Zusammenfassung

Der Subknoten Gößnitz liegt etwa 500 Meter westlich des Stadtzentrums und bietet im mittelzentralen Funktionsraum Schmölln-Gößnitz gute SPNV-Verbindungen zum TEN-T-Knoten Leipzig. Die Ankünfte und Abfahrten der stündlich verkehrenden S5x jeweils zur halben Stunde bieten gute Voraussetzungen für attraktive SPNV-Bus-Verknüpfungen. Dies wird durch fehlende Vertaktungen der Buslinien jedoch nicht umgesetzt. Durch die fehlenden verlässlichen Anschlüsse der Regionalbuslinien besteht keine relevante räumliche Erschließungswirkung des Subknotens in dessen mittelzentralem Funktionsraum.

Es bestehen infrastrukturelle Lücken im Bereich von Versorgungseinrichtungen am Bahnhof und multimodalen Verknüpfungen. Die vollständige Barrierefreiheit ist gegeben.

DFI sind am SPNV vorhanden, jedoch nicht für den Busverkehr. Tariflich sind die SPNV- und Bus-Angebote im MDV integriert.

Gößnitz ist durch die S5x in konkurrenzfähiger Reisezeit zum Pkw-Verkehr angebunden. Diese Reisezeitvorteile können durch die fehlenden Fahrplanverknüpfungen nicht in den Funktionsraum übertragen werden.

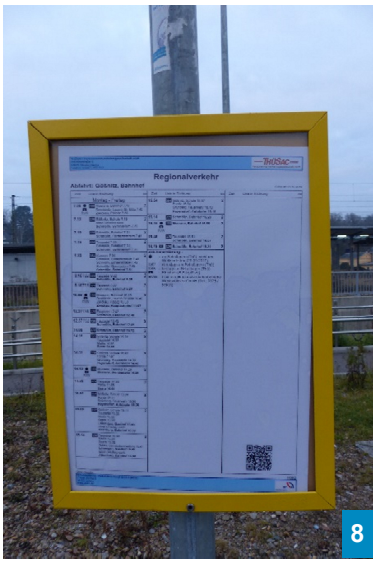
Außerhalb von Gößnitz existieren keine bedeutenden Nachfragepotenziale. Die Potenzialwerte der Linien 133, 328 und 358 rechtfertigen die Empfehlung einer SPNV-Verknüpfung von und nach Leipzig im Zwei-Stunden-Takt. Aufgrund bestehender Pendlerverflechtungen sind SPNV-Verknüpfungen von und nach Zwickau in der HVZ anzuraten.

	Kriterium	Ausprägung	Bewertung[1]
Infrastruktur	Lage	ca. 500 Meter Entfernung zum Stadtzentrum	+
	Entfernung SPNV - Bus	100 m - 300 m (ca. 1 - 5 Minuten)	+
	baulicher Zustand und Sauberkeit	• Aufgeräumte Anlage, jedoch mangelnder Gesamteindruck durch unattraktive Gestaltung des Vorplatzes und wildes Parken • kein Empfangsgebäude oder Warteraum • Fahrgastunterstand mit Vandalismusschäden • P+R-Anlage kapazitativ nicht hinreichend (wildes Parken)	o
	Barrierefreiheit	• Barrierefreiheit gegeben • Unterführung mit Aufzug bzw. mit geeigneter Rampe	+
	Wegweisung	• Wegweiser zum Bus teilweise durch Bahnsteigaufbauten verdeckt • Wegweiser zum SPNV differenziert nach der Barrierefreiheit • Bushaltestellen direkt am Ausgang gelegen	o
	Übersichtlichkeit	• mäßige Überschaubarkeit (baulich bedingt) • klare, jedoch lange Wegführungen (vor allem durch langen Bahnsteig) • Fahrgastrelevante Orte (Fahrkartenautomat, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, …) leicht auffindbar, jedoch teilweise mit langen Wegen verbunden	o
Information und Tarif	SPNV	• Fahrplanaushang und Lageplan vom Bhf. auf dem Bahnsteig (lange Wege) und am Eingang zur Unterführung • einzeilige dynamische Fahrgastinformationsanzeigen in regelmäßigem Abstand auf dem Bahnsteig • Tarifauskunft am Fahrausweisautomat möglich	+
	Bus	• Fahrplanaushang am jeweiligen Haltestellenmast • keine dynamische Anzeige oder zentrale Aushangstelle für alle Fahrpläne der verkehrenden Buslinien • Tarifauskunft am Fahrausweisautomat auf dem Bahnsteig möglich	o
	Tarif	Tarifverbund mit SPNV-Integration (MDV-Tarif)	+

