

Donauausbau Straubing - Vilshofen Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

**Präsentation zum 3. Donauforum
„Stand der Untersuchungen Herbst 2012“
am 22. November 2012 in Straubing**

Gliederung der Präsentation

- Verkehrsmengen Donaukorridor 2025
- Abladetiefen, Beladung, Transportkosten
- Verlagerungsrechnungen
- Leistungsfähigkeitsberechnung
- Bewertungsergebnisse

Donauverkehre der Binnenschifffahrt und donau- paralleles Aufkommen im Jahr 2025 (1.000 t)

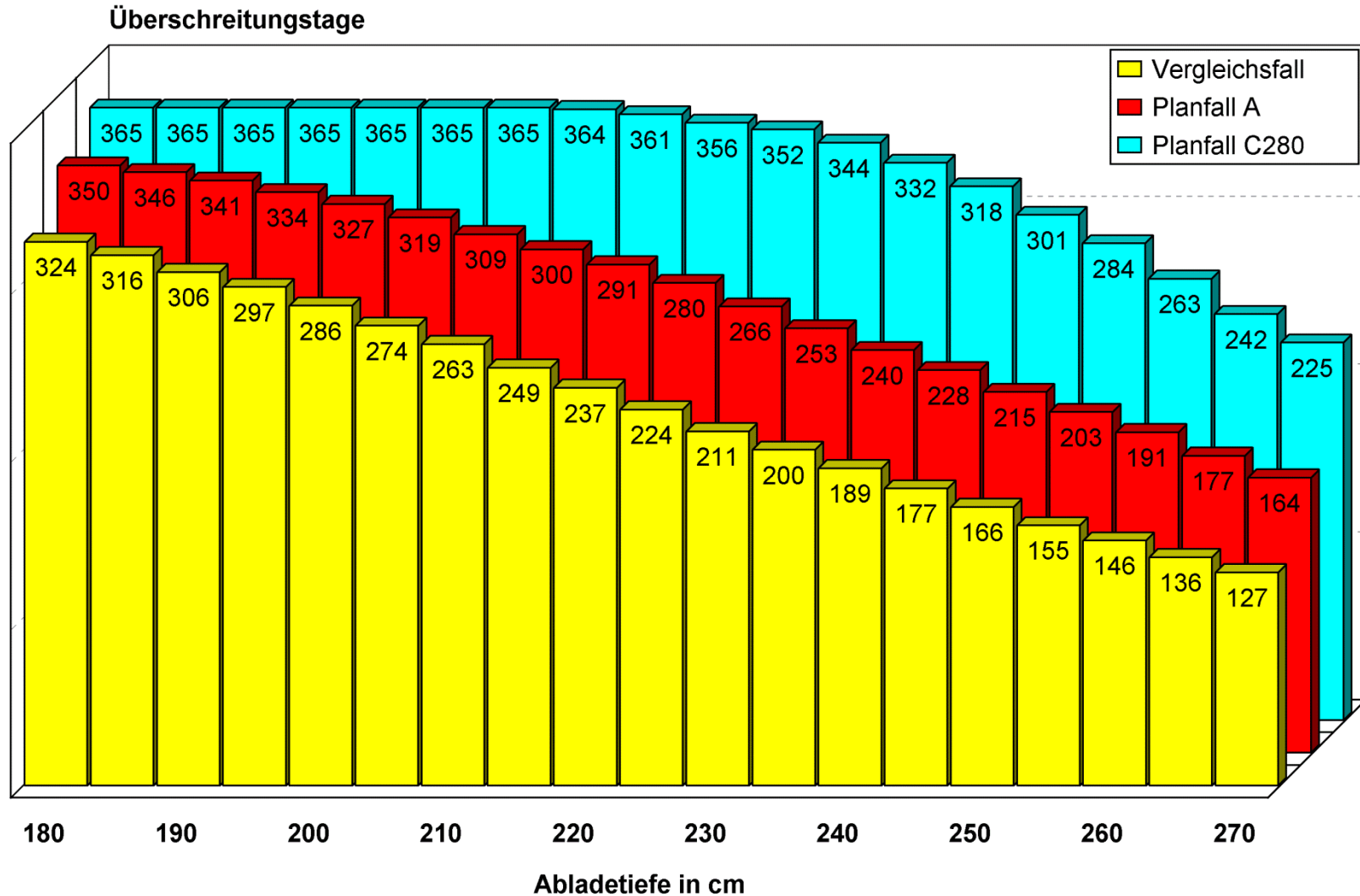
Güterabteilung	Binnen- schiff	Bahn	Lkw	Gesamt
Land- u. forswirt. Erzeugnisse	916	206	714	1.836
Andere Nahrungs- u. Futtermittel	3.826	370	2.055	6.251
Feste mineralische Brennstoffe	49	22	13	84
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	349	496	338	1.183
Erze und Metallabfälle	1.003	1.500	114	2.617
Eisen, Stahl und NE-Metalle	1.960	865	1.558	4.383
Steine und Erden	539	241	1.098	1.878
Düngemittel	705	29	52	786
Chemische Erzeugnisse	72	995	2.579	3.646
Sonstige Halb- und Fertigwaren	233	1.921	9.266	11.420
Insgesamt	9.652	6.645	17.788	34.084

