



Potenzialstudie zu einer Verkehrsstation Ilmenau-Wümbach

Workshop am 31.5.2021

Teil 2: Potenzialstudie

Thüringer Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft (TMIL)

Erfurt, 31.05.2021

www.bpv-consult.de

Teil 2: Potenzialstudie

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung
2. Plausibilisierung der Potenzialabschätzung
3. Potenziale bei etwaigen Fernverkehrshalten

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Verkehrsaufkommen Erfurt, Ilmenau

Jahr	Linie	Bahnhof	E+A./Zughalt	Zughalte/d	E.+A./d
2012	RE7	Erfurt Hbf	76	16	1.200
2012	RE45	Erfurt Hbf			
2012	RE14	Erfurt Hbf	66	4	300
2012	RB46	Erfurt Hbf	44	38	1.700
2012	RB44	Erfurt Hbf	36	24	900
2012	RB46	Ilmenau	31	38	1.200
2012	RE45	Ilmenau			

Jahr	Linie	Bahnhof	E+A./Zughalt	Zughalte/d	E.+A./d
2019	RE7	Erfurt Hbf	64	16	1.000
2019	RE45	Erfurt Hbf	53	8	400
2019	RE50	Erfurt Hbf	51	8	400
2019	RB46	Erfurt Hbf	46	38	1.700
2019	RB44	Erfurt Hbf	46	21	1.000
2019	RB46	Ilmenau	33	40	1.300
2019	RE45	Ilmenau	32	8	300

- Allgemein: Aufkommensstärkste Konstellationen für Südthüringen (Linien über Arnstadt u. Linie 41):
- RE-Linien 7, 45, 50 Erfurt Hbf
 - RB-Linien 44, 46 Erfurt Hbf
 - RE-/RB-Linien in Ilmenau (Ilmenauer Linien besonders stark – vgl. Teil 1 Bestandaufnahme)
- Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf den Linien 2012 bis 2019:
- **RE-Linien in Erfurt mit > 50 Ein- bzw. Aussteigern je Zughalt**
 - Rückgang auf RE 7 ist der Schnellfahrstrecke geschuldet (Verlagerungseffekte Erfurt ↔ Bayern)
 - Verkehrsaufkommen Ilmenau bei rund 1.600 Ein- und Aussteigern pro Tag (2012: ca. 1.200 E.+A./d)
 - **Verkehrsaufkommen Ilmenau bei konstant über 30 Ein- bzw. Aussteigern je Zughalt**
 - Erweiterung des Zugaufkommens (48 statt 38 Zughalte/d) hat die Nachfrage entsprechend erhöht.

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Verkehrsrelation Erfurt ↔ Ilmenau

Jahr	Linie	Relation	Verkehrstag	E.+A./d	Zughalte/d	E+A./Zughalt
2012	EB3	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	MoFr	854	38	22,5
2012	EB3	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Sa	775	38	20,4
2012	EB3	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	So/Feiertag	686	38	18,0
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Mo(S)	684	38	18,0
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	DiDo(S)	700	38	18,4
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Fr(S)	896	38	23,6
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	MoFr(F)	708	38	18,6
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Sa	889	38	23,4
2019	RB46	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	So/Feiertag	710	38	18,7
2019	RE45	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Mo(S)	203	8	25,4
2019	RE45	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	DiDo(S)	210	8	26,3
2019	RE45	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	Fr(S)	272	8	34,0
2019	RE45	Erfurt Hbf <=> Ilmenau*	MoFr(F)	188	8	23,4

*Ilmenau: Summe Ilmenau und Ilmenau, Pörlitzer Höhe

→ Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf der Relation Erfurt ↔ Ilmenau 2012 bis 2019:

