



Potenzialstudie zu einer Verkehrsstation Ilmenau-Wümbach

Workshop am 31.5.2021

Teil 3: Mögliche Maßnahmen zur Nachfragesteigerung

Thüringer Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft (TMIL)

Erfurt, 31.05.2021
www.bpv-consult.de

Teil 3: Mögliche Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage

1. Vergleich mit Stationen an Schnellfahrstrecken
2. Nachfrageeffekte aus der Strukturentwicklung
3. Nachfrageeffekte aus der Verknüpfung mit dem Busverkehr

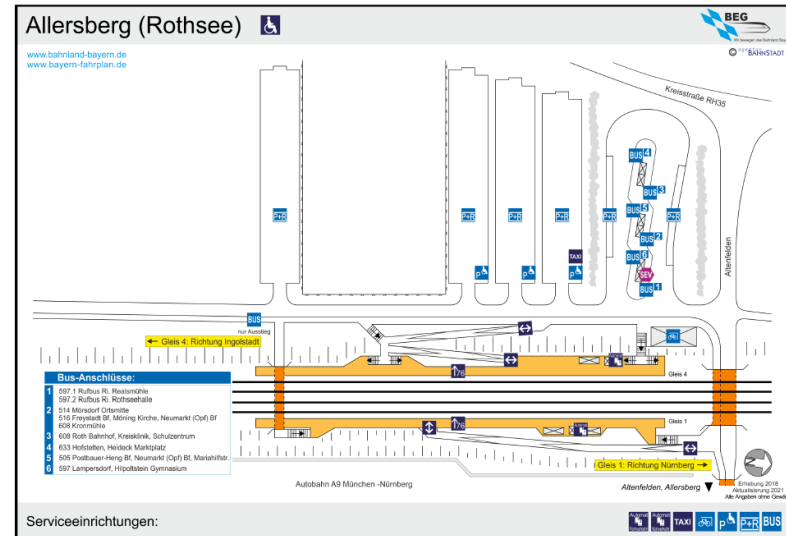
1. Ilmenau Wümbach: Lage und Einordnung



Quelle: eigene Aufnahme



1. Bahnhof Allersberg: Lage und Gestaltung



1. Bahnhof Montabaur: Lage und Gestaltung



1. Vergleich Ilmenau-Wümbach mit Bahnhof Allersberg und Bahnhof Montabaur (1)

Kriterium/Bemerkung		Allersberg (LK Roth)	Montabaur (Westerwald)	Ilmenau (Ilmkreis)
Vergleich: Allgemeine Strukturdaten (auf Gemeindeebene)				
Einwohner		8.374	13.998	38.891
Pendler	Einpendler: Auspendler: Binnenpendler: Pendlersumme:	1.051 2.844 796 4.691	9.566 3.979 1.770 15.315	5.148 6.482 8.275 19.905
Vergleich: Potenziale im Einzugsbereich (500 m/1500 m)				
Einwohner	500m Radius: 1.500m Radius:	OT Altenfeld nördl. und westl. OT von Allersberg	ICE-Park Montabaur (ca. 30 ha) Innenstadt (10 Minuten Fußweg)	keine OT Wümbach (400 EW)
Beschäftigte	500m Radius: 1.500m Radius:	GE (13 Ha) im Bahnhofsumfeld in Planung	2.150 Arbeitsplätze im ICE-Park Innenstadt sowie Factory Outlet	keine OT Wümbach (Gewerbegebiet mit ca. 200 Beschäftigten)
Sonstiges			Center (10.000 qm VKF): ca. 2 Mio. Besucher/a	

