

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 gesunken²⁸.

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 CO₂-Reduktion wichtig ...

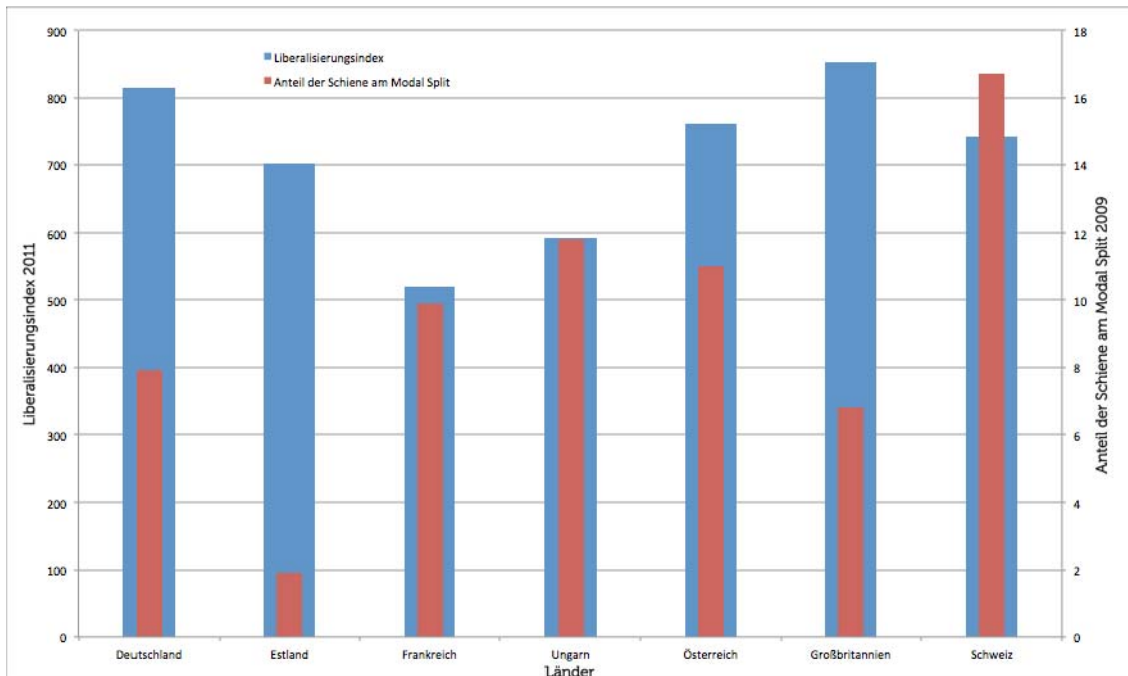
Das europäische Verkehrssystem ist in seiner heutigen Form langfristig nicht nachhaltig. Angesichts der Prognosen zum Wachstum der Verkehrsleistungen in der EU bis 2050 wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Bleibt alles beim Alten, wird unser Verkehrssystem 2050 weiterhin zu rund 90 Prozent vom Öl abhängig sein und die CO₂-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

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

Diese konkreten Direktiven zur Priorisierung des Schienenverkehrs fehlen im vierten Eisenbahnpaket jedoch zur Gänze. Ohne jegliche empirische Evidenz erhofft sich die EK durch die vollständige Liberalisierung (Open Access), durch das Verbot der Direktvergabe sowie durch die weitere Trennung von Infrastruktur und Betrieb ein Einsparungspotenzial von bis zu 30 Prozent im Eisenbahnsektor, eine Erhöhung der Fahrgastkapazität sowie die Verbesserung der Servicequalität im ÖSPV.

