

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
1	Durchbindung zum HP Pieschen (Li. 76/73) prüfen	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	Keine Umsetzung möglich	Voraussetzung ist die Schaffung eines den betrieblichen Anforderungen genügenden Endpunktes am S.-Bf. Pieschen. Dies wurde im Rahmen der Planungen geprüft und aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse verworfen. Mittelfristig ist die Durchbindung zum Wilden Mann als Ersatz der Linie 73 geplant. Dafür muss die Döbelner Straße ausgebaut werden. Aktuell können dort nur Kleinbusse eingesetzt werden. Im weiteren Verlauf der Linie 79 würden Kleinbusse nicht die notwendige Kapazität bieten. Eine Durchbindung auf die Linie 76 wurde geprüft und aufgrund der unterschiedlichen Takte beider Linien verworfen. Eine Taktverdichtung der Linie 76 von einem 30 auf einen 20 Minuten Takt wäre nicht wirtschaftlich.
2	Führung via Flügelweg/Hamburger Str. verkürzt Laufzeiten zw. Haltestellen und ermöglicht langfristig Anbindung des HP DD-Cotta Wendemanöver in Altcotta würde entfallen	Altcotta	Keine Umsetzung möglich	Die Fahrzeit zwischen Altcotta und Cossebauder Straße würde mit einer solchen Linienführung steigen. Zusätzlich ist das Einordnen zusätzlicher Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt Flügelweg/Hamburger Straße verkehrstechnisch schwierig umzusetzen. So müsste von Altcotta kommend ein Linksabbiegen aus der Bushaltestelle signaltechnisch ermöglicht werden. Gleiches gilt für das Rechtsabbiegen aus der ÖPNV Trasse Hamburger Straße Richtung Altcotta.
3	Verlängerung einer der beiden Linien (70/80) via Tharandter Str. bis Löbtau-Süd/Plauen prüfen Verbessert Umsteigebeziehung zur Li. 62	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlichen Bus. Die angestrebte Errichtung von Ladeinfrastruktur ist an beiden alternativen Endpunkten problematisch.
4	Verlängerung sehr zu begrüßen noch besser wäre jedoch die Weiterführung gemäß Gesamtkonzept daher Interimsführung verlängerte Linie 87 diskutieren (Lange Straße / Saalhausener Straße im Westen bzw. Boderitzer Straße / Münzmeisterstraße im Osten)	Linienwege verlängerte Linie 87	Positives Feedback	Sofern es größere Verzögerungen in Planung/ Umsetzung der Baumaßnahmen geben sollte, wird eine Prüfung alternativer Linienwege durchgeführt.
5	Tausch der Linienäste von 70 und 85 sinnvoll (70 nach Gompitz, 85 nach Klotzsche)?	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die sehr lange Umlaufzeit einer Linie Klotzsche <-> Striesen (knapp 160 Minuten) ist betrieblich gerade in Hinblick auf das Fahrpersonal sehr problematisch.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
6	Schleife über Altotta wirklich erforderlich? Umstiege bei direkter Führung über Grillparzer Straße ebenfalls gegeben Alternative: Haltestelle in der Tonbergstraße zur Nutzung der LSA bei der Ausfahrt auf die Cossebauder Straße	Altotta	Keine Umsetzung möglich	Direkte Führung über Grillparzer Straße reduziert Beförderungszeit deutlich (~2 Minuten Einsparung je Richtung). Dadurch wird jedoch das Quartierszentrum Altotta und das Gymnasium Cotta nicht angebunden. Linksabbiegen aus Tonbergstraße nicht erlaubt und Rechtsabbiegen aus Cossebauder Straße aufgrund Schleppkurven nicht möglich.
7	Weiterführung bis Gompitz durch Pennrich Westlich der Grillparzer Straße keine Querverbindung zwischen Briesnitz/Ockerwitz und Kesselsdorfer Straße damit parallel Beibehaltung einer Direktverbindung von Pennrich/Gompitz zum Gymnasium Cotta	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen, in diesem Fall auch aufgrund der Anbindung an das Gymnasium Cotta. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar.
8	Tausch Linienäste 85 - 70 tatsächlich eine Überlegung wert (70 nach Gompitz, 85 nach Klotzsche) Die 70 könnte dann über Waltherstraßenbrücke - (Globus) - Sportpark Ostra - Bahnhof Mitte - Terrassenufer - Käthe-Kollwitz-Ufer bis zum Schillerplatz verlängert werden Die 85 würde Löbtau direkt und umsteigefrei mit dem Elbepark verbinden.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die sehr lange Umlaufzeit einer Linie Klotzsche <> Striesen (knapp 160 Minuten) ist betrieblich gerade in Hinblick auf das Fahrpersonal sehr problematisch. Für eine Verbindung Löbtau <> Bahnhof Mitte wird perspektivisch die Linie 90 weiterentwickelt. Im Bereich Terrassenufer - Käthe-Kollwitz-Ufer wird das Potential im Verhältnis zum Aufwand eher gering eingeschätzt.
9	68 über Bremer Straße	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
10	Parken einseitig weg, neuer Asphalt hin, 87 durchbinden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
11	Linie 70 bitte lassen Direkt Verbindung Gompitz-Gorbitz-Altotta-Elbepark-KH Neustadt fehlt sonst Linie 79 Wilder Mann-Btf. Trachenberge-Hp.Pieschen-Mickten-Übigau- Altotta-Grillparzer Str.-Omsewitz Linie 80 Klotzsche- Altotta-Tharandter Straße Linie 85 Striesen-Tharandter Straße-weiter über Altotta nach Ockerwitz	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert. Die Verbindung der Linie 79 und der Linie 73 zum Linienweg Omsewitz <> Wilder Mann erfolgt, sobald die Döbelner Straße bustauglich umgebaut ist.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
12	Fehlende Anbindung der DVBAG Linien am S-Bf. Friedrichstadt alles nur über längere Fußwege	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
13	Wegfall Linie 70 am ElbePark in Richtung Gompitz	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
14	Fehlender ÖPNV Bessere Einbindung ins Stadtliniennetz der Linie 93 Cossebaude-Briesnitz-Cotta-Gottfried-Keller-Straße-Schule am Leutewitzer Park-Weidentalstr-Wölfnitz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
15	Flügelung 70 / 80 in Altotta 70 wie bisher nach Gompitz (Beibehaltung Direktverbindung Gompitz - Gymnasium Cotta) Parallelverkehr 85 Kesselsdorfer Straße nicht zielführend 85 von Tharandter Straße bis Ockerwitz durchbinden	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Linien 70 und 80 überlagern sich zu einem 10' Takt zwischen Pieschen und Löbtau und funktionieren nur in dieser Kombination. Eine Flügelung würde die Nachvollziehbarkeit und die Reisezeitgewinne auf dieser Relation schmälern. Die Durchbindung der 85 nach Gompitz ist betrieblich und aus Sicht der Nachfrage sinnvoll. Ockerwitz wird in Stufe I durch die Linie 92 angebunden.
16	Parken wegnehmen, Bus beschleunigen	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Das Parkraummanagement fällt in den Verantwortungsbereich der Landeshauptstadt Dresden. Sofern sich mit der Einführung des Busnetzes Süd-West (insbesondere Stufe 2 mit Führung der Linie 87 über Nöthnitzer Straße) reisezeitrelevante Behinderungen ergeben, wird die DVB zusammen mit der Landeshauptstadt Lösungsmöglichkeiten suchen.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
17	Arbeite im Krankenhaus und bin froh eine direkte Verbindung mit der Linie 70 bis zu mir nach Gompitz zu habe. Was besonders im Frühdienst und nach dem Spätdienst zeitlich zu merken ist. mit dem geplanten Wegfall der direkt Verbindung darf ich noch zeitiger früh los bzw. komme abends noch später nach Hause.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
18	Bisher war die Linie 70 perfekt mal schnell in den ElbePark zum einkaufen und um ins Kino zu gehen das fällt dann weg erst umständlich umsteigen wer so was nur planen kann gerade in der Woche und am Wochenende ist die 70 sehr oft voll und nicht selten ohne Verspätun.das zeigt doch das diese direkt Verbindung benötigt wird. Wenn schon nach Löbtau dann die 80 da diese nicht so viele Fahrgäste hat wie die 70. also bitte Linie 70 lassen	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
19	Auf dem Abschnitt Altplauen und Löbtau sollte der Fahrweg der 85 über die Tharandter Straße führen. Im Gegenzug könnte die 63 analog der 160 über die Reisewitzer Straße fahren. Damit würde auch die 85 die Zentralhaltestelle in Löbtau bedienen.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
20	Der Wegfall der 70 in DD-Gorbitz würde auch bedeuten, dass es in Gorbitz-Süd keine Direktverbindung mehr zum Beispiel zum Elbepark gebe.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Nachfragesteigerung durch die Schaffung der Direktverbindung Löbtau - Elbepark - Trachau überwiegt deutlich die Nachfrageverluste im Bereich Gorbitz. Bei der Planung der Fahrlagen wird auf attraktive Umsteigezeiten von Gorbitz (Linien 2, 7, 92) Richtung Elbepark (Linien 70, 80) geachtet werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
21	Ich finde sehr gut, dass die 85 Richtung Löbtau verlängert wird, weil ich oft Richtung TU unterwegs bin und bis zur bisherigen Endhaltestelle relativ weit laufen musste (15 Minuten). Jetzt wären es immerhin nur noch 6-7 Minuten. Allerdings fände ich gut, wenn die 85 nicht am ÖPNV-Hub Zentralhaltestelle vorbei fährt.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
22	Die Weiterführung der Linie 85 finde ich richtig. Die Lücke zwischen Löbtau Süd und Tharandter Straße war immer ein großes Hindernis. Besteht die Möglichkeit näher oder direkt an der Haltestelle Tharandter Straße zu halten, um eine Möglichkeit zum Umstieg in die Linie 61 zu ermöglichen?	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
23	Linie 70 beibehalten bis Gompitz aufgrund der Anbindung vom Elbe Park zur Kesselsdorfer Str.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
24	Perspektivisch bzw. mittelfristig, sollte die Möglichkeit zumindest offen gehalten werden die 85 direkt zur Hst. Tharandter Str. zu führen und auch an der anderen Seite bis Schillerplatz zu führen. Ich sehe da Potential einen zusätzlichen Bypass-Effekt für die Uni herzustellen.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung an die Zentralhaltestelle Tharandter Straße ist aus Kapazitätsgrenzen leider nach gegenwärtigem Stand nicht möglich. Die Anbindung an den Schillerplatz wird gegebenenfalls im Zuge anderer Liniennetzprojekte mittelfristig geprüft werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
25	Gorbitz, das Wohngebiet mit den meisten Einwohnern im Einzugsgebiet der Linien, sollte auf jeden Fall eine Direktverbindung zum Elbepark+Pieschen behalten, zumal die Busse relativ Verspätungsanfällig sind und an den 3 Haltestellen im Einzugsbereich immer eine Straßenbahn nach oben fährt, sodass Verspätungen nicht sehr ins Gewicht fallen. ein Umstieg von der Linie 2->80 auf der Penricher müsste gut abgestimmt werden, sonst wartet man am Wochenende auch mal 15-30 min auf die nächste Bahn	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung gewährleistet werden.
26	Die Linie 85 sollte den Knotenpunkt Tharandter Straße auf jeden Fall erreichen, um eine Umsteigemöglichkeit zur Linie 61 anbieten zu können und das Stadtteilzentrum anzubinden. Die Kapazität des Knotenpunkts ist zwar begrenzt und mit ~40 Fahrten pro Stunde so gut wie ausgeschöpft, aber die 3 stündlichen Fahrten der Linie 85 werden hier nicht ausschlaggebend sein. Da ich die Führung über die Reisewitzer Straße besser finde, als über die Tharadter Straße, würde ich vorschlagen die Linie von der Resewitzer über Anton-Weck-Straße und Tharandter Straße zur Zentralhaltestelle zu führen.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
27	Linie 79 weiterführen ab Omsewitz zur Warthaer Str und über Zschonergrund, Podemus, Brabschütz, Rennersdorf, dann um den Stausee rum nach Oberwartha bis Cossebaude und ggf nach Gohlis - dadurch Linie 91 direkter fahren lassen ohne den Knick nach Podemus und Linie 93 einkürzen bzw neue Linie bilden	Sonstige	Themenspeicher	Die Verbesserung des ÖPNV im Dresdner Westen ist sinnvoll, der planerische und administrative Aufwand ist jedoch aufgrund vieler beteiligter Akteure (Landeshauptstadt Dresden, DVB, Satra Eberhardt) hoch. Eine Umsetzbarkeit im Rahmen des Busnetzes Süd-West ist leider nicht möglich. Eine Planung wird erst mittelfristig im Rahmen einer Neuorganisation des Buslinienetzes in diesem Bereich möglich sein. Ihr Vorschlag wird dann näher geprüft werden.
28	Die Führung der Linie 85 über die Reisewitzer Straße finde ich sehr gut. Ob zur Zentralhaltestelle oder wie vorgeschlagen in die Gegenrichtung nach Gompitz - da bin ich unschlüssig, was für uns praktischer ist. Hab beides was für sich.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	Positives Feedback	

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
29	Linie 85 ab Tharandter Str. über Emerich-Ambross-Ufer nach Altcottta und weiter über Cotta nach Ockerwitz, runter nach Gompitz bis Pennrich	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	Keine Umsetzung möglich	Die Führung einer Buslinie über das E.-Ambros-Ufer wurde geprüft, jedoch aufgrund des geringen Fahrgastpotentiales verworfen. Die Führung der Linie 85 über die Kesselsdorfer Straße nach Gompitz hat ein hohes Nachfragepotential und wurde deswegen als Vorzugsvariante ausgewählt. Ggf. wird mittelfristig die Machbarkeit einer Verlängerung der Linie 92 von Ockerwitz nach Gompitz geprüft.
30	1. Der Lückenschluss am Emerich-Ambros-Ufer muss dringend erfolgen !!! Damit Altcottta entlastet und zu einem sehr guten Verknüpfungspunkt ausgebaut werden kann 2. Die Direktverbindung Gorbitz >Altcottta > Elbepark muss bestehen bleiben !!!	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Zuständigkeit für Straßenneubau liegt bei der Landeshauptstadt Dresden. Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Situation ist unstrittig. Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
31	Linie 92 ab Altcottta weiter über Emerich-Ambross-Ufer - Semmelweisstr. - Hp Friedrichstadt - Waltherstr. und dann vielleicht zur Messe oder alternativ über Sportpark Ostra - Pieschener Allee zum Bf Mitte bzw Postplatz	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Parallelverkehr zu den Linien 1 und 68 zwischen Cotta/Briesnitz und der Friedrich- und Innenstadt und zusätzlicher betrieblicher Aufwand bei vergleichsweise niedriger Nachfragewirkung.
32	Die Regionalbus Linie 261 sollte zusätzlich an der Haltestelle Bautzner /Rotheburgerstr halten, um einen besseren Übergang zur Straßenbahnlinie 13 , 6 ,11 zu ermöglichen .	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
33	Es ist etwas suboptimal, dass die Linie 85 (ehemals die Linie 70) nicht mehr die Linie 2 erreicht. Dadurch werden manche Umsteigebeziehungen etwas schlechter. Außerdem ist der Parallelverkehr zwischen 7 und dann 85 noch höher als jetzt bereits. Gibt es eine Möglichkeit, diese Umsteigebeziehung herzustellen? (Bspw. Linientausch 2 und 7 in Pennrich...)	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Der Linientausch der Linien 2 und 7 wird hinsichtlich der Nachfragewirkung geprüft und bei positiver Wirkung umgesetzt werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
34	Es wäre wünschenswert, eine Umsteigebeziehung zwischen der Tramlinie 2 und der Buslinie 79 (heute 80) herzustellen.	Übergang Bus-Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Für die Anbindung an den Hebbelplatz müsste die Hörigstraße für den Linienbusverkehr ertüchtigt und Park-/Halteverbote am Hebbelplatz angeordnet werden. Dies ist mit einem hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand verbunden.
35	Eine Verlängerung der Buslinie 70 oder 80 nach Plauen würde die westliche Tangentialverbindung erheblich aufwerten, da man zum einen die Buslinie 62 erreichen würde, zum anderen auch die S-Bahn nach Freital und den SPNV Richtung Chemnitz. So könnte das Stadtzentrum von Pendlerverkehren noch mehr entlastet und Kapazitäten verlagert werden. Das wäre doch auf jeden Fall eine Überlegung wert :)	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig.
36	Vielleicht kann man sich mit der Linie 87 ja zwischenzeitlich anderweitig helfen ;)	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	Themenspeicher	Aufgrund der fehlenden Bustauglichkeit im Bereich zwischen Altnaußlitz und Wölfnitz musste das Busnetz Süd-West in zwei Umsetzungsstufen aufgeteilt werden. Interimslinienwege wären zum Teil denkbar, jedoch aufgrund der längeren Fahrzeit nicht attraktiv für die Fahrgäste.
37	Eine Busverbindung zwischen den Plattenbausiedlungen Gorbitz und Omsewitz, um schneller zum Einkaufen zu kommen oder zum Arzt, wäre wünschenswert. Man könnte die neue Linie 79 bspw. zum Betriebshof Gorbitz verlängern und so eine Umsteigebeziehung von der 2 und 7 zur 79 schaffen, welche heute (und in aktuellen Planungen auch künftig) nicht existiert. Auf genaue Straßenführungen will ich mich nicht festlegen.	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Mögliche Verlängerungsoptionen werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.
38	Finde die Idee links drüber sehr gut. Sollte man prüfen, gerade um mehr Potenzial an Fahrgästen im Bereich Ockerwitz zu generieren und potenzielle Schülerverkehre abzudecken.	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Weiterverlängerung der Linie 92 bis Gompitz/Pennrich ist mittelfristig prüfenswert. Aufgrund des hohen betrieblichen Aufwandes ist jedoch keine Umsetzung mit dem Busnetz Süd-West Stufe 1 möglich.
39	Die 85 wäre zu lang und instabil wenn sie bis Klotzsche verlängert wird.	Anbindung Dresdener Norden (Industriegebiet)	Sonstiger Kommentar	
40	Linie 79 mit Stichfahrt über Hebbelplatz (Umsteigebeziehung Omsewitz zur Straßenbahnlinie 2 sollte neu eingerichtet werden)	Übergang Bus-Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Für die Anbindung an den Hebbelplatz müsste die Hörigstraße für den Linienbusverkehr ertüchtigt und Park-/Halteverbote am Hebbelplatz angeordnet werden. Dies ist mit einem hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand verbunden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
41	<p>Linie 92 beidseitig verlängern: von Ockerwitz kommend: weiter über Altgompitz - Pennrich - Gompitzer Höhe bzw perspektivisch Altgompitz - Altnossener Str. - Gompitzer Höhe - Pennrich - Zöllmen - Unkersdorf (- Kesselsdorf)</p> <p>sowie von Cotta aus: über Altcotta - Emerich-Ambross-Ufer - Semmelweisstr. - Hp Friedrichstadt - Waltherstr. - Sportpark Ostra und entweder über Pieschener Allee zum Bf Mitte oder Postplatz</p>	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	Themenspeicher	<p>Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen, in diesem Fall auch aufgrund der Anbindung an das Gymnasium Cotta. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar. Eine Weiterverlängerung über Gompitz hinaus muss im Zuge einer Neuplanung des Liniennetzes in Dresdner Westen und Kesselsdorf/Wilsdruff erfolgen, dies ist nicht bis zur Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West umsetzbar.</p> <p>Verlängerung in Richtung Innenstadt führt zu Parallelverkehr zu den Linien 1, 2, 68 und 12 (je nach Relation).</p>
42	<p>Linie 93 wenn die Linie 79 ab Omsewitz verlängert werden würde über Zschonergrund und weiter über Podemus, Brabschütz, Rennersdorf, Oberwartha bis Cossebaude bzw weiter bis Gohlis könnte man die dann eingekürzte Linie 93 von Cotta über Merbitz und Mobschatz, Cossebaude bis nach Niederwartha verlängern und im 20 min Takt fahren lassen, die 68 dann generell nur noch einkürzen bis Cossebaude alle 10 min - im Nachtverkehr einfach dann den Abschnitt der 93 von Cossebaude bis Niederwartha wie jetzt auch auf der 68</p> <p>außerdem die Linie 68 über die Bremer Str. fahren lassen</p>	Sonstige	Themenspeicher	<p>Eine Verlängerung wäre denkbar, jedoch nur im Rahmen einer Neukonzeption des Busnetzes im Dresdner Westen. Dafür sind umfangreiche Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Dresden, der DVB sowie dem jetzigen Betreiber der dortigen Buslinien Satra Eberhardt erforderlich.</p>
43	<p>Wie wäre es mit einer langfristigen Führung der Linie 79 von Plauen kommend über Hohendölzschener Straße, Altdölzchen und Burgwartstraße und weiter wie in Zukunft geplant (in beiden Richtungen, also statt über Wiesbadener Straße. Dann könnte man die 62 bis Plauen zurückziehen und bräuchte nicht mehr mit überlangen Gelenkbussen durch Altdölzchen zu fahren (meinen Eindrücken nach sine diese der Nachfrage nicht berechtigt, aber das ist nicht der Punkt). Durch die Einkürzung der 62 und der strategischen Verlegung der Linie 87 ließe sich vlt sogar ein Umlauf sparen, welcher woanders eingesetzt werden könnte.</p>	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Keine Umsetzung möglich	<p>Die Linie 62 schafft eine attraktive Innenstadtanbindung von Naußlitz und Dölzchen. Ein Ersatz durch die Linie 87 führt zu einem Umsteigezwang und einer längeren Reisezeit auf dieser Relation. Gleichzeitig bietet die Linie 87 in der zweiten Stufe des Busnetzes Süd-West eine attraktive und direkte Verbindung von Plauen nach Wölfnitz und Cotta. Durch eine Führung der Linie 87 über Dölzchen verlängert sich die Fahrzeit auf dieser Relation. Dies führt zu einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf auf dieser Linie.</p> <p>In Summe ergibt sich trotz der Neuerschließung der Hohendölzschener Straße absehbar ein Nachfrageverlust.</p>
44	Bennent bitte diese Haltestelle um. Ist verwirrend, weil es sie in der Parallelstraße auch gibt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
45	This is Saltgrid	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
46	70/80 über Emerich-Ambros-Ufer verkehren lassen, um Parallelverkehr zur Straßenbahn zu vermeiden.	Linienweg E.-Ambros-Ufer/ Lübecker Straße	Keine Umsetzung möglich	Die Idee wurde geprüft. Am Emerich-Ambros-Ufer werden kaum wichtige Ziele erreicht. Die Fahrgastzahlen wären somit niedriger.
47	Zwischen Wölfnitz und Altgorbitz Anruflinientaxi anbieten Strecke könnte über Wende-Hipler-Straße-Stadtweg-Café Gießbach nach Altgorbitz führen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
48	Neue Linie mit Kleinbus ab Wilder Mann über Neuländer Straße(LKA ,Berufsschule Bau wohnhäuser bish ohneÖPNV)-Leipziger Straße-Forststraße-Seestraße-Rankestraße-Peschelstraße-Elbepark Ikea-Elbepark-Riegelplatz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
49	Linie 68 zw "Vorwerkstr" und "Bremer Str" über Bremer Straße	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
50	Hier ist der Haltepunkt Dresden-Cotta. (Die Linie RB31 fährt stündlich, ab 2026 voraussichtlich halbstündlich als S6.) Er ist aktuell nicht gut erschlossen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
51	70/92 Linienäste von 70&92 in erster Stufe südlich von "Altcotta" tauschen; Linie 92 über Emerich-Ambros-Ufer zum Ebertplatz	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Dies würde die Direktverbindung nach Gompitz - Elbepark erhalten, widerspricht aber dem Ziel mit der Überlagerung der Linien 70 und 80 zu einem 10' Takt eine attraktive Direktverbindung zwischen Pieschen und Löbtau zu schaffen.