1. Vergleich Ilmenau-Wümbach mit Bahnhof Allersberg und Bahnhof Montabaur (2)

Kriterium/Bemerkung		Allersberg (LK Roth)	Montabaur (Westerwald)	Ilmenau (Ilmkreis)
Vergleich: ÖPNV-Verkehrsangebot				
SPFV		Nein	Ja, > 30 Halte pro Tag (mind. 60')	Nein
SPNV	RE/RB S-Bahn	RE 1 Nürnberg – München 10 FP pro Werktag S5 Nürnberg Hbf – Allersberg (seit 12/2020) mit 15 FP	RB Limburg – Montabaur – Siershahn (60 min.): ca. 30 Halte Keine weiteren Angebote	RE Nürnberg – Erfurt mit 5 FP pro Werktag Keine weiteren Angebote
Angebot Schiene:	Bewertung: Nachfrage:	5-faches Angebot vglw. zu Ilmenau 1.500 Ein- und Aussteiger (MF(S)2014)	6-faches Angebot vglw. zu Ilmenau Ca. 2.500 ICE Fahrgäste, zzgl. Fahrgäste im SPNV	5 FP/d geplant Prognose: ca. 430 Ein- und Aussteiger pro Tag
ÖSPV	Angebot:	5 Buslinien (Allersberg, Hiltspoltstein, Neumarkt, Roth..)	Ca. 230 Busabfahrten werktäglich	Busshuttle von/nach Ilmenau über Langewiesen (passend zu Zügen)
SPNV	Außerhalb SFS	Kein SPNV		Halte zw. Ilmenau-Roda - Bf Rennsteig: ~2.000 Ein- u. Aussteiger/Tag (Mo-So)
Vergleich: P+R-/ B+R-Angebot				
P+R	Angebot: Bewertung:	355 Stellplätze ADAC-Test `19 P+R: mangelhaft wg. geringen ÖPNV (Takt > 20 Minuten)	Ca. 1.100 P+R-Stellplätze Nordseite, 130 Stellplätze Tiefgarage Südseite	zu geringes Fahrtenangebot => nicht P+R tauglich
B+R	Angebot:	104 Fahrradstellplätze		

1. Vergleich: Bahnhof Allersberg und Bahnhof Montabaur

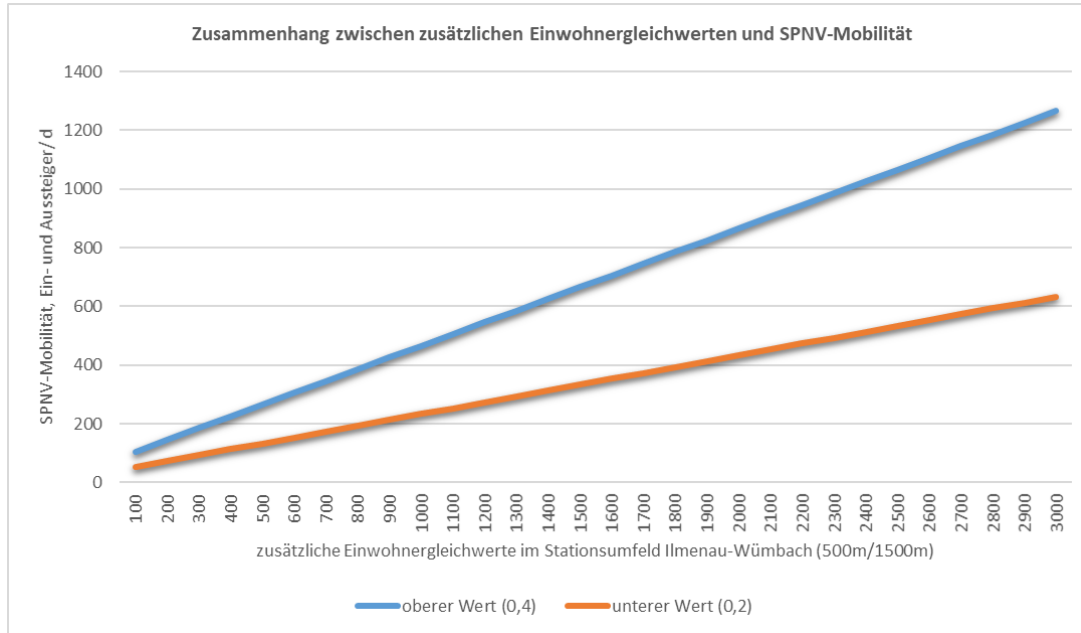
	Allersberg	Montabaur
Gemeinsamkeiten	<ul style="list-style-type: none">→ Regelmäßiges Zugangebot (mind. stündlich je Richtung)→ Umfangreiches ergänzendes Busangebot→ Große P+R-Kapazitäten unmittelbar an der Station→ Sehr gute Autobahnanbindung (Allersberg: A9, Montabaur: A3)	
Unterschiede	<ul style="list-style-type: none">– Auspendler dominierend– Gewerbeerschließung in Planung – Innenstadt außerhalb des erweiterten Einzugsbereichs (ca. 2,5 km entfernt)– Kein Fernverkehrshalt	<ul style="list-style-type: none">– Einpendler dominierend– Intensive Gewerbe- und Strukturerschließung (ICE-Park Montabaur inkl. Factory Outlet Center) am Standort (Prozess inzwischen weitgehend abgeschlossen)– Innenstadt im erweiterten, fußläufigen Einzugsbereich (500 bis 1000 m) des ICE-Bahnhofs– Fernverkehr dominierend (Frankfurt, Köln), kleinräumiger Regionalverkehr (Limburg)