Das vorliegende Argumentarium zeigt jedoch anhand von internationalen Fallstudien, dass die Liberalisierung des Eisenbahnsektors ebendort zu Steigerung der Systemkosten, Ticketpreiserhöhungen und zur Fragmentierung des Sektors im Allgemeinen geführt hat. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass liberalisierte Märkte auffallend oft von einem hohen Grad an Marktkonzentration geprägt sind und erste Oligopolisierungstendenzen in Europa beobachtbar sind. Langfristig besteht die Gefahr, dass kleine und öffentliche Schienenverkehrsunternehmen verdrängt oder aufgekauft und nur einige wenige, multinational agierende Unternehmen übrig bleiben werden.



Quelle: Kirchner 2011, EK 2011a; eigene Darstellung.

Abbildung 7-2: Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Performance der Bahnen und Liberalisierung

Durch den Wettbewerb würden sich, so zumindest die (noch nie belegte) Vorstellung der EK, die Verkehrsdienste - quasi automatisch - quantitativ und qualitativ verbessern. Die Zahlen von EUROSTAT zeigen allerdings, dass diese Erwartungen nicht eintreffen werden. Weder gibt es einen Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit der Kunden und dem Grad der Liberalisierung. Noch gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Grad der Liberalisierung und der Performance der Bahnen. Stark liberalisierte Länder können Zugewinne bei den Reisenden auf der Schiene verzeichnen, aber auch weniger stark liberalisierte Länder haben Zugewinne. So hat Frankreich (23. Platz beim Liberalisierungsgrad) einen höheren Zugewinn (+3%) als Deutschland (3. Platz und +1%) Ebenso hat Frankreich einen höheren Anteil der Schiene am Modal Split als Deutschland. Die beste Performance haben die Schweizer Bahnen, ein Land dessen Schienenverkehr auf Kooperation und

nicht auf Wettbewerb ausgelegt ist. Ein ähnliches Bild vermittelt der liberalisierte Güterverkehr: Auch hier entwickeln sich die Bahnen unabhängig vom Liberalisierungsgrad. Die beste Performance hatte die Güterverkehrstochter der ÖBB zu der Zeit, als von Liberalisierung noch keine Rede war.

Österreich ist ein sehr gutes Beispiel, dass ein dominierendes integriertes Unternehmen und Direktvergabe durch die Gebietskörperschaften nicht gleichbedeutend mit Ineffizienz und Diskriminierung sind. Österreich hat einen der höchsten Modal Split im SPV (elf Prozent) in der EU und belegt im Liberalisierungsindex des SPV den sechsten Rang.

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat das Ziel, mit der Fertigstellung der Infrastrukturkorridore 2025 den Modal Split des Güterverkehrs von heute 33 Prozent auf 40 Prozent und die Zahl der Bahnfahrpassagiere von heute 240 Mio. auf 300 Mio. zu steigern. Übers Jahr gerechnet würden dann 9.000 tägliche Züge (heute 7.000) auf 200 Mio. Zugkilometer kommen (heute 150 Mio. Kilometer)²⁹. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, muss wie auch das abschließend kurz dargestellte Beispiel Schweiz zeigt, der bisherige Weg eines integrierten Bahnsektors fortbestehen.

Das Beispiel Schweiz

Das Schweizer Modell ist aufgrund optimaler Abstimmung zwischen Infrastrukturmaßnahmen, Betriebsmaßnahmen, staatlicher Förderungen sowie einem ganzheitlichen Verkehrskonzept, welches sich in einem Taktfahrplan manifestiert, seit vielen Jahren sehr erfolgreich. Der Modal Split Anteil der Schweizerischen Bundesbahnen ist europaweit der höchste (16,93 Prozent) und die SBB sind (laut eigenen Angaben) die pünktlichste Bahn Europas.

