

Theoretisch-maximale und voraussichtlich ökonomisch-maximale Betriebsstunden im Donauabschnitt Straubing - Vilshofen

		Betriebsstunden maximal im Jahr (365 T.)		Ausfallzeiten im langjährigen Æ		effektive Betriebsstunden (I) (gemäß VBD, ifo, PLANCO)		zu erwartende Ausfallzeiten in schlechten Jahren ⁵⁾		effektive Betriebsstunden (II) (entsprechend Korrr. gemäß (8))	
		Std je Tag im Æ	Std im J (365 Tage)	Tage	Std im mehrj Æ			Tage ¹⁾	Stunden		
		absolut	absolut	absolut	absolut	absolut	in % v (1)	absolut	absolut	absolut	in % v (2)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Ref.-Szen.- ifo (95-98)		<i>16</i>	<i>5840</i>	<i>15 (-27²⁾)</i>	<i>240(-432)</i>	<i>5600 (5408)</i>	<i>95,89 (92,6)</i>	<i>33,8+35+9</i>	<i>1244,8</i>	<i>4595,2</i>	<i>78,7</i>
ifo-Szenarien 1 und 2		<i>16</i>	<i>5840</i>	<i>16</i>	<i>256</i>	<i>5584</i>	<i>95,62</i>	<i>33,8+35+9</i>	<i>1244,8</i>	<i>4595,2</i>	<i>78,7</i>
Vergl.-Fall 2000	VBD	<i>14,2</i>	<i>5210</i>	<i>33,8</i>	<i>480</i>	<i>4730</i>	<i>90,79</i>	<i>33,8+35+9</i>	<i>1104,76</i>	<i>4105,2</i>	<i>78,8</i>
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>			<i>33,8+35+9</i>	<i>1244,8</i>	<i>4595,2</i>	<i>78,7</i>
Planfall A	VBD	<i>14,2</i>	<i>5210</i>	<i>33,8</i>	<i>480</i>	<i>4730</i>	<i>90,79</i>	<i>33,8+15+9</i>	<i>820,76</i>	<i>4389,24</i>	<i>84,2</i>
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>			<i>33,8+15+9</i>	<i>924,8</i>	<i>4915,2</i>	<i>84,2</i>
Planfall B	VBD	<i>24</i>	<i>8760</i>	<i>33,8</i>	<i>810</i>	<i>7950</i>	<i>90,75</i>	<i>33,8+15+9⁵⁾</i>	<i>1387,2</i>	<i>7372,8</i>	<i>84,2</i>
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>			<i>33,8+15+9⁵⁾</i>	<i>924,8</i>	<i>4915,2</i>	<i>84,2</i>
ifo-Szenarien 4 und 5		<i>16</i>	<i>5840</i>	<i>16</i>	<i>256</i>	<i>5584</i>	<i>95,62</i>	<i>33,8+15+9⁵⁾</i>	<i>924,8</i>	<i>4915,2</i>	<i>84,2</i>
Planfall C	VBD	<i>16,2</i>	<i>5910</i>	<i>29,8</i>	<i>480</i>	<i>5430</i>	<i>91,88</i>	<i>33,8+15+9⁵⁾</i>	<i>936,36</i>	<i>4973,64</i>	<i>84,2</i>
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>				<i>924,8</i>	<i>4915,2</i>	<i>84,2</i>
ifo-Szenario 3		<i>16</i>	<i>5840</i>	<i>16</i>	<i>256</i>	<i>5584</i>	<i>95,62</i>	<i>33,8+15+9⁵⁾</i>	<i>924,8</i>	<i>4915,2</i>	<i>84,2</i>
Planfall D₁	VBD	<i>24</i>	<i>8760</i>	<i>29,8</i>	<i>715</i>	<i>8045</i>	<i>91,84</i>				
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>						
Planfall D₂	VBD	<i>24</i>	<i>8760</i>	<i>29,8</i>	<i>715</i>	<i>8045</i>	<i>91,84</i>				
	Planco	<i>16³⁾</i>	<i>5840</i>		<i>4)</i>						

Quellen: VBD, März 2001; PLANCO, Januar 2001; ifo, November 1999; eigene Berechnungen.

Hinweis: Angaben in Kursivschrift können den Studien direkt bzw. durch Differenz-, Anteils- oder Prozentbildung unmittelbar entnommen werden.

- 1) Als Ausfalltage werden von uns zusätzlich zu den pauschal angesetzten Ausfällen für Eisgang, Hochwasser, Schleusenreparaturen und Havarien alle Tage behandelt, für die die VBD in ihren Berechnungen eine Transportkapazität von Null ansetzt.
- 2) 1997 entfiel an 27 Tagen im Januar die Schifffahrt durch Eis und Hochwasser. ifo (siehe S. 158) berücksichtigt in seinen Kapazitätsberechnungen solche zusätzlichen eis- und hochwasserbedingten Ausfalltage aber nicht weiter.
- 3) Die täglichen Betriebszeiten werden von PLANCO im Endbericht vom Januar 2001 nicht explizit angesprochen. Aus dem früheren 1. Teilbericht zur Bewertung des Donauausbaues (Essen, November 1995) zwischen Straubing und Vilshofen kann man der Fußnote 32 auf S. 117 jedoch entnehmen, daß PLANCO von einem 16-Stunden-Betrieb ausgeht.
- 4) Da PLANCO (S.37 des Endberichts vom Januar 2001) annimmt, es gäbe nicht einmal im Istzustand Kapazitätsprobleme mit einer zu erwartenden Transportmenge von rund 11 Mio. t im Jahr, wird von PLANCO der Frage nach den anzusetzenden tatsächlichen Betriebsstunden im Jahr nicht nachgegangen.
- 5) Für den Planfall B standen uns von der VBD zwar keine speziellen Daten für Jahre mit niedriger Wasserführung zur Verfügung, nachdem die Wasserstandsschwankungen zwischen den Planfällen A und B in wasserschwachen Jahren aber ziemlich ähnlich einzuschätzen sind, wurde der Einfachheit halber die gleiche Anzahl von Ausfalltagen veranschlagt.

Auch für die Ausbauvariante C wurde die gleiche Anzahl von zusätzlichen Ausfalltagen angesetzt, nachdem bis auf die Staustufe Aicha der Ausbauzustand der oberhalb und unterhalb anschließenden Strecken dem Ausbauzustand des Planfalles A entspricht.