- Höchster Wert: RE45 Fr(S): 34 Fg./ Zughalt (Spitzenwert infolge Sondereffekte: Mittags-/ Nachmittagslage der Züge und Heimfahrt Studierende)
- RE 45 an sonstigen Schultagen: 25 bzw. 26 Fg./ Zughalt
- RB 46: 18 bzw. 24 Fg./ Zughalt (Mo-Do geringer als Fr, Sa, So!, Tagesmittel: 20 Fg. je Zughalt)

Bemessungswert Nachfrage Relation Ilmenau ↔ Erfurt: 25 bis 34 Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) je Zughalt im Regionalexpressverkehr, das sind im Tagesmittel ca. 28 Fahrgäste je Zughalt

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Bahnhof Gotha

Ze	Kat.	Zug	Zielbahnhof	Einsteige	Bemerkun
04:35	RB	RB 74605	Halle(Saale)Hbf	6	
05:00	RE	RE 3672	Göttingen	3	
05:31	RB	RB 16380	Bad Langensalza	4	
05:33	RB	RB 74607	Halle(Saale)Hbf	24	AFZS
05:59	RE	RE 3673	Erfurt	30	
06:02	RB	RB 74690	Eisenach	18	AFZS
06:23	RB	RB 16396	Bad Langensalza	8	
06:31	RB	RB 74609	Halle(Saale)Hbf	76	AFZS
06:38	RE	RE 3652	Göttingen	19	
06:39	RB	RB 74692	Eisenach	32	AFZS
07:13	RE	RE 74501	Leipzig Hbf	45	AFZS
07:30	RB	RB 74604	Eisenach	16	AFZS
07:31	RE	RE 3655	Glauchau(Sachs)	120	
07:37	RB	RB 16382	Bad Langensalza	9	
08:15	RB	RB 74613	Halle(Saale)Hbf	45	AFZS
08:39	RE	RE 3654	Göttingen	0	Verspätung!
08:41	RB	RB 74606	Eisenach	9	AFZS
09:18	RB	RB 74615	Halle(Saale)Hbf	79	AFZS
09:33	RE	RE 3657	Glauchau(Sachs)	30	
09:37	RB	RB 16384	Bad Langensalza	7	
09:44	RB	RB 74608	Eisenach	13	AFZS

Ze	Kat.	Zug	Zielbahnhof	Einsteige	Bemerkun
05:26	ICE	ICE 1646	Frankfurt(M) Flughafen Fernbf	22	DB MA
06:04	ICE	ICE 1716	Berlin Gesundbrunnen	16	
06:30	ICE	ICE 1656	Wiesbaden Hbf	14	
07:06	ICE	ICE 1553	Dresden Hbf	14	
07:20	ICE	ICE 1644	Frankfurt(M) Flughafen Fernbf	11	
08:31	ICE	ICE 1654	Wiesbaden Hbf	15	
09:38	ICE	ICE 1555	Dresden Hbf	15	

➔ Vergleichskenndaten Verkehrserhebung Gotha (Werktag 2017: 4 bis 10 Uhr), insbes. relevant im Fernverkehr:

- RB-/RE-Linien mit ca. 30 Einsteigern je Zughalt (ca. 600 Einsteiger bei 20 Zughalten)
- **ICE-Linien mit ca. 15 Einsteigern je Zughalt** (> 100 Einsteiger bei 7 Zughalten)
- Verkehrsaufkommen Gotha Nahverkehr: 3.400 Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr) RES 2014

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Bahnhof Coburg

Linie	Bahnhof	E+A./Zughalt	Zughalte/d	E.+A./d
RE/RB	Coburg	63	75	4.700
ICE	Coburg	50	6	300

- Vergleichskenndaten Fernverkehr Coburg:
 - 3 ICE-Fahrtenpaare mit 300 Reisenden (**50 Reisende je Zughalt**)
 - Erwartung: 4 ICE-Fahrtenpaare mit 400 bis 450 Reisenden (50 bis 56 Reisende je Zughalt)
- *Quelle Tabelle: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: „Planungsgelder für weiteren Ausbau Bahnhof Coburg gesichert“, Pressemitteilung vom 26.10.2019*
- *Quelle Aussage Fernverkehr: „Erfolge bei regionalem Bahngipfel – Coburg wird Teil des Programms „Zukunftsbahnhof“ – Ab Dezember vier Zugpaare München – Berlin über Coburg“, Pressemitteilung Internetseite Dr. Hans Michelbach MdB Datum: 10.04.2019*