Binnenschiffsaufkommen - Vergleich mit der Verkehrsprognose Bayern (Mio. t)

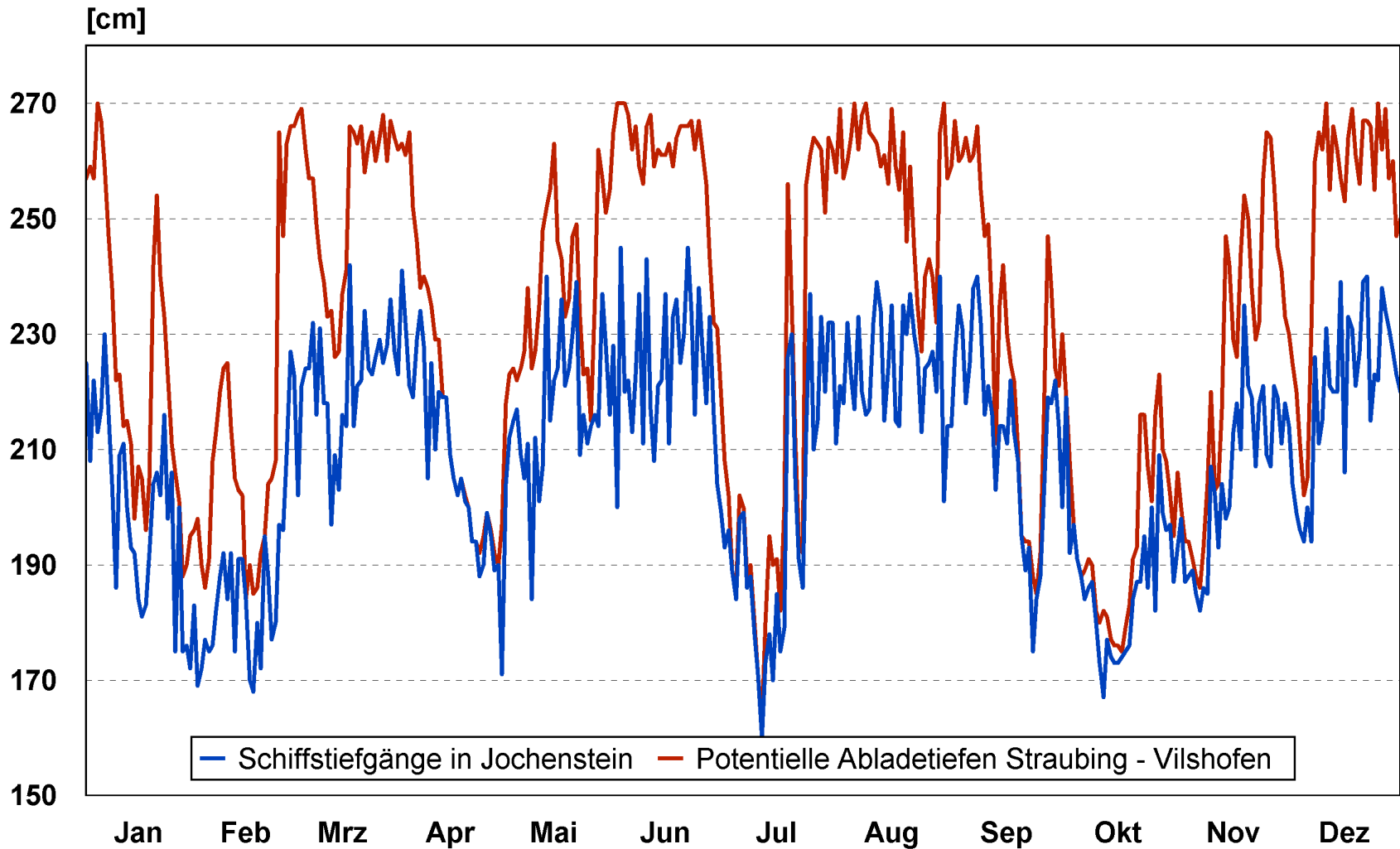
Relationsgruppe	BVWP 2004	Bayern 2007	Bayern 2025	Vergleichs- fall 2025
D – Österreich	1,33	1,66	1,44	1,23
D – Südosteuropa	2,26	2,84	4,55	3,57
Transit	3,18	3,44	4,99	4,67
D - Benelux	0,15	0,00	0,00	0,09
Innerdeutsch	0,12	0,00	0,00	0,10
Summe	7,04	7,94	10,98	9,65