52	Linie 63 zur Reisezeitverkürzung zw "Plauen Rathaus" und "Saarstr" über Coschützer Straße; als Ersatz Quartiersbus von Kleinnaundorf bzw Coschütz über Karlsruher Straße, Westendring, Plauenscher Ring nach Altplauen bzw Dölzschen via Hohendölzschener Straße	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
53	Nicht vergessen, wo ihr die 61 langschicken wollt, wenn die Tramstrecke zur TU irgendwann mal fertig ist ;) (Die Nöthnitzer Straße hält keine 3 Buslinien aus)	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
54	Wozu sollte man eine gut funktionierende nicht überfüllte Straßenbahn mit zwei Buslinien "entlasten"?! Da die zwei Buslinien in ihrer alten Linienführungen wichtige Reaktionen für Berufstätige und am Wochenende fürs Einkaufen im ElbePark bieten. Die Fahrgastzahlen belegen doch gerade auf der Linie 70 eine gute Auslastung in dieser Reaktion. Eher sollte man den Bereich Altotta überarbeiten und zu einem attraktiven Umsteigepunkt mit kurzen Wegen umbauen.	Altotta	Themenspeicher	Ziel ist nicht die Entlastung der Straßenbahnlinie 12, sondern die Schaffung einer neuen Direktverbindung Pieschen - Löbtau. Der Bereich Altotta ist als Defizitbereich erkannt und muss in Kooperation mit der Stadt bearbeitet werden.
55	Linie 90 bis zum S-Bf Freiburger Straße bzw Postplatz verlängern, um Ebertplatz zu entlasten	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
56	Fähre zur MESSE, damit man aus Mickten endlich ohne Umwege ins Ostragehege gelangen kann!	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
57	Die Südseite des Erich-Ambros-Ufers komplett für den Umweltverbund umwidmen, dafür Auto/Schwerverkehr ber E.-A.-Ufer Nord. Busse 70/80 können dort parken und müssen nicht über den Ebertplatz [scheint ein Problem zu sein, habe Kommentar dort gesehen] oder über die Gröbelstraße, außerdem wird Rathaus Cotta vom Kfz-Verkehr entlastet, ohne dass irgendwas neu asphaltiert werden muss. [Vorschlag bereits per E-Mail eingereicht, MfG Jonas Bechtel] [Meta-Anmerkung: Dieses Fenster hier ist eigtl. zu klein zum Bearbeiten des Kommentars]	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
58	Linie 92 bitte über Bahnhof Cotta und Flügelweg führen. Dies ermöglicht einen besseren Umstieg zu den Linien 70 und 80 Richtung Norden. Außerdem wären die Bushaltestellen in Altotta alle an der gleichen Stelle.	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Die Fahrzeit zwischen Altotta und Cossebauder Straße würde mit einer solchen Linienführung steigen. Zusätzlich ist das Einordnen zusätzlicher Abbiegebeziehungen am Knotenpunkt Flügelweg/Hamburger Straße verkehrstechnisch schwierig umzusetzen. So müsste von Altotta kommend ein Linksabbiegen aus der Bushaltestelle signaltechnisch ermöglicht werden. Gleiches gilt für das Rechtsabbiegen aus der ÖPNV Trasse Hamburger Straße Richtung Altotta.
59	Parallele Führung der Linien 70 und 80 auf jeden Fall beibehalten, um einen sauberen 10-Minuten-Takt zwischen Trachau und Löbau zu garantieren. Die Verbindung Elbe Park - Gompitz ist da weniger wichtig.	Sonstige	Positives Feedback	Dies Linienführung entspricht der aktuellen Vorzugsvariante, da hiermit die beste Nachfragewirkung erzielt wird.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
60	Die Direktverbindung zwischen Gorbitz und Mickten soll beibehalten werden, einerseits für die direkte Anbindung des Elbe Parks aus Gorbitz, andererseits für die direkte Erreichbarkeit des Gymnasiums Gorbitz aus Mickten/Trachau	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung mit den Linien 2 und 70/80 gewährleistet werden.
61	Beschwerden zu fehlender Direktverbindung Elbepark -Gompitz: 85 nach Omsewitz, 79 nach Gompitz durchbinden (Tausch Linienäste in Altotta)	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Durch den Endpunkttausch würde Omsewitz/Gorbitz Nord die Direktverbindung Richtung Übigau und Mickten verlieren. Gleichzeitig hat die Verbindung Ockerwitz-Altotta-Omsewitz weniger Potential als die Verbindung von Ockerwitz nach Wölfnitz. Eine Linienführung der Linie 79 von Übigau über den ElbePark würde zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung führen aufgrund der umwegigen Linienführung.
62	Endpunkt für durchgebundene 70/80?	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Die Verlängerung der Linien 70 und 80 nach Plauen ist grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Danke für den interessanten Endpunktorschlag. Es wären aber u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erhebliche Anpassungen notwendig.
63	Nicht nur dass die Direktverbindung von Gorbitz nach Mickten entfällt, bei der geplanten Führung der Linie 92 besteht auch keine gute Umsteigemöglichkeit zu den Linien 70/80 (90-130 m Fußweg) und der einstieg direkt vor dem Gymnasium entfällt	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im geplanten Konzept nicht möglich. Die Bedienung der Haltestelle vor dem Gymnasium wäre nur mit einer Wendefahrt über die Raimundstraße denkbar. Diese Linienführung wird aufgrund der doppelten Haltestellenbedienung und der längeren Fahrzeiten durch Behinderungen an der Kreuzungen nicht umgesetzt.
64	Verlängerung der Linie 85 über Reisewitzer Straße nach Löbtau ist super, allerdings wäre eine Verbindung über die Zentralhaltestelle Tharandter Straße zum Bahnhof Mitte wünschenswert.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Verlängerung der Linie 85 zum Bahnhof Mitte ist nach gegenwärtigem Stand nicht geplant, da die Führung nach Gompitz ein hohes Fahrgastpotential aufweist. Ggf. wird jedoch mittelfristig eine bessere Anbindung Löbtau an den SPNV durch andere Linien geprüft werden.
65	Kommt die Haltestelle Neuer Annenfriedhof auch für die Straßenbahnlinie 12?	Sonstige	Sonstiger Kommentar	Die Haltestelle Neuer Annenfriedhof in der R.-Renner-Straße soll mit dem mittelfristig vorgesehenen Ausbau der Kesselsdorfer Straße barrierefrei ausgebaut werden. Die Haltestelle wird dann von den Linien 12, 70 und 80 bedient werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
66	Buslinie zum S-Bahnhof Pieschen verlängern und mit Linie 76 verküpfen	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	Keine Umsetzung möglich	Voraussetzung ist die Schaffung eines den betrieblichen Anforderungen genügenden Endpunktes am S.-Bhf. Pieschen. Dies wurde im Rahmen der Planungen geprüft und aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse verworfen. Mittelfristig ist die Durchbindung zum Wilden Mann als Ersatz der Linie 73 geplant. Dafür muss die Döbelner Straße ausgebaut werden. Aktuell können dort nur Kleinbusse eingesetzt werden. Im weiteren Verlauf der Linie 79 würden Kleinbusse nicht die notwendige Kapazität bieten. Eine Durchbindung auf die Linie 76 wurde geprüft und aufgrund der unterschiedlichen Takte beider Linien verworfen. Eine Taktverdichtung der Linie 76 von einem 30 auf einen 20 Minuten Takt wäre nicht wirtschaftlich.
67	Die Buslinie sollte am Bf Pieschen enden wenn der Name schon Bahnhof Pieschen ist	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	Keine Umsetzung möglich	Voraussetzung ist die Schaffung eines den betrieblichen Anforderungen genügenden Endpunktes am S.-Bhf. Pieschen. Dies wurde im Rahmen der Planungen geprüft und aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse verworfen. Mittelfristig ist die Durchbindung zum Wilden Mann als Ersatz der Linie 73 geplant. Dafür muss die Döbelner Straße ausgebaut werden. Aktuell können dort nur Kleinbusse eingesetzt werden. Im weiteren Verlauf der Linie 79 würden Kleinbusse nicht die notwendige Kapazität bieten. Eine Durchbindung auf die Linie 76 wurde geprüft und aufgrund der unterschiedlichen Takte beider Linien verworfen. Eine Taktverdichtung der Linie 76 von einem 30 auf einen 20 Minuten Takt wäre nicht wirtschaftlich.
68	Die Buslinie 70 sollte wieder bis zur Haltestelle Windkanal fahren.	Anbindung Dresdener Norden (Industriegebiet)	Themenspeicher	Die Haltestelle Zum Windkanal wird seit der Inbetriebnahme des Busnetzes Nord von der Linie 77 bedient. Eine Verlängerung der Linie 70 hätte einen erheblichen Fahrzeugmehrbedarf zur Folge und ist aktuell nicht geplant.
69	Diese Linie soll einen Schlenker über Industriegebiet Nord machen.	Anbindung Dresdener Norden (Industriegebiet)	Themenspeicher	Die Bedienung des Industriegebiets Nord wurde im Busnetz Nord bewertet und mit der Linie 77 sichergestellt. Eine Verlängerung der Linie 80 ist aktuell nicht geplant. Wir werden den Hinweis nutzen, die Fahrgastzahlen im Rahmen der Evaluation des Busnetz Nord zu analysieren.
70	Eventuell sollte es eine schnelle Verbindung über die Autobahn zwischen WilderMann und Global Foundries, Bosch, Flughafen und Industriegebiet Nord geben. sowas ist in anderen Städten auch möglich.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
71	Oft wartet die 80 nicht auf gerade aussteigende Personen der Straßenbahnlinie. Eventuell sollte die Haltestelle versetzt werden das man aus dem Buscockpit noch die Straßenbahn sieht und die Fahrgäste einen kürzeren weg haben.	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Eine Verlegung der Haltestelle ist sehr aufwändig und aktuell nicht geplant. Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme werden die Zeitfenster für Umstiege von Bus und Bahn nochmals geprüft.
72	Bitte beim Ausbau für die Linie 87 unbedingt den Spielplatz beibehalten. Das ist einer der interessantesten und abwechslungsreichsten Spielplätze in Dresden, der in der warmen jahreszeit quasi dauerhaft sehr gut besucht ist.	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Der Bau der Busschleuse für die Umsetzung der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West wird voraussichtlich die Verlegung des Spielplatzes erfordern. Jedoch rechtfertigen die prognostizierten hohen Nachfragersteigerungen den baulichen Aufwand und den Eingriff in die Grünfläche.
73	Bis 25 Uhr?	Sonstige	Sonstiger Kommentar	25 Uhr bedeutet 1 Uhr nachts, d.h. die Linie 85 verkehrt aufgrund ihrer durch das Busnetz Süd-West erhöhten Bedeutung länger zwecks Sicherstellung der heutigen Einsatzzeiten im Bereich Gompitz bis Wölfnitz (heutige Linie 70).
74	Eine Verlängerung von 70 und 80 zum Bahnverkehr in Plauen sollte auf jeden Fall umgesetzt werden!	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig.
75	Linie 79 bis in das Plattenbaugebiet Gorbitz verlängern.	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Mögliche Verlängerungsoptionen werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.
76	Ich finde es schade, dass nach wie vor nicht die Umsteigebeziehung von Omsewitz zur Linie 2 bedacht wurde. Die ist heute schon echt suboptimal. Das muss sich einfach verbessern.	Übergang Bus-Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Eine Umsteigebeziehung zur Linie 2 könnte an der Haltestelle Hebbelplatz umgesetzt werden. Dafür müsste jedoch die Hörigstraße für den Linienbusverkehr ertüchtigt werden und Park-/Halteverbote am Hebbelplatz angeordnet werden.
77	Guten Tag, wenn ich mich vorstellen darf, ich bin der Bahnhof Friedrichstadt und habe keinen ÖPNV. Schade... :(Nicht Gegenstand der Beteiligung		
78	Die Anbindung der Reisewitzer Straße ist sehr gut. Allerdings ist der 20 Minutentakt bzw. 30 Minutentakt zu wenig. Es wäre sinnvoller statt der 85 die 63 über die Reisewitzer Straße zu führen. Die 85 könnte über die Hst Clara Viebig Straße fahren. Das würde die Anbindung der 85 an die Zentralhaltestelle erleichtern. Aus meiner Sicht sollte die 85 diese unbedingt anfahren.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	Themenspeicher	Ein Tausch der Linienwege der Linien 63 und 85 in Löbtau wurde während der Planung geprüft, jedoch aufgrund der schwierigen Einrichtung von Haltestellen in der Gröbelstraße für die Linie 63 zur Anbindung an den Buswendepunkt Gröbelstraße verworfen.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
79	Linie 79 - Grundsätzlich bis S-Bahnhof Pieschen führen und einzelne Fahrten analog der bestehenden Linie 76 zu den bestehenden Einsatzzeiten zur JVA führen.	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	Keine Umsetzung möglich	Voraussetzung ist die Schaffung eines den betrieblichen Anforderungen genügenden Endpunktes am S.-Bhf. Pieschen. Dies wurde im Rahmen der Planungen geprüft und aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse verworfen. Mittelfristig ist die Durchbindung zum Wilden Mann als Ersatz der Linie 73 geplant. Dafür muss die Döbelner Straße ausgebaut werden. Aktuell können dort nur Kleinbusse eingesetzt werden. Im weiteren Verlauf der Linie 79 würden Kleinbusse nicht die notwendige Kapazität bieten. Eine Durchbindung auf die Linie 76 wurde geprüft und aufgrund der unterschiedlichen Takte beider Linien verworfen. Eine Taktverdichtung der Linie 76 von einem 30 auf einen 20 Minuten Takt wäre nicht wirtschaftlich.
80	Linien anderer Betreiber (91, 93, RB31) werden gar nicht berücksichtigt. Wäre schön, wenn man da im Rahmen eines Konzepts für die Stadt Dresden (also nicht nur eines Konzepts für die DVB) Umsteigebeziehungen verbessern könnte. Auf der Relation Merbitz<>Elbepark muss man an der Gottfried-Keller-Straße und am Flügelweg oder in Altcotta umsteigen, wobei an allen dreien die Situation definitiv nicht optimal ist (Sichtbeziehungen zwischen Linien, Ampeln, die verhindern, dass ich den Bus, den ich sehe, noch bekomme).	Anbindung Elbepark	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Verbesserung des ÖPNV im Dresdner Westen inklusive der Umsteigebeziehungen in Cotta ist sinnvoll, der planerische und administrative Aufwand ist jedoch hoch. Eine Umsetzbarkeit im Rahmen des Busnetzes Süd-West ist leider nicht möglich, dafür wird es voraussichtlich mittel- bis langfristig ein eigenes Projekt geben.
81	Abhängig von der geplanten Fahrzeuggröße: Es sollte irgendwie möglich sein, weiter über Pietzschstr. und Saalhausener Straße zu fahren. Auch hier bisher Null erschlossenes Gebiet.	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Erschließung dieses Gebietes ist in der Stufe 2 mit der Linie 87 vorgesehen. Bis zum bustauglichen Ausbau der Wendel-Hipler-Str. und der Pietzschstr. ist das leider nicht umsetzbar.
82	Die Linie 79 sollte in Richtung Mickten dauerhaft über die Overbeckstraße fahren. Viele meiner Kollegen kommen auf dem Weg zur Arbeit aus allen Richtungen, fahren aber oft nachmittags mit der 79 Richtung Mickten. Man sieht dort immer wieder viele Leute einsteigen. Es wäre schön, wenn diese Verbindung erhalten bleibt.	Anbindung/ Erschließung Übigau	Themenspeicher	Bei den Planungen wurden drei Linienführungsvarianten (1. Overbeckstraße 2. Mengsstraße 3. Richtung Mickten Overbeckstraße / Richtung Altcotta über Mengsstraße) geprüft. Die größte Nachfragewirkung wird mit der zweiten Variante erreicht, da somit das Wohngebiet von Übigau zentral angebunden wird. Bei Umsetzung der ersten Variante wären große Teile von Übigau nicht mehr mit dem ÖPNV erreichbar. Die dritte Variante wäre aufgrund der richtungsabhängigen Linienwege kompliziert für die Fahrgäste und wurde deswegen verworfen.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
83	Die Tharandter funktioniert jetzt schon zu Stoßzeiten fast nicht und hier sollen noch zwei Linien durch?	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Str./ Löbtau Str. werden vielfältige Maßnahmen ergriffen. Es wird eine Optimierung der Ampel-Steuerung und Update der Software geben. Weiterhin wird eine Pfortnerung im Vorfeld der Kreuzung untersucht.
84	Man könnte prüfen, ob es sinnvoll ist, die Linie 85 Richtung Gompitz über die Gröbelstraße zu führen, damit man wenigstens in eine Richtung bequeme Umsteigemöglichkeiten von der 85 zur Straßenbahn ermöglichen kann.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reiserwitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
85	Das Argument "einfacher von Trachau zum Campus" kann ich nicht nachvollziehen. Die Linie 3 existiert (theoretisch).	Sonstige	Themenspeicher	Im Fokus steht die gesamte westliche Spange Trachau - Pieschen - Cotta - Löbtau (- Südvorstadt), auf der es aktuell keine direkte ÖV-Verbindung gibt.
86	Auch wenn einer Durchbindung von 70/80 zur 61/63 bereits eine Absage erteilt wurde, könnte man eventuell prüfen, ob man die 70/80 ggf. mit den Verstärkerfahrten oder Studentenshuttles der 61 zwischen Löbtau und Gruna durchbinden kann.	Durchbindung 70/80 nach Südvorstadt	Themenspeicher	Die Idee ist sehr interessant. Die Prüfung ergab, dass die Verlängerung aus betrieblichen Gründen bis zum Betriebshof Gruna geführt werden müsste. Dieser Mehraufwand bedeutet auch mehr eingesetzte Fahrzeuge, die so nicht kalkuliert wurden. Eine Umsetzung ist daher mittelfristig nicht geplant.
87	Da die Linie 70 nach Gompitz offenbar für viele eine wichtige Verbindung darstellt, wäre es vielleicht eine Überlegung, die 70 so zu lassen, wie sie ist und stattdessen die Linie 79 nach Löbtau fahren zu lassen (sofern Solobusse ausreichend sind). Omsewitz könnte dann die 92 übernehmen.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Der Hinweis ist interessant. Eine entsprechende Umsetzung würde aber die attraktive Achse Pieschen - Cotta - Löbtau, auf der sich die Linien 70 und 80 zu einem 10' Takt überlagern einkürzen. Darüber hinaus sollten hier Gelenkbusse eingesetzt werden.
88	Diese Linie im Berufsverkehr bis zum Hp. Strehlen verkehren zu lassen könnte die E61 Studentenschuttle (tlw.) ersetzen und würde weitere interessante Anschlüsse ermöglichen (82, 8, 3, 66, 11, 63, 9/13/S-Bahn). LG	Durchbindung 70/80 nach Südvorstadt	Themenspeicher	Die Idee ist sehr interessant. Die Prüfung ergab, dass die Verlängerung aus betrieblichen Gründen bis zum Betriebshof Gruna geführt werden müsste. Dieser Mehraufwand bedeutet auch mehr eingesetzte Fahrzeuge, die so nicht kalkuliert wurden. Eine Umsetzung ist daher mittelfristig nicht geplant.
89	Vielleicht ist es perspektivisch denkbar, das Dreieck zu beseitigen und eine anständige ZHST zu schaffen. Die jetzigen Umstiegsbeziehungen sind eine absolute Katastrophe.	Altcotta	Themenspeicher	Die Umgestaltung des Knotenpunktes Altcotta ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung erst nach dem Bau der Umfahrungsstraße vom Flügelweg Richtung E.-Ambros-Ufer möglich

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
90	Diese Linie im Berufsverkehr bis zum Hp. Strehlen verkehren zu lassen könnte die E61 Studentenschuttle (tlw.) ersetzen und würde weitere interessante Anschlüsse ermöglichen (82, 8, 3, 66, 11, 63, 9/13/S-Bahn). LG	Durchbindung 70/80 nach Südvorstadt	Themenspeicher	Die Idee ist sehr interessant. Die Prüfung ergab, dass d Verlängerung aus betrieblichen Gründen bis zum Betriebshof Gruna geführt werden müsste. Dieser Mehraufwand bedeutet auch mehr eingesetzte Fahrzeuge, die so nicht kalkuliert wurden. Eine Umsetzung ist daher mittelfristig nicht geplant.
91	Ab hier wäre die Führung über die Hst. Hellerhofstr. wünschenswert. Das BFW, die SRH und die BS sind mit der 81 nicht zufriedenstellend angebunden (Takt, Ausrichtung, Anschlüsse).	Sonstige	Themenspeicher	Der Vorschlag wurde geprüft. Der veränderte Fahrweg würde zulasten der Fahrzeit der durchfahrenden Fahrgäste gehen und bedeutet darüber hinaus einen nicht kalkulierten Mehraufwand von einem zusätzlichen Bus.
92	Ich kann mir ehrlich gesagt nicht vorstellen, dass diese Linie aktuell halbwegs rentabel ist. Evtl. lässt sich eine Veränderung über Stauffenbergallee, Militärhistorisches Museum zum Fachgerichtszentrum realisieren? Die Wohnanlage an der Stauffenbergallee und das FGZ sind aktuell null angebunden.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
93	Da die Linien 70 und 80 einen gemeinsamen Start und Endpunkt haben, könnte man diese zu einer 60 er Linie zusammenschmelzen und in "a" und "b" unterteilen. Line "a" fährt wie die Linie 70 über Trachenberge und Hellerau und Linie "b" fährt wie die Linie 80 über Wilder Mann und Flughafen. Es wäre noch die Line "67" oder "69" offen.	Sonstige	Themenspeicher	Die Achse Pieschen - Cotta - Löbtau sollte ursprünglich im 10'-Takt von einer 60-Linie bedient werden. Nach vielen Prüfschleifen hat die vorliegende Variante den Vorzug erhalten. Da zwischen den identischen Endpunkten von 70 und 80 doch signifikant unterschiedliche Fahrwege liegen, wird die Nummerierung im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit beibehalten.
94	Könnte man den Endpunkt nicht Richtung Kesselsdorfer Straße verschieben? Aktuell ist es ja gefühlt irgendwo im nirgendwo. Idee: bis Kesselsdorfer Str., kreuzen und an der evangelischen Kirche nach rechts zum Endpunkt Löbtau.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
95	Bitte, endlich mal einen direkten Weg von Mickten zur Messe schaffen...vielen Fank	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
96	<p>Linie 92 in Altcotta enden lassen, dafür die Linie 80 weiter über die bisherige Strecke der Linie 70 bis Wölfnitz und weiter bis Löbtau, Tharandther Str.</p> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> -keine doppelte Linienführung über Conertplatz -Anbindung & direkte Verbindung zw. Gorbitz/Löbtau/Cotta in Richtung Elbepark-Krankenhaus-Klotzsche -Entlastung der 6 und 7 auf der Kesselsdorfer Str. <p>ich halte die Relationnutzung Ockerwitz-Wölfnitz für zu gering</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Keine Umsetzung möglich</p>	<p>Die vorgeschlagene Linienführung führt auf der Relation Löbtau - Elbepark - Trachau zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen. Dadurch wäre auf dieser Relation nur die Linie 70 sinnvoll nutzbar. Der 20 Minuten Takt ist nicht attraktiv, für die prognostizierte Nachfragesteigerung durch das Busnetz-Süd-West ist diese Relation aber maßgeblich verantwortlich. Stattdessen wird bei der Umsetzung des Busnetzes Süd-West auf attraktive Umsteigeverbindungen aus Richtung Gorbitz zum ElbePark geachtet.</p>
97	<p>Die Idee mit der 70 über Waltherstrassenbrücke und Sportanlagen an der Magdeburger Str. finde ich durchaus ansprechend. Die bisherigen Bedenken wegen der Durchlässigkeit der Hst. Tharandter Str. teile ich. Dazu kommt ja noch der Regionalbus. Und ich werfe noch 3 Punkte in die Überlegungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die 85 vorbei an der ZHST kostet Fahrgäste. 2. Wenn die Linie 7 tatsächlich irgendwann über die Nossener Brücke fährt, halte ich die 12 alleine Richtung WTC für nicht ausreichend. Dort sollte möglichst nachgebessert werden, es enden ja genug BL in Löbtau. ;) 3. Wie stehen die Planungen zur Erschließung der Reichenbachstraße? Ich denke hierbei an die geplante BL aus Ockerwitz als potentiellen Kandidaten. 	<p>Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße</p>	<p>kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)</p>	<p>Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Str./ Löbtauer Str. werden vielfältige Maßnahmen ergriffen. Es wird eine Optimierung der Ampel-Steuerung und Update der Software geben. Weiterhin wird eine Pfortnerung im Vorfeld der Kreuzung untersucht.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Der Fahrgastverlust aufgrund der veränderten Linienführung wird als sehr gering prognostiziert, da nahezu alle Anschlüsse auch an anderen Haltestellen möglich sind 2.) Der Einwand ist begründet. Es ist geplant die Linie 90 Richtung Bahnhof Mitte zu verlängern. 3.) Das Erschließungsdefizit um die Reichenbachstraße ist bekannt. Ziel der verlängerten Linie 87 ist aber das Abgreifen der hohen Fahrgastpotentiale auf dem südlichen Campus um die Nöthnitzer Straße.