Bewertung:

Die Gemeinsamkeiten können als „Basics“ einer Stationswahl an einer Schnellfahrstrecke interpretiert werden, wobei ein regelmäßiges Zugangebot wiederum Voraussetzung für P+R sowie ein ergänzendes Busangebot ist.

Städtebauliche Strukturen im Stationsumfeld können die Nachfrage erheblich befördern (Beispiel Montabaur).

2. Nachfrageeffekte aus der Strukturentwicklung

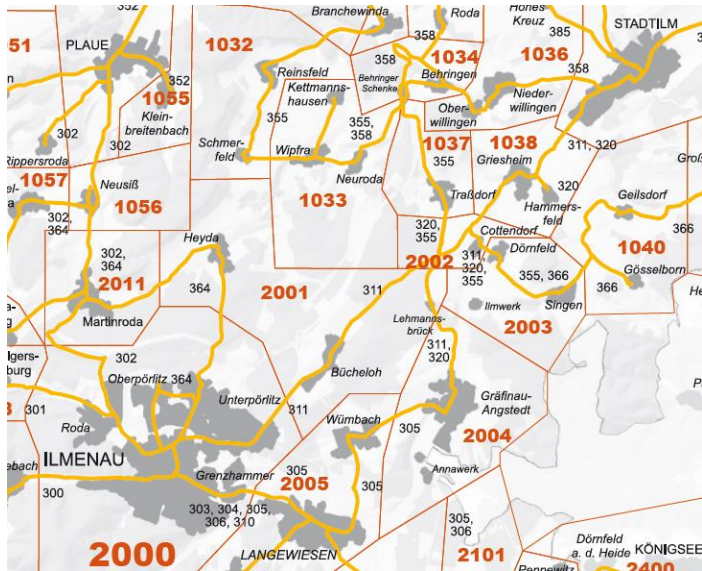


Bewertung:

Auf Basis der aufgezeigten Nutzungen von bis zu 2.700 – 2.800 zusätzlichen Beschäftigten/Einwohnern/Studenten (vgl. Teil 4 – Folie 23) wären theoretisch aus dem Stationseinzugsbereich bis zu mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag generierbar.

Die Strukturentwicklung ist als der wichtigste Wachstumstreiber zur Nachfragesteigerung anzusehen.

3. Nachfrageeffekte aus der Verknüpfung mit dem Busverkehr



Erläuterung:

In Nähe zu Wümbach liegen nur die Linien 305 und 311. In die Linie 305 sind bereits die Zubringerbusse zw. Ilmenau und der Station Ilmenau-Wümbach integriert (vgl. Teil 1). Linie 311 ist eine Direktverbindung zwischen Ilmenau und Stadtilm (Fahrzeit < 45 Minuten), eine über die B 87 verkehrende Linie, die tendenziell eher noch beschleunigt werden sollte (siehe Teil 1 Erreichbarkeitsanalysen). Ein Abstecher über Wümbach würde dem entgegen stehen.

Bewertung:

Es gibt nur wenige in Nähe zur Station Ilmenau-Wümbach verkehrende Linien, welche in das Erschließungskonzept eingebunden werden könnten. Dies trifft eigentlich nur auf die Linie 305 zu. Die Buserschließung würde im Wesentlichen auf eine Neuerschließung hinaus laufen.