Überschreitungstage potenzieller Abladetiefen

Einspuriger Fahrzeuge (zu Berg und zu Tal)

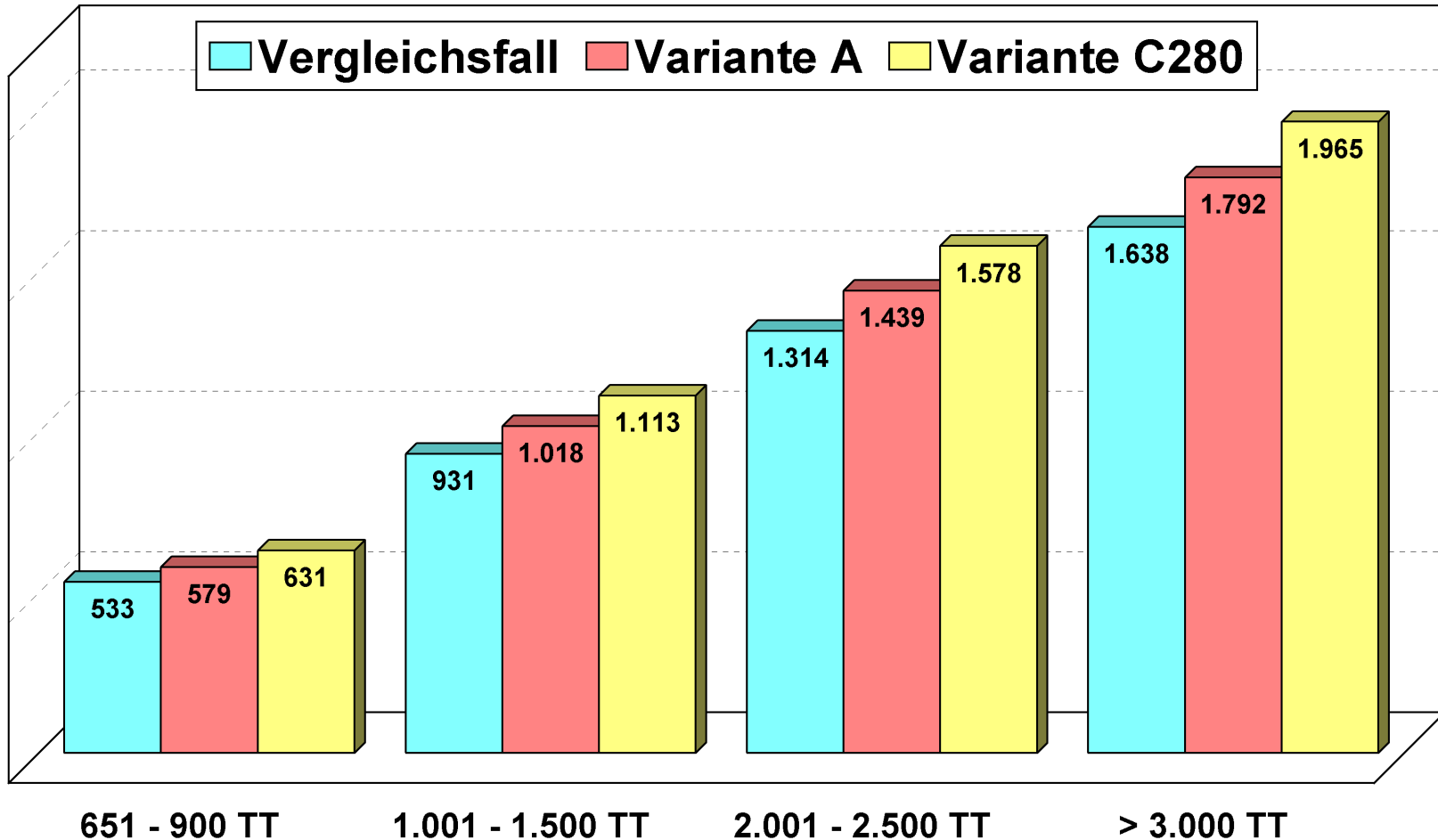


Potenzielle Abladetiefen und