98	<p>Die Direktverbindung Gorbitz - Elbepark - Pieschen sollte erhalten bleiben, da man sonst vielen Reisenden den Weg unnötig erschwert.</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Maßnahmen zur Milderung werden geprüft</p>	<p>Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung gewährleistet werden.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
99	Es ist sehr gut, dass die zahlreichen Wohnungen an der Mengsstraße ohne weite Wege direkt und zweispurig angebunden werden und damit eine direkte Anbindung zum Flügelweg und nach Altotta geschaffen wird. Als Bewohner Übigaus finde ich das Konzept für die Linie 79 überzeugend und sehe dies als echte Verbesserung.	Anbindung/ Erschließung Übigau	Positives Feedback	
100	Eine Taktverdichtung auf den Linien 70/80 ist auf jeden Fall sinnvoll! Vielleicht aller 15 statt 20 Minuten und 20 statt 30Min auf jeder Linie, dass ein 7,5 und 10 Minuten Takt, auf den Stücken wo sich beide Linien überlagern, entsteht. Ansonsten würden Busspuren wenigstens die Reisegeschwindigkeit erhöhen.	Sonstige	Themenspeicher	Interessante Idee, die leider nicht in die bestehende Taktfamilie im Netz der DVB passt. Hierfür wären umfangreiche Änderungen im gesamten Netz nötig, um Anschlüsse zu gewährleisten. Im Bereich Altotta ist die Markierung einer Busspur geplant.
101	Linie 68 alle Fahrten welche im Niederwartha enden verlängern bis zum Bf.Coswig.nach Elbquerung entweder über Cossebauder Straße-Meißner Straße-Dresdner Straße zum Bahnhof Coswig oder ab Elbquerung über Naundorfer Straß-Kötitz zum Bahnhof	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
102	Hauptgebäude der Klinik Bavaria Kreischa ist nur über Fußwege welcher nur Bergauf führt von Haltestelle Neugombsen fürÖPNV Benutzer erreichbar eine Zumutung warum keine Schleifenfahrt über den oberen Teil fahren	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
103	Eine Buslinie über Waltherstraßenbrücke und Magdeburger Straße hat nicht im Ansatz genug Fahrgastpotenzial um die Kosten zu rechtfertigen. Der Endpunkt der Linie 70 in Löbtau ist gut gewählt und wenn man sich für eine weitere Verlängerung entscheiden sollte, würde sich Plauen eher anbieten.	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Positives Feedback	Eine Verlängerung über die Magdeburger Straße ist in der Tat nicht geplant. Die Verlängerung nach Plauen ist grundsätzlich eine gute Idee, bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig
104	Die 70 sollte die Wendeschleife besser über die Werner- und Columbusstraße fahren (ev. mit zusätzlichem Halt an der Lübecker Straße) und anschließend nicht in der Tharandter Straße enden, sondern die Kesselsdorfer hochfahren bis Gompitz, wenigstens aber bis zur Julius-Vahlteich-Straße. Vielleicht reicht es hier ja auch, nur jeden 2. Bus in eine solche Verlängerung zu schicken.	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	Keine Umsetzung möglich	Auf der vorgeschlagenen Wendefahrt müsste zusätzlich zum Ebertplatz und der Gröbelstraße eine Möglichkeit für das Absteigen von Wendezeit sowie eine Pause für das Fahrpersonal vorgesehen werden. Gompitz wird durch die 85 über die Kesselsdorfer Straße und auf dieser Relation außerdem durch die Linie 90 bedient. Den Mehraufwänden stehen vsl. keine entsprechenden Fahrgastgewinne gegenüber.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
105	Bitte Linien 74/76 zu einer machen Jägerpark-Stauffenbergallee-S Bf Pieschen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
106	Linie 92 Altotta- Ockerwitz weiter über Ockerwitzer Allee- Grundschule Gompitz- Altnossener Straße-Pennrich und eventuell weiter wie die jetzige 90 bis Löbtau Tharandter Str wie in anderen Kommentar schon geschrieben anstatt 92 bis Wölfnitz, Linie 80 ab Altotta über Wölfnitz bis Löbtau, Tharandter Str. Vorteil für 92 wär: direkte Verbindung zw Pesterwitz- Pennrich/(Gorbitz) und Ockerwitz keine längeren doppelte Linienführungen	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	Keine Umsetzung möglich	Eine Weiterverlängerung der Linie 92 bis Gompitz/Pennrich ist mittelfristig prüfenswert. Aufgrund des hohen betrieblichen Aufwandes ist jedoch keine Umsetzung mit dem Busnetz Süd-West Stufe 1 möglich. Eine Führung der Linie 80 über Wölfnitz würde zu einer deutlich längeren Fahrzeit zwischen Löbtau und Elbepark führen.
107	wäre es nicht effektiver die 79 über die Leutewitzer Str. zu führen, ggf. an der Leutewitzer/Grillparzer dafür eine eigene Hst einzurichten? Die Fahrtrichtung nach Omsewitz würde in Altotta dann die Hst der Straba bedienen	Altotta	Keine Umsetzung möglich	Die Führung über die Leutewitzer Straße wurde in der Planung des Busnetzes Süd-West geprüft und aufgrund der notwendigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sowie der längeren Fahrzeit aus Richtung Elbepark verworfen.
108	gehört zwar nicht zum Busnetz: zusätzlich zu Mobipunkten am Betriebshof Gorbitz, Kirchenstraße, Amalie-Dietrich Platz weitere Rückgabe Punkte(z.Bsp. GorbitzCenter, Sachsenforum, bei Lidl / Aldi und an einer Haltestellen Kesselsdorfer (jetzige Linie 70) und innerhalb Gorbitz bzw. Rückgabestraßen um schnell kurze Wege zurückzulegen (Einkaufen, Besuchen, usw) oder zum Bus zu fahren oder bei Straßenbahn/Busausfall Wege zu überbrücken	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
109	In früheren Planungen war die Verlegung der 65 über die Augsburger Str. Richtung Waldschlößchenbrücke - Albertstadt vorgesehen. Die 85 sollte demnach den Schillerplatz bedienen. Bitte berücksichtigen, auch da die Linie durch die Verlängerung nach Gompitz sehr lang wird.	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Führung der Linie 85 zum Schillerplatz im Falle einer Umsetzung des von Ihnen genannten Angebotskonzeptes verlängert die Linie nur um ca. einen Kilometer je Richtung. Die Umlauflänge steigt somit nur geringfügig.
110	Bitte bei der Netzüberarbeitung auch die Linie 90 und den Bereich Dölzschen berücksichtigen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
111	Prüfung Weiterentwicklung Linie 70, 80 und später 85/87 zu 60er-Linie (67), Schaffung u. a. Direktverbindung Plauen-ElbePark, ggf. im Ostteil auch Verbindung Prohlis/Reick-Plauen etablieren (im NVP als defizitäre Achse benannt)	Sonstige	Themenspeicher	<p>Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.</p> <p>Die signifikant unterschiedlichen Fahrwege der 70/80 und der 85/87 sprechen im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit gegen die Nummerierung als eine 60er Linie, auch wenn das Angebot eine entsprechend hohe Qualität hat.</p>
112	Ich fände es schlecht wenn es von Omsewitz/Gompitz keine Direktverbindung zum Elbe Park mehr geben würde.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
113	Beibehaltung der Haltestelle Altcotta Richtung Mickten in der Raimundstraße, damit die Linien 70/80 und 79 Richtung Mickten am gleichen Steig abfahren.	Altotta	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Bedienung der Steige ist noch Gegenstand der Abwägung. Richtung Süd werden die Linien 70 und 80 voraussichtlich in der Tonbergstraße und an der Haltestelle der Linie 12 halten. Der Übergang zur Linie 79 ist u.a. an den Haltestellen Flügelweg und Werftstraße steigglich gegeben. Richtung Nord sind die Wege zwischen den Steigen für Straßenbahn und denen für Bus kurz.
114	Errichtung eines Fußweges zwischen den Haltestellen Brockwitzer Straße und Wächterstraße, damit auch das neue Wohngebiet von der Direktverbindung nach Löbtau profitiert.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
115	In Richtung Löbtau Bedienung der Haltestelle der Linie 12, damit alle Fahrzeuge nach Löbtau (70/80,12) am gleichen Steig abfahren.	Altcotta	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Bedienung der Steige ist noch Gegenstand der Abwägung. Richtung Süd werden die Linien 70 und 80 voraussichtlich in der Tonbergstraße und an der Haltestelle der Linie 12 halten. Der Übergang zur Linie 79 ist u.a. an den Haltestellen Flügelweg und Werftstraße steigglich gegeben. Richtung Nord sind die Wege zwischen den Steigen für Straßenbahn und denen für Bus kurz.
116	Errichtung einer neuen Haltestelle für 6, 7, 12, 70, 80, 85, 333 an der Kesselsdorfer/Rudolf-Renner-Straße, damit der Umstieg Gompitz â†“ Elbepark erleichtert wird	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Teilweise Umsetzung	In der R.-Renner-Straße ist im Zuge des Ausbaus der Kesselsdorfer Straße die Schaffung einer neuen barrierefreien Haltestelle (Neuer Annenfriedhof) geplant. Aus verkehrstechnischen Gründen kann keine Haltestelle für die Linien 6, 7, 85 und 333 in der Kesselsdorfer Straße errichtet werden. Außerdem läge diese in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Malterstraße. Diese ist wichtig zur Erschließung des Wohngebietes im Bereich der Saalhausener Straße. Ein Umstieg aus Richtung Wölfnitz/Gompitz Richtung Elbepark kann auch mit minimal höherem Zeitaufwand an der künftig barrierefreien Haltestelle Bünaustraße erfolgen.
117	Verlagerung der Linien 79 und 92 aus der Grillparzerstraße in die Hebbelstraße, um den Hebbelplatz (Linie 2) und Altcotta besser anzubinden	Übergang Bus-Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Eine Buslinienführung über die Hebbelstraße wurde während der Planung des Busnetzes Süd-West geprüft, jedoch aufgrund des Straßenzustandes und der Engstellen verworfen. Eine Anbindung der Linie 79 an die Linie 2 wäre alternativ durch eine Schleifenfahrt über die Hörigstraße möglich, dafür wäre jedoch der bustaugliche Ausbau dieser Straße notwendig.
118	Bitte die Abfahrtszeiten der 85 mit der späteren 87 so takten, dass ein 10-min-Takt entsteht. Das wäre super für das Bringen und Holen bei den Kitas an der Michelangelostraße, da hier auch die Ausweich-Kita für im Bau befindliche Kitas ist und viel externer Hol- und Bringe-Verkehr ist.	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Fahrpläne beider Linien werden in der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West aufeinander abgestimmt.
119	Auch die 85 sollte die Zentralhaltestelle anfahren, insbesondere, um einen Anschluss der Kesselsdorfer-Straße-West (Wölfnitzer Ring, Kapellenweg, Hirtenstraße, Am Altfränkener Park) an die Linie 61 herzustellen. Falls eine Überlastung der Zentralhaltestelle eintritt, würde ich eher die dort endenden Busse (wie bei der 65 am Schillerplatz) herausnehmen.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung der Linie 85 an die Zentralhaltestelle Tharandter Straße wurde untersucht. Mittelfristig kann eine Anbindung durch eine weitere Anpassung der Ampelsteuerung erneut geprüft werden. Das Herausnehmen anderer Linien wie beispielsweise der Linie 63 ist nicht ohne weiteres umsetzbar, da hierfür neue Haltestelle einzurichten sind. Dies ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse beispielsweise in der Gröbelstraße nur schwierig umsetzbar.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
120	Es ist geplant, die Linie 65 in Richtung Maxim-Gorki-Straße zu führen. Diese sollte nicht dort enden, sondern zum 70/80-Linienbündel weitergeführt werden. Möglicher Endpunkt wäre der S-Bahnhof Trachau, Bunsenstraße oder Elbepark.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
121	Errichtung einer Haltestelle an Maxim-Gorki-Straße für die Linie 73, um die Umsteigebeziehung Döbelner Straße an Hechtstraße zu verbessern.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
122	Errichtung einer Haltestelle an Berg-/Nöthnitzer Straße, um Umsteigebeziehung zwischen 66 und 85 zu verbessern	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./Kesselsdorfer Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Einrichtung einer Haltestelle in diesem Bereich ist mittelfristig im Zuge des Ausbaus der Nöthnitzer Straße vorgesehen.
123	Im Schweizer Viertel /Bayrisches Viertel/Amerikanisches Viertel gibt es große Teile welche bisher ohne ÖPNV sind vielleicht Quartierbuslinie einführen welche große ÖPNV Trasse kreuzen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
124	Hallo, ab Mickten oder S-Bahn Pieschen?	Sonstige	Sonstiger Kommentar	Die Linie 79 wird in der ersten Stufe nur bis Mickten verkehren, da im Umfeld des S-Bahnhofs Pieschen kein geeigneter Endpunkt lokalisiert werden konnte in der Planung. Nach Ausbau der Döbelner Straße für Standardbusse wird die Linie 79 mit der Linie 73 verknüpft und somit über den S-Bahnhof Pieschen geführt.
125	Verlängerung 70 (+80) Richtung Plauen und/oder Dölzchen prüfen (Anbindung Dölzchen an Löbtau)	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlichen Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erhebliche Anpassungen notwendig.
126	Prüfung Behebung Erschließungsdefizit Gostritz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
127	Prüfung Behebung Erschließungsdefizit Briesnitz/Pfirsichgarten	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Eine Erschließung dieses Gebietes mit einem Linienbus ist aufgrund der vielen Engstellen nicht möglich. Hinzu kommt, dass durch Verlegung der Linie 92 in dieses Gebiet neue Erschließungsdefizite im Zuge der aktuellen Linienführung entstünden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
128	Eine der beiden Linien 70 oder 80 sollten als Direktverbindung von Gorbitz zum Elbepark belassen werden. Eventuell die Endstationen der geplanten 79 (Omsewitz) mit der geplanten 80 (Löbtau) tauschen	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert. Die parallelen Linienwege von 70 und 80 sind notwendig, um einen durchgehenden 10'-Takt auf der Achse Pieschen - Cotta - Löbtau anbieten zu können.
129	Die Linie 79 wird in der ersten Stufe in Mickten enden. Eine Verlängerung bis zum S-Bahnhof Pieschen wurde geprüft und ist leider nicht ohne weiteres umsetzbar. Von Mickten kommend gibt es keine Wendemöglichkeit am S-Bahnhof, weshalb man bis Betriebshof Trachenberge weiterfahren müsste, was einen zusätzlichen Bus benötigen würde. Theoretisch denkbar wäre eine Wendefahrt vom S-Bahnhof Pieschen über Riesaer Straße, Barbarastraße und Rehefelder Straße zurück zur Wurzener Straße. Ob das zeitlich hinkommt, kann ich nicht beurteilen, es wäre aber deutlich kürzer als eine Fahrt zum Betriebshof und zurück.	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	Keine Umsetzung möglich	Auch bei einer Wendefahrt wird aufgrund der Linienlänge ein Endpunkt benötigt. An diesem kann der Bus mehrere Minuten warten, dies dient der Betriebsstabilität. Am S-Bahnhof Pieschen wird der Endpunkt jedoch schon zweimal pro Stunde für 10 Minuten durch die halbstündlich verkehrende Linie 76 belegt. Da die Linie 76 außerdem bereits gut auf die S-Bahn abgestimmt ist, kann keine zeitlich sinnvolle Lage für die Linie 79 gefunden werden. Somit würde die Verlängerung der Linie 79 bis zum S-Bahnhof mangels guter Anschlüsse an die S-Bahn keinen Mehrwert bieten. Die Einrichtung eines weiteren Endpunkts ist in dem eng bebauten Umfeld des S-Bahnhofs schwierig, deswegen ist eine Anbindung des S-Bahnhofs erst mit der Durchbindung auf die Linie 73 nach Ausbau der Döbelner Straße möglich.
130	Wenn beide Linien (70 und 80) nach Löbtau, Tharandter Straße führen sollen, wäre es dann nicht möglich eine der beiden über den Bahnhof Dresden Friedrichstadt zu führen und so eine direkte Anbindung des Bahnhofes zu ermöglichen	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die parallelen Linienwege von 70 und 80 sind notwendig, um einen durchgehenden 10'-Takt auf der Achse Pieschen - Cotta - Löbtau anbieten zu können. Eine bessere Anbindung der Friedrichstadt wird perspektivisch über eine Verlängerung der Linie 90 geprüft.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
131	Eine Art Expresslinie über die A4 bis Dresden Flughafen erachte ich als sehr sinnvoll. Damit kann man Globalfoundries, Bosch, den Flughafen und das Industriegebiet Nord deutlich schneller erreichen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
132	An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fährt die Linie 80 morgens nur bis zum Flughafen. Der Rest der Strecke in Klotzsche wird erst ab etwa 8 Uhr bedient. Im Zuge der Neugestaltung der Fahrpläne können vielleicht auch in den frühen Morgenstunden Busse bis Bahnhof Klotzsche fahren (auch nur jeder zweite Bus wäre eine wichtige Verbesserung), um das Gebiet rund um das Fontance-Center zu dieser Zeit besser anzubinden.	Anbindung Dresdener Norden (Industriegebiet)	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Ausweitung der Einsatz- und Taktzeiten wird geprüft werden.
133	Guten Tag liebe Planer, was halten Sie von der Variante, die 63 und 70 und 80 in Coschütz enden zu lassen? Infrastruktur mit drei Steigen ist vorhanden und mit der 66 von FTL oder Gittersee kommend bzw. dorthin reisend böten sich schöne Umsteigebeziehungen an. Und der Fahrzeugbedarf ist m.E. auch nicht signifikant höher, ersetzen doch die 70/80 aller 20 Minuten die 63 aller 10 Minuten. Ebenso würde Dölzschen an der ex. Fritz-Schulze-Str. bessere Übergänge in Richtung Elbepark bekommen. Dölzschen - Zschertnitz bekäme einen zusätzliche Umstieg, aber mit der 85 kommt nach Westen schon eine Erweiterung hinzu. Die Wendepunkte Ebertplatz und Gröbelstr. haben m.E. für die Busfahrer auch keine Aufenthaltsqualität. Beste Grüße von einem seit 1973 mit Monatskarte unterwegs befindlichen ÖVM - Fan.	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Keine Umsetzung möglich	Der Vorschlag wurde geprüft. Das Einkürzen der Linie 63 würde die Brechung einer Vielzahl von heute bestehenden Wegen bedeuten und viele Umsteige erzwingen. Auch wenn der Vorschlag sehr interessant ist, hat die Prüfung ergeben, dass die negativen Effekte für die Gesamtheit der Fahrgäste überwiegen.
134	Die Linie 79 muss unbedingt bis zum S-Bhf. Pieschen verlängert werden. Zur S-Bahn fehlt eine gute Anbindung aus Übigau.	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Linie 79 wird in der ersten Stufe nur bis Mickten verkehren, da im Umfeld des S-Bahnhofs Pieschen kein geeigneter Endpunkt lokalisiert werden konnte. Nach Ausbau der Döbelner Straße für Standardbusse wird die Linie 79 mit der Linie 73 verknüpft und somit über den S-Bahnhof Pieschen geführt.
135	Linie 79 sollte unbedingt in beiden Richtungen über die Mengsstraße fahren. Dort steigen immer viele ältere Menschen ein und aus, um nach Mickten zu kommen.	Anbindung/ Erschließung Übigau	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Die geplante Linienführung sieht die Bedienung der Mengsstraße in beiden

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
136	<p>Ich finde den Kommentar links neben diesem eine sehr gute Idee. Wenn man die 70/80 bis Coschütz verlängert und dafür die Line 63 einkürzt, wird Löbtau anders erschlossen. Ein paar Punkte, die links noch nicht erwähnt wurden, möchte ich hier hinzufügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Cotta bekommt Anschluss an die S3 nach Tharandt. - Die Wohngebiete an der Kohlenstraße und Südhöhe verliert den direkten Anschluss nach Plauen und Löbtau. (Die S-Bahn wird weiterhin in Freital-Deuben und am HBF erreicht.) Als Ersatz in Richtung Plauen/Löbtau wäre dann eine Umstiegshaltestelle Räcknitzhöhe / Bergstraße wichtig. + Es gibt weniger Abfahrten an der Zentralhaltestelle in Löbtau, wodurch der Überlastung entgegengewirkt wird. 	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Keine Umsetzung möglich	<p>Der Vorschlag wurde geprüft. Das Einkürzen der Linie 63 würde die Brechung einer Vielzahl von heute bestehenden Wegen bedeuten und viele Umsteige erzwingen. Auch wenn der Vorschlag sehr interessant ist, hat die Prüfung ergeben, dass die negativen Effekte für die Gesamtheit der Fahrgäste überwiegen.</p> <p>Die Entlastung der Zentralhaltestelle wird durch andere Maßnahmen (z.B. die Verlegung der Linie 85 in die Reisewitzer Straße) erreicht.</p>
137	Eine Direktverbindung von Löbtau zum Elbepark und nach Mikten über die Flügelwegbrücke ist eine gute Idee!	Sonstige	Positives Feedback	
138	Vielleicht könnte die 70 weiterhin von Gompitz aus kommen, damit die Fahrgäste aus Gorbitz in R. Elbe Park gelangen können. Ob über die Grillparzer Str. oder Rudolf-Renner sollte egal sein. Die 80 von Tharandter Str. aus über Conertplatz kann ich mir echt gut vorstellen, da diese die im Pendelverkehr teils extrem volle 12 unterstützen kann. Generell finde ich so viele Anschlüsse an der Tharandter Str. Echt gut, allerdings machen ich mir Sorgen über verlängerte Wartezeiten an der dortigen Ampelanlage, da die 7/12 dort jetzt bereits gerne bis zu 2 min verliert	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Für den attraktiven 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren. Die Probleme an der Ampelschaltung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße sind bekannt. Sie sollen durch ein Software-Update und eine Optimierung der Steuerung behoben werden.
139	Um den den S-Bahnhof Friedrichstadt anzubinden würde ich die jetzige Linie 68 über Waltherstr.(Brücke)- Semmelweisstrasse (Linie2)-Emerich-Ambros-Ufer-Flügelweg verlegen. Vorteile: direkte Anbindung S-Bf. Friedrichstadt an Leutewitz/Altcotta/Cossebaude/Innenstadt kein doppelte Linien auf der Hamburger Str.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
140	<p>Ich finde es wichtig, dass die 79 weiterhin die Mengsstraße entlang fährt. Die 79 wird aktuell von vielen mobilitätseingeschränkten älteren Menschen genutzt, denen der Fußweg bis zur Washingtonstraße zu weit ist.</p> <p>Die Anbindung an die S-Bahn in Pieschen und nach Altcotta sind auch sehr praktisch.</p> <p>Bitte auch an die Randzeiten verbessern. Gerade morgens am Wochenende ist die Anbindung ziemlich schlecht (keine 79, keine 9, 13 fährt nur selten). Zum Hauptbahnhof braucht man dann über 40 Minuten.</p>	Anbindung/ Erschließung Übigau	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	<p>Die geplante Linienführung sieht die Bedienung der Mengsstraße in beiden Richtungen vor.</p> <p>Die Anbindung des S-Bahnhofs Pieschen ist erst nach Ausbau der Döbelner Straße durch eine Verknüpfung der Linien 73 und 79 möglich. Davor müsste ein Endpunkt am S-Bahnhof Pieschen ausgewiesen werden, dort konnte jedoch in der Planung kein geeigneter Endpunkt lokalisiert werden.</p> <p>Da die 79 die Anbindung von Omsewitz sicherstellt, ist die Ausweitung der Einsatzzeiten auf das heutige Niveau der dort verkehrenden Linie 80 geplant. Davon wird auch Übigau profitieren.</p>
141	<p>Linie 70/80 über Lübecker Straße oder Emerich -Ambros-Ufer um Parallelverkehr mit Linie 12 zu vermeiden.</p>	Linienweg E.- Ambros-Ufer/ Lübecker Straße	Keine Umsetzung möglich	<p>Die Idee wurde im Vorfeld geprüft und verworfen. Am E.-Ambros-Ufer ist mit wenig Fahrgästen zu rechnen, da es hier kaum wichtige Ziele gibt. Dies trifft in Grenzen auch auf die Lübecker Straße zu, in der zudem das Parken abgeordnet werden müsste, um Linienbusverkehr zu ermöglichen.</p>
142	<p>Linie 6 weiter nach Gorbitz/(Pennrich) im halbstündigen Takt (6-22Uhr), da 3 parraelle Linien zu viel im 10 Takt sind, alle anderen Bahnen wie bisher bis Wölfnitz</p> <p>Vorteil: direkte Verbindung von Gorbitz zum Bf. Neustadt- Uniklinikum-Schillerplatz-Laubegast-Niedersedlitz (z. B. Entlastung L.61 Ri.Schillerplatz) -Entlastung L.7</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
143	<p>Verbesserung der Verkehrsführung für radfahrer, um Konflikte mit Fahrgästen und Straßenbahnschienen zu minimieren. So geht es nicht weiter hier.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
144	<p>langer Umbau der Haltestelle Diakonissenkrankenhaus hätte man auch gleich den Weißen Adler mit umbauen können.</p> <p>Vorteil: L.11 müsste nicht schon wieder durch volle Busse ersetzt werden</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
145	<p>unter Android bleibt der Kommentar nicht an der Erstellstelle, sondern verrutscht, Kommentar ist im KGV Wendel-Hipler-Straße gewandert</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
146	Die Anbindung in Form der 300 Meter entfernten Haltestelle Waltherstraße ist völlig ausreichend. Am Bahnhof Neustadt ist der Fußweg von der Straßenbahn zu den hinteren Bahnsteigen ähnlich lang. Auch am Hauptbahnhof ist der Fußweg von den Gleisen bis zur Haltestelle Hauptbahnhof Nord ist der Fußweg ähnlich lang.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
147	unter Android bleibt der Kommentar nicht an der Erstellstelle, sondern verrutscht, Kommentar ist oberhalb der Steglichstraße gewandert	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
148	Bitte umsteigezeit zwischen 70/80 aus Richtung Cotta zur Linie 64 Richtung Kaditz vorwerksfeld ändern meist zu knapp bzw. am wochenende zu lang oder linie 72 in beiden Richtungen auch am Vorwerksfeld Haltestelle bedienen	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Priorisierung der Fahrlagen und Anschlüsse wird im Vorfeld der Inbetriebnahme vorgenommen.