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Ergebnis Ein- und Aussteiger

Ermittlung der Ein- und Aussteiger:

Linie	Bahnhof	...in/aus Ri.	E+A./Zughalt	Zughalte/d	E.+A./d
RE (5FP)	Ilmenau Wümbach	Erfurt	28	10	280
RE (5FP)	Ilmenau Wümbach	Coburg	15	10	150
RE (5FP)	Ilmenau Wümbach	Summe	43	10	430

- Abschätzung Fahrgastpotenzial unter aktuellen Bedingungen (Planfall: 5 Fahrtenpaare auf RE-Verbindung Coburg ⇔ Erfurt):
- 430 Reisende pro Tag (43 Ein- und Aussteiger je Zughalt)...
 - Verhältnis Fahrtrichtung Nord/Süd: ca. 2 Drittel/1 Drittel

Bewertung:

In der Status quo-Prognose (Fahrgastpotenzial unter aktuellen Bedingungen) werden 430 Ein- und Aussteiger prognostiziert.

Es muss davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei zum überwiegenden Teil um verlagerte Nachfrage handelt (Ilmenau => Ilmenau-Wümbach).

Der Referenzwert von 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag kann unter diesen Bedingungen nicht erreicht werden!

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Ergebnis mittlere Fahrtweiten

Ermittlung der mittleren Fahrtweiten

→ Folgende Randbedingungen:

- Erfurt Hbf – Ilmenau-Wümbach: 37 km
- Ilmenau-Wümbach – Coburg: 50 km
- Ilmenau-Wümbach – Bamberg: 95 km
- Ilmenau-Wümbach – Nürnberg Hbf: 157 km
- Mittelwert Südziele: ca. 100 km

- Verhältnis Fahrtrichtung Nord/Süd: 2 Drittel/1 Drittel

→ **Mittlere Fahrtweite: ca. 58 km** ...deutlich über der Entfernungsgrenze Nah-/Fernverkehr von 50 km.

→ Beachte: Die mittleren Reiseweiten (unter Berücksichtigung von Um- und Übersteigern) fallen noch höher aus!

Bewertung:

Da die mittleren Fahrtweiten im Schnitt deutlich über 50 km liegen dürften, handelt es sich in der Nachfragewirkung de facto um ein Fernverkehrsangebot. Das gilt umso mehr, da sich die Betrachtung nur auf die Linienbeförderungsfälle der Linie zwischen Erfurt und Nürnberg, nicht jedoch auf die Umsteiger (in Erfurt, Nürnberg usw.) bezieht.

1. Vergleichsgrundlagen und Ergebnis Potenzialabschätzung: Ergebnis Reisezeitbilanzen

Gegenüberstellung der Reisezeitverlängerungen (für durchfahrende Fahrgäste) mit den Reisezeitgewinnen (für Ein- bzw. Aussteiger in Ilmenau-Wümbach)

Plausibilitätskontrolle: Reisezeitbilanz	Dimension	Werte
Zeitverlust durch zusätzlichen Stationshalt	min.	14,5
Anzahl durchfahrender Fahrgäste	Fg./d	500
Reisezeitverlängerung für die durchfahrenden Fahrgäste	Std./Jahr	44.100
mittlere Reisezeitverkürzung für die Ein- und Aussteiger am neuen Bahnhof	min.	15
Prognose ein- und aussteigende Fahrgäste	Fg./d	430
Reisezeitersparnisse für die Ein- und Aussteiger am neuen Bahnhof	Std./Jahr	39.200
Saldo der Reisezeitdifferenzen	Std./Jahr	-4.900

Bewertung:

Der Saldo der Reisezeitdifferenzen ist negativ. Die Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste im Abschnitt Erfurt ↔ Coburg überwiegen die Reisezeitvorteile für die am Stationshalt Ilmenau-Wümbach ein- und aussteigenden Fahrgäste. Im Vergleich zum vorgesehenen Fahrplan ohne Halt in Ilmenau-Wümbach verlängert sich die Reisezeit für die durchfahrenden Fahrgäste um mindestens ca. 15 Minuten.

