00 ÖS / 21,80 Euro
 Jan.2003: 323,37 ÖS / 23,50 Euro
 1991-2001 plus 40,19 %
 1991-2003 plus 51,13 %
 2002-2003 plus 7,80 %

Wien – Linz 1.Klasse

Jan.1991: 322,00 ÖS / 23,40 Euro
 Jan.2001: 499,00 ÖS / 36,26 Euro
 Jan.2002: 498,12 ÖS / 36,20 Euro
 Jan.2003: 538,03 ÖS / 39,10 Euro
 1991-2001 plus 54,96 %
 1991-2003 plus 67,09 %
 2002-2003 plus 8,01 %

Wien – Graz 2.Klasse

Jan.1991: 244,00 ÖS / 17,73 Euro
 Jan.2001: 340,00 ÖS / 24,71 Euro
 Jan.2002: 339,88 ÖS / 24,70 Euro
 Jan.2003: 370,15 ÖS / 26,90 Euro
 1991-2001 plus 39,37 %
 1991-2003 plus 51,72 %
 2002-2003 plus 8,90 %

Wien – Graz 1.Klasse

Jan.1991: 366,00 ÖS / 26,60 Euro
 Jan.2001: 559,00 ÖS / 40,62 Euro
 Jan.2002: 558,67 ÖS / 40,60 Euro
 Jan.2003: 604,08 ÖS / 43,90 Euro
 1991-2001 plus 52,71 %
 1991-2003 plus 65,04 %
 2002-2003 plus 8,13 %

Wien – Salzburg 2.Klasse

Jan.1991: 346,00 ÖS / 25,14 Euro
 Jan.2001: 460,00 ÖS / 33,43 Euro
 Jan.2002: 459,59 ÖS / 33,40 Euro
 Jan.2003: 502,25 ÖS / 36,50 Euro
 1991-2001 plus 32,98 %
 1991-2003 plus 45,19 %
 2002-2003 plus 9,28 %

Wien – Salzburg 1.Klasse

Jan.1991: 520,00 ÖS / 37,79 Euro
 Jan.2001: 738,00 ÖS / 53,63 Euro
 Jan.2002: 737,55 ÖS / 53,60 Euro
 Jan.2003: 796,72 ÖS / 57,90 Euro
 1991-2001 plus 41,92 %
 1991-2003 plus 53,22 %
 2002-2003 plus 8,02 %

Preis-Auftrieb im VOR

Die von den ÖBB vorgenommene Preiserhöhung brachte nicht nur bei Fahrten mit Fahrkarten der ÖBB eine Teuerung von bis zu 20 Prozent, sondern auch den Nahverkehr in den Verkehrsverbänden sowie die anderen Verkehrsunternehmen unter Preisdruck.

Die Preise im Nahverkehr haben sich wegen der Begehrlichkeiten der dominierenden Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren stark nach oben entwickelt. Obwohl aller Nahverkehr eines Bundeslandes in die Tarif-Kompetenz der Verkehrsverbände – und damit in den Herrschaftsbereich der Länder – fallen würde, bremsen die Länder die von den Verkehrsunternehmen eingebrachten Wünsche nach Preiserhöhungen kaum, was nicht nur für die betroffenen Fahrgäste, sondern auch für die lokale Preisstabilität sowie für den Wirtschaftsstandort problematisch ist.

Die Fahrkarten-Preise in den Verkehrsverbänden orientieren sich grundsätzlich an den Preisen der großen bzw. lokal dominierenden Unternehmen (z.B. ÖBB, in Wien Wiener Linien), sind aber nicht untrennbar an diese gebunden. Es können sich die Preise für eine Relation auch innerhalb eines Verkehrsverbundes deutlich unterscheiden, je nachdem, ob

der Verbund- oder z.B. der ÖBB-Preis zur Anwendung kommt.

Die Vorarlberger Landesregierung hat nach den Ankündigungen der ÖBB sofort zum Ausdruck gebracht, dass im Bereich ihres Verkehrsverbundes die Preise nicht erhöht werden, diese Verhalten zeichnet sich auch für Oberösterreich ab. Leider finden sich in der Ostregion keine so entschlossenen Landesregierungen. VOR unterstützt Preisantrag der ÖBB

Der Verkehrsverbund Ost-Region (Wien, Niederösterreich, Burgenland) hat Mitte Dezember 2002 jenen Preisantrag, den die ÖBB am 25. November (einen Tag nach den NR-Wahlen, so ein Zufall) eingebracht haben, mit dem alle Zeitkarten teurer werden sollten „positiv“ behandelt. Einzelfahrten innerhalb des VOR sind vorerst nicht betroffen (sehr wohl aber Fahrten mit „Vorteilscard“ der ÖBB).

Es stiegen die Preise per Februar für Wochenkarten um bis zu 8,4 Prozent, für Monatskarten um bis zu 7,6 Prozent, per März für Jahreskarten sogar um bis zu 9 Prozent; berücksichtigt man die um einige Monate vorgezogene Erhöhung – in der Öffentlichkeit aber nicht kommunizierte – Erhöhung der sog. „Zone E“, dann beträgt das maximale Ausmaß sogar 11,6 Prozent. In der Öffentlichkeit

wurde übrigens der Eindruck erweckt, die „Erhöhung werde 5 bis 6 Prozent betragen“ (Werner Molik, VOR, gegenüber den Medien).