149	Bald soll die Linie 64 bis Kaditz am Vorwerksfeld aller 10 min fahren warum nicht an der Haltestelle Spitzhausstraße teilen und entweder bis S-Bf Radebeul Weintraube oder zum S-Bf Radebeul Ost verlängern Besserer ÖPNV Anschluss zur S-Bahn/RE an beiden Haltestellen bei Verlängerung	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
150	Umsteigepunkt Gompitzer Höhe mit weiteren Linien anfahren. bessere ÖPNV Verknüpfung neue Linie Gompitzer Höhe-Cossebaude-Coswig Linie 428 Meißen -Wilsdruff bis Gompitz Höhe erweitern. ebenso könnte Linie 400 halten welche von Dresden über Freiberg nach Annaberg-Buchholz welcher unterhalb an der Haltestelle Gompitzer Höhe vorbei fährt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
151	Könnte man die neue Linie 79 vielleicht auf der Coventrystraße entlangführen und eine Haltestelle beim Dresden-Karree einrichten?	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Führung über die Coventrystraße ist aufgrund der nur mit hohem baulichen Aufwand möglichen Einordnung von Haltestellen wahrscheinlich nicht oder nur auf Teilabschnitten möglich. Mögliche Verlängerungsoptionen von Omsewitz Richtung Gorbitz werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.
152	Eine der Linien 70 oder 80 sollte ab Altotta weiter über Gorbitz geführt werden, Die zentral gelegene Bus-Hst Dahlienweg ist für Kinderwagen, ältere / behinderte Bewohner des Wohngebiets unterhalb der Vahlteichstraße die einzige barrierefreie Hst.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Sonstiger Kommentar	Die Haltestelle Dahlienweg wird durch die Linie 92 weiterhin angebunden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
153	Ist eine Verbesserung des Anschlusses zwischen Linie 70 aus Gompitz kommend und Linie 64 Richtung Vorwerksfeld möglich?	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Priorisierung der Fahrlagen und Anschlüsse wird im Vorfeld der Inbetriebnahme vorgenommen, falls es hier Möglichkeiten für eine Optimierung gibt, wird diese vorgenommen.
154	Die Direktverbindung zwischen Gorbitz und Elbe Park sollte bestehen bleiben. Man könnte auch prüfen ob die Linie 80 ab Omsewitz über Freiheit nach Okerwitz verlängert werden	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Eine Durchbindung der Linie 79 nach Ockerwitz ist aktuell nicht geplant, da dem zusätzlichen Aufwand verhältnismäßig geringe Fahrgastgewinne gegenüber stehen.
155	Bitte zusätzliche Haltestelle einrichten am Grillparzerplatz	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Die Entfernung zwischen den Haltestellen Grillparzerstraße und der geplanten Haltestelle Tonbergstraße beträgt nur etwa 450 Meter. Eine zusätzliche Haltestelle in diesem Bereich würde zu einem sehr kurzen Haltestellenabstand führen und nur wenig Wohnbebauung zusätzlich erschließen.
156	Eine Busverbindung zwischen Cossebaude und Coswig wäre echt praktisch. Damit wäre man nicht mehr auf die Bahn angewiesen, welche am Wochenende auch gerne mal nur im 2h Takt auf der Strecke Coswig - Cossebaude - Dresden fährt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
157	Bitte den Bus von Cossebaude bis Coswig verlängern, gegebenfalls noch mit Fahrt über den Hp Baumdorf, könnte man ja mit der VGM zusammen planen, das da Synergien zusammen kommen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
158	Eine westliche Elbeverbindung zwischen der 4 und der 68 wäre Mal tolles. Dann könnte man sich den Umweg über Dresden sparen zeitlich und vom Weg.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
159	<p>Die Anbindung der großen Halbleiterfabriken mit insg. 10.000 Arbeitsplätzen ist leider in der Realität miserabel. Anstelle vieler kleiner Buslinien, die unverbunden umherfahren, wäre eine verlässliche und direkte Verbindung zum Flughafen/nach Hellerau/ nach Klotsche (Richtung Stadtzentrum) unerlässlich. Es sind die entscheidenden 10-15 Min pro Arbeitsweg, die viele Arbeitnehmer hier von den Öffentlichen abhalten.</p> <p>Vielleicht wäre es auch prüfungswürdig, den frei gehaltenen Planungskorridor zur Verlängerung der S-Bahn zum Industriegebiet Nord und für touristische Ziele vielleicht sogar eingleisig nach Moritzburg zu betrachten. Auch die Linie 8 könnte um wenige hundert Meter Fahrgastwirksam verlängert werden.</p>	Anbindung Dresdener Norden (Industriegebiet)	Themenspeicher	Mit dem Busnetz Nord wurde der Bereich erst kürzlich überplant. Die Kfz-Erreichbarkeit dieses Gebietes ist durch die Autobahn sehr attraktiv. Hier ein hinsichtlich der Reisezeit konkurrenzfähiges ÖV-Angebot gegenüber zu stellen, ist sehr herausfordernd. Nichtsdestotrotz wird dieses Angebot konstant evaluiert und spätestens mit den geplanten Neuansiedlungen einer nochmaligen Prüfung unterzogen.
160	Verbesserung Fahrbahnbelag und Optimierung der Ampelschaltungen bis zur Altenburger Straße in den Morgenstunden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
161	<p>Ausbau der Otto Pils Straße statt einer Busschleuse an der Räcknitzhöhe. Somit könnte die 87 über die Südhöhe und links abbiegend auf die Nöthnitzer Straße geführt werden, um die geforderte Umsteigeverbindung zwischen Südhöhe und Nöthnitzer Straße herzustellen.</p> <p>Die Durchlassverbreiterung wäre kostengünstiger und würde das Kleinod mit der Schafswiese und Spielplatz erhalten.</p>	Linienwege verlängerte Linie 87	Themenspeicher	<p>Der Aufwand zum Ausbau der Otto-Pils-Straße für den Linienbusverkehr übersteigt deutlich den Aufwand zum Bau einer Busschleuse. Insbesondere der östliche Bereich der Otto-Pils-Straße ermöglicht aufgrund der dichten Wohnbebauung keine ausreichende Breite für den Linienbusverkehr.</p> <p>Beim Bau der Busschleuse im Zuge der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West wird auf einen möglichst geringfügigen Eingriff in die Grünflächen geachtet werden. Die Nachfrageprognosen rechtfertigen jedoch den baulichen Eingriff.</p>
162	<p>Tausche Endpunkte: 92/79 Die 92 sollte nach Omsewitz fahren. Die 79 stattdessen nach Wölfnitz. Die 79 sollte über Flügelweg, Mengstr., An der Flutrinne, Hornbach, Elbepark über die Lommatzcher Straße nach Mickten geführt werden. Damit bleibt die Direktverbindung Gorbitz zum Elbepark erhalten. Die 70 und 80 nach Löbtau zu führen ist sehr gut und sollte nicht verändert werden.</p>	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Themenspeicher	<p>Durch den Endpunkttausch würde Omsewitz/Gorbitz Nord die Direktverbindung Richtung Übigau und Mickten verlieren. Gleichzeitig hat die Verbindung Ockerwitz-Altotta-Omsewitz weniger Potential als die Verbindung von Ockerwitz nach Wölfnitz.</p> <p>Eine Linienführung der Linie 79 von Übigau über den ElbePark würde zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung führen aufgrund der umwegigen Linienführung.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
163	<p>Von hier aus sind alle Haltestellen (Saalhausener Straße, Altnaußlitz, Malterstraße) in min. 10 Minuten zu erreichen. Eine neue Bushaltestelle auf der Saalhausener Straße würde die Wegezeit zur ersten Haltestelle auf 3-4 Minuten reduzieren und mehr Fahrgäste anlocken.</p> <p>Linie 87 im ersten BA bereits über Saalhausener Straße-Lange Straße zur Koblenzer Straße führen, bitte prüfen.</p>	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	Keine Umsetzung möglich	Die Saalhausener Straße ist aktuell nicht für den regelmäßigen Linienbusverkehr freigegeben. Dafür müsste die Straße teilweise erneuert werden und umfangreiche Parkverbote umgesetzt werden. Die Lange Straße ist zusätzlich für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen und somit auch Busverkehr generell gesperrt. Ein alternatives Rechtsabbiegen aus der Kesselsdorfer Straße in die Saalhausener Straße ist aufgrund des Winkels nur schwer anfahrbar ohne Überstreifung der Gegenfahrbahn. Somit ist für diese Linienführung mit einem ähnlichen planerischen und baulichen Aufwand wie für die Linienführung über die Pietzschstraße (Bsnetz Süd-West Stufe 2) zu rechnen und somit der Fokus auf den Ausbau der Pietzschstraße zu richten.
164	Parallelverkehr der Linie 85 zur 6 und 7 auf der Kesselsdorfer Straße vermeiden, Über Saalhausener Straße und Lange Straße führen zur bessere Anbindung der Wohngebiete.	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	Keine Umsetzung möglich	Der Parallelverkehr der Linien ist aufgrund der unterschiedlichen Relationen sowie insbesondere bei der Linie 7 sehr hohen Nachfrage wirtschaftlich und verkehrsplanerisch unproblematisch. Eine Führung über die Saalhausener Straße ist aufgrund der Fahrbahnbreite und der Straßenqualität schwierig. Die Lange Straße darf zudem nicht mit Bussen befahren werden (Gewichtsbeschränkung).
165	zu vieler Parallelverkehr zwischen Löbtau - Gompitz/Pennrich mit Linie 7,85 und 333 in unterschiedlichen Taktungen	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Linien 7 und 85 haben zwischen den Haltestellen J.-Vahlteich-Str. und Altnossener Straße unterschiedliche Linienwege. Dennoch wird mittelfristig die Nachfragewirkung eines Endpunktausches der Linien 2 und 7 geprüft werden. Die Linie 333 verkehrt hat zwar den gleichen Linienweg, verkehrt jedoch auch in der Hauptverkehrszeit nur halbstündlich und vormittags nur im Stundentakt.
166	Neue Linie zur besseren Feinerschließung der Leipziger Vorstadt Start und Ziel ist S-Bf.Bischofsplatz über Johann-Mayer-Straße-Buchenstrasse-Rudolf Leonard Straße-Tannenstraße-Alaunplatz-Nordstraße-Prießnitzstraße-Bischofsweg-S Bf Bischofsplatz.Bus fährt nur in diese Richtung	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
167	Ohne die Linie 70 entfällt eine Wichtige direkte Querverbindung von Gompitz und Gorbitz in richtung Norden. Mit der 2, 7, 85 und 333 gibt es dann 4 Linien welche alle Richtung Stadtzentrum verkehren. Was ein Überangebot darstellt. Allein 3 Linien davon verkehren nach Löbtau.. wozu?	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Sonstiger Kommentar	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert. Die Linien 6, 7 und 85 bieten trotz paralleler Führung auf der Kesselsdorfer Straße Direktverbindungen auf unterschiedlichen Relationen.
168	Lückenschluss im Bereich Saalhausener Straße herstellen und eine Alternative zur verworfen Linie 67 finden. Aktuelle Planung ist kein Lösung vor allem nicht in diesem Gebiet.	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Anbindung von Altnaußlitz über die Pietzschstraße und die Wendel-Hipler-Straße ist im Zuge der zweiten Stufe des Busnetzes Süd-West (Linie 87) vorgesehen. Dafür ist der bustaugliche Ausbau der genannten Straßen notwendig. Die Saalhausener Straße wird im gegenwärtigen Ausbaustand und mit der vorhandenen Belastung durch parkende Kfz dabei keine Rolle spielen.
169	Bitte Linie 4 verlängern zum Hp Weinböhlä bessere Verknüpfung aller ÖPNV Verkehrsmittel und kurze Wege für ÖPNV Nutzer	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
170	S-Bf. Dresden Zschachwitz ohne weiteren DVBA ÖPNV Anschluss Anruflinientaxi zwischen Großluga-Sporbitz-Meußlitz-Kleinzschachwitz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
171	Welche Rolle spielt eine potentielle Globus-Ansiedlung bei der Planung? Sollten hier nicht auch eine Verbindung aus Cotta kommend geschaffen werden? Gerade um den Hebbelplatz gibt es wenig Einkaufsmöglichkeiten.	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Eine Direktverbindung zum Globus ist im Zuge des Busnetz Süd-West nicht geplant. Vom Hebbelplatz ist jedoch die Nutzung der Linie 79 bis zur Haltestelle Flügelweg oder der Linie 92 bis zur Haltestelle G.-Keller-Straße möglich (beide Linien im 20 Minuten Takt). Dort ist der Umstieg in die Linien 1 oder 68 möglich (beide Linien im 10 Minuten Takt), diese halten am geplanten Globus Markt.
172	Linie 65 bis Real Heidenau verlängern	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
173	Der Parallelverkehr zur Linie 12 ist äußerst kritisch. Nachdem bereits die Linie 1 durch die Buslinie 68 in ihrem Bestand gefährdet ist, scheint nun auch der zweite Ast nach Leutowitz karnibalisiert zu werden.	Parallelverkehr Linie 12	Sonstiger Kommentar	Auch wenn eine leichte Verlagerung von Fahrgästen der 12 auf die Linie 70 und 80 prognostiziert wird, ist die Straßenbahnlinie 12 auf dem Abschnitt Löbtau - Cotta - Leutowitz weiterhin gut ausgelastet und wird durch das Busnetz nicht in Frage gestellt. Im kommenden Jahr sind Sanierungen der Gleise geplant.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
174	Die Durchbindung der 92 nach Wölfnitz bringt für die meisten Nutzer überhaupt nichts, da diese sich in Richtung Stadtzentrum orientieren. Ideal wäre eine Anbindung an den Bahnhof Mitte, die aber wegen Parallelverkehr zur Li 1/68 nicht in Frage kommen dürfte. Auf jeden Fall sollte eine Führung über die neue Haltestelle Dresden-Cotta Haltepunkt geprüft werden, damit zumindest der Umstieg auf den Zug erleichtert wird.	Altcotta	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung des Haltepunkts Cotta wäre nur über die Bahnstraße denkbar, da die Führung über die Haltestelle Flügelweg zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde. Die Führung über die Bahnstraße erfordert jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Hamburger Straße eine Ampelanlage. Diese wird mit dem Bau der neuen Haltestelle gebaut. Da diese voraussichtlich erst nach Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West eröffnet wird, kann diese Linienführung erst nach Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West geprüft und umgesetzt werden.
175	Wie wäre es mit einer Buslinie von (Ockerwitz - Hp Cotta)/(Omsewitz-Altcotta) - Bremer Str. (Mömax/Globus) - Eisssporthalle/Steyerstadion - Terrassenufer - K. Kollwitz- Ufer - Schillerplatz. Gefühlt mit dem Auto schon 1000mal gefahren. ÖPNV dort nicht vorhanden. Sofern nicht unzählige Haltestellen eingerichtet werden, vermutlich eine schnelle Verbindung mit neuen Verknüpfungsmöglichkeiten.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
176	Altcotta ist Stand heute eine ödes Straßendreieck, wo außer Schülern niemand hinwill. Falls man sich doch entscheidet, eine Art Verkehrsknoten daraus zu machen, muss vorher eine sinnvolle Zusammenlegung der Haltestellen erfolgen. Es muss dort möglich sein, auf Anschlüsse zu warten, ohne den restlichen Verkehr zu behindern. Die Fahrplangestaltung der neu verknüpften Linien muss ausreichend Reserven enthalten, damit die Anschlüsse auch funktionieren. Hier bin ich leider aufgrund der aktuellen Erfahrung mit der DVB leider pessimistisch. Falls das neue Konzept zu noch mehr Unpünktlichkeit führt, dürfte kein Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen sein.	Altcotta	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Umgestaltung des Knotenpunktes Altcotta ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung erst nach dem Bau des Bypass Altcotta möglich. Die Sicherstellung attraktiver Umsteigebeziehung wird in der weiteren Planung und Umsetzung des Busnetz Süd-West berücksichtigt.
177	Die Linie 85 sollte über die Zentralhaltestelle geführt werden. Damit kann der Umstieg zwischen 85/61 ermöglicht werden.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung der Linie 85 an die Zentralhaltestelle Tharandter Straße wurde untersucht. Mittelfristig kann eine Anbindung durch die Anpassung der Ampelsteuerung erneut geprüft werden. Das Herausnehmen anderer Linien wie beispielsweise der Linie 63 ist nicht ohne weiteres umsetzbar, da hierfür neue Haltestelle einzurichten sind. Dies ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse beispielsweise in der Gröbelstraße nur schwer umsetzbar.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
178	<p>Die Linie 1 ist nicht ansatzweise im Bestand gefährdet. Sowohl die 1 als auch die 68 sind stark nachgefragt und ergänzen sich recht gut. Noch besser wäre es, wenn sie verschiedene Ziele anbieten würden, da muss man mal schauen, ob sich was machen lässt. Ansonsten wäre auch eine Wiedereinführung der Straßenbahn nach Cossebaude denkbar.</p> <p>Auch der Parallelverkehr zur Linie 12 ist keineswegs problematisch. Die Linie 12 ist ausreichend stark nachgefragt in diesem Abschnitt und wird durch die Linien 70 und 80 kaum Fahrgäste verlieren. Während die Linie 12 vor allem die Verbindungen Altotta/Löbtau - Innenstadt und Leutewitz - Löbtau bedient, sollen die Linien 70 und 80 völlig andere, tangentiale Verbindungen abdecken. Unter anderem (Universität-) Löbtau - Elbepark - Pieschen - Trachau.</p> <p>Die Führung der Linien 70 und 80 ist äußerst wichtig, um endlich eine schnelle und attraktive Direktverbindung auf dieser wichtigen tangentialen Relation zu schaffen.</p>	Parallelverkehr Linie 12	Positives Feedback	Die Wiedereinführung der Straßenbahn nach Cossebaude ist aktuell nicht geplant. Ansonsten stimmen wir Ihren Ausführungen zu, der Parallelverkehr der Linien 12, 70 und 80 gefährdet nicht den Bestand der Straßenbahn und ermöglicht eine dicht getaktete tangentiale Verbindung von Löbtau über den Elbepark nach Trachau.
179	Neue Linienführung der 70/80 ist sehr gut. Würde aber gerne die Direktverbindung Wölfnitz - ElbePark beibehalten wollen. Dazu Umsteigemöglichkeit zwischen neuer 79/92 und 2 verbessern.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Im Ausgleich für entfallende Direktverbindungen ist eine Optimierung der Übergänge zwischen den kompensierenden Linien geplant.
180	Die Busverbindung Zschertnitzer Straße zur Nöthnitzer Straße wird schon seit Jahrzehnten diskutiert. Bitte dringend umsetzen, denn die Verlängerung der 87 wäre für den Südwesten toll!	Linienwege verlängerte Linie 87	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Umsetzung ist mit der zweiten Stufe des Busnetzes Süd-West nach Ba
181	<p>Prüfen, ob bei gegenläufigen Einbahnstraßen aus Oskar-Mai-Straße und Pietzschstraße die Verbindung von Koblenzer Straße und Altnaußlitz schneller hergestellt werden kann.</p> <p>Dieser Lückenschluss verspricht viel Nachfrage und sollte schnellstmöglich hergestellt werden!</p>	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Bei der Planung der zweiten Stufe des Busnetzes Süd-West wird dieser Vorschlag geprüft werden. Jedoch ist auch bei einer Einbahnstraßenführung der bustaugliche Ausbau notwendig, bei Ihrem Vorschlag sogar von zwei Straßen.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
182	Schade, dass zwischen Wölfnitz und dem Elbepark umgestiegen werden muss. Es muss zumindest sichergestellt werden, dass die Anschlüsse von der 92 in die 70/80 und zurück reibungslos funktioniert!	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung mit den Linien 2, 6,7, 92 und 70/80 gewährleistet werden.
183	Die gesamte Situation in Altcotta muss dringend besser für umsteigende Fahrgäste verbessert werden! Klare Aufgabe an die Stadt!	Altcotta	Themenspeicher	Die Verkehrsanlagen im Raum Altcotta weisen tatsächlich einige Defizite auf. Für den Umbau ist die LH Dresden zuständig. Voraussetzung dafür ist die direkte Anbindung des E.-Ambros-Ufers an den Flügelweg.
184	In der Karte sieht es so aus als ob die 70/80 nicht am Flügelweg halten? Das sollte aber dringend gemacht werden, ist ein wichtiger Umstieg zur Straßenbahn!	Sonstige	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Die Linie 70 und 80 halten an der Haltestelle Flügelweg.
185	Linientausch 2 bis Pennrich und Linie 7 bis Gorbitz führen.warum? Linie 333 und nach neuen Linienführung 85 zwischen Gompitz und tharandter Straße gleiche Linienführung dazu kommt ab wölfnitz noch die Linie 6 hinzu nehmen sich gegenseitig die Fahrgäste weg	Sonstige	Sonstiger Kommentar	Die Prüfung des Linientausches der Linien 2 und 7 wird mittelfristig erfolgen, dafür wird die Nachfragewirkung detailliert untersucht werden.
186	Linie 70 Kesselsdorf-Gompitz-Altcotta-Elbepark-Klotzsche Linie 79 Wilder Mann-Bf.Trachenberge-Hp.Pieschen-Mickten-Übigau- Altcotta-Grillparzer Str.-Omsewitz Linie 80 Klotzsche- Altcotta-Tharandter Straße Linie 85 Striesen-Tharandter Straße-Altcotta nach Ockerwitz	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Teilweise Umsetzung	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert. In der vorgeschlagenen Linienvariante würde die Linie 92 entfallen, was ressourcenseitig positiv einzuschätzen ist, allerdings würde das Ziel eines durchgehenden 10'-Taktes Pieschen - Löbtau nicht erfüllt. Die Verbindung der Linie 79 und der Linie 73 zum Linienweg Omsewitz <> Wilder Mann erfolgt, sobald die Döbelner Straße bustauglich umgebaut ist.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
187	Die 85 sollte möglichst in beiden Richtungen einen Anschluss an die Zentralhaltestelle haben, sinnvoll ist ein Halt in der Gröbelstraße. In südlicher Richtung müsste man dafür eine neue Haltestelle einrichten.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
188	Die Verknüpfung zwischen 85 und 66 sollte dringend - also unabhängig von dem neuen Netz - hergestellt werden!	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Einrichtung einer Haltestelle in diesem Bereich ist mittelfristig im Zuge des Ausbaus der Nöthnitzer Straße vorgesehen.