Der öffentliche Schienenverkehr wird in der Schweiz in erster Linie durch regionale, vertikal integrierte Unternehmen erbracht, wobei Nah- und Fernverkehr getrennt voneinander behandelt werden. Während für den Fernverkehr die zu 100 Prozent im Bundeseigentum stehenden SBB weitgehend eigenwirtschaftlich verantwortlich sind, sind für die Regionalverkehre vorwiegend die Kantone selbst zuständig. Neben der Verhandlung und Bestellung von öffentlichen Verkehrsleistungen sind die Kantone auch bei der Finanzierung eingebunden. Insgesamt wird der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu rund 49 Prozent durch öffentliche Mittel finanziert (Kummer et al 2013, S.124).

Der Fahrplan der SBB stellt die Grundlage für den gesamten regionalen Verkehr dar. Die systemweite Vertaktung des Angebotes wird in bundesweiten Fahrplankonferenzen abgestimmt. Weiters wird ein schweizweites einheitliches Tarifsystem angewendet. Sowohl die Tarifintegration als auch die Koordinierung des Taktverkehrs sind per Gesetz festgeschrieben.

Österreich: Gemeinsame Strategie

Auch in Österreich wurden mit dem beschlossenen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Zielnetz 2025), den Verkehrsdienstverträgen von 2011 und mit der LandesverkehrsreferentInnenntagung im März 2012 zum Thema "ÖV-Angebote für Österreich; Gemeinsame Strategie Bund/Länder" die ersten wichtigen Schritte Richtung Taktfahrplan gesetzt.

Eine moderne Eisenbahninfrastruktur ist das Fundament für die Einführung eines komfortablen und effizienten Taktfahrplans (da keine Zeit beim Umsteigen verloren geht).

²⁹ <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/1010OTS0158.html>, 27.5.2013

Die Verträge bringen stabile Rahmenbedingungen sowohl für den Bund als auch die Verkehrsunternehmen sowie erstmalig die genaue Festlegung des Grundangebotes des Bundes. Insbesondere die Länder haben Klarheit eingefordert, welche Leistungen vom Bund bestellt und finanziert werden. Darauf aufbauend können die Länder nach ihren jeweiligen verkehrspolitischen Schwerpunkten zusätzliche Leistungen bestellen.

Ziel der Tagung zwischen Bund und Ländern war es, auf Basis gemeinsam festzulegender Kriterien ein ÖV-Angebot und einen Taktfahrplan zu definieren und dessen gemeinsame Finanzierung zu beschließen um der Bevölkerung das bestmögliche Angebot zur Verfügung zu stellen.

Politische Motivation des vierten Eisenbahnpakets

Aus der vorhergehenden Argumentation geht hervor, dass die Entscheidung pro oder contra viertes Eisenbahnpaket nicht rein ökonomischer (oder gar ökologischer) Natur ist, sondern dass es sich vielmehr um eine politische Entscheidung handelt. Den EntscheidungsträgerInnen soll daher bewusst sein, welches Ziel die EK mit dem vierten Eisenbahnpaket tatsächlich verfolgt.

Denn die vorrangigen Ziele der LiberalisierungsbefürworterInnen dürften weder mehr Wettbewerb noch das freie Spiel der Märkte sein. Worum es wirklich geht, ist eine Streichung der Direktvergabemöglichkeit und somit die Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenverkehr. (Eisenbahn)unternehmen, die nach der Vorstellung der EK nicht einmal über Rollmaterial verfügen müssen, bewerben sich um die Konzession, eine bestimmte Strecke für einen bestimmten Zeitraum zu betreiben. Das Unternehmen, welches den Zuschlag bekommt, privat oder öffentlich, betreibt den Verkehr für diesen Zeitraum als Monopolist.

In Österreich beispielsweise wird ein Großteil des Nah- und Regionalverkehrs direkt von Bund und Ländern über die GWL-Verträge finanziert, da deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, die Leistung aber aufgrund zu geringer Tarifierlöse nicht am freien Markt angeboten werden kann. Allein im kleinen Österreich handelt es sich dabei um ein jährliches Auftragsvolumen von fast einer Milliarde Euro – ein Volumen, das sich multinationale Verkehrsunternehmen nicht entgehen lassen wollen.