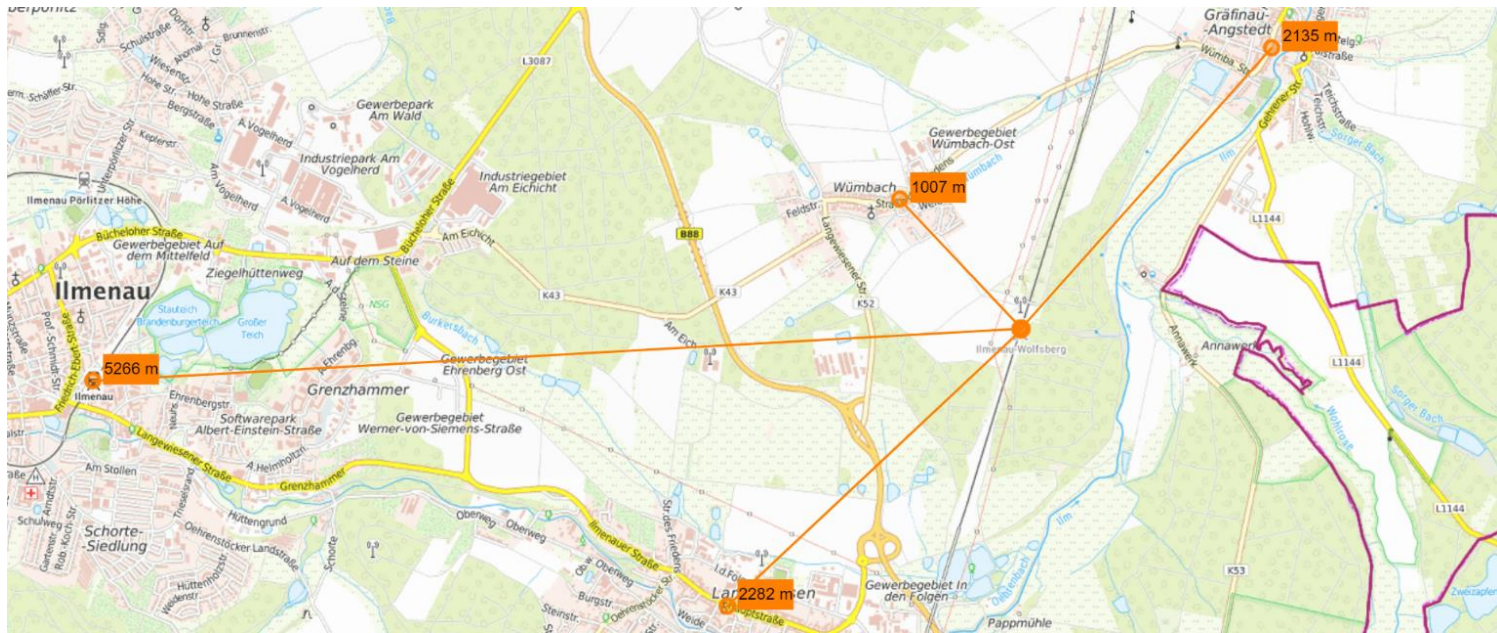
Die Reisezeitvorteile für ein- und aussteigende Fahrgäste sind ähnlich hoch. Die Zahl der zu erwartenden durchreisenden Fahrgäste übersteigt jedoch die Anzahl der prognostizierten Ein- und Aussteiger in Wümbach.