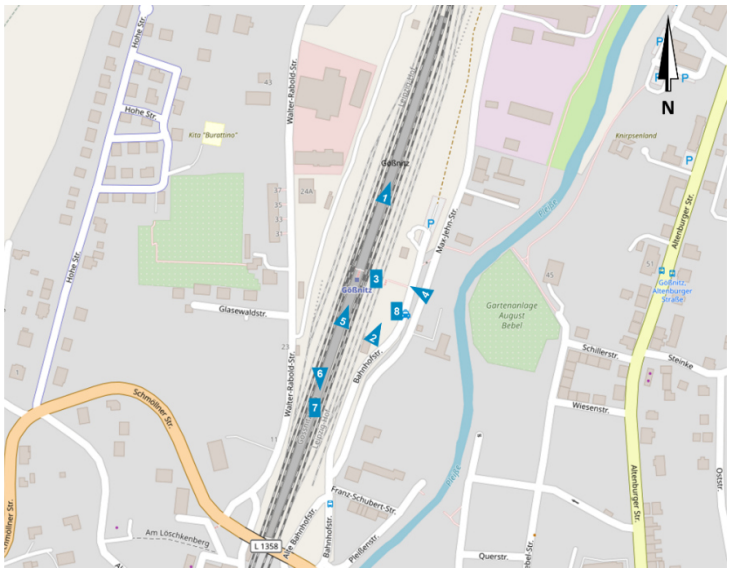
[1] Bewertung: +…Zielzustand; o… leichter Verbesserungsbedarf; -… erheblicher Verbesserungsbedarf