realisierte Tiefgänge beladener Güterschiffe im Jahr 2010



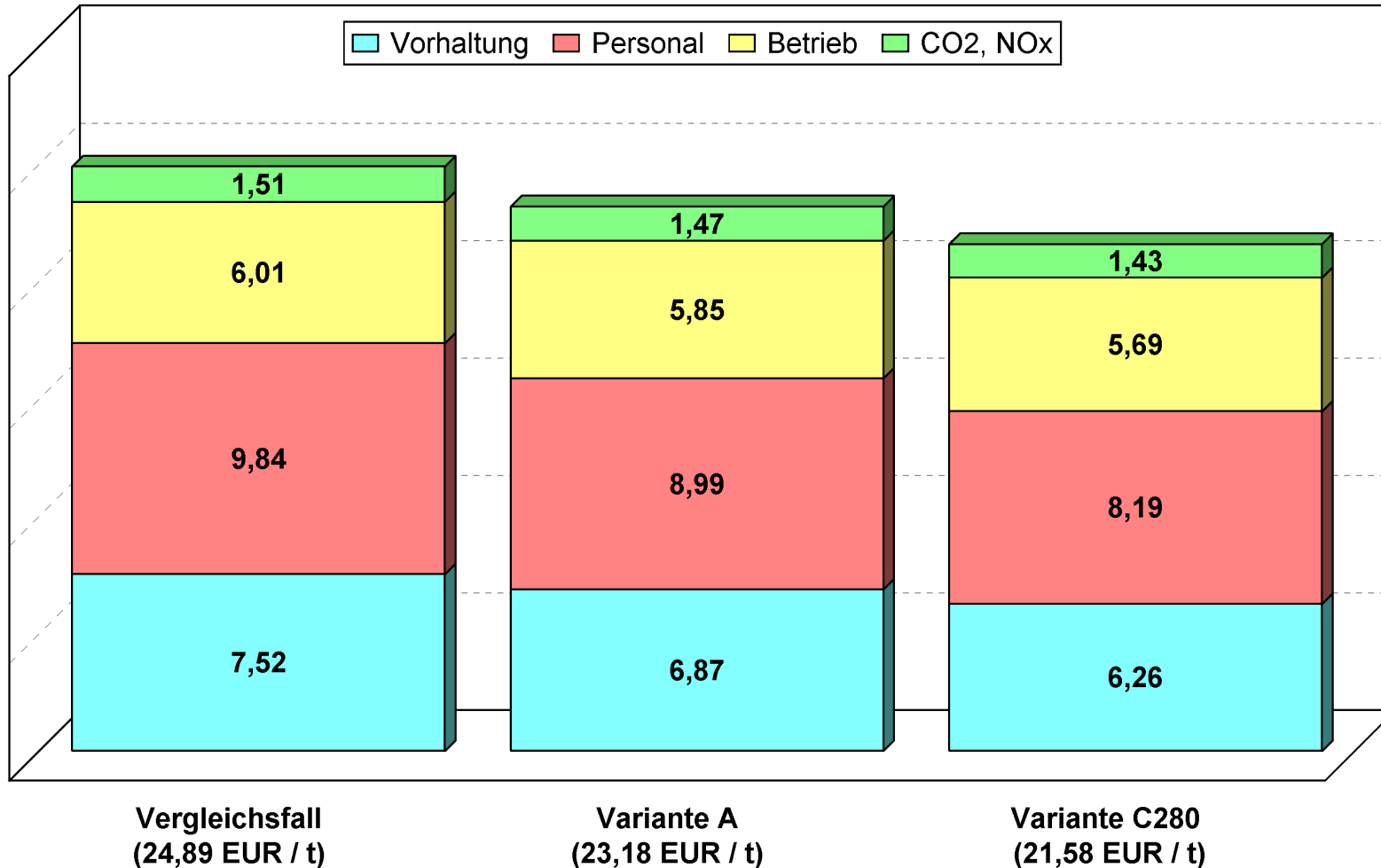
Beladung der Schubleichter im Erzverkehr von den ARA-Häfen nach Linz