Das ermittelte bzw. benötigte Nachfragepotenzial kann in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen, Teil D Projektdossierverfahren, Pkt. D.4 Vorgehensweise bei Stationsmaßnahmen plausibilisiert werden.

Methodik bei der Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen und Ableitung der benötigten Anzahl Ein- und Aussteiger für einen Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0:

- Einschätzung des zu erwartenden Nachfragepotenzials über Einwohner und Beschäftigte im 500 m – bzw. im 1500 m-Einzugsbereich (über Einwohnergleichwerte)
- Bewertung der Verkehrsnachfrage (hinsichtlich verschiedener Kennwerte i. Z. m. Querschnittbelastungen und Verkehrsleistungen)
- Bewertung der Betriebskosten
- Ermittlung der benötigten verlagerten Verkehrsleistungen
- **Ermittlung der erforderlichen Anzahl Ein- und Aussteiger**
- Plausibilitätskontrollen (vgl. D.4.4):
 - ...hinsichtlich der SPNV-Mobilität
 - ...hinsichtlich der Reisezeitbilanzen

grafische Darstellung



Erläuterungen:

- Im Status Quo: keine Einwohner und Arbeitsplätze sowie Schulplätze im 500 m-Einzugsbereich
- Ortsteil Wümbach liegt im 1.500 m-Einzugsbereich
- Langeweisen und Gräfinau-Angstedt liegen mehr als 2 km (Luftlinie) von der Station entfernt,
- Ilmenau- Zentrum ist sogar mehr als 5 km (Luftlinie) entfernt

2. Plausibilisierung der Potenzialabschätzung: Einwohnergleichwerte

Kenngröße	Dimension	Zwischen ergebnis	Ew.- gleichwert	Untersuchungs ergebnis	Bemerkung
Investitionsbedarf Bahnhofsinfrastruktur	1.000 €			18.642	Investitionskosten netto (ohne MwSt)
Strukturdaten im Stationseinzugsbereich					
Einwohner im 500-m-Einzugsbereich	Anzahl	0	1,00	0	keine Ew. im 500-m-Einzugsbereich
Einwohner im 1500-m-Einzugsbereich	Anzahl	400	0,25	100	400 Ew. in Wümbach
Beschäftigte im 500-m-Einzugsbereich	Anzahl	0	1,00	0	keine Arbeitsplätze im 500-m-Einzugsbereich
Beschäftigte im 1500-m-Einzugsbereich	Anzahl	250	0,25	62,5	200 Arbeitsplätze in Wümbach + ca. 25%
Schulplätze im 500-m-Einzugsbereich	Anzahl	0	1,00	0	keine Schulplätze im 500-m-Einzugsbereich
SUMME				162,5	

Erläuterungen:

- Investitionsbedarf Schienenhaltepunkt: Näheres siehe Teil 4
- Im Status Quo: keine Einwohner und Arbeitsplätze sowie Schulplätze im 500 m-Einzugsbereich
- Künftige Entwicklungen: Ausbau des Gewerbegebiets Wümbach geplant (pauschaler Ansatz: 25%)

Bewertung:

Die Gesamtsumme der Einwohnergleichwerte ist sehr gering!