189	Linie 70 Klotzsche-Elbepark-Altotta-Gorbitz -Gompitz lassen und westlichen Endpunkt bis zum GewerbeGebiet Kesselsdorf verlängern.Linie 70 TaktZeit Wochentags stand bisher 20 min neu aller 15 min bis Gompitz aller 30 min bis Kesselsdorf Wochenende statt bisher aller 30 min aller 20 min bis Kesselsdorf aller 60 min	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Für den attraktiven 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren. Gompitz wird im 20'-Takt durch die Linie 85 bedient. Eine Verlängerung bis Kesselsdorf wurde geprüft. Mit höherem Aufwand werden jedoch nur wenige zusätzliche Fahrgäste gewonnen, weswegen die Idee zunächst nicht umgesetzt wird. Das Gebiet wird aktuell durch die Linien des Regionalverkehrs erschlossen. Bei einer Umstellung auf 15'- Takt würden viele Übergang im Netz, das an einem 10'-Takt ausgerichtet ist nicht funktionieren.
190	Nach neuen Zeiten würde am Wochenende erst 8 Uhr der erste Bus fahren ????	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Ausweitung der Einsatz- und Taktzeiten der geplanten Linien 79 und 92 auf das Niveau der heutigen Linien 70 und 80 im Vergleich zu den in Remix eingegebenen Zeiten wird geprüft und angestrebt.
191	Es fehlt die innerstädtische Verbindung Naußlitz - Wölfnitz. Wenn man diese Straße für den Bus baut könnte man auch die Feuerwehr von der Clara Zetkin Straße mit einbinden, dass diese nicht immer erst durch Löbtau fahren muss wenn es in Gorbitz brennt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
192	Die Linie 90 die Saalhausener Straße geradeaus direkt zur Malterstraße fahren lassen und vllleich verlängern nach Bhf Mitte - Eissporthalle/Steyerstadion - Terrassenufer - K. Kollwitz- Ufer - Schillerplatz.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
193	Bitte Linie 70 mit der jetzigen Linienführung lassen arbeite in Gompitz was bisher 1 mal umsteigen bedeutet was dann mehrmals bedeutet und nichts mit kürzere Wegen mehr zu tun hat durch Mehrfaches umsteigen da ich auch Wochenende/Feiertage arbeit wirkt sich das neue Busnetz mit dem Wegfall Linie 70 nach gompitz noch negativer aus.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die tangentielle Verbindung von Gompitz wird tatsächlich von einer mittleren dreistelligen Anzahl an Fahrgästen genutzt. Diese müssen teilweise auf Direktverbindungen verzichten. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 wird dies teilweise kompensiert. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
194	Bitte Linie 72 ab Elbepark erweitern über Ikea Elbepark- Peschelstraße-Rankestraß-Seestraße-Forststraße-Leipziger Straße- Industriestraße-KH Neustad.Bessere Anbindung für rand Radebeuler einerseits zum Elbepark und anderer seits zum KH Neustadt	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
195	Mit Führung der Linien 70/80 über das Emerich-Ambros-Ufer würde durch größere Haltestellenabstände und höhere Fahrgeschwindigkeiten eine schnellere Verbindung Löbtau-Pieschen möglich. Ein Parallelverkehr zur Straßenbahn würde vermieden.	Linienweg E.- Ambros-Ufer/ Lübecker Straße	Keine Umsetzung möglich	Die Idee wurde im Vorfeld geprüft und verworfen. Am E.-Ambros-Ufer ist mit weniger Fahrgästen zu rechnen, da es hier kaum wichtige Ziele gibt.
196	Expressbuslinie vom Hbf über Nürnberger Platz, Löbtauer Brücke, Flügelwegbrücke, A4 und A13 nach Radeburg. Dadurch erheblich bessere Anbindung von Radeburg an den Dresdner Süden. Dieser Verlauf folgt auch einer der Stärksten Kfz-Relationen auf der Flügelwegbrücke: A4 - Flügelwegbrücke - Südvorstadt	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
197	Expressbuslinie von Löbtau, Tharandter Straße über Emerich-Ambros-Ufer, Flügelwegbrücke, Kötzschenbroder Straße nach Kötzschenbroda. Dieser Verlauf würde einer der Haupt-Kfz-Relationen auf der Flügelwegbrücke folgen (Kötzschenbroder Str. - Flügelwegbrücke - Emerich-Ambros-Ufer	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
198	Bitte auf der Augsburger Straße auch eine Busschleuse einbauen. Nachdem Die Augsburger für den Bus ausgebaut wird, wollen wir keinen Schleichverkehr haben.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
199	<p>Bitte Linie 70 mit der jetzigen Linienführung belassen es gibt viele Nutzer welche zum Gymnasium Gorbitz, Gymnasium Cotta und zur Berufsschule Gorbitz müssen. Linie 80 kann wie geplant ab Altcotta zur Tharandter Straße geführt werden.</p> <p>Linie 92 nach Plauen führen entweder zur Passauer Straße oder zum Münchner Platz führen.</p> <p>Linienführung über Bremerstr.-Globus-S-Bf. Friedrichstadt zur Tharandter Straße, Würzburger Straße, Münchner Straße weiter zur Passauer Straße oder bis Münchner Platz Zwischen Haltestelle Würzburgerstraße und Chemnitzer Straße sowie weiter bis Münchner Straße auf der Würzburger Straße bisher kein ÖPNV vorhanden Wendestelle für Bus an der Passauer Straße oder Münchner Platz. weitere Querverbindung zwischen Löbtau und Plauen Da auf der 92 keine Gelenkbusse eingesetzt werden dürfte es kein Problem an den Endpunkten in Plauen sein</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Maßnahmen zur Milderung werden geprüft</p>	<p>Für den attraktiven 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren. Die entfallenden Direktverbindung Gompitz - Elbepark werden teilweise durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 kompensiert. Sollte dies nicht ausreichen, werden weitere Maßnahmen, wie Schülerverstärker, geprüft.</p> <p>Die geplante Linienführung der 92 kompensiert den Wegfall der 70 und schafft eine gute Balance zwischen Aufwand und Nutzen für Fahrgäste. Eine Verlängerung ist nicht geplant, zumal sie in Stufe II durch die verlängerte Linie 87 ersetzt wird. Eine Verbesserung der Verbindung Löbtau - Friedrichstadt wird über eine geplante Verlängerung der Linie 90 erreicht.</p>
200	<p>Ich finde eine Buslinie 70 oder 80 in der Planung reicht verlagert zur Tharandter Str.</p> <p>Die Zentralhaltestelle und die angrenzenden Wendestellen sind dafür nicht ausgelegt.</p> <p>So wie die aktuellen Planungen aussehen habe ich auch die Befürchtung, dass die 12 ab Kesseldorfer Str in Richtung Leutewitz aufgegeben werden soll. Die Buslinien "neu" fahren die gleichen Streckenwege ... Das wäre keine gute Idee. Es stand schon einmal dieser Abschnitt zur Stilllegung. Die 12 auf jeden Fall beibehalten!</p>	<p>Parallelverkehr Linie 12</p>	<p>Sonstiger Kommentar</p>	<p>Für die Linien 70 und 80 wird der Endpunkt Ebertplatz angepasst. Die Leistungsfähigkeit der Ampelschaltung und der Zentralhaltestelle werden durch weitere Optimierungen gewährleistet.</p> <p>Auch wenn eine leichte Verlagerung von Fahrgästen der 12 auf die Linie 70 und 80 prognostiziert wird, ist die Straßenbahn auf dem Abschnitt Cotta - Leutewitz weiterhin gut ausgelastet und wird durch das Busnetz nicht in Frage gestellt. Im kommenden Jahr sind Sanierungen der Gleise geplant.</p>
201	<p>Verlängerung der Linie 79 bis HP Pieschen oder Trachenberger Platz notwendig. Alternativ zeitweise Weiterführung als Linie 73 (direkte Verknüpfung oder Anschluss) wäre auch sehr hilfreich.</p>	<p>Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA</p>	<p>mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)</p>	<p>Die Linie 79 wird in der ersten Stufe nur bis Mickten verkehren, da im Umfeld des S-Bahnhofs Pieschen kein geeigneter Endpunkt lokalisiert werden konnte in der Planung. Eine Verlängerung über den Trachenberger Platz zum Betriebshof Trachenberge würde für einen stabilen Betriebsablauf den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erfordern und somit die Kosten des Busnetzes Süd-West erhöhen. Nach Ausbau der Döbelner Straße für Standardbusse wird die Linie 79 mit der Linie 73 verknüpft und somit über den S-Bahnhof Pieschen geführt.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
202	Ist der Parallelverkehr langfristig wirtschaftlich? Besteht eine Überlastung der Linie 12? Gibt es alternative Busrouten	Parallelverkehr Linie 12	Sonstiger Kommentar	Im Zuge der Planungen wurden unterschiedlichen Routen geprüft, aufgrund des oft nicht bustauglichen Straßenzustandes, der längeren Fahrzeit sowie meist geringerer Nachfragepotentiale wurden diese Routen verworfen. Die Straßenbahnlinien auf den Abschnitten mit Parallelverkehr werden nach unseren Berechnungen auch nach Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West eine ausreichende Nachfrage aufweisen und sind somit wirtschaftlich. Die Linie 12 ist in der HVZ aufgrund der Anbindung des Gymnasiums Cotta oft gut gefüllt.
203	Eine DVB-Linie über die Reisewitzer Str. finde ich gut, gerne im 10 Minutentakt! Anbindung an Zentralhaltestelle Thar.Str. sollte erfolgen.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
204	Vorschlag: Tausch der Endpunkte Linien 90 und 63: 63 Ebertplatz-ZH Thar.Str.-Reiwewitzer Str.-...; 90 Gröbelstr.-ZH Thar.Str.-Thar.Str.-Clara-Viebig-Str.-...; 85 über Thar.Str.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Führung der drei genannten Linien über die Zentralhaltestelle ist aufgrund der Kapazität des Knotenpunktes Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße momentan nicht umsetzbar. Eine Führung der Linien 63 oder 85 über die Reisewitzer Straße wird geprüft.
205	Eventuell wäre zu prüfen, inwieweit die Linie 70 (bzw. 80) über die Saalhausener Straße Richtung Pesterwitz-Gompitz geführt werden könnte. Dafür müsste die Linie von Osten an die Zentralhaltestelle an der Tharandter Straße geführt werden (Fahrweg Emerich-Ambros-Ufer-Columbusstraße). Die jeweils andere Linie könnte über die Reisewitzer Straße Richtung Dölzschen verlängert werden.	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	Keine Umsetzung möglich	Die Idee wurde im Vorfeld geprüft und verworfen. Am E.-Ambros-Ufer ist mit wenig Fahrgästen zu rechnen, da es hier kaum wichtige Ziele gibt. Busverkehr im nördlichen Abschnitt der Saalhauser Straße ist nicht geplant. Hier wäre eine großräumige Abordnung der Parkplätze notwendig.
206	Bushaltestelle Coventrystraße bisher nur in Richtung Gompitz vorhanden bitte in Gegenrichtung bauen	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Einrichtung dieser Haltestelle ist aufgrund der Lage an einer großen Straßenkreuzung baulich und verkehrstechnisch nur schwierig umsetzbar.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
207	<p>Es fehlt an einer Abdeckung von Kötzschenbroda, Serkowitz, Kaditz an den Dresdner Südwesten. Das zeigt auch die Verkehrsstromanalyse der DVB-Präsentationen.</p> <p>Vorschlag: - neue Linie mit mittlerem Bus, 20-min.-Taktung; in Nebenzeit ALITA/Mobishuttle ? - Linie in Radebeul analog zur 475, dann weiter auf der Kötzschenbrodaer Str. bis Riegelplatz (Übergang zu Straba + 64), Washingtonstr.-Flügelweg bis Altotta</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
208	<p>Linie 62 in der Hauptverkehrszeit (6 bis 8/15 bis 18 Uhr) bis Plauen auf einen 5 Minuten Takt verdichten, übrige Zeit alle 7/7/6 Minuten und zügig die Linie 5 planen und bauen.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
209	<p>Wie wäre es damit Linie 62 nicht mehr nach Dölzchen sondern über Reisewitzer zur Tharandter Straße dafür Linie 85 verlängern ab löbtbau süd über Tharandter Straße - Malterstraße -Saalhausener Straße-Dölzchen</p>	Stärkung Verbindung Löbtbau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	<p>Eine zeitnahe Umsetzung im Rahmen des Busnetzes Süd-West ist aufgrund des Planungsaufwandes nicht möglich. Im Rahmen einer möglichen Umgestaltung des Busnetzes Löbtbau/Altnaußlitz wird der Vorschlag geprüft werden. Dafür ist jedoch der bustaugliche Ausbau der Saalhausener Straße notwendig.</p>
210	<p>Was soll der Mist? Erst wird die Linienführung der Linie 2 geändert und jetzt soll man nicht mal mehr nach Trachau kommen. Ich habe in Trachau meinen Hausarzt, zu dem ich einmal im Quartal gehen muss. Ich verstehe nicht, warum andauernd an der Linienführung rumgedoktert wird. Die DVB sollte sich mal lieber um den Kundenservice bemühen, zum Beispiel Fahrkartenautomaten an jeder Haltestelle. Es kann nicht sein, dass man, wenn man keine Fahrkarte im Vorverkauf gekauft hat, erst rumrennen muss, damit man nicht in der Bahn mit der EC-Karte oder dem Handy (denken Sie doch mal an Rentner, Behinderte oder Touristen) an in Straßenbahnen befindlichen Ticketautomaten sich eine Fahrkarte ziehen muss.</p>	Sonstige	Sonstiger Kommentar	<p>Die Verbindung nach Trachau ist weiterhin gewährleistet, wenn auch mit einem Umstieg verbunden. Die Umsteigezeiten werden so geplant, dass attraktive Übergänge von den Linien 2, 7, 79 und 92 auf die Linien 70/80 Richtung Trachau ermöglicht werden.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
211	Durch die gerade Führung der 85 über die Kesselsdorfer Straße erreicht sie nicht die Zentralhaltestelle J.-Vahlteich-Straße, wodurch sich die Umstiege zwischen 6/7 und 85 sich zur Koblenzer Straße oder Richtung Löbtau verschieben. Ein Anschluss an die Linie 2 besteht nicht mehr am Dahlienweg.	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Haltestelle J.-Vahlteich-Straße wird in der Kesselsdorfer Straße bedient. Ein Umstieg zur Linie 2 ist nicht mehr möglich bzw. mit einem Fußweg von etwa 300 Metern zur Haltestelle A.-Dietrich-Platz möglich. Alternativ kann Richtung Bahnhof Mitte die Linie 6 (Umstieg beispielsweise an der Koblenzer Straße) genutzt werden. Voraussichtlich nach Umsetzung des Busnetzes Süd-West wird ein Endpunkttausch der Linien 2 und 7 geprüft werden.
212	Linie 78 weiter ausbauen. Schleifenfahrt über Flughafen Dresden. Ab Industriepark Wilschdorf verlängern über Boxdorf -Reichenberg-Moritzburg-Auer-Coswig-KH Coswig*-BfCoswig *= KH Coswig wird in beide Richtungen bedient (bessere Anbindung grad am Wochenende ist die Verbindung für ein Krankenhaus mehr als unterirdisch angebunden)in Richtung Bahnhof weiter wie Linie 401 vom Bahnhof wie Linie 400 zum Krankenhaus.Neue Querverbindung zwischen Coswig, Industriepark Wilschdorf und Flughafen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
213	Bitte Linie 77 ab Marsdorf verlängern bis Bärnsdorf Wendeplatz da dort Anschluss besteht an die Buslinie 478 Richtung Radeburg bzw.IndustriePark Wilschdorf-Dresden Neustadt gute Anschlussverbindung voraussetzt	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
214	Ein großer Nachteil ist, dass es keine Direktverbindung von Hebbelplatz/Grillpartzerstraße zum Elbepark mehr gibt. So ergibt die Umstrukturierung für mich nur Nachteile, denn eine Direktverbindung zur Tharanterstraße gibt es auch nicht. Stattdessen wird unverständlicherweise die 70/80 parallel zur 12 verlegt. Die beste Lösung aus meiner Sicht wäre es die 70/80 über die Grillpartzerstraße zu leiten und dann weiter zur Tharanterstraße.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Variante ist in einem frühen Stadium geprüft worden. Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren. Die Brechung von bestehenden Direktverbindungen werden neue Verbindungen gegenüber gestellt, sodass insgesamt die positiven Effekte überwiegen.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
215	<p>Falls die Linien 70 und 80 von der Grillparzerstraße wegverlegt und durch die Linien 79 und 92 ersetzt werden, dann muss sichergestellt werden, dass sich beide neuen Linien analog dem aktuellen Fahrplan zu einem 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und einem 15-Minuten-Takt in der Nebenzeit ergänzen. Ziel muss in jedem Fall ein flüssiger Übergang zu 70/80 in Altotta Richtung Elbepark sein, wenn diese Direktverbindung für Omsewitz/Gorbitz/Gompitz schon wegfällt.</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden</p>	<p>Die Sicherstellung eines 10 bzw. 15 Minuten Taktes durch Linienüberlagerung wird in der Fahrplanung berücksichtigt werden, dies gilt auch für die Sicherstellung von attraktiven Umsteigezeiten Richtung Elbepark.</p>
216	<p>Es scheint, dass das ganze, dicht besiedelte Gebiet Omsewitz/Gorbitz/Gompitz eine deutliche Abwertung beim ÖPNV erfährt, durch den Wegfall der Direktverbindungen in Richtung Gewerbegebiet Übigau/Kaditz, zum Elbepark und in den Dresdner Norden. Die Verästelungen der attraktiven Linien 70 und 80 in die Fläche fallen weg. Das Angebot wird sich verschlechtern, aufgrund reduzierter Einsatzzeiten bei der 79 im Vergleich zur 80 und dem zu erwartenden Einsatz von Solobussen auf den Linien 79 und 92. Der aktuellen Nachfrage auf der Relation Gottfried-Keller-Straße-Grillparzerstraße wird das nicht gerecht werden.</p> <p>Die so frei werdenden Ressourcen investiert man lieber in massive Parallelisierung bei den Linien 12/70/80 oder 85/333/6/7. Man zieht sich aus der Fläche zurück und stärkt nur das ohnehin schon vorhandene Stammnetz.</p> <p>Ich finde eine Direktverbindung aus Pieschen/Trachau nach Löbtau rechtfertigt diesen Eingriff nicht. Das regelmäßige Verkehrschaos in Altotta wird die Busse der 70/80 auf dem Weg nach Löbtau so ausbremsen, dass die Verbindung auch nicht schneller ist, als der Umstieg in die Linie 12. Hier wäre eher ein Umbau des gesamten, trostlosen Platzes und Verlegung der Haltestellen für einen optimierten, schnelleren Umstieg Bus <> Straba hilfreich.</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Maßnahmen zur Milderung werden geprüft</p>	<p>Es wurden bei der Planung des Busnetzes Süd-West viele alternative Linienführungen untersucht, die vorgestellte Vorzugsvariante erreicht die beste verkehrliche Wirkung. Die Einsatz- und Taktzeiten der Linien 79 und 92 werden im Bereich von Cotta an die heutigen Einsatz- und Taktzeiten der Linien 70 und 80 angepasst. Zusätzlich wird bei der Fahrplanung auf die Ermöglichung attraktiver Umsteigeverbindungen von Gorbitz/Wölfnitz Richtung ElbePark geachtet.</p> <p>Ein Umbau der Haltestelle Altotta ist mittelfristig vorgesehen, dafür ist jedoch der Bau des Bypasses der Straße vom Flügelweg kommend notwendig.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
217	<p>Linien 70/80: hier wäre die Zusammenlegung (endlich) zu einer gemeinsamen 60er Linie zielführend. Da jedoch beide Linien nach Klotzsche ab Trachau einen anderen Fahrweg nehmen, müsste hier eine Alternative gefunden werden, damit keine Irritationen entstehen, wenn der Bus die gleiche Liniennummer und das gleiche Ziel hat, aber trotzdem woanders langfährt:</p> <p>A) Bedienung von nur einem der beiden Fahrwege (bspw. den der 70 ü. Hellerau), Ersatz des Fahrtweges über Boxdorf durch Verlängerung der Linien 79 oder 73 bzw. durch eine Eigenständige neue Linie "Klotzsche - Boxdorf - S-Bf. Trachau (- Elbe Park)"</p> <p>B) Verästelung ab Trachau in Richtung Klotzsche wie vorhanden; einer der beiden Fahrwege endet früher (bspw. Fahrtweg der 80 nur bis Flughafen) ...eine Weiterfahrt unter anderer Liniennummer zum Bf. Klotzsche wäre denkbar - es muss nur eben o.g. Problem mit gleichem Ziel und gleicher Liniennummer umgangen werden.</p> <p>In der anderen Richtung würde ich eine direkte Verbindung Elbe Park - Löbtau bevorzugen, da durch die staugeplagte und daher im Berufsverkehr stets unpünktliche 12 der Umstieg in Altotta in 70/80 verpasst wird. Allerdings sollten hier unbedingt mehrere Sachen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entwertung der Linie 12 auf dem Abschnitt Cotta - Löbtau: eine Straßenbahnverbindung ist einer Busverbindung grundsätzlich vorzuziehen und sollte auch erhalten werden. - Rückzug aus den Regionen Omsewitz und Gompitz/Gorbitz: auch in diesen Stadtteilen sollte eine (möglichst umstiegsfreie) Verbindung zum Elbe Park bestehen bleiben. <p>Linie 79: ggf. oben genannte Verlängerung von Mickten über den Fahrweg der Linie 80 nach Boxdorf/Flughafen (-Klotzsche)</p>	Sonstige	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	<p>Die Achse Pieschen - Cotta - Löbtau sollte ursprünglich von einer neuen 60er Linie im 10'-Takt bedient werden. Nach vielen Prüfschleifen und Abwägung von Kosten und Nutzen hat jedoch die vorliegende Variante den Vorzug erhalten. Die Fahrgastpotentiale in den nördlichen Ortsteilen rechtfertigen unter den aktuellen Rahmendbedingungen den Mehraufwand, einen der nördlichen Äste (Boxdorf oder Hellerau) im 10' Takt zu bedienen, nicht. Ein weiteres Einkürzen einer der Linien ist ebenfalls nicht vertretbar. Da zwischen den identischen Endpunkten von 70 und 80 signifikant unterschiedliche Fahrwege liegen, wird die Nummerierung im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit beibehalten.</p> <p>Die Linie 12 wird mitnichten entwertet. Es wird nur eine geringe Verlagerung von Fahrgästen auf die neue Buslinien prognostiziert. Omsewitz und Gorbitz sind weiterhin durch den ÖPNV angebunden. Es findet lediglich eine Anpassung der Direktverbindungen auf nachfragestärkere Relationen statt.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
218	<p>Altotta: Dringender Umbau zum Anschlusspunkt erforderlich! Hier sollte Druck auf die Landeshauptstadt ausgeübt werden, da man sich dort (ähnlich wie bei der Königsbrücker Str.) wohl nicht einigen kann, wann und wie die Fahrwegverlegung (MIV) Flügelweg > E.-Ambross-Ufer entlang des Weißeritzufers erfolgen soll. Bei einem Umbau sollte die Raimundstr. zur reinen Busstraße werden, sodass aus allen Richtungen flexibel eine Zentralhaltestelle gemeinsam mit Straßenbahn und Bus zwischen den zwei Ampelanlagen angesteuert werden kann.</p>	Altotta	Themenspeicher	Die Zuständigkeit für Straßenneubau liegt bei der Landeshauptstadt Dresden. Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Situation ist unstrittig.
219	<p>Bei einer Weiteren Verbindung Löbtau - Gompitz (parallel zur 333 und der 7) sollte hier über den Tausch der Straßenbahnlinien 7 und 2 nachgedacht werden: 7 zurückziehen bis Gorbitz. 2 verlängern bis Pennrich. Die Relation Pennrich/Gompitz - Innenstadt/Postplatz würde somit eine gute Ergänzung zur 85 und der 333 darstellen</p>	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Ein Endpunktausch der Linien 2 und 7 wird spätestens nach der Umsetzung des Busnetzes Süd-West geprüft werden. Bei positiver Nachfrageprognose wird der Endpunktausch umgesetzt.