Infrastruktur/ Zustand

Fahrgastinformation/Wegweisung

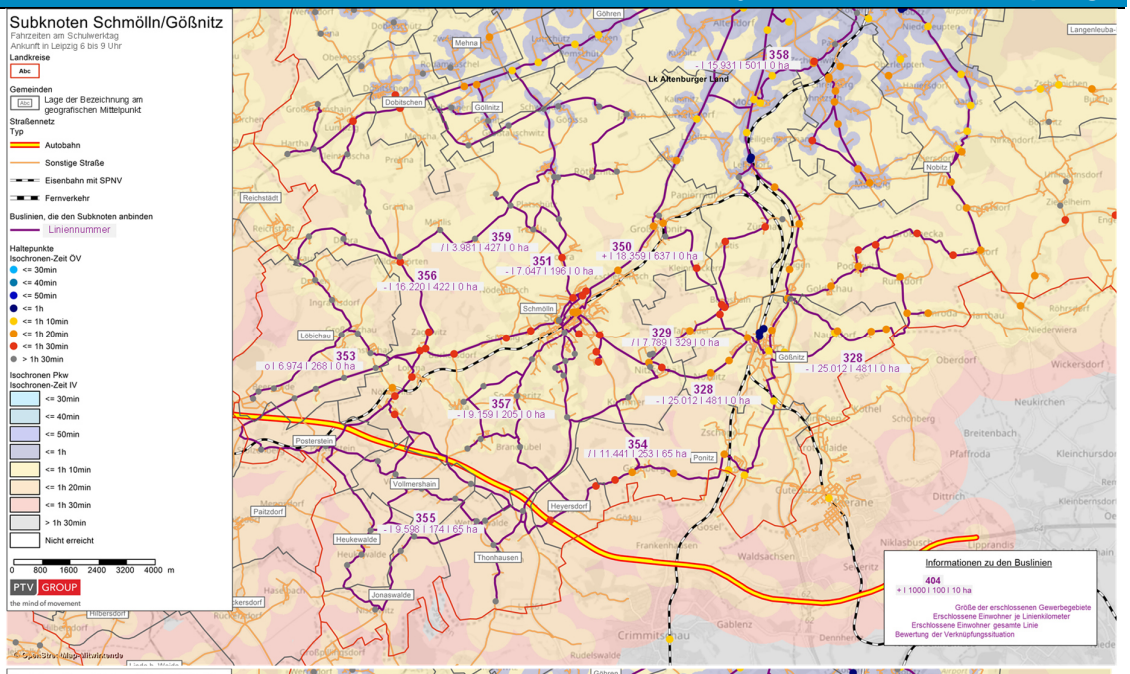


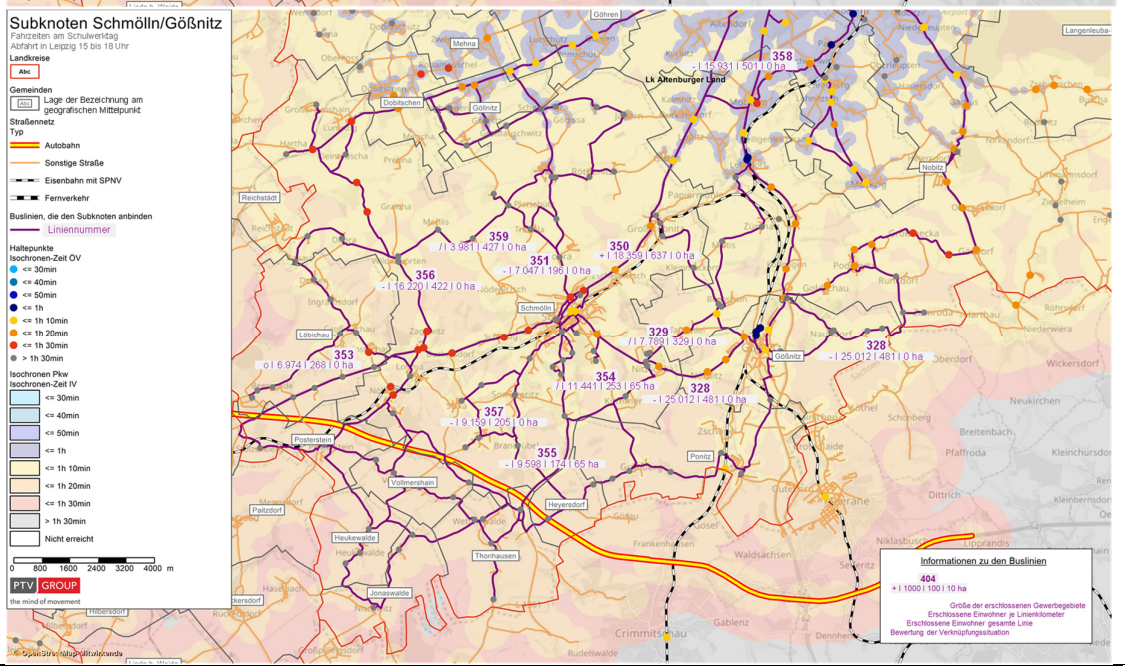
Lageplan



1. Bahnsteig 1 und 2 mit Fahrstuhl
2. Blick auf die Bushaltestelle
3. Unterführung
4. Zugang zur Unterführung
5. Bahnsteig 3 und 4
6. Bahnsteig mit DFI-Anzeige
7. Fahrgastinformation
8. Fahrplanaushang am Haltestellenmast