2. Plausibilisierung der Potenzialabschätzung:

Verkehrsnachfrage und Betriebskosten

Kenngröße	Dimension	Untersuchungsergebnis
Verkehrsnachfrage		
Querschnittsbelastung durchfahrende Fahrgäste (50 Fg.*10 Fahrten)	Personenfahrten/d	500
mittlere Reiseweite durchfahrende Fahrgäste	km	130
Verkehrsleistungen	1000 Pkm/a (MoFr)	18.850
mittlere Reisezeit durchfahrende Fahrgäste	min.	60
Zeitverlust durch Stationshalt Wümbach	min.	14,5
Änderungsquote d. Verkehrsleistungen durch Stationshalt Wümbach	%	-19,33
Änderungsquote d. Verkehrsleistungen (bzgl. Durchfahrende Fahrgäste)	1000 Pkm/a	-3.644
Kenngröße	Dimension	Untersuchungsergebnis
Salden der ÖV-Betriebskosten		
Anzahl zusätzlicher Zughalte	Halte/a	3.650
Spezifische Energiekosten je Stationshalt	€/Halt	0,12
Energiekosten	T EUR/a	0,438
Unterhaltungskosten Bahnhofsinfrastruktur	T EUR/a	280
Gesamtsaldo der Betriebskosten	T EUR/a	280

Erläuterungen:

- Querschnittbelastung durchfahrende Fahrgäste kann mit ca. 500 Fg./d abgeschätzt werden.
- Hohe mittlere Reiseweiten begünstigen den hohen Wert der Verkehrsleistungen.
- Aufgrund der Führung über die Schnellfahrstrecke wird bspw. die Relation Erfurt ⇔ Bamberg in ca. 60 Minuten absolviert.
- Die Änderungsquote der Verkehrsleistungen infolge eines zusätzlichen Stationshalts Wümbach fällt relativ gering aus.
- Die Anzahl der zusätzlichen Zughalte beträgt lediglich $10 \cdot 365 \text{ Tage} = 3.650 \text{ Halte im Jahr}$.
- Die jährlichen Betriebskosten halten sich im Rahmen (mittl. Unterhaltungskostenrate 1,5% p. a.).

2. Plausibilisierung der Potenzialabschätzung:

erforderliche Anzahl Ein- und Aussteiger

Kenngröße	Dimension	Untersuchungsergebnis
Erforderliche Bahnhofsbelastungen für NKU-Quotienten von 1,0		
Kapitaldienst ortsfeste Infrastruktur	T EUR/a	839
Summe erforderliche Nutzen	T EUR/a	839
Saldo der ÖV-Betriebskosten	T EUR/a	280
erforderliche Nutzen aus verlagerten Pkw-Fahrleistungen	T EUR/a	1.119
benötigte verlagerte Pkw-Fahrleistungen	1000 Pkw-km/a	3.391
benötigte verlagerte Verkehrsleistungen	1000 Pkm/a	4.408
benötigte verlagerte Verkehrsleistungen (Ein- u. Aussteiger Verkehrsstation)	1000 Pkm/a	8.052
mittlere Reiseweite der Ein- und Aussteiger am neuen Bahnhof	km	58
erforderliche Anzahl von Ein- und Aussteigern	Pers./Werktag	477

Erläuterungen:

- Den Kosten werden die erforderlichen Nutzen gegenübergestellt.
- Die Nutzen in Form von „vermiedenen“ bzw. verlagerten Pkw-Fahrleistungen werden mit einem Ansatz von 0,33 €/km bewertet und mit einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen/Pkw in Personenkilometer umgerechnet.
- Zusätzlich dazu sind die Änderungen der Verkehrsleistung der durchfahrenden Fahrgäste zu berücksichtigen (siehe vorherige Folie).
- Die mittlere Reiseweite der ein- und aussteigenden Fahrgäste fällt mit > 50 km recht hoch aus (vgl. Folie 7)
- Aufgrund dessen sind knapp 500 Fahrgäste pro Werktag zur Erzielung der NKU von 1,0 erforderlich.

Bewertung: Mit einer Größenordnung von ca. prognostizierten bzw. erforderlichen 400 – 500 Fahrgästen pro Tag (Mo-Fr) bleibt das Potenzial unter dem Referenzwert von 1.000 Fahrgästen pro Tag (lt. Aufgabenstellung).