220	<p>hier müsste eine ordentliche Ampel hingestellt werden. Auch in Kombination mit der Bedarfsampel an der altfränkener Straße. Sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger schaffen! Im Berufsverkehr ist diese Stelle unerträglich. Bitte auch die Bienertstraße und -Verlängerung über die Weißeritz mit in die Planung aufnehmen (Stichwort Radverkehrsnetz plauen)</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
221	<p>Reaktivierung der Güterbahnstrecke nach Wilsdruff mit Mitteln aus dem Europäischen Topf für regionale entwicklung</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
222	<p>Bei Umverlegung der 70/80 nach Löbtau entfällt auch die Relation Elbe Park - Gompitz: da die 79 den fehlenden Fahrtweg nach Omsewitz abdecken soll, wäre ggf. eine Verlängerung der 72 vom Elbe Park / Sörnewitzer Str. über Altotta, Wölfnitz nach Gompitz (Fahrtweg Linie 70) denkbar um diese Verbindung nicht zu verlieren. Die Planung für die Linie 92 (Altotta -> Wölfnitz) könnten damit entfallen, bzw. wäre hier ein Endpunkt in Altotta möglich.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
223	Es gab mal Planungen für eine Brücke für Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger zwischen Ostragehege und Mickten/Übigau. Leider scheint dieses Projekt eingeschlafen zu sein. Nach dem Bau wären folgende Linienänderung denkbar: Linie 9: von Prohlis kommend ab Postplatz über Maxstr, MESSE nach Kaditz Linie 10: von Striesen kommend ab Bf. Mitte über Marienbrücke, Leipziger Str nach Mickten Linie 13: dauerhaft nach Kaditz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
224	Wäre schön, wenn die Taktung so wäre, dass die 9 und 13 immer kurz vor der 4 kommen, denn die 4 fährt am weitesten dann noch auswärts (Radebeul/ Coswig) und die Wartezeiten sind unnötig. Besonders ärgerlich, wenn die 13 ankommt und direkt davor die 4 abfährt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
225	Die Linien 70 und/oder 80 auf jeden Fall bis Plauen verlängern. Wenn ich von Freital aus zum Elbepark will geht es so viel schneller :)	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.
226	Im Nachtverkehr die 84 bitte bis nach Bühlau verlägern. Somit wäre dort ein Anschöuss möglich und die lange fahrt vom Schillerplatz mittels 6 und 11entfällt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
227	statt der teuren Busschleuse hier durch Nebenstraßen lieber die Abbiegebeziehunh Zellescher Weg - Dohnaer Straße stärken. Mit viel höheren Geschwindigkeiten und dementsprechend zeitgewinn gegenüber der momentanen öpvn situation einfacher umzusetzen	Linienwege verlängerte Linie 87	Keine Umsetzung möglich	Der Zellesche Weg wird nach dem Bau der Campuslinie mit der Straßenbahnlinie 9 und der Buslinie 61, jeweils im 10 Minuten Takt bedient werden. Hinzu kommen vorrausichtlich weitere Verstärkerfahrten zu Vorlesungsbeginn und -ende. Eine zusätzliche Buslinie zwischen Löbtau und Strehlen als Verlängerung der Linie 87 würde ein Überangebot darstellen und die Kapazitätsprobleme an der Zentralhaltestelle in Löbtau weiter verschärfen. Die Schaffung neuer tangentialer Verbindungen (Reick - Leubnitz - Räcknitzhöhe - Plauen - Naußlitz - Wölfnitz) im Zuge der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West führt zu großen Nachfragesteigerungen. Diese kompensieren den Aufwand einer neuen Busschleuse.
228	ALITA mittels QR Code ermöglichen. Ich habe Telefonieangst	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
229	Hier bitte eine Busschleuse. Defizite erschließen und direkte Linienführung ermöglichen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
230	Dieses Grundstück gehört der DVB bereits (Recherchiert aus Stadtratsbeschlüssen 2005 in etwa). Wäre wunderbar als Wendepunkt für durchgebundene Buslinien geeignet. Außerdem wichtig: Linie 5 in die Planungsphase bekommen. Das Grundstück dann gleich so bauen, dass die Wendeschleife nachgebessert werden kann. (Radius am Kreisverkehr ist zu klein)	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
231	lieber Bushaltestelle an der Ecke Würzburger Straße als Ecke Bamberger Straße. Einkaufsmöglichkeiten und Berufsschule sowie Räumlichkeiten der TU sind hier attraktiver angebunden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
232	eine Straßenbahnlinie quer durch den großen Garten. So gäbe es direkte Verbindungen zwischen Wasaplatz und Fetscherplatz.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
233	Die Haltestelle Flügelweg insbesondere in nordwärtiger Richtung beibehalten! Sie ist ein wichtiger Umsteigepunkt zum Erreichen der Haltestellen Werftstraße und Overbeckstraße von der Altstadt Seite aus. Frühestens das Gewerbegebiet Kaditz ist sinnvoller von der Neustädter Seite zu erreichen.	Sonstige	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Die Linie 70 und 80 halten an der Haltestelle Flügelweg.
234	Umsteigezeit von der stadtauswärtigen Linie 1 (evtl. auch 68) auf die nordwärtigen Linien 70, 80, und bei Umsetzung auch 79, verlängern. Zu oft ist der Bus Umsteigenden vor der sprichwörtlichen Nase abgefahren, weil sie erst mit dem selben Ampelgrün die Hamburger Straße von der Straßenbahnhaltestelle zur Bushaltestelle queren konnten, mit dem der Bus die Haltestelle verlässt und über die Kreuzung fährt. Wegen verkehrsbedingter Verzögerungen auf der Linie 1 sind die aktuell angesetzten 3 Minuten zu knapp bemessen. Ein bis zwei Minuten mehr sollten reichen.	Sonstige	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	In der Fahrplanung wird nach Möglichkeit auf die Gewährleistung attraktiver Umsteigezeiten am Flügelweg geachtet werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
235	Wenn die Linien 70 und 80 bis Löbtau zur Zentralhaltestelle fahren, dann würde ich empfehlen, weiterzudenken und sie bis Plauen zu führen. Hier könnte man Anschlüsse zur Bahn und zum Bus 62 gewährleisten. Im Gegenzug könnte man beispielsweise die 63 bis Plauen zurückziehen...	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist. Das Einkürzen der Linie 63 würde die Brechung einer Vielzahl von heute bestehenden Wegen bedeuten und viele Umsteige erzwingen. Auch wenn der Vorschlag sehr interessant ist, hat die Prüfung ergeben, dass die negativen Effekte für die Gesamtheit der Fahrgäste überwiegen.
236	Hier könnte die Linie 70 oder 80 enden	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Eine Verlängerung der Linien 70 und 80 ist grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.
237	Hier fehlt der Anschluss vom Bus zur Tramlinie 2. Heute schon - und zukünftig noch mehr...	Übergang Bus- Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Für die Anbindung an den Hebbelplatz müsste die Hörigstraße für den Linienbusverkehr ertüchtigt werden und Park-/Halteverbote am Hebbelplatz angeordnet werden. Dies ist mit einem hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand verbunden.
238	92 über Gottfried-Keller-Straße zum Hebbelplatz und dann dort am Hebbelplatz enden lassen, um zur Linie 2 umzusteigen.	Übergang Bus- Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Eine Führung der Linie 92 bis Wölfnitz ist für die Gewährleistung vieler Direktverbindungen sinnvoll. Für die Anbindung an den Hebbelplatz müsste die Hörigstraße für den Linienbusverkehr ertüchtigt werden und Park-/Halteverbote am Hebbelplatz angeordnet werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
239	Eine direkte Verbindung von Altcotta zum Bahnhof Plauen wäre gut und würde meine Eltern zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Eine Direktverbindung nach Plauen ist aufgrund des dadurch deutlich erhöhten Fahrpersonalbedarfs nicht geplant. Jedoch ermöglicht das Busnetz Süd-West eine dicht getaktete Umsteigeverbindung. Hierzu verkehren die Linien 12, 70 und 80 mit in Summe 12 Fahrten pro Stunde bis zu Haltestelle Tharandter Straße. Von dort verkehren die Linien 63, 85 und 160 mit in Summe 13 Fahrten pro Stunde bis Altplauen bzw. zum S-Bahnhof Plauen. Nach Umsetzung der zweiten Stufe des Busnetzes Süd-West bietet die Linie 87 zusätzlich eine Direktverbindung im 20 Minuten Takt über Altnaußlitz.
240	Gibt es eine öffentliche Auswertung der gesamten Anregung auf der DV BAG Internetseite! wäre für die Fahrgäste wünschenswert und vom Vorteil	Sonstige	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	
241	Wenn ich mir die Seite 10 in der Präsentation anschau (PKW-Verkehrsströme), dann frage ich mich, warum die 61 nicht auf eine Linie zur Flügelwegbrücke durchgebunden wird.	Durchbindung 70/80 nach Südvorstadt	Keine Umsetzung möglich	Die weitere Verlängerung der Linie 61 würde zu einem sehr langen Umlauf
242	Vor allem würde es helfen, wenn die 85 mal einen Takt bekommt wie die Hauptbuslinien, also 10-minütig. 20 min tagsüber ist eben nicht serviceorientiert. Und auch meist größere Busse fahren als früher, wird es durch den weiten Takt immer wieder eng und voll im Fahrzeug, beispielsweise wenn Schüler gleich mal in Klassenstärke mitfahren.	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Linie 85 wird seit 2022 meist mit Gelenkbussen und damit einer höheren Kapazität bedient. Bei Bedarf wird auch nach Umsetzung des Busnetzes Süd-West weiterhin mit zusätzlichen Fahrten nachgesteuert. Eine Taktverdichtung des gesamten Linienweges auf einen 10 Minuten Takt ist nicht geplant. Mit Einführung der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West wird jedoch der Takt zwischen den Haltestellen Altplauen und D.-Stock-Straße durch Überlagerung der Linien 85 und 87 auf einen 10 Minuten Takt verstärkt.
243	Es fehlt eine direkte Verbindung aus dieser Region Richtung Elbepark/Trachau.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Direktverbindung aus Richtung Gorbitz, Wölfnitz, Omsewitz und Gompitz ist mit der Umsetzung des Busnetz Süd-West nicht mehr möglich. Jedoch bestehen zahlreiche Umsteigeverbindungen, beispielsweise mit der Linie 2 bis zur Pennricher Straße und von dort weiter mit den Linien 70 bzw. 80 bis zum ElbePark oder Trachau.
244	Bei der Busschleuse Otto-Pilz-Straße z.B. durch Schranken sicherstellen, dass nur Linienbusse (auch keine Motorräder) passieren können.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
245	Führung Linie 80 Ri. Klotzsche über Gleisschleife Wilder Mann => Verbesserung der Umsteigebeziehung von Li.3	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
246	Verlängerung Linie 73 vom Wilden Mann über Neuländer Str. - Geblerstr. zum S-Bahnhof Trachau	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
247	Fahrtweg Linie 64 oder 87 über Enno-Heidebroek-Str. - Seidnitzer Weg => bessere Erschließung Gewerbegebiet Reick	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
248	Die Sternstrasse wird durch die Linien 9/13 bedient. Die 79 sollte ab "An der Flutrinie" über den Elbepark nach Mickten fahren.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Führung nach Mickten über den Elbepark würde die Fahrzeit deutlich verlängern und einen zusätzlichen Bus erfordern. Fahrgäste aus Übigau zum ElbePark können an der Haltestelle An der Flutrinne oder Brockwitzer Straße in die Linien 9 und 13 umsteigen oder alternativ die Linien 70 und 80 auf der Washingtonstraße nutzen.
249	Wann kommt endlich die Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Kesselsdorf-Wilsdruff da würde auch die Linie 7 zwischen Gorbitz und Pennrich mehr Fahrgäste aufweisen und die Linie 7 aufwärts. eine andere Idee Linie 2 auch nach Pennrich zu verlängern.Linien 2/7 bis Gorbitz aller 10 min und weiter bis Pennrich würden beide Bahnen im 20 min Takt fahren sodass dennoch ein 10 min Takt vorhanden wäre aber mehr Ziele erreicht werden.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
250	Warum werden die Oberdörfer im Westen von Dresden so stiefmütterlich im Bezug aufÖPNV behandelt wir gehören auch zu Dresden hier muss endlich auch die DVBAG fahren mit einem richtigen Angebot das jetzige Angebot vom Anbieter ist einfach zu traurig für eine Großstadt wie Dresden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
251	Ich finde die neuen Anbindungen sehr gut. Von mir aus können die Linien die neuen Strecken so fahren.	Sonstige	Positives Feedback	Vielen Dank für das positive Feedback.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
252	<p>70 Klotzsche - Gompitz (wie bisher)</p> <p>79 Mickten - Omsewitz (wie geplant)</p> <p>80 Klotzsche - Löbtau und verlängert bis zum Bahnhof Plauen</p> <p>85 Blasewitz - Plauen - Löbtau, Zentralhaltestelle - Saalhausener Straße - Altnaußlitz - Dölzchen</p> <p>62 dafür nur bis Plauen</p> <p>92 ab Altnaußlitz wie Linie 80 nach Löbtau</p>	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	<p>Ziel des Busnetzes ist ein attraktiver 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau. Hierfür müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren. Dieses Ziel wird mit dem vorgeschlagenen Liniennetz nicht erreicht.</p> <p>Eine Verlängerung der Linien 70 und 80 ist grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erhebliche Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 85 bis zum Schillerplatz ist perspektivisch angedacht.</p> <p>Der vorgeschlagene Linienweg für die Linie 92 wird mit Umsetzung des Umbaus der Wendel-Hipler-Straße in Teilen durch die 87 bedient, wobei die Verbindung nach Plauen - Südvorstadt einer weiteren Stärkung der Achse Löbtau Süd - Kesselsdorfer Straße vorzuziehen ist.</p>
253	<p>Linie 79 von Omsewitz nach Gompitz verlängern, um Anschlüsse zu den Linien 2 und 7 herzustellen und die Verbindungen zum Einkauf zu verbessern.</p>	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	<p>Mögliche Verlängerungsoptionen werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Dabei wird aufgrund der langen Fahrzeit keine Verlängerung bis Gompitz sondern nur Richtung Gorbitz geprüft. So wäre beispielsweise ein Umstieg auf die Linien 2 und 7 an der Haltestelle Schlehenstraße möglich. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
254	79 statt nach Mickten zum ElbePark (man erreicht durch die Verlängerung der Linie 13 nach Kaditz nichts wirklich neues in Mickten, Verbindung nach Radebeul auch durch 72 abgedeckt) und Linientausch 79 und 92 im Süden. So würde man weiterhin eine Verbindung von Gorbitz zum ElbePark anbieten	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Anbindung von Übigau an Mickten (wichtiger Umsteigepunkt) wird bereits heute gut genutzt. Künftig ist zusätzliche Nachfrage aus Cotta und Omsewitz zu erwarten. Aus diesen Gebieten ist der ElbePark mit maximal einem Umstieg mit den im überlagerten 10 Minuten Takt verkehrenden Linien 70/80 möglich. Eine Führung zum ElbePark würde zwar Übigau besser an den ElbePark anbinden, aber gleichzeitig die wichtige Anbindung an Mickten kappen. Die Anbindung von Übigau an den ElbePark verbessert sich ab August 2023 durch die ganztägige Verlängerung der Linie 13 bis Kaditz. Der Tausch der Linien 79 und 92 wurde geprüft, jedoch aufgrund der schlechteren Nachfragewirkung verworfen.
255	Zusammenlegung von 70/80 zu 60er Linie finde ich nicht zielführend. Die Linien 70 und 80 sollten mehr entflochten werden im Süden. Und eine Verlängerung von Löbtau bis Plauen zum SPNV ist essenziell!	Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)	Themenspeicher	Ziel des Busnetzes ist ein attraktiver 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau. Hierfür müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren. Eine Verlängerung der Linien 70 und 80 ist grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlicher Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erheblich Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.
256	Linie 70 verkürzen (direkt über Maxim-Gorki-Straße), um Reisezeit zu minimieren	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich eine gute Idee, die zu kürzeren Reisezeiten führen würde, im Sinne einer Anbindung des Zentrums von Pieschen Nord (Trachenberger Platz) aber verworfen wird.
257	Zschonergrund mit einzelnen 92er-Fahrten nach Podemus statt nach Ockerwitz anbinden statt ALITA.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
258	Bis hierhin einzelne Fahrten der Linie 92 verlängern mit Anschluss zur 91 bitte :)	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Verlängerung der Linie 92 bis Gompitz ist zur Schaffung neuer Direktverbindungen sinnvoll. Aufgrund des hohen betrieblichen Aufwandes wird dies jedoch nicht mit der Inbetriebnahme des Busnetz Süd-West umsetzbar sein.
259	Die Aussicht hier ist echt schön. Leider kann man diese nur schwer mit dem ÖPNV erreichen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
260	<p>Bitte neue Buslinie einrichten Wilder Mann-Wilder Mann Straße-Industriestrasse-Markusfriedhof-Hubertusstrasse -Barbarastraße-Riesaer Straße-Hp.Pieschen - Leisniger Straße-Oschatzerstr.-Bürgerstraße-Gehestraße-Gymnasium Pieschen-Erfurterstraße- Leipziger Straße-Anton/Leipziger Straße-Palaisplatz Durch diese Linie gibt neu erschlossene Gebiete an den ÖPNV neue Fahrgäste und an mehreren Stellen Übergangsmöglichkeiten zu anderen Linien. Taktzeit der Linie alle 30 min</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
261	<p>Eine Anbindung nach Plauen/Löbtau-Süd zur 62 wäre gut zur Verknüpfung</p>	<p>Stärkung Verbindung Löbtau - Plauen - (Coschütz)</p>	<p>Themenspeicher</p>	<p>Grundsätzlich eine gute Idee. Die Verlängerung bedingt aber auf jeder der beiden Linien mindestens einen zusätzlichen Bus. Am Endpunkt Plauen wären u.a. wegen der Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Busse erhebliche Anpassungen notwendig. Verlängerungen darüber hinaus sind mit entsprechend höherem Ressourceneinsatz verbunden, der auch vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion schwierig umzusetzen ist.</p>
262	<p>Das Schließen der großen ÖPNV-Lücke im Amerikanischen und Schweizer Viertel der Südvorstadt wäre wünschenswert. Eine Linie könnte vom Wasaplatz (bzw. S-Bahnhof Strehlen) entlang der Reichenbachstraße führen. Eine Umstiegs-Haltestelle sollte an der Haltestelle Reichenbachstr. der Linien 3, 8 und 66 an der Fritz-Löffler-Str. liegen. Im Schweizer Viertel über die Altezeller Str. oder Leubnitzer Str. und Schweizer Str. Und dann über die Budapester Straße weiter zum Postplatz (Wallstr.) führen. Dies ermöglicht einen direkten Anschluss ins Zentrum. Alternative könnte man auch noch das Bayrische Viertel erschließen und die Linie zum S-Bahnhof Plauen führen. Vielleicht lässt sich von dort auch eine Linie direkt Verknüpfen. Die Verlängerte 70 oder 80 nach S-Bahnhof Plauen vielleicht.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
263	Nach dem Bau der Campus Tram Trasse könnte man ja vielleicht die Linie 8 vom Hauptbahnhof Nord zum S-Bahnhof Strehlen führen. Dort wechselt das Fahrzeug zur Linie 14 und fährt weiter über die Campus Trasse zur Tharandter Str. (bzw. Wölfnitz). Damit könnte man die Campus Linie bereits einführen und muss nicht auf die Fertigstellung der Trasse zwischen Strehlen und Schillerplatz warten.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
264	Die Umsteigmöglichkeit an Linie 478 ist zu kurz oder zu lang. Busse warten nicht auf einander. Also keine Umsteigmöglichkeit besteht zurzeit! Es gilt für beide Linien 80 und 78.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
265	Die Linie 70 befördert derzeit werktags und ohne Umsteigen Jugendliche mit und ohne Behinderungen von Gorbitz und Cotta zur Berufsausbildung direkt nach Hellerberge. Bitte vergessen Sie das nicht bei der Planung. Danke!	Sonstige	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Hier wird künftig ein Umstieg notwendig, dafür werden andere Direktverbindungen (z.B. nach Löbtau) geschaffen.
266	DirektVerbindung zwischen Elbepark und Bf.Radebeul Ost fehlt	Anbindung Elbepark	Keine Umsetzung möglich	Die Verbindung war Gegenstand einiger Prüfungen. Aufgrund der zeitlich und räumlich sehr stark verteilten Nachfrage konnte keine Variante identifiziert werden, in der der zusätzliche Nutzen den Aufwand aufwiegt.
267	Mal was neues wie wäre es mit einer Verlängerung der Linie 3 ab Coschütz nach Possendorf über Kleinnaundorf-Bannewitz.ab der Hopfenblüte eingleisig mit ausweichen analog der Strecke nach Weinböhl.Früher ist auf ähn Strecke eine Kleinbahn gefahren.Taktzeit bis Coschütz aller 10 min Rest aller 30 min oder man könnte Straßenbahn mit Strom und Wasserstoffantrieb nehmen Oberleitung bräuchte die Bahn dann nicht.gibt bestimmt fördergelder für so ein KlimaProjekt	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
268	Die Linie 89 könnte über die försterlingstraße an der neuen Christlichen Schule halten und weiter über die Pirnasche Landstraße bis zur Endhaltestelle Altleuben verlängert werden so das die leute von Röhrsdorf nur einmal umsteigen müssen um ins Stadtzentrum zu gelangen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
269	Es wäre sinnvoller die Linie 88 nur bis zur Endhaltestelle Goppeln fahren zu lassen. So das die Verbindung kleinzschachwitz fähre-Goppeln im 15 min Takt erfolgt und die Haltestelle Prohlis Gleisschleife in beide Richtungen mit bedient wird.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
270	Die Linie 70 und 80 könnten statt über die Lommatzscher Straße über die Peschelstrasse fahren. (Zwischen Elbepark und S Bahnhof Trachau)	Sonstige	Themenspeicher	Interessanter Vorschlag. Leider ist die Peschelstraße im Bestand nicht bustauglich, weshalb der Linienweg über die Lommatzscher Straße gewählt wurde.
