

**Übersicht über die Nutzen-Kosten-Verhältnisse und Nutzen-Kosten Differenzen  
der verschiedenen Ausbauvarianten des Donauabschnittes Straubing-Vilshofen  
unter Berücksichtigung unterschiedlicher Einflußfaktoren**

<b>Ausbauvariante</b>		<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>C<sub>2,80m</sub></b>	<b>C<sub>3,00m</sub></b>	<b>D1</b>	<b>D2</b>
Ausgangswerte (Bericht 1561)	N-K Verh.	4,95	2,02	2,85			4,80	4,07
	N-K Diff. [Mio. DM]	681	298	710			1.906	1.866
Flottenstruktur bei den Varianten C, D1 und D2 geändert (Bericht 1561)	N-K Verh.			4,57			6,31	5,35
	N-K Diff. [Mio. DM]			1.372			2.660	2.675
Durchgangsfrequenz beim Vergleichsfall und den Varianten A, C, C <sub>2,80m</sub> und C <sub>3,00m</sub> geändert (Bericht 1646 und 1747)	N-K Verh.	4,50	2,81	5,32	7,05	7,39	6,82	5,77
	N-K Diff. [Mio. DM]	603	533	1.841	2.374	2.609	2.916	2.931
Verlagerungspotential LKW bei den Varianten A, C, C <sub>2,80m</sub> , C <sub>3,00m</sub> und D2 von 0% auf 10% geändert (Bericht 1747)	N-K Verh.	4,70		6,13	7,97	8,35		6,75
	N-K Diff. [Mio. DM]	644		1.973	2.737	3.005		3.537
wie vor, jedoch Verlagerungspotential LKW von 0% auf 20% geändert (Bericht 1747)	N-K Verh.	4,99		6,95	8,90	9,20		7,74
	N-K Diff. [Mio. DM]	686		2.287	3.100	3.400		4.144
Berücksichtigung der Emissionen für HC (VOC), NO <sub>x</sub> und Ruß (PM) sowie Geräuschbelästigung ergänzt, Verlagerungspotential LKW=0% (Bericht 1748)	N-K Verh.	6,77		8,77	11,16	11,48		8,96
	N-K Diff. [Mio. DM]	994		2.988	3.987	4.279		4.897
wie vor, jedoch Verlagerungspotential LKW von 0% auf 10% geändert (Bericht 1748)	N-K Verh.	7,00		9,57	12,14	12,51		9,96
	N-K Diff. [Mio. DM]	1.034		3.293	4.372	4.700		5.511
wie vor, jedoch Verlagerungspotential LKW von 0% auf 20% geändert (Bericht 1748)	N-K Verh.	7,24		10,36	13,12	13,54		10,96
	N-K Diff. [Mio. DM]	1.072		3.599	4.756	5.120		6.124