Erläuterungen:

- Hier wird geprüft, ob die SPNV-Mobilität „vor Ort“ (500m-/1500m-Einzugsbereich) vorhanden ist, um die empfohlenen Richtwerte zu erreichen.
- Der Richtwert der SPNV-Mobilität in der Fläche bzw. am Ballungsraumrand (Ballungsraum Erfurt) liegt zw. 0,1 und 0,4

Strukturdaten im Stationseinzugsbereich	Zwischenergebnis	Ew.-gleichwert	Untersuchungsergebnis
Einwohner im 500-m-Einzugsbereich	0	1,00	0
Einwohner im 1500-m-Einzugsbereich	400	0,25	100
Beschäftigte im 500-m-Einzugsbereich	1.020	1,00	1020
Beschäftigte im 1500-m-Einzugsbereich	250	0,25	62,5
Schulplätze im 500-m-Einzugsbereich	0	1,00	0
Summe Einwohnergleichwerte			1182,5
notwendige ein- und aussteigende Fahrgäste			477
Bilanz SPNV-Mobilität an der neuen Station			0,40
Richtwerte erreichbare SPNV-Mobilitäten			0,1 bis 0,4

Bewertung:

- Um die empfohlenen Richtwerte zu erreichen, „fehlt“ es vor Ort (500m-/1500m-Einzugsbereich) an Strukturen (Einwohner, Beschäftigte, Schulplätze etc.). Es wären mindestens ca. 1.000 zusätzliche Einwohnergleichwerte notwendig.
- Rechnerisch müsste der erforderliche Einwohnergleichwert um den Faktor 7 bis 8 höher liegen als zurzeit (vgl. Folie 11).

Es fehlen also die Voraussetzungen für die Strukturentwicklung in Form von Ansiedlungen i. Z. m. einem attraktiven Stationsumfeld.

2. Plausibilisierung der Potenzialabschätzung:

Plausibilitätskontrolle Reisezeitbilanz

Erläuterungen:

- Hier wird geprüft, wie die Reisezeitbilanz zwischen den Fahrzeiterhöhungen des Nachfragesegments „durchfahrende Fahrgäste“ und den Fahrzeitverkürzungen für das Nachfragesegment „ein- und aussteigende Fahrgäste an der neuen Station“ ausfällt.
- Dieses Reisezeitverhältnis sollte einen positiven Saldo bilden.

Plausibilitätskontrolle: Reisezeitbilanz	Dimension	Werte
Zeitverlust durch zusätzlichen Stationshalt	min.	14,5
Anzahl durchfahrender Fahrgäste	Fg./d	500
Reisezeitverlängerung für die durchfahrenden Fahrgäste	Std./Jahr	44.100
mittlere Reisezeitverkürzung für die Ein- und Aussteiger am neuen Bahnhof	min.	15
erforderliche Anzahl von Ein- und Aussteigern	Fg./d	477
Reisezeitersparnisse für die Ein- und Aussteiger am neuen Bahnhof	Std./Jahr	43.500
Saldo der Reisezeitdifferenzen (negativ!)	Std./Jahr	-600

Bewertung:

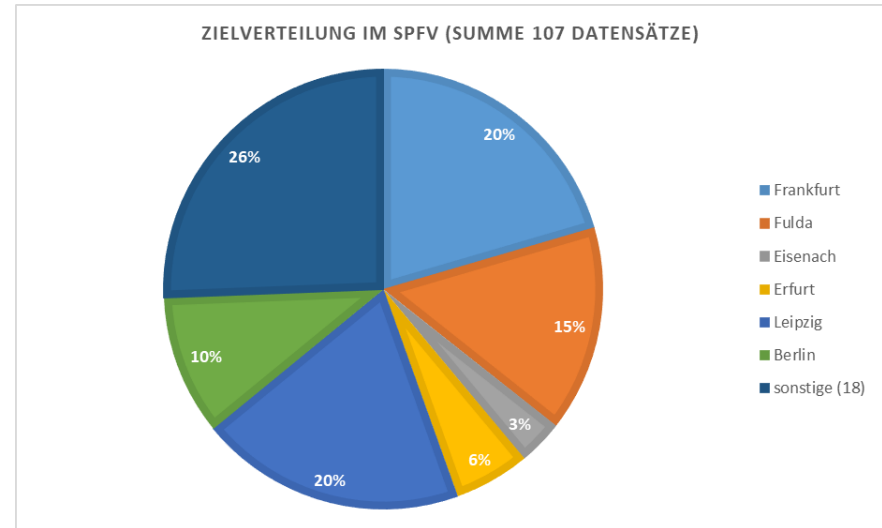
Der Gesamtsaldo der Reisezeitdifferenzen zwischen denen der durchfahrenden Fahrgäste und den für einen Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,0 erforderlichen Ein- und Aussteigern an der neuen Station ist negativ!