Auch Wien betroffen

Während in der Öffentlichkeit durch Erklärungen der Stadt Wien bzw. der Wiener Linien der Eindruck entstanden ist, der VOR würde die Preise nur außerhalb von Wien erhöhen, werden doch auch in Wien einzelne Preisgruppen teurer, und zwar alle Zeitkarten für die „Zone 111“.

Mit Zeitkarten für die „Zone 111“ können innerhalb von Wien fast alle Züge der ÖBB sowie die Züge der Badner Bahn (bis zur Oper) benutzt werden; diese Tickets sind vor allem bei der Bevölkerung in jenen Bezirken, in denen es ein gutes S-Bahn-Angebot gibt, sehr beliebt (z.B. Liesing, Floridsdorf oder eben an der Badner Bahn).

Die „Zone 111“ wird auch von Pendlern, die von außerhalb Wiens kommen, und die mit Zügen der ÖBB oder der Badner Bahn ihr Ziel erreichen können, geschätzt. Leider sind gerade diese Karten ein „Negativ-Trendsetter“, denn ihre Preise haben sich in den letzten Jahren mehr als verdreifacht (auf ein Niveau von 315,3 Prozent gegenüber 1991). Hier

die Zahlen: Die Jahreskarte „Zone 111“ kostete im Januar 1991 noch 104,65 Euro (1.440,- Schilling), im Januar 2003 (also zuletzt) schon 305,20 Euro (4.199,64 Schilling), ab März 2003 kostet diese Zeitkarte 330,- Euro (4.540,90 Schilling); gegenüber 1991 eine Veränderung von plus 215,3 Prozent (auf ein Niveau von 315,3 Prozent).

ÖBB und VOR: Preise verdoppelt und verdreifacht

Eine Langzeit-Analyse zeigt: Die meisten Preise im VOR haben sich in den letzten Jahren verdoppelt, manche sogar mehr als verdreifacht. Die negative Entwicklung kann mit einem konkreten Beispiel verständlich gemacht werden.

Die Kosten für eine Jahreskarte in der Preisgruppe „2 Außenzonen“ (z.B. für die Relationen Baden – Wien, Rekawinkel – Wien, Stockerau – Wien, Gänserndorf – Wien etc.) im ...

- Jan. 1991: 155,52 Euro (2.140,00 ÖS)
- Jan. 2000: 377,90 Euro (5.200,00 ÖS)
- Jan. 2001: 406,97 Euro (5.600,00 ÖS)
- Jan. 2002: 450,57 Euro (6.200,00 ÖS)
- Jan. 2003: 450,50 Euro (6.199,02 ÖS)
- März 2003: 490,00 Euro (6.742,55 ÖS)

Der neue Preis von 490,- Euro bedeutet gegenüber 1991 eine Veränderung von plus 215,1 Prozent (auf ein Niveau von 315,1 Prozent).

„Vorteils-Ticket“ plus 20 Prozent!

Noch stärker – um bis zu 20 Prozent – steigen die Preise, wenn man mit dem „Vorteils-Ticket“ auf kurzen Strecken im Nahverkehr unterwegs ist; z.B. Einzelfahrten auf Relationen wie Wien Süd – Mödling stiegen von 1,50 (20,64 ÖS) auf 1,80 Euro (24,77 ÖS), ein plus 20 Prozent.

VOR: Seit Januar 2000 fünf Preiserhöhungen!

Die Preise für Zeitkarten wurden übrigens zuletzt im Juni 2002, davor im Februar 2001 sowie im Juli 2000 und im Januar 2000 erhöht. Es heißt sinngemäß immer wieder, die Preise würden „nur sehr selten angehoben“ und so weiter, bei genauer Betrachtung bietet sich aber eben ein anderes Bild.

Die Rolle der Politik

Wiewohl die Landeshauptleute von Wien und Niederösterreich die Preiserhöhung im VOR hätten stoppen können, so wie dies etwa in Oberösterreich und in Vorarlberg geschehen ist, hat die Politik von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht. Hier drei der Möglichkeiten ...

a) Veto in den Gremien des VOR (Allein-Gesellschafter sind die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland),

b) Einflußnahme auf die Bundesregierung (BK Schüssel und BM Reichhold), da der Bund als Eigentümer der ÖBB aktiv

werden kann,

c) Druck auf die ÖBB als Vertragspartnerin (Verkehrsdienste-Verträge), die die Verträge nicht immer erfüllt.

Leider versagt die Politik, was die konkrete Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs betrifft (also eben nicht nur den Bau teurer und nicht immer zweckmäßiger Infrastruktur!) in Österreich völlig und überlässt das Handelnden nach immer mehr Geld gierenden, leider kränkelnden Verkehrsunternehmen. jmp

Stephan M. Kont, FAHRGAST Wien: „Es ärgert uns, dass sowohl BM Reichhold als auch der Wiener Bürgermeister Häupl es als wichtig erachten (und dafür Zeit finden), die Interna der ‚Kronen Zeitung‘ zu beraten, während der Öffentliche Verkehr offenbar kein so wichtiges Anliegen ist. Der Wiener Bürgermeister Häupl, meldet sich auch pausenlos zu bundespolitischen Themen zu Wort, seine Möglichkeiten im VOR nutzt er aber nicht.“

ÖBB: „TEuro“ ...