Gütertonnen



Gesamtwirtschaftliche Transportkosten der Verbände im Erzverkehr von Rotterdam nach Linz

EURO je Tonne



Grundlagen Verlagerungsrechnungen

Zuverlässigkeit bzw. Verspätungswahrscheinlichkeit der Binnenschifffahrt auf der deutschen Donau

Nach den Empfehlungen der Donaukommission liegt für die Donau eine Abladetiefe von 2,50 m bei RNW als Ausbauziel zugrunde. Diese Abladetiefe wird unterschritten:

Im Vergleichsfall an	54,5% der Tage des Jahres
Im Planfall A an	41,1% der Tage des Jahres
Im Planfall C280 an	17,5% der Tage des Jahres

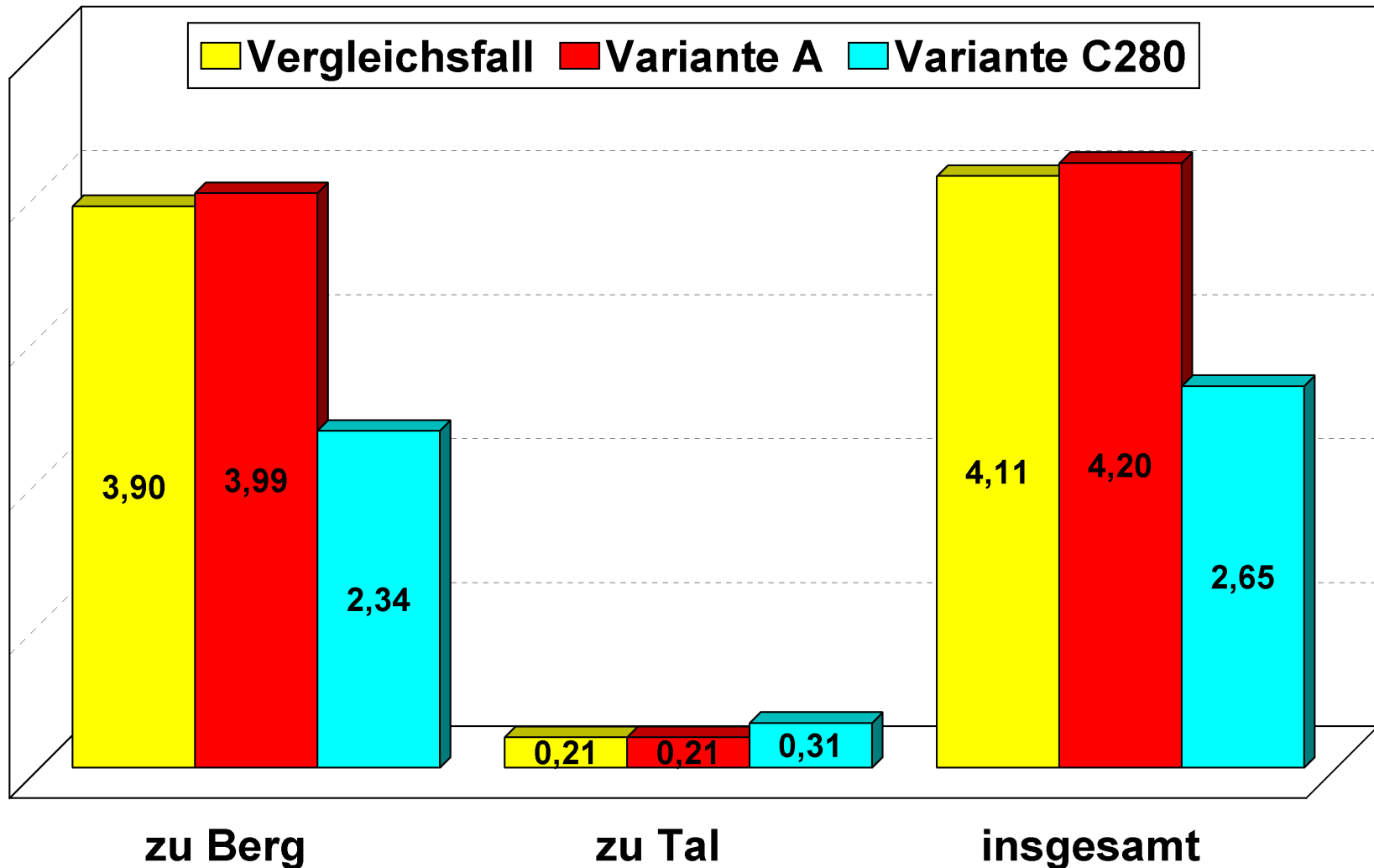
Ergebnisse Verlagerungsrechnungen

Aufkommensverlagerungen im Falle des Donauausbaus
nach Hauptgüterarten bzw. abgebenden Verkehrsträgern (1.000 t)

Güterarten	Variante A	Variante C280
Nahrungs- und Futtermittel	328	436
Eisenerz	0	1.150
Eisen und Stahl	506	924
Steine und Erden	123	144
Chemische Erzeugnisse	106	159
Sonstige	106	164
Insgesamt	1.169	2.977
davon Lkw	591	893
davon Bahn	578	934
davon kombiniert Bahn/Binnenschiff	0	1.150