271	Linie 85 sollte in der Gröbelstraße halten (kurze Wege zum Umsteigepunkt und Entlastung Zentralhaltestelle)	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
272	Linie 90 mit Gelenkbussen schon heute sehr stark ausgelastet, oft auch überlastet, in Löbtau Süd existiert eine immer höhere Nachfrage, es sind mittlerweile alle kriegsbedingten Kücken mit Mehrfamilienhäusern bebaut, jedoch seit vielen Jahren kein Angebotsausbau! Linie 90 sollte Mo-Fr in der HVZ 6:30-9:00 und 14-19 Uhr alle 10 min fahren zwischen Löbtau und Pesterwitz!	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
273	Einführung einer neuen schnellen direkten Busverbindung als Linie 96: Löbtau - Saalhausener Straße - Pesterwitz (mind. Mo-Fr alle 20 min!) => seit vielen Jahren hoher Zuzug in den Bereichen Naußlitz, Roßthal, Gorbitz Süd und Pesterwitz in den letzten 20 Jahren - Busverbindung seither nicht verbessert, mit Linie 90 lange Umwegfahrten - hier besteht dringend Handlungsbedarf! Neue Haltestellen in Höhe Lange Straße und Pietzschstraße => Um Pendler aus dem Umland mitzunehmen, wären Verlängerungen ab Pesterwitz nach zauckerode und Wurgwitz sowie ab Löbtau durchgehend bis S-Bf. Freiburger Straße und Postplatz zur Entlastung der Li.12 sinnvoll!	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
274	<p>beide Direktverbindungen von Gorbitz (Nord Li.80) und Süd (Li.70) Richtung ElbePark und KH Neustadt sollen wegfallen - das ist keine gute Lösung. Alternativvorschlag: Li.70 bleibt unverändert Gompitz-Altcottal-Klotzsche Li.80 wie geplant Klotzsche-Altcottal-Löbtau Li.85 neu ab Löbtau Süd - Tharandter Straße => weiter als Li.92 Löbtau - Altcottal - Briesnitz - Ockerwitz (ggf. Teilung) => etwa 10 min-Takt Löbtau-Altcottal mit Li. 80+85, durch zusätzliche Li.12 kein reiner Takt zwingend notwendig, ca. alle 5 min eine Verbindung => 10 min-Takt Altcottal-KH Neustadt mit Li. 70+80 bleibt bestehen => direkte Verbindung Löbtau-ElbePark mit Li.80 ist schon eine tolle Neuerung und eine sehr deutliche Verbesserung! Li. 79 wie geplant Omsewitz - Mickten</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Keine Umsetzung möglich</p>	<p>Die große Nachfragesteigerung des Busnetzes Süd-West resultiert insbesondere aus der neu geschaffenen und dicht getakteten Direktverbindung Löbtau - ElbePark - Trachau. Eine Halbierung des Taktes würde die Nachfragewirkung reduzieren. Außerdem ermöglicht der dichte 10 Minuten Takt kurze Umsteigezeiten von den Linien 2, 7, 79 und 92 aus Richtung Gorbitz, Gompitz und Omsewitz zu den Linien 70 und 80. Eine Verlängerung der Linie 85 bis Cotta und weiter nach Ockerwitz würde zu großen Teilen ähnliche Relationen wie die Linie 12 bedienen (deutlich längerer Parallelverkehr als in der vorgestellten Vorzugsvariante) und somit die Nachfrage der Linie 12 in diesem Bereich deutlich verringern.</p>
275	<p>Erschließung Dölzchen ist schon seit vielen Jahren sehr mangelhaft und nicht zufriedenstellend! Neue Quartierbuslinie 82 wäre notwendig: Löbtau Tharandter Str.-Würzburger Str.-Dölzschener Str. mit neuen Haltestellen Grenzallee/Bienertpark, Luftbadstraße/Am Kirschberg, Südwesthang/Am Pfiff, Robert-Weber-Straße/Grundschule, Dölzschener Ring weiter nach Pesterwitz, Sonnenleite mit neuer Haltestelle Stadtblick und wieder zurück. Bedienung mit Midibus ausreichend, Mo-Fr alle 20-30 min, Sa+So alle 30 min => optionale Verlängerung ab Sonnenleite Richtung Wurgwitz mit neuen Haltestellen Pesterwitz,Am Hang+Freital, Pennricher Str., Zöllmerner Str., Schafberg, Oberstraße und zurück => optionale Verlängerung ab Tharandter Str. über S.-Bf. Friedrichstadt, KH Friedrichstadt, Maxstraße zum Postplatz</p>	<p>Nicht Gegenstand der Beteiligung</p>		
276	<p>Es wäre Besser wen die Linie 13 immer bis kaditz fährt. Damit die Gleisschleife Micken bei Störungen nutzbar ist damit die bahnen nicht bis Radebeul Ost fahren muss um dort zu wenden.</p>	<p>Nicht Gegenstand der Beteiligung</p>		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
277	Anbindung Pesterwitz an Dresden sollte dringend verbessert werden - direkte Fahrt über Saalhausener Straße zur Zentralhaltestelle Tharandter Straße erforderlich, spart etwa 8 in Fahrzeit je Strecke ein, hoher Kundennutzen und hohes Fahrgastpotenzial durch sehr starkes Wachstum in den letzten ca. 15 Jahren in den Bereichen Altfranken, Pesterwitz, Naußlitz und Roßthal in den letzten 10 Jahren, Bedienung Löbtau durch "kleine Linie" z.B. Nr. 94 Tharandter Str.-Frankenbergstr.-Altnaußlitz, ggf. weiter nach Dölzschchen als Ersatz für Linie 62 (endet dann am S.-Bf. Plauen oder Löbtau Süd)	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
278	neue Grundschule und neue Wohnsiedlung entstehen hier - bessere und schnellere Busanbindung an die Zentralhaltestelle über Saalhausener Straße notwendig	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
279	Li.79 sollte ab der Haltestelle Scharfenberger Straße über die Haltestelle "An der Flutrinne" zum ElbePark geführt werden und von dort weiter über die Peschelstraße (neue Haltestelle "IKEA" zum S-Bf. Trachau anstatt nach nach Mickten oder Pieschen (Li.4,9,13,64 sind ebenfalls an anderen Haltestellen direkt erreichbar)	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Themenspeicher	Für die Führung der Linie 79 zum S-Bahnhof Trachau würde vorraussichtlich ein weiterer Bus benötigt werden, da im Bereich um den Elbepark häufig Behinderung durch Verkehrsstau möglich sind. Außerdem kann der Elbepark auch mit den Linien 70 und 80 bzw. mit einen Umstieg auf die Linien 9 und 13 erreicht werden. Die Linie 79 soll nach Ausbau der Döbelner Straße bis zum Wilden Mann verlängert werden (heutige Linie 73) und wird somit die Anbindung an die S-Bahn in Pieschen ermöglichen.
280	Es sollte unbedingt weiterhin eine Direktverbindung zwischen Gorbitz und dem Elbepark geben. Die jetzige Planung ist für Gorbitz eher nachteilig.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung gewährleistet werden.
281	Die Radwege an der Zentralhaltestelle sind durch das bereits bestehende Fahrgastaufkommen heutzutage teilweise schwer befahrbar. Bei mehr Linienverkehr würden die Radwege in diesem Bereich nicht mehr nutzbar sein. 1. Wäre eine Führung des Radweges über die Schillingstraße möglich? 2. Wäre eine Fahrradstraße über die Schillignstraße möglich? 3. Kann die Kesselsdorfer Straße zwischen Wernerstraße und Tharandter Straße zur Fahrradstraße machen? 4. Bereich wie in 3. - 30 Zone möglich? 5. Bereich wie in 3. - Mehr Aufenthaltsqualität durch mehr Straßenbegleitgrün.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
282	<p>Wie wäre es wenn z.B. die 61 von Löbtau über die Saalhausener Straße (mit Halt Lange Str.) nach Dölzschen geführt wird und die 62 dafür dauerhaft nach Pesterwitz fährt (im Nachtverkehr sowieso schon der Fall).</p> <p>Am besten mit Richtungsanschlüssen hier an der Hst. Saalhausener Str. (62 Johannstadt <-> 61 Dölzschen und 62 Pesterwitz <-> 61 Weißig).</p> <p>Die 90 könnte dann jeweils dazwischen fahren.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
283	<p>Diesen Straßenstrang aufgeben damit man zwischen der Kreuzung Tonbergstraße und der Kreuzung an der Fußgängerampel Platz für eine Zentralhaltestelle mit z.B. überfahrbaren Bahnsteigen hat. Dafür braucht es natürlich auch eine gegenläufige Fahrbahn am Emerich-Ambros-Ufer damit die ganzen Linksabbieger vom Flügelweg hier wegfallen.</p>	Altcotta	Themenspeicher	Ein Umbau der Haltestelle Altcotta ist mittelfristig vorgesehen, dafür ist jedoch der Bau des Bypasses der Straße vom Flügelweg kommend notwendig. Die Zuständigkeit liegt bei der LH Dresden.
284	<p>85 bis Löbtau und darüber hinaus verlängern, finde ich super! Sehe aber das Risiko einer Verschlechterung im Fahrkomfort (insb. im Hinblick auf Ältere mit Rollator etc.), wenn die Taktung tatsächlich bei 20 min bleibt. Denn entweder, man schafft für Lö-Süd Richtung TU eine Alternative zur vollen 61 - dann braucht man aber Kapazität. Oder man lässt es, dann wird der Bus aber viel leer durch die Gegend fahren. Takt zudem nach Möglichkeit mit der 90 abstimmen.</p>	Verbindung Löbtau	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Linie 85 wird seit 2022 meist mit Gelenkbussen und damit einer höheren Kapazität bedient. Bei Bedarf wird auch nach Umsetzung des Busnetzes Süd-West weiterhin mit zusätzlichen Fahrten nachgesteuert. Bei der weiteren Planung des Busnetz Süd-West wird auch auf eine gute Abstimmung der einzelnen Linien geachtet. Eine Taktverdichtung des gesamten Linienweges auf einen 10 Minuten Takt ist nicht geplant. Mit Einführung der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West wird jedoch der Takt zwischen den Haltestellen Altplauen und D.-Stock-Straße durch Überlagerung der Linien 85 und 87 auf einen 10 Minuten Takt verstärkt.
285	<p>Der Vorschlag, den hier mein Gegenüber gemacht hat, klingt echt nach einer sehr guten Alternative und deshalb stimmte ich diesem daher zu.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
286	<p>Wie wäre es denn in naher Zukunft mit einer Buslinie an der Elbe entlang?</p> <p>z.B. die Li. 84 ab Schillerplatz üb. K.-Kollwitz-Ufer - Terrassenufer zum Postplatz.</p> <p>Das wäre eine super Möglichkeit, für alle Elb-Spaziergänger, Biergartenbesucher und die, die zur weißen Flotte wollen, den ÖPNV zu nutzen.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
287	Eine Anbindung an den HP-Cotta -räumlich und zeitlich-wäre praktisch!	Altcotta	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung des Haltepunkts Cotta wäre nur über die Bahnstraße denkbar, da die Führung über die Haltestelle Flügelweg zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde. Die Führung über die Bahnstraße erfordert jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Hamburger Straße eine Ampelanlage. Diese wird mit dem Bau der neuen Haltestelle gebaut. Da diese voraussichtlich erst nach Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West eröffnet wird, kann diese Linienführung erst nach Inbetriebnahme des Busnetzes Süd-West geprüft und umgesetzt werden.
288	die größte Schwachstelle dürfte in der Tat Altcotta sein	Altcotta	Themenspeicher	Der Ausbau der Haltestelle Altcotta soll nach Bau der Umgehungsstraße von der Flügelwegbrücke Richtung Löbtau erfolgen. Aktuell gibt es jedoch für die Haltestelle Altcotta noch keine konkreten Planungen. Die Zuständigkeit liegt bei der LH Dresden.
289	Verlängerung der 92 bis Gompitz! Anbindung an Straba Richtung Hbf, sowie an die Ortschaft Gompitz zu der Ockerwitz ja gehört (Wahl, Seniorenveranstaltungen, Grundschule, Kindergarten, Einkaufszentrum in Gompitz...)	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar.
290	Alita verlängern nach Podemus! Und auch an Wochenende. Oder noch besser Busverbindung durch den Zschonergrund nach Podemus.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
291	Einfach 92 verlängern bis mindestens Hst Altnossener Straße - große Verbesserung der Anbindung Ockerwitz an die Stadt, an Gorbitz (Ortsamt, Ärzte, Schulen), Löbtau. Deutlich schneller als geplante Variante.	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar.
292	62 über Goetheallee bis zum Schillerplatz verlängern	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
293	Verlängerung 73/76 bis Mickten. Gegeben falls über Mohnstraße um weiter Quartiere mit dem ÖPNV zu erschließen.	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	mittelfristige Prüfung	Eine Verlängerung der Linie 79 bis zum Wilden Mann ist nach dem Ausbau der Döbelner Straße geplant (Ersatz Linie 73). Damit entsteht auch von den Haltestellen der bisherigen Linie 73 eine Direktverbindung nach Mickten.
294	80 mit Umweg über Overbeckstraße	Anbindung/ Erschließung Übigau	Keine Umsetzung möglich	Ziel des Busnetzes ist ein attraktiver 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau. Hierfür müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt parallel bis zur Tharandter Straße verkehren. Die Anbindung von Übigau wird weiterhin durch die Linie 79 gewährleistet.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
295	Nachteil: Keine Direktverbindung in die Gewerbegebiete Gompitz, Kaditz und Elbepark	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Es entfallen zwar Direktverbindungen, gleichzeitig können die im überlagerten 10 Minuten Takt verkehrenden Linien 70/80 aus allen Bereichen in Gorbitz/Omsewitz mit maximal einem Umstieg erreicht werden. Die Umsteigezeiten werden so geplant, dass längere Aufenthalte beim Umsteigen vermieden werden.
296	Nachteil: Entfall jeglicher Busverbindungen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
297	so viel ist am Bahnhof Friedrichstadt nicht los, dass eine Führung der 68 *direkt* über diesen notwendig wäre. Da ist die Erschließung der Friedrichstraße schon wichtiger	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
298	Parallelführung von 12, 70 und 80 bis zur Hst Tharandter Str. macht bei der hohen Verkehrsbelastung keinen Sinn, um dafür das westliche Cotta vom Elbepark abzukoppeln bzw. dessen Bewohner zum Nutzen von Umsteigeverbindungen zu zwingen. Die Stärkung eines attraktiven ÖPNV von Trachau nach Löbtau führt gleichzeitig zur Schwächung des ÖPNV von Trachau ist westliche Cotta/Gorbitz/Gompitz	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
299	70 / 80 bitte weiterhin über Grillparzer Straße / Hebbelplatz!	Übergang Bus-Straßenbahn Hebbelplatz	Themenspeicher	Eine Buslinienführung über die Hebbelstraße wurde während der Planung des Busnetzes Süd-West geprüft, jedoch aufgrund des Straßenzustandes und der Engstellen verworfen. Eine Anbindung der Linie 79 an die Linie 2 wäre alternativ durch eine Schleifenfahrt über die Högstraße möglich, dafür wäre jedoch der bustaugliche Ausbau dieser Straße notwendig.
300	Diese Schleife der 92 bremst die Linie unglaublich aus	Altcotta	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Wendefahrt ist aufgrund der baulichen Situation notwendig. Ein Umbau der Haltestelle Altcotta ist mittelfristig vorgesehen, dafür ist jedoch der Bau der Umgehungsstraße von der Flügelwegbrücke Richtung Löbtau notwendig.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
301	85 statt über Löbtau lieber über Naußlitz und Wölfnitz	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Führung einer Buslinie zwischen Plauen und Wölfnitz über Naußlitz ist aufgrund der fehlenden Bustauglichkeit der Saalhausener Straße, der Pietzschstraße sowie der Wendel-Hipler-Straße erst mittelfristig möglich. Dies soll im Rahmen des Busnetz Süd-West Stufe 2 erfolgen. Aufgrund der damit erreichbaren höchsten Nachfragewirkung soll dabei die Linie 87 über diese Straßen geführt werden, die Linie 85 verkehrt dann weiterhin über Löbtau nach Gompitz.
302	die Direktverbindung von Gorbitz zum Elbepark und nach Pieschen fehlt hier künftig eindeutig	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Es entfallen zwar Direktverbindungen, gleichzeitig können die im überlagerten 10 Minuten Takt verkehrenden Linien 70/80 aus allen Bereichen in Gorbitz/Omsewitz mit maximal einem Umstieg erreicht werden. Die Umsteigezeiten werden so geplant, dass längere Aufenthalte beim Umsteigen vermieden werden.
303	Buslinie 68 generell nur noch bis Cossebaude und dafür die Fahrten nach Niederwartha als eigene Buslinie bis Coswig verlängern -- zur Zeit wird ja auch eine neue Brücke über die Eisenbahn in Coswig gebaut	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
304	der ÖPNV Cossebaude - Cowsig ist miserabel	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
305	Wenn alle Linien über Tharandter Straße fahren geht immer mehr die tangentielle Verbindung über Naußlitz verloren.	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die tangentielle Verbindung über Naußlitz durch die Linie 90 bleibt erhalten und wird in der Stufe II durch die Linie 87 Striesen - Plauen - Naußlitz - Ockerwitz weiter gestärkt
306	70/80 über die Hst. Birkenhainer Straße und Conertplatz erscheint mir mit der 12 ziemlich doppelt gemoppelt	Parallelverkehr Linie 12	Sonstiger Kommentar	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren. Auch wenn auf dem südlichen Teilstück Parallelverkehr stattfindet, werden durch die Buslinien andere Verbindungsfunktionen erfüllt.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
307	die 70/80 an Gorbitz und Teilen von Cotta (Briesnitz) vorbei fahren zu lassen ist irgendwie schade, wenn man bedenkt, wie stark nachgefragt die Verbindung von Gorbitz nach Pieschen ist.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
308	70 und 80 sollten nicht nach Löbtau, Tharandter Straße fahren. Die Haltestelle ist jetzt schon überlastet und die Entzerrung der Verkehrsströme wäre hier angebracht. Lieber als Tangentialverbidung über Grillparzer Straße, Wölfnitz, Naußlitz nach Plauen	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Die positiven Effekte dieser neu geschaffenen Direktverbindung wiegen die negativen Effekte durch Wegfall tangentialer Direktverbindungen im Gesamtnetz auf. Insgesamt werden dadurch insgesamt 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
309	Warum eigentlich nicht die 90 mit der 79 verbinden? Dann hat man endlich die Querverbindung Löbtau - Pieschen ohne die 70 / 80 anzufassen	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Interessanter Vorschlag, wobei einige Punkte für die aktuell geplante Variante sprechen: Die 79 müsste möglichst über den Elbepark bis Trachenberge verlängert werden. Für Übigau bräuchte es ein Alternativangebot. Südlich der Kesselsdorfer Straße ist das Fahrgastpotential für eine Linie im 10'-Takt unter den aktuellen Rahmenbedingungen kostenseitig nicht ausreichend.
310	zu viele Linien über Tharandter Straße	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Für die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Str./ Löbtauer Str. und der Zentralhaltestelle werden vielfältige Maßnahmen ergriffen. Es wird eine Optimierung der Ampel-Steuerung und Update der Software geben. Weiterhin wird eine Pflörtnerung im Vorfeld der Kreuzung untersucht.
311	die 62 ab hier weiter nach Elbepark oder so und dafür die 92 nach Dölzschen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
312	auf der Saalhausener Straße fehlt auf jeden Fall auch der ÖPNV. Hier ist ein riesiges Wohngebiet und grade entlang der Lange Straße und Saalhausener Straße in der Mitte hat man echt weite Fußwege zur nächsten Haltestelle	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
313	an der sog. Eisenbahnersiedlung (Gottfried-Keller-Straße) und der Förderschule könnte der ÖPNV auch verbessert werden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
314	welche Linie hier auch immer lang fährt sollte nicht über das Dresden Karree (Gorbitzcenter) fahren, weil das ein riesiger Umweg ist und dafür die Wohngegenden entlang der Gompitzer Straße deutlich unattraktiveren ÖPNV hätte	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Anbindung des Dresden Karree wird aufgrund vieler Wünsche aus der Bevölkerung in den Planungen geprüft werden. Jedoch wird dies als Verlängerung des bestehenden Linienweges erfolgen, sodass sich die Fahrzeit auf dem bestehenden Linienweg nicht verlängert.
315	generell wäre es gut, wenn sich die Ziele der Linien deutlicher unterscheiden würden. Mit der 7 und der 333 gibt's schon genügend Linien, mit denen man zur Tharandter Straße gelangt, wohingegen dann die Verbindung zum Elbepark und nach Pieschen fehlt.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Verbindung Richtung ElbePark und Pieschen wird mit einem Umstieg an der Haltestelle Bünaustraße (Linie 7), Pennricher Straße (Linie 2) bzw. Altotta (Linien 79 und 92) weiterhin möglich sein. In der weiteren Planung wird auf attraktive Umsteigezeiten geachtet. Nach der Umsetzung des Busnetzes Süd-West wird die Nachfragewirkung eines Endpunktaustausches der Linien 2 und 7 geprüft werden. Dadurch würde die Relation Gompitz - Löbtau durch die Buslinien 85 und 333 bedient und eine neue Relation Gompitz - Cotta - Bahnhof Mitte - Postplatz mit der Linie 2 bedient werden.
316	die Idee mit den gegenläufigen Einbahnstraßen in Naußlitz und Wölfnitz wäre echt hervorragend, um endlich die tangentiale Verbindung in dieser Ecke herzustellen. Dann lieber die 85 über Naußlitz nach Ockerwitz und die 62 zur Tharandter Straße und von dort über die Saalhausener nach Dölzschen	Anbindung/ Erschließung Altnaußlitz	Themenspeicher	Die Einführung einer tangentialen Busverbindung von Plauen über Naußlitz, Wölfnitz nach Altotta und Ockerwitz ist als Linie 87 in der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West vorgesehen. Dafür ist jedoch der bustaugliche Ausbau der Pietzschstraße und der Wendel-Hipler-Straße notwendig. Eine weitere Überarbeitung des Busnetzes in Naußlitz/Löbtau ist mit dem Busnetz Süd-West nicht geplant, jedoch könnte dies in einem anderen Projekt erfolgen. Eine Führung der Linie 62 über die Tharandter Straße nach Dölzschen ist jedoch unwahrscheinlich, da sich dadurch die Fahrzeit auf der Direktverbindung Dölzschen - Innenstadt deutlich verlängert und die gut genutzte Direktverbindung Altnaußlitz - Innenstadt der Linie 62 entfallen würde.
317	ich verstehe generell nicht, warum man drei Linien über die Pennricher Straße schicken muss, wenn man die Buslinien auch weiterhin über Grillparzer- und Julius-Vahlteich-Straße nach Naußlitz und Plauen schicken könnte.	Parallelverkehr Linie 12	Keine Umsetzung möglich	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren. Auch wenn auf dem südlichen Teilstück Parallelverkehr stattfindet, werden durch die Buslinien andere Verbindungsfunktionen erfüllt.
318	am Emerich-Ambros-Ufer ist allerdings fast nichts los, als dass sich dort die Nachfrage für zwei Buslinien finden würde. An derart dünn besiedelten Stellen können die längeren Fußwege zu den nächsten Haltestellen Semmelweißstraße und Birkenhainer Straße durchaus zugemutet werden	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
319	<p>Die Direktverbindung zwischen Trachau/Pieschen zur Zentralhaltestelle ist sehr wichtig. Sinnvoll wäre eine Flügelung der Linie am Elbepark eine Linie Richtung Mickten und eine Linie Richtung S Bahnhof Trachau. Weiterhin sollte die 85 über die Zentralhaltestelle geführt werden.</p> <p>Mein Vorschlag: 63 Pillnitz - Löbtau(Gröbelstr.) via Reisewitzer Str. 70 Gompitz - Klotsche (wie bisher) Wäre diese Lösung möglich? 80 Löbtau - Klotsche wie vorgeschlagen 85 Striesen - Mickten (Fahrtweg: Viebigstraße, Zentralhaltestelle, Altotta, Elbepark) Eine der 3 Linien über die Flügelwegbrücke wird durch das Wohngebiet Übigau geführt. Schaffung einer Ringlinie Gompitz - Gompitz (Fahrtweg: Ockerwitz - Omsewitz - Altotta - Ockerwitz) Nach Fertigstellung der Verbindung Wölfnitz (die 87 bis Altotta Mo bis Sa zum Elbepark)</p>	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	<p>Die Verbindung Elbepark - Mickten wird durch die Linie 64 gewährleistet. Ein Umlegen der 70 oder der 80 würde Erschließungsdefizite im bisherigen Bediengebiet in Trachau erzeugen.</p> <p>Eine Linie von der Tharandter Straße in die Reisewitzer Straße zu verlegen wirkt sich positiv auf die dortige Erschließung aus und entlastet Kreuzung und Knotenpunkt Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße. Die endgültige Entscheidung, ob dies die 63 oder die 85 wird, steht noch aus.</p> <p>Ziel des Busnetzes ist ein attraktiver 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau. Hierfür müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt parallel bis zur Tharandter Straße verkehren. Die Anbindung von Übigau wird weiterhin durch die Linie 79 gewährleistet.</p> <p>Da Ockerwitz und Omsewitz durch das Busnetz Süd-West weiterhin angebunden sind, ist eine Ringlinie Ockerwitz - Omsewitz - Altotta als zusätzliches Angebot vor dem Hintergrund der aktuelle Ressourcendiskussion kaum durchsetzbar.</p>
320	Eine Fähre oder ne Brücke zwischen Messe und Pieschen ist schwachsinnig. Wenn es sooooo viele sind würde ne tram reichen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
321	<p>Linie 60 Löbtau nach Löbtau Süd via TU, CDF,Hbf,TU, Südhöhe, Zschernitz Ost, TU Sportstätten</p> <p>Linie 67 Reick Waldschlößchen via Naußlitz, ElbePark, Hammerweg</p> <p>Linie 65 Betriebshof Trachenberge nach Heidenau/S. Bahnhof Zschachwitz via Waldschlößchen, Gothealle</p> <p>Linie 73/79 werden zusammen gelegt</p> <p>Linie 74 Jägerpark nach Bf. Neustadt via Marienaller</p> <p>Linie 85&87 zusammen legen bis Dölzschen</p> <p>Linie 91&97 zusammen legen</p> <p>Linie 92&93 zusammen legen</p> <p>Linie 82 Leutowitz nach Eule via Altcotta, Ambrus Ufer, Semmelweiß, Friedrichstadt, Pieschnerallee, Landtag, Theaterplatz, Terrassen Ufer, Johannstadt, Blasewitz, Loschwitz</p> <p>Linie 94 Niederwartha nach ElbePark via A4</p> <p>Neue Linie Eule nach Waldschlößchen via Loschwitz</p> <p>Endstationen tausch. 61 Löbtau nach Kaditz. 64 Reick nach Bühlau und zwischen Weißig und Fernsehturm pendel verkehr.</p> <p>Verlängerung der 83 bis Weißig</p>	Sonstige	Themenspeicher	<p>Mit dem Busnetz Süd-West wird nur die Verbesserung des ÖPNV auf den Relationen im Zuge der Linien 70, 73, 79, 80, 85, 87 und 92 geplant. Weitere Verbesserungen sind Bestandteil anderer Liniennetzplanungen, Ihre Vorschläge werden bei diesen Planungen auf Machbarkeit untersucht werden.</p> <p>Die Zusammenlegung der Linien 73 und 79 wird nach dem Ausbau der Döbelner Straße für den Einsatz von Standardbussen umgesetzt werden. Vorher ist dies nicht möglich, da auf dem Linienweg der Linie 73 nur der Einsatz von Kleinbussen möglich ist. Diese Gefäßgröße ist im Zuge der Linie 79 nicht geeignet.</p> <p>Die Nachfrage in Dölzschen rechtfertigt nicht die Bedienung durch drei Linien, außerdem hat die Direktverbindung in die Innenstadt mit der Linie 62 das höchste Nachfragepotential.</p>
322	Ein Rückgabepunkt für die Mobi-Fahrräder am Leutowitzer Ring	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
323	fehlender Rückgabepunkt für die Mobi-Fahrräder am derzeitigen BusEndpunkt in Omsewitz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
324	Ein Rückgabepunkt für die Mobi-Fahrräder am Leutowitzer Ring zum Busumsteigen am Kapellenweg	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
325	Bitte Umrüstung der Haltestelle auf nur noch Bedienung im SEV-Fall.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
326	Ein Rückgabepunkt für die Mobi-Fahrräder an dieser Stelle zum Busumsteigen am Kapellenweg (Korrektur zum danebenstehen Kommentar)	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
327	Die 70&80 nach Löbtau zu verlegen ist Geisteskrank. Immoment gibt es dirt 8 Linien und die 14 gibt es auch noch ab 2033. Man muss den Plan der Verlegung beider Linien verhindern. Normal, Unterschriften Sammlung, Gerichtlich und wenn das nicht Hilft dann Mario Barth.	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren. Für die Kreuzung Tharandter Straße / Kesselsdorfer Straße ist eine Optimierung der Ampel und der Abläufe in der Haltestelle geplant, die eine leistungsfähige Abwicklung gewährleisten. Und bitte nicht Mario Barth. Versuchen Sie zumindest Lisa Eckhart zu erreichen.