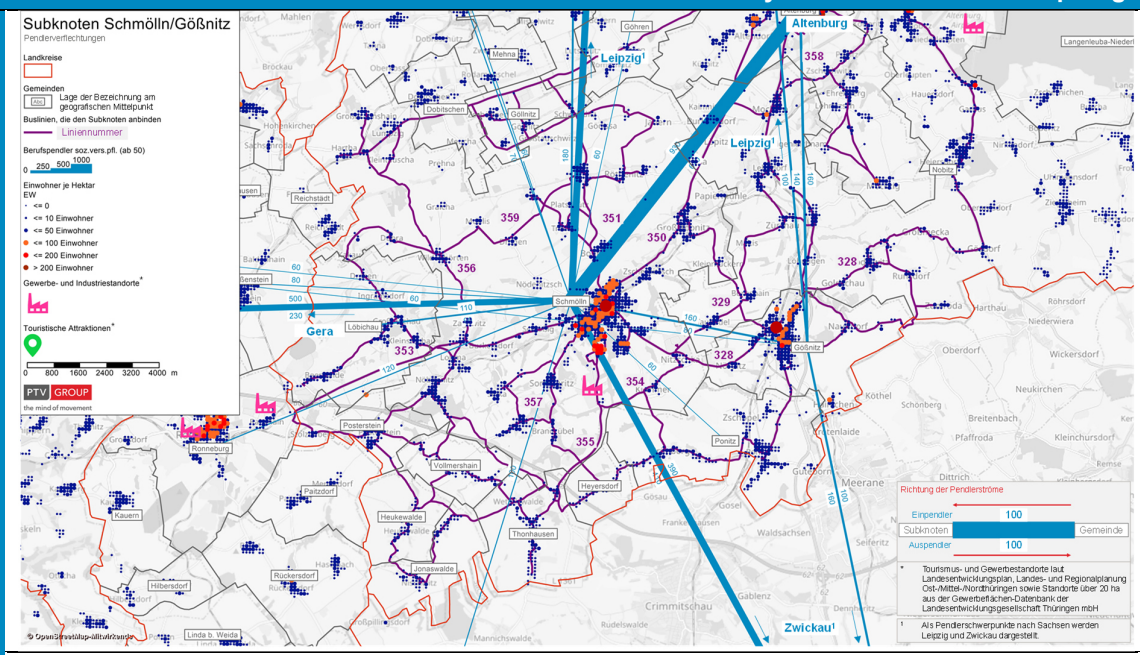
Isochronen





Gößnitz ist über die S5x mit konkurrenzfähigen Reisezeiten zum Hauptbahnhof Leipzig angebunden (etwa 60 Minuten im SPNV und 70 Minuten im MIV). Diese Reisezeitvorteile können aufgrund ungenügender Verknüpfungen zum StPNV nicht in den mittelzentralen Funktionsraum fortgetragen werden. In Gößnitz erhöht sich die Reisezeit ab Leipzig zwischen dem Bahnhof und den umliegenden Bushaltestellen von 60 Minuten auf etwa 70 Minuten. Erschwerend wirkt die geringe Bedienungshäufigkeit im StPNV mit einzelnen Fahrten am Tag.
Schmölln wird über die S5x mit Umstieg in Altenburg auf den RE 3 innerhalb einer Fahrzeit von ca. 70 Minuten ab Leipzig erreicht. Die Übergangszeiten für einzelne Busverbindungen liegen zwischen 10 und 20 Minuten. Viele Bereiche des Funktionsraumes mit geringem Nachfragepotenzial (entlang der Linien 351, 354, 357, 359) werden nicht mit dem SPNV verknüpft.

Nachfragepotenziale



Im mittelzentralen Funktionsraum liegt das regional bedeutende Industriegebiet "Crimmitschauer Straße" (65 ha) in Schmölln sowie das Industriegebiet "Ronneburg-Ost" (OT Raitzhain) (48 ha) und das Gewerbegebiet "Grobsdorfer Straße" (27 ha).
Die wichtigsten Berufspendlerbeziehungen im mittelzentralen Funktionsraum konzentrieren sich auf die Relation Schmölln – Altenburg. Großräumige Berufspendlerverflechtungen exisieren zwischen Schmölln und Gera sowie dem Leipziger und Zwickauer Raum.

Steckbrief Subknoten Gößnitz					Bestandsanalyse der örtlichen Verknüpfung	
	Linie	Takt[2]	Zielort	Wartezeit nach Leipzig	Wartezeit von Leipzig	Bewertung[3]
SPNV-Angebot	RE 1	120 Min.	Göttingen über Erfurt	Betriebszeit: 6:00 – 22:00 Uhr		
			Glauchau			
	S 5X	60 Min.	Halle über Leipzig	Betriebszeit: 6:00 – 22:00 Uhr		
			Zwickau			
	S5	120 Min.	Halle über Leipzig	Betriebszeit: 4:00 – 0:00 Uhr		
			Zwickau			
	RB 37	120 Min.	Glauchau	Betriebszeit: 5:00 – 21:00 Uhr		
Bus-Angebot	133	Kein Takt	Zwickau	2-20 min (7-17 Uhr)	3-45 min (7-17 Uhr)	-
	328	Kein Takt	Schmölln	0-20 min (7-18 Uhr)	3-25 min (7-18 Uhr)	-
			Altenburg	5-30 min (7-17 Uhr)	5-30 min (7-17 Uhr)	-
	329	Kein Takt	Schmölln	nur zwei Ankünfte an Schultagen		/
			Saara	nur ein Fahrtenpaar pro Schulwerktag		/
	354	Kein Takt	Schmölln	nur ein Fahrtenpaar pro Schulwerktag		/
			Heyersdorf	nur ein Fahrtenpaar pro Schulwerktag		/
	358	Kein Takt	Altenburg	10-30 min (5-18 Uhr)	5-30 min (5-18 Uhr)	-

[2] Takt an Wochentagen
[3] Bewertung: +… Wartezeit 5-10 Minuten; o… Wartezeit bis zu 5 Minuten (wenig Verspätungspuffer) oder 10-15 Minuten; -… Wartezeit über 15 Minuten oder unstetig; /…keine Verknüpfung

