

Tabelle 10

VAG NÜRNBERG - Aufteilung der Betriebsausgaben

Tab. 21	insgesamt	U-Bahn	Straßenbahn	Bus
Zug- bzw. Wagenkilometer	17,23 Mio.	1,86 Mio.	4,94 Mio.	10,43 Mio.
Platzkilometer ohne fremde L.	4,0456 Mrd.	1,3274 Mrd.	1,4445 Mrd.	1,2737 Mrd.
mit fremden Leistungen	4,4265 Mrd.			1,6546 Mrd.
Ausnutzungsgrad (Ag)		9,3%	13,2 %	17,9 %
Personenkilometer (Plkm x Ag)	542,114 Mio.	123,448 Mio.	190,674 Mio.	227,992 Mio.
mit fremden Leistungen	610,295 Mio.			296,173 Mio.
Betriebsausgaben in Mio. DM				
<u>Energiekosten</u>				
- einschl. Weichen- u. Fahrz. hzg.		4,65	4,19	6,43
- + Bahnhöfe (Licht, Rolltr.)	16,35	6,03		
Energiekosten je Platz-km		0,0045	0,0029	0,0050
<u>Sachkosten (einschl. Material)</u>				
Fahrzeuge	15,50	5,95*	5,50* ^o	4,05 ^o
Strecken/Bahnhöfe	11,70	5,20 ^o	5,50* ^o	1,00 ^o
<u>Personalkosten</u>				
Fahrzeuginstandhaltung	21,83	4,39	9,16	8,28
Streckeninstandhaltung	14,42	3,12	10,50	0,80
Fahrpersonal	73,76	6,61	19,25	47,77
Aufsicht, Leitstelle, Stellw.	2,72	1,46	0,63	0,63
<u>Gesamtkosten in Mio DM</u>				
(nur Betrieb) je Platzkilometer	DM 0,0354	DM 0,0247	DM 0,0379	DM 0,0417
je Personenkilometer	DM 0,256	DM 0,265	DM 0,287	DM 0,233

* 100,- DM je km Busstrecke täglich wurden für die Anwohner als Wert für die nicht mehr erfolgende Lärm- und Abgasbelastung angesetzt.

Erläuterung zum positiven Nutzwertkostenfaktor "Verkehrssicherheit und Umwelt":

Dieser wurde bei der VAG mit 2,-DM/Werktag und der DB mit 4,-DM/Werktag für jeden neuen Schienenfahrgast bewertet. Dieser Wert entsteht dadurch, daß etwa 80-90% dieser neuen Fahrgäste früher mit dem Kfz fahren und nun die Umwelt nicht mehr mit Lärm, Abgasen und Unfallrisiko belasten. Da die durchschnittliche Reiseweite im VAG-Netz nur etwa halb so groß ist wie im S-Bahn-Bereich (5 anstatt 10 km einfache Fahrt), ist bei der Kalkulation der VAG der Nutzwertkostenfaktor nur halb so hoch. Der Wert von -40 DM je Kilometer scheint realistisch, wenn man bedenkt, daß die volkswirtschaftlichen Schäden des Kfz-Verkehrs allein in der BRD ca. 50-60 Milliarden DM jährlich betragen! Diese Schäden setzen sich zusammen aus volkswirtschaftlichen Verlusten durch Gesundheitsschäden und Leistungsminderungen infolge von Lärm, Abgasen und Streß, sowie durch Verkehrsstaus und Behinderung des öffentlichen Verkehrs, die Schäden von Verkehrsunfällen, Justizkosten, Kosten für den Bau von Straßen und Parkplätzen, sowie die Kosten für den durch die Verkehrszunahme begründeten U-Bahn-Bau (nach: Martin Burkhard, Gesellschaftliche Kosten des Autoverkehrs).