

30 Minuten Verspätung pro Woche	60 Minuten Verspätung pro Woche	90 Minuten Verspätung pro Woche
70 Mio. Euro	140 Mio. Euro	210 Mio. Euro

Quelle: Schätzung anhand der KNA laut Boardman et al 2011, S.420.

Boardman et al setzen dabei den Schattenpreis einer Reisestunde mit der Hälfte des durchschnittlichen Stundenlohns an.

**Tabelle 7-6:** Geschätzte jährliche Kosten für die österreichische Volkswirtschaft durch Zugverspätungen

Die ÖBB sind laut eigenen Angaben derzeit mit einem Pünktlichkeitswert im gesamten Personenverkehr von 96,5 Prozent die pünktlichste Bahn in der EU und die zweitpünktlichste in Europa (nur die Schweizerischen Bundesbahnen sind, ebenfalls eigenen Angaben zufolge, noch pünktlicher). Die Pünktlichkeit im Personenverkehr konnte dabei 2011 noch signifikant gesteigert werden: Während im Fernverkehr mit einer Steigerung von über elf Prozent eine Pünktlichkeit von 87 Prozent erreicht werden konnte, waren im Nahverkehr 97 Prozent aller Züge pünktlich.

### Unfälle und Sicherheit

Während in Großbritannien das Experiment der Infrastrukturprivatisierung nach drei schwerwiegenden Unfällen kostspielig beendet werden musste, ist die Eisenbahn in Österreich das sicherste Verkehrsmittel: Das Risiko einer Verletzung ist 64-mal geringer als bei einer Pkw-Fahrt. Die Zahl der Schienenunfälle sinkt trotz mehr Verkehr auf der Schiene seit 1991 kontinuierlich. Die Zahl der Entgleisungen ist seit 1991 von 50 auf zwölf pro 100 Mio. Zugkilometer gesunken. Auch die Zahl der Arbeitsunfälle ist laut Arbeitsinspektorat zwischen 2001 und 2010 um 23 Prozent gesunken<sup>28</sup>.

Manche KritikerInnen befürchten, dass die Liberalisierung auch zu geringerer Sicherheit führen könnte, da es abgesehen von dem britischen Beispiel hierfür aber wenig Belege gibt, wurde dies in der vorliegenden Studie bewusst nicht angenommen und daher keine Effekte daraus geschätzt.

## 7.3 Schlussfolgerungen für das vierte Eisenbahnpaket

### Ziel der CO<sub>2</sub>-Reduktion wichtig ...

Das europäische Verkehrssystem ist in seiner heutigen Form langfristig nicht nachhaltig. Angesichts der Prognosen zum Wachstum der Verkehrsleistungen in der EU bis 2050 wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Bleibt alles beim Alten, wird unser Verkehrssystem 2050 weiterhin zu rund 90 Prozent vom Öl abhängig sein und die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden um ein Drittel höher ausfallen als noch 1990. Die EU erkannte diese Gefahr und formulierte 2011 im „Weißbuch Verkehr“ nicht nur konkrete Ziele zur Verlagerung der Verkehrsleistung von der Straße auf die Schiene, sondern berücksichtigte erstmals auch die externen Kosten, die durch Lärmbelastung und Luftverschmutzung des Verkehrs entstehen.

### ... aber im vierten Eisenbahnpaket nicht prioritär

<sup>28</sup> <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/1219OTS0126.html>, 27.5.2013