Da beide Plausibilitätskontrollen (SPNV-Mobilität, Reisezeitdifferenzen) zu einem negativen Ergebnis führen, kann das Nutzen-Kosten-Verhältnis von mind. 1,0 nicht nachgewiesen werden. Weder liegen die erforderlichen Einwohnergleichwerte im Stationsumfeld vor noch fallen die Reisezeitbilanzen (Gesamtsaldo) positiv aus.

3. Potenziale bei etwaigen Fernverkehrshalten:

Bahnhof Gotha

Ze	Kat.	Zug	Zielbahnhof	Einsteige	Bemerkun
05:26	ICE	ICE 1646	Frankfurt(M) Flughafen Fernbf	22	DB MA
06:04	ICE	ICE 1716	Berlin Gesundbrunnen	16	
06:30	ICE	ICE 1656	Wiesbaden Hbf	14	
07:06	ICE	ICE 1553	Dresden Hbf	14	
07:20	ICE	ICE 1644	Frankfurt(M) Flughafen Fernbf	11	
08:31	ICE	ICE 1654	Wiesbaden Hbf	15	
09:38	ICE	ICE 1555	Dresden Hbf	15	



- Vergleichskenndaten Verkehrserhebung Gotha (Werktag 2017: 4 bis 10 Uhr), insbes. relevant im Fernverkehr:
- **ICE-Linien mit ca. 15 Einsteigern je Zughalt** (> 100 Einsteiger bei 7 Zughalten)
 - Zielverteilung mit Schwerpunkten Frankfurt (Main), Leipzig, Fulda, Berlin...(in dieser Reihenfolge)
 - Richtungsbezogene Zielverteilungen Ri. Westen (38%) / Ri. Osten (36%) => nahezu ausgeglichen
 - Ziele im Nahbereich wie Erfurt und Eisenach mit einem Anteil von zusammen < 10% (Erfurt: 6%, Eisenach: 3%)

3. Potenziale bei etwaigen Fernverkehrshalten: Ein- und Aussteiger

Ermittlung der Ein- und Aussteiger:

- Abschätzung **Fahrgastpotenzial bei zusätzlichen Fernverkehrshalten** (4 Fahrtenpaare auf ICE-Verbindungen über Coburg):
 - 240 Reisende pro Tag (30 Ein- und Aussteiger je Zughalt)...
 - Verhältnis Fahrtrichtung Nord/Süd: ausgeglichen (50:50)
- Abschätzung **Gesamtfahrgastpotenzial** bei 5 Fahrtenpaaren im SPNV sowie zusätzlichen Fernverkehrshalten (4 Fahrtenpaare auf ICE-Verbindungen über Coburg):
 - 670 Reisende pro Tag (37 Ein- und Aussteiger je Zughalt)...
 - Verhältnis Fahrtrichtung Nord/Süd: 60:40

Bewertung:

Das Gesamtfahrgastpotenzial liegt auch mit zusätzlichen Fahrten im Fernverkehr (4 Fahrtenpaare auf ICE-Verbindungen über Coburg) unter dem Referenzwert von 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag!

DANKE

für Ihre Aufmerksamkeit!