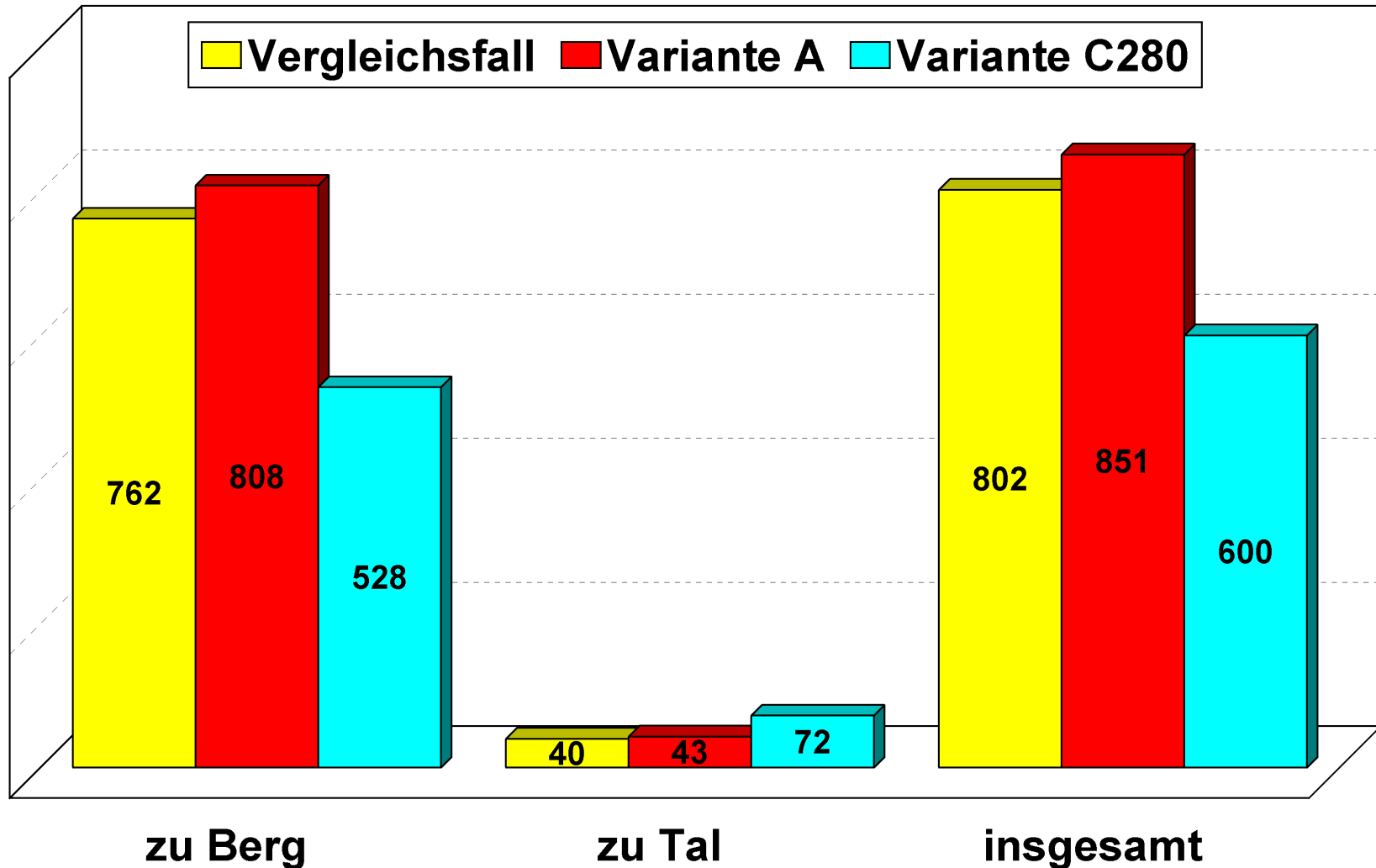
Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Durchschnittliche Wartezeit je Schiff in Stunden



Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Summe der Wartezeiten pro Jahr in Tagen



Bewertungsergebnisse

Jährliche Nutzen aus Transportkostensparnissen (1.000 EURO)

Teilkomponenten	Planfall A	Planfall C280
<i>Basisverkehre Binnenschiff (ohne Verlagerung)</i>		
Verbesserte Abladung	18.438	33.790
Reduzierte Wartezeiten	2.244	5.508
Vermiedene Kosten der Schiffsleichterung	517	1.343
Summe Basisverkehre	21.199	40.641
<i>Verlagertes Transportaufkommen</i>		
Reduzierte Transportkosten Eisenerz	0	5.483
Reduzierte Transportkosten andere Güter	15.083	37.353
Wartezeiten Straubing – Vilshofen	- 2.376	- 4.924
Summe	12.707	37.912
Insgesamt	33.906	78.553

Bewertungsergebnisse

Barwertsummen (in 1.000 EURO) und Nutzen-Kosten-Verhältnisse des Ausbaus der Donau zwischen Straubing und Vilshofen

Bewertungskomponenten	Planfall A	Planfall C280
Laufende Kosten der Wege (NW)	-2.559	12.736
Transportkostensparnisse (NB)	673.722	1.575.450
Beiträge zur Verkehrssicherheit (NS)	31.574	70.521
Räumliche Nutzen (NR)	64.118	148.875
Entlastung der Umwelt (NU)	85.157	178.854
Summe der Nutzen (N)	852.013	1.986.437
Investitionskosten (K)	129.805	257.898
Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV)	6,6	7,7
Differenz- Nutzen/Kosten-Verhältnis	8,9	