Steckbrief Subknoten Gößnitz		Bestandsanalyse der örtlichen Verknüpfung
SWOT	**Stärken**	**Schwächen**
	Der Bahnhof liegt zentral und in direkter Nähe zur Bushaltestelle.	
	Alle Buslinien verkehren zum Bahnhof.	Für die Regionalbuslinien gibt es keine oder unstetige Verknüpfungen zum SPNV.
		Aufgrund der Unstetigkeit hat der Subknoten eine geringe Erschließungswirkung.
	Die Barrierefreiheit am Bahnhof und an der Bushaltestelle ist gegeben.	Die Kapazität des P+R-Platzes ist zu gering. Es ist keine B+R-Anlage vorhanden. Die Infrastruktur ist beschädigt.
	Fahrgastinformationen im SPNV sind dynamisch und statisch vorhanden.	Es gibt keine DFI für den Busverkehr
	Gößnitz ist im tariflich im MDV organisiert.	
		Die attraktiven Reiszeiten im SPNV können aufgrund fehlender Fahrplanverknüpfungen nicht in den Funktionsraum übertragen werden.
	Chancen	**Risiken**
	Die fortschreitende Digitalisierung erleichtert die Umsetzung einer technischen Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus und schafft neue Möglichkeiten Kunden ad hoc mit Echtzeitdaten zu informieren.	Heterogene Auffassungen der Verkehrsunternehmen zur Bereitstellung und Nutzung von Echtzeitdaten schränken teilweise die Nutzung bestehender technischer Möglichkeiten ein.
	Durch den MDV bestehen gute institutionelle Voraussetzungen für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus mit Echtzeit-Daten.	
	Alle Regionalbuslinien werden zum Bahnhof geführt, daher können Verknüpfungen der Linien 133, 328 und 358 mit moderaten Anpassungen der Fahrlagen hergestellt werden	Anpassungen im Busverkehr können zu Konflikten mit dem Schülerverkehr führen und erzeugen damit unter Umständen zusätzliche Betriebskosten.
	Mit einer guten Verknüpfung zur S5x können nach Leipzig konkurrenzfähige Reisezeiten für den Funktionsraum angeboten werden.	Die bauliche Situation (geringe Ausstattung und lange Bahnsteige) erzeugt eine unattraktive Umstiegssituation.

Steckbrief Subknoten Gößnitz	Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungssituation		
	Maßnahme	(Wechsel-)Wirkungen	beteiligte Akteure vor Ort
Übergeordnete Maßnahmen	Integration eines Programmes zur Revitalisierung/ Verschönerung von Bahnhöfen in die RL-KVI	Aufwertung des Bahnhofsumfeldes zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Erweiterung der P+R und B+R Anlagen	Stadt Gößnitz, DB Station & Service, Land Thüringen
	Etablieren einer Echtzeitauskunft	Steigende Attraktivität durch bessere Fahrgastinformation und verlässlichere Umstiegssituation	MDV, Verkehrsunternehmen, DB Station & Service, Stadt Gößnitz
	Kurzbeschreibung	(Wechsel-)Wirkungen	Verantwortlichkeiten/ Akteure
Maßnahmen am Subknoten	Linien 133, 328, 358 auf 2-Stunden-Grundtakt, zuzüglich Schülerverkehr	Berücksichtigung in Vergabe und NVP	Landkreis Altenburger Land, Landkreis Zwickau, MDV, Verkehrsverbund Mittelsachsen
	328 und 358 nach Leipzig verknüpfen	Vereinbarkeit mit Schülerverkehr und weiteren Zielen (z.B. Gewerbestandorten) prüfen	Landkreis Altenburger Land
	Halteposition auf Bahnsteig optimieren/Umbau Bahnsteig	Verkürzung der Umsteigewege verkürzt die Fußwegzeit und erhöht die Akzeptanz des Umstieges	DB Station & Service, TLBV, MDV
	Schaffung von Infrastruktur zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (ggf. sanitäre Anlagen, Fahrgastunterstände usw.) und Aufwertung des Bahnhofsumfeldes	Erhöhung der Umsteige- und Aufenthaltsqualität führt zur Erhöhung der Akzeptanz des Umstieges	DB Station & Service, Stadt Gößnitz, TLBV
	Erweiterung der Kapazität von P+R, Schaffung von B+R	Steigerung der Attraktivität des Verknüpfungspunktes und Erhöhung der Nachfrage	Stadt Gößnitz, TLBV
	Nachrüstung DFI-Display am Bussteig	steigende Attraktivität durch bessere Fahrgastinformation und verlässlichere Umstiegssituation	Verkehrsunternehmen, DB Station & Service, Stadt Gößnitz