Die öffentlichen Diskussionen um das Phänomen von Preisschüben im Schatten der Euro-Einführung haben uns veranlasst, die Euro-Praxis der ÖBB zu analysieren.

Vorweg: Wie marktfeindlich auch gemeinwirtschaftliche Unternehmen agieren und mit welcher Schamlosigkeit diese ihre Monopolstellung zur Steigerung ihrer Einnahmen ausnutzen, wenn sich der Staat nicht mit voller Aufmerksamkeit seiner Aufsichts- und Eigentümerschaftspflichten widmet, das zeigen problematische Methoden der ÖBB im Zuge der Euro-Umstellung.

Die ÖBB haben bei jenen Preisen, die der Öffentlichkeit auffallen (z.B. Fahrkarten), Anfang 2002 sehr marktfreundlich abgerundet; so wurden z.B. aus rechnerischen 1,59 Euro tatsächlich 1,50 Euro.

Nach einem „Anstandsjahr“ fand nun aber per Januar 2003 eine Erhöhung dieser Preise um bis zu 20 Prozent statt.

Aufrundung bis zu 39 Prozent!

Die ÖBB haben die Preise für jene Dienstleistungen, die der breiten Öffentlichkeit aber nicht sehr bekannt sind („Nebengebühren“) bereits wenige Monate nach der Euro-Einführung –im Juni 2002 – „aufgerundet“. Dazu einige Beispiele ...

Euro-Rundung bei den ÖBB (Beispiel)

- „Zusendung von Reiseunterlagen“ (bez. per Kreditkarte)
 - Jan. 2002: 1,80 Euro (24,77 ÖS)
 - Juni 2002: 2,00 Euro (27,52 ÖS)
 - plus 11,1 Prozent
- „Zusendung von Reiseunterlagen“ (bez. per Nachnahme)
 - Jan. 2002: 4,30 Euro (59,17 ÖS)
 - Juni 2002: 5,00 Euro (68,80 ÖS)
 - plus 16,3 Prozent
- „Ersatzausstellung in Verlust geratener Jahreskarte“
 - Jan. 2002: 3,60 Euro (49,54 ÖS)
 - Juni 2002: 5,00 Euro (68,80 ÖS)
 - plus 38,9 Prozent

Neu: Aufrundung statt Abrundung

Leicht durchschaubar – wenn auch gut versteckt – ist eine Änderung den Tarif-Bestimmungen der ÖBB, die alle er-

mäßigsten Fahrpreise betrifft (sofern sie sich aus den Standard-Preisen ableiten), es wurde einfach das Wort „abrunden“ durch „aufrunden“ ersetzt.

Der kleine Unterschied ...

„Zur Ermittlung ermäßigter Fahrpreise die jeweiligen Beträge mit dem entsprechenden Faktor multiplizieren“ und auf volle 10 Cent abrunden“, so die Fassung vom Januar 2002.

„Zur Ermittlung ermäßigter Fahrpreise die jeweiligen Beträge mit dem entsprechenden Faktor multiplizieren“ und auf volle 10 Cent aufrunden“, so die Fassung vom Januar 2003.

Es wird bei den ÖBB also nicht mehr das bisher übliche Prinzip der Abrundung, aber auch nicht das Prinzip der sog. „kaufmännischen Rundung“ angewendet, sondern eben nur mehr aufgerundet. So wird ein rechnerischer Betrag von 1,01 Euro nicht auf 1,00 Euro abgerundet, sondern auf 1,10 Euro aufgerundet; ein Nachteil von 10 Cent (1,38 Schilling) gegenüber der Regel des Jahres 2002. Ein Beispiel ...

Ermittlung des Preises für ein

„Vorteilsticket“ 45% ermäßigt für die Relation Wien Südbf. -Mödling
Wert 100%: 3,10 Euro
Wert 55%: 1,705 (errechnet)
Preis 1,70 Euro lt. ÖBB 2002
Preis 1,71 Euro bei „Kaufm. Rundung“
Preis 1,80 Euro lt. ÖBB 2003

10 Cent Nachteil je Ticket

Die Änderung der bisherigen Bestimmung (Aufrunden statt Abrunden) der ÖBB führt nach unseren Analysen beim „Vorteilsticket“-Kauf (mit 45 Prozent Ermäßigung) bei ca. 90 Prozent dieser Tickets zu einem Nachteil von je 10 Cent je Person; nur bei 10 Prozent dieser Tickets kommt es zu keinem Nachteil (weil nicht zu runden ist).

Die ÖBB verschaffen sich auf diese Weise beim Verkauf von jährlich Hunderttausenden ermäßigten Fahrkarten einen sicherlich nicht unwesentlichen Einnahmen-Vorteil. jmp