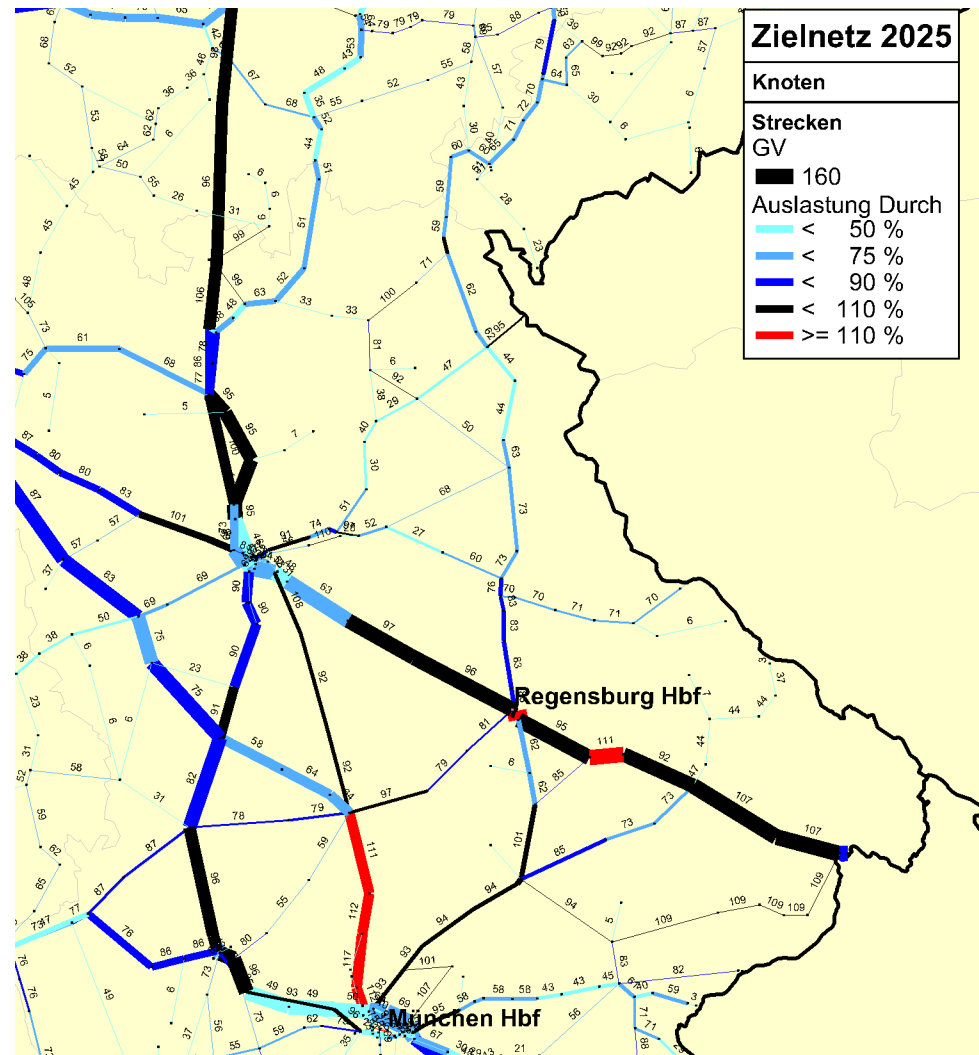
Bewertungsergebnisse

Ergebnisse der Sensitivitätsrechnungen zum Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen (Nutzen-Kosten-Verhältnisse)

Sensitivitätsfälle	Planfall A	Planfall C280
Basisbewertung	6,6	7,7
Erhöhung verlagertes Erzaufkommen (+ 0,8 Mio. t)		8,2
Erhöhung verlagerte Stahltransporte (+ 1,5 Mio. t)		8,9
Ohne Verlagerungsaufkommen	3,7	3,8
Investitionskosten minus 25%	8,8	10,3
Investitionskosten plus 25%	5,3	6,2
„worst case“	2,9	3,0
„best case“	8,8	12,5

Überprüfung Bedarfsplan Bundesschienenwege*

- ❖ Im Bezugsfallnetz 2025 ist die Bahnstrecke Regensburg – Passau mit bis zu 111% überlastet
- ❖ In den Planfällen der Bedarfsplanüberprüfung sind zur Behebung der Überlastung dieser Strecke keine Maßnahmen vorgesehen



* Stand 11. November 2010; korrigierte Version

**Donauausbau Straubing - Vilshofen
Verkehrsprognose und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung**

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**