328	Linie 4 bis Meissen, Triebischtal via Hp.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
329	Die DVB soll endlich mal Doppelgelenkbusse kaufen. Diese können bis zu 300 man mitnehmen und Busfahrer kann man ausbilden. Außerdem könnte man den O-bus zurück holen und wen die DVB keine Ahnung hat wie man die Oberleitungen O-Bus und Tram verbindet. Kann man ja Bern, Zürich oder Budapest fragen. Such der neue Strombus den Wien testet ist ne Idee wert. Nur die Sturheit der DVB steht im	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
330	Verlängerungbis Gompitz. Damit die die 70 bis Kesselsdorf verlängert werden kann. Viele Einwohner von Kesselsdorf haben sich beschwert, da die 333 zu wenig fährt. Sie wünschen sich eine Verbindung die sie alle 20Min. Mo. bis Sa. nach Dresden bringt und Sonntag mit Feiertag alle 30Min.	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar.
331	Eine Direktverbindung von Gorbitz zum EKZ Elbepark (analog der bestehenden Linie 70) ist notwendig -> andernfalls wird werbewirksame Zielstellung "Weniger Umsteigen" verfehlt	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung gewährleistet werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
332	Der Knotenpunkt Altcotta ist bereits jetzt außerordentlich hochbelastet durch Individualverkehr, ÖPNV und Radfahrer -> bereits jetzt Stau in nahezu alle Richtungen -> zusätzliche Buslinien verschärfen diesen Konflikt und reihen sich im Stau ein -> zusätzliche Belastung des Knotenpunktes durch Fußgänger, die die Bus-Linien wechseln müssen -> keine Beschleunigung, sondern Verzögerung des ÖPNV -> ohne Umbau des Knotenpunktes ein unzumutbarer Zustand für alle Verkehrsteilnehmer!	Altcotta	Themenspeicher	Auch wenn die Situation im Raum Altcotta defizitär ist und einer Neuordnung bedarf, ist dies ein wichtiger Umsteigepunkt und Ziel für den ÖV. Ein Offenlassen der Haltestelle bzw. ein Umfahren wäre nicht vertretbar. Umso wichtiger ist eine Neuordnung der Verkehrsanlagen im Zusammenhang mit der Fertigstellung des Emerich-Ambros-Ufers.
333	Was soll mit der parallelen Linienführung der 70 und 80 (und der Bahn Linie 12) von Altcotta bis Tharandter Straße erreicht werden?	Parallelverkehr Linie 12	Sonstiger Kommentar	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren.
334	An der Hst. Tharandter Straße reihen sich bereits jetzt die Verkehrsmittel Bahn und Bus auf, so dass es zu Verzögerungen/Verspätungen kommt -> die zusätzlichen Buslinien verschärfen diesen Konflikt -> Vorschlag: bisherige Endpunkte der 70 und 80 belassen!	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. In Abwägung von Aufwand für die Bereitstellung des Angebotes und Nutzen für die Fahrgäste lässt sich dies mit der aktuellen Vorzugsvariante am besten realisieren. Für die Kreuzung Tharandter Straße sind/ Kesselsdorfer Straße ist eine Optimierung der Ampel und der Abläufe in der Haltestelle geplant, die eine leistungsfähige Abwicklung gewährleisten.
335	Linie 8 künftig bitte nur noch alle 20min nach Hellerau, jede zweite Fahrt wendet bereits Infineon Süd zwecks Wirtschaftlichkeit. Langfristig Bau einer Straße und eines Wendepunktes für Bus 69 (ersetzt die 8 dann ab Inf.S. Ri. Hellerau) und 72, 77. So wäre ein neuer Knotenpunkt zwischen, 7, 69, 72, 77 möglich.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
336	Die Rudolph-Renner-Straße ist insichtlich Verkehrslärm bereits jetzt hochbelastet -> zwei zusätzliche Buslinien (die auch im Nachtbetrieb unterwegs sind) erhöhen die Verkehrslärmbelastung hier überdurchschnittlich -> Vorschlag: die bisherigen Endstationen der Buslinien 70 und 80 belassen	Parallelverkehr Linie 12	Keine Umsetzung möglich	Tatsächlich ist die Rudolf-Renner-Straße wie fast alle Straßen des Kfz-Hauptnetzes von Verkehrslärm betroffen. Im Vergleich zu den ca. 900 Kfz in der Spitzenstunde sind 6 zusätzliche Busse in der Lärmwirkung jedoch zu vernachlässigen, zumal durch ein verbessertes ÖV-Angebot mittelfristig die Kfz-Mengen sinken können, wodurch Verkehrslärm reduziert wird.
337	Könnte die 261 auch hier im Rondell halten? Die andere Haltestelle ist abgelegen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
338	Die 79 in der geplanten Linienführung hat lediglich "Zubringerfunktion" zum Umsteigepunkt Altcotta, denn wer fährt von Omsewitz nach Mickten? Die bisherige 80 hingegen hat das große Wohngebiet im Westen mit dem EKZ Elbepark und weiter mit den Industriestandorten im Dresdner Norden DIREKT verbunden und sollte damit beibehalten werden.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Nachfrageprognosen ergeben für die Relation Omsewitz - Übigau - Mickten ein Fahrgastpotential, da Mickten ein wichtiger Umsteigepunkt ist. Der Elbepark sowie die Industriestandorte Dresden Nord können weiterhin mit einem Umstieg erreicht werden. Bei der genauen Fahrplanung wird auf attraktive Umsteigezeiten geachtet werden.
339	Die Haltestelle ist sinnfrei. Durch Verlegung H Comeniusplatz stadteinwärts auf die andere Seite der Kreuzung kann die H Lipsiusstraße ersatzlos entfallen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
340	H Dürerstraße könnte entfallen, die Fahrgäste können auch Bennogymnasium aussteigen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
341	Auch die 92 in der vorgesehenen Linienführung ist lediglich eine "Zubringerlinie" z. B. zum Umsteigepunkt Altcotta (Denn: Wer fährt schon von Ockerwitz nach Wölfnitz?) und erfüllt damit nicht die Zielstellung des neuen Busliniennetzes: "Weniger Umsteigen"! Viel wichtiger ist hingegen eine DIREKT-Verbindung von Gompitz über Kesselsdorfer Straße - J.-Vahlteich-Str. zum EKZ Elbepark und weiter zu den Industriestandorten im Dresdner Norden -> Deshalb die Bitte: Erhalten Sie die 70 mit der aktuellen Linienführung!	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Eine Beibehaltung der Direktverbindung ist im Konzept des Busnetzes Süd-West nicht möglich. Jedoch soll durch abgestimmte Fahrlagen in allen Tageszeiten eine attraktive Umsteigeverbindung gewährleistet werden.
342	Altcotta zur kleinen "Zentralhaltestelle" ausbauen, der Verknüpfungspunkt hat sooo viel Potenzial. Zusätzlich ist es gut, dass von der Nord-Süd Verbindung her neben der 12 nun auch 70/80 fahren werden und eine Verknüpfung zur Thranater Straße geplant ist. Nur die 12 als Nord Süd Verbindung für Cotts war zu wenig, vor allem falls die 12 im Stadtgebiet ausfällt. Denn dann wäre der Teil von Cotta abgeschnitten.	Altcotta	Themenspeicher	Die Verkehrsanlagen im Raum Altcotta weisen tatsächlich einige Defizite auf. Für den Umbau ist die LH Dresden zuständig. Voraussetzung dafür ist die direkte Anbindung des E.-Ambros-Ufers an den Flügelweg.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
343	Definitiv so lösen, wie es schon viele andere schrieben. Die 85 MUSS (!) eine Verknüpfung zur Tharander bekommen, das wünschen sich nicht nur alle Studenten in Löbtau usw. Einfach notfalls die Nebenhaltestelle an der Tharander ausbauen, wo bisher nur der Stadtverkehr Freital hält. dort könnte definitiv auch die 85 halten.	Haltestelle und Kreuzung Tharander Str./ Kesselsdorfer Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Bedienung der Zentralhaltestelle Löbtauer Straße ist aus Kapazitätsgründen nicht umsetzbar. Ggf. kann dies nach einer möglichen Anpassung der Ampelschaltung zugunsten des ÖPNV erneut geprüft werden. Eine Führung der Linie 85 Richtung Gompitz über die Haltestelle Gröbelstraße wird geprüft werden. Dazu ist eine Absprache mit dem diese Haltestelle bedienenden Regionalbusunternehmen RVSOE notwendig. Außerdem muss das Linksabbiegen ohne Ampelanlage hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs geprüft werden. Eine Führung über diese Haltestelle in Richtung Striesen erfordert die Einrichtung einer neuen Haltestelle. Dies ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse mit vielen Schwierigkeiten verbunden.
344	Sehr gut, dass in Cotta neben der 12 weitere Linien kommen. Dies steigert die Attraktivität von Cotta und die Unabhängigkeit der Haltestelle der jetzt nur von der 12 bedienten Verbindung enorm	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
345	Sehr gut, dass die Linien 85, 70/80 bis hier verlängert werden. Von sehr vielen gewünscht und überfällig. Dafür aber die Nebenbahnsteige in der Gröbelstraße ausbauen und vielleicht auch auf der Nordseite erweitern. Dort fährt aktuell eh schon fast kein PKW mehr lang	Haltestelle und Kreuzung Tharander Str./ Kesselsdorfer Straße	Themenspeicher	Die Idee wurde im Vorfeld geprüft. Die Einordnung eines Steiges Richtung Süd ist machbar, allerdings wäre eine Bedienung mit längeren Umsteigewegen zur Zentralhaltestelle verbunden. Die Platzverhältnisse erschweren außerdem die Begegnungen von Linienbussen.
346	Linie 90 im Hauptverkehr zwischen [Haltestelle] Tharander Straße und [Haltestelle] Dölzschener Straße alle 10 Minuten. Wäre gut. Bitte mal prüfen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
347	In Wölfnitz auf Umsteigemöglichkeit 6/92 achten.	Sonstige	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Bei der Planung der Fahrpläne wird nach Möglichkeit auf gute Anschlüsse in Wölfnitz geachtet werden.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
348	79 über ELBEPARK und stattdessen die 76 durch Übigau.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Führung der Linie 79 zum Elbepark würde die geplante nachfragestarke Direktverbindung Cotta - Übigau - Mickten brechen. In Mickten bestehen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten und viele Ziele (z.B. Einkaufsmärkte und Gastronomie). Mittelfristig wird die Linie 79 bis zum Wilden Mann verlängert und somit eine Direktverbindung zum S-Bahnhof Pieschen bzw. Trachenberger Platz geschaffen. Dies führt zu einer zusätzlichen prognostizierten Nachfrage, die die Nachfragewirkung einer Linie 79 zum Elbepark deutlich übersteigt. Die Anbindung des Elbeparks aus dem westlichen Bereich von Übigau ist bereits durch die Linien 70 und 80 sichergestellt. Aus dem östlichen Bereich von Übigau kann der Elbepark mit einem Umstieg an der Haltestelle An der Flutrinne auf die Linie 9 oder 13 erreicht werden. Die Linie 76 wäre für Übigau keine gleichwertige Alternative, da diese nur im 30 Minuten Takt verkehrt und eine Taktverdichtung angesichts der relativ niedrigen Fahrgastzahlen auf dem bestehenden Linienweg nicht sinnvoll wäre.
349	Einbahnstraßensystem Pietzschstraße / Oskar-Mai-Straße für eine schnellere Durchbringung (zeitlich eher realisierbar?)	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
350	79 zur Schlehenstraße (Harthaer Straße)	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Verlängerung der Linie 79 von Omsewitz Richtung Gorbitz wird geprüft werden. Sofern eine kurzfristige Umsetzbarkeit möglich ist, wird dies bereits mit der Inbetriebnahme des Busnetz Süd-West erfolgen.
351	Anbindung der 92 aus Gymnasium Cotta → extrem gut. Für Gompitz + Gorbitz wären wohl zusätzliche Busse am Morgen ans Gymnasium + 9. Oberschule nötig	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Auslastung der Fahrten im Schülerverkehr wird vor Inbetriebnahme und auch danach überprüft werden. Bei Kapazitätsengpässen werden Zusatzfahrten angeboten.
352	Endpunkte Omsewitz (79) und Koblenzer Straße (92) tauschen?!	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Durch den Endpunkttausch würde Omsewitz/Gorbitz Nord die Direktverbindung Richtung Übigau und Mickten verlieren. Gleichzeitig hat die Verbindung Ockerwitz-Altotta-Omsewitz weniger Potential als die Verbindung von Ockerwitz nach Wölfnitz.
353	Linie 90 auf 15-Minuten-Takt erhöhen und bis Ockerwitz verlängern.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
354	Linie 90 bis Ockerwitz verlängern.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
355	85 sollte einen Umstieg näher an der Tharandter Straße haben (Schillingstr. → Gröbelstr.)	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Im Vorfeld der Inbetriebnahme wird geprüft, ob die Linie 63 oder die Linie 85 die Reisewitzer Straße bedienen kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Bedienung der Zentralhaltestelle durch beide Linien geprüft, wobei neben den infrastrukturellen Voraussetzungen die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße und der Zentralhaltestelle beachtet werden muss.
356	Belange von Menschen mit Behinderungen → nicht die weiter benachteiligen, die sowieso schon benachteiligt sind	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
357	Gefahr Gorbitz abzuhängen sehr groß! Nicht nur nach den Berechnungen gehen, auch soziale Aspekte berücksichtigen.	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
358	ALITA [Anruflinientaxi] zwischen Ockerwitz und Gompitz	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
359	Vorschlag für Barrierefreiheit und besser Anbindung in Löbtau (von Plauen zur Tharandter Straße): Linie 63 über Bonhoefferplatz; Linie 85 und 160 über Würzburger [Straße] --> bis Bünaustraße barrierefrei ist	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Umsetzung Ihres Vorschlags würde zu einer höheren Belastung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße führen, aufgrund der Kapazität des Knotenpunktes Tharandter / Kesselsdorfer Straße wäre dies nicht mit einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität umsetzbar. Mittelfristig kann das vorgeschlagene Konzept nach einer möglichen Anpassung der Ampelsteuerung zugunsten des ÖPNV geprüft werden. Alternativ wäre die Führung der Linie 63 bis zum Endpunkt Gröbelstraße ohne die Bedienung der Zentralhaltestelle denkbar. Dafür wäre jedoch die Einrichtung einer neuen Haltestelle Richtung Plauen notwendig. Die Machbarkeit einer solchen Haltestelle ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in der Gröbelstraße schwierig.
360	Warum fährt ALITA [Anruflinientaxi] 97 nicht bis Podemus weiter?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
361	Verlängerung 92 nach Gompitz (Ortschaft, Verwaltung, Schule unter Vorbehalt Anschluss an [Straßenbahn Richtung Hauptbahnhof])	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Grundsätzlich ist es sinnvoll neue Direktverbindungen zu schaffen. Jedoch aufgrund hohem betrieblichen Aufwandes nicht mehr bis zur geplanten Inbetriebnahme umsetzbar.
362	Linie 79 bis Schlehenstraße?	Verbindung Gorbitz - Omsewitz	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Mögliche Verlängerungsoptionen werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.
363	Zusätzliche Linie Kirschenstraße – ELBEPARK – Mickten	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
364	Anbindung an die zukünftigen S-Bahn-Stationen Cotta und Friedrichstadt besser einbinden, um Verkehrsströme aus dem Umland zur TU [Dresden] zu leiten.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
365	Direkte Verbindung zwischen Gorbitz und ELBEPARK fehlt.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
366	Planung Ausbau obere Kesselsdorfer Straße sollte das Busnetz am Knoten Wölfnitz mitberücksichtigen.	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
367	Kritisch bleibt die „Abhängung“ der Gegenden Gorbitz Süd / Wölfnitz vom ELBEPARK (trotz guter Gründe der Führung von 70/80 nach Löbtau)	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
368	Linie 85 über Tharandter Straße / Linie 63 über Reisewitzer [Straße]; Bessere Abstimmung Linien 333/85 auf dem Abschnitt Löbtau – Gompitz; Zur Not steht bei Straßenbahn-Störung eine Busalternative auf der oberen Kesselsdorfer Straße für alle Haltestellen zur Verfügung; Bei Überlastung der [Zentralhaltestelle] Tharandter Straße gegebenenfalls Entzerrung unter Nutzung von Gröbelstraße (Süd)	Verbindung Löbtau Süd - Hast. Tharandter Straße	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Umsetzung Ihres Vorschlags würde zu einer höheren Belastung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße führen, aufgrund der Kapazität des Knotenpunktes Tharandter / Kesselsdorfer Straße wäre dies nicht mit einer zufriedenstellenden Verkehrsqualität umsetzbar. Mittelfristig kann das vorgeschlagene Konzept nach einer möglichen Anpassung der Ampelsteuerung zugunsten des ÖPNV geprüft werden. Alternativ wäre die Führung der Linie 63 bis zum Endpunkt Gröbelstraße ohne die Bedienung der Zentralhaltestelle denkbar. Dafür wäre jedoch die Einrichtung einer neuen Haltestelle Richtung Plauen notwendig. Die Machbarkeit einer solchen Haltestelle ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in der Gröbelstraße schwierig.
369	Gorbitz / Neu-Omsewitz haben keine Direktverbindung mehr zum ELBEPARK und nach Klotzsche; Besserer „Bypass“ für heute und wohl auch künftig noch, hoch belasteten Linien 70 und 80; Optionen für mögliche Entlastungen bzw. Verstärkungen auch für die 85 berücksichtigen um besseren „Bypass“ zu erhalten	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt, um Wartezeiten beim Umsteigen zu reduzieren. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
370	Fortführung der Linie 73 von Wilder Mann über Döbelner Straße / Schützenhofstraße / Neuländer Straße nach Trachau	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
371	Vorschlag: Endpunkttausch 85 und 79: 85: Kesselsdorfer [Straße] – [Julius-Vahlteich-Straße] – Omsewitz; 79: Cotta – [Julius-Vahlteich-Straße] – Gompitz; Besser Anbindung von Gompitz Richtung Nord	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Interessante Idee. Im Zuge der Inbetriebnahme wird geprüft werden, inwieweit die zusätzliche Leistung von auf der Linie 79 durch zusätzliches Fahrgastpotential aufgewogen wird. Betrieblich anspruchsvoll wird der lange Linienweg nach der Zusammenlegung der Linie 73 und 79 (Wilder Mann - Gompitz).
372	Im Zuge der Planung bitte prüfen, ob die Linie 70 über die Hellerhofstraße führen kann (BBW/BFW/Prinovis)	Sonstige	Themenspeicher	Der Vorschlag ist geprüft worden. Eine Erschließung der Hellerhofstraße würde die Fahrzeit der Linie 70 verlängern, wodurch ein Fahrzeug mehr erforderlich ist, um das aktuelle Fahrplanangebot zu fahren. Im Sinne eines effizienten Einsatzes von Ressourcen und einer kürzeren Fahrzeit für durchfahrende Fahrgäste in diesem Abschnitt auf der B170.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
373	Fehlende Verbindung von Gorbitz nach Trachenberge (BBW-Ausbildungsort für Jugendliche mit Behinderung)	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	Keine Umsetzung möglich	Die Anbindung des BBW durch den ÖV bleibt erhalten. Die Unsteigezeiten werden so geplant, dass attraktive Umsteigeverbindungen entstehen von Gorbitz Richtung Trachenberge.
374	Stufe 1: Überlastung der 85 auf der Nöthnitzer [Straße] möglich?	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Linie 85 wird seit 2022 meist mit Gelenkbussen und damit einer höheren Kapazität bedient. Bei Bedarf wird auch nach Umsetzung des Busnetzes Süd-West weiterhin mit zusätzlichen Fahrten nachgesteuert. Eine Taktverdichtung des gesamten Linienweges auf einen 10 Minuten Takt ist nicht geplant. Mit Einführung der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West wird jedoch der Takt zwischen den Haltestellen Altplauen und D.-Stock-Straße durch Überlagerung der Linien 85 und 87 auf einen 10 Minuten Takt verstärkt.
375	Gegebenenfalls Umsteigehaltestelle Linie 66/85 an der Kreuzung Bergstraße / Nöthnitzer Straße	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Einrichtung einer Haltestelle in diesem Bereich ist mittelfristig im Zuge des Ausbaus der Nöthnitzer Straße vorgesehen.
376	Sehr gut!	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
377	Durchbindung Dölzchen – Wölfnitz – Altotta – ELBEPARK	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
378	Taktfolge! Linien 79 / 92	Sonstige	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Bei der Fahrplanung wird auf eine gute Abstimmung der beiden Linien geachtet werden.
379	Anbindung an Haltepunkt in Cotta prüfen	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
380	Anbindung der Kreuzung Saalhausener Straße / Lange Straße (Linie 87)?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
381	Einrichtung eines Quartierbusses Löbtau	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
382	Nutzung des EDEKA-Geländes zur Anbindung des (S-)Bahnhofs Cotta	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
383	Verflechtung der 80/92 im Gebiet Omsewitz/Ockerwitz oder Anbindung Omsewitz/Ockerwitz an Bahnhof Gorbitz	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Verlängerung der Linien 79 (80 verkehrt in der vorgestellten Vorzugsvariante nach Löbtau) von Omsewitz nach Gorbitz wird bis zur Inbetriebnahme des Busnetz Süd-West geprüft. Eine Verknüpfung der Linien 79 und 80 in Ockerwitz hat voraussichtlich ein geringeres Fahrgastpotential als die Verlängerung nach Gorbitz.
384	Einsatz eines „Studi-Shuttles“: Tharandter Straße → Bonhoefferplatz → S Plauen → Nöthnitzer Straße → Räcknitzhöhe / Bergstraße → TU [Dresden] → SLUB [Dresden] → S Striesen → [nicht erkennbar]	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
385	Leider kann ich zur Ihrer Veranstaltung zum Neuen Busnetz Südwest am Mittwoch, 31. Mai 2023; 18 bis ca. 20 Uhr im Gemeindesaal St. Antonius (Bünaustraße 10, 01159 Dresden) nicht teilnehmen da ich beruflich nicht in Dresden bin. Ist es geplant diese Veranstaltung online zu verfolgen ? kann man noch Vorschläge einbringen wenn ja dann möchte ich diese mitteilen Linie 70 wie bisher	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist ein attraktiver 10'-Takt Pieschen - Cotta - Löbtau. Hierfür müssen die Linie 70 und 80 jeweils im 20'-Takt bis zur Tharandter Straße verkehren.
386	Linie 79 Bf.Trachenberge-Pieschen-Mickten- Übigau- Altcotta-Grillparzer Str.-Omsewitz Linie	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Verlängerung der Linie 79 zum Betriebshof Trachenberge würde den Einsatz eines weiteren Busses erfordern. In Abwägung zwischen Nachfragewirkung und Betriebskosten wurde diese Variante verworfen, jedoch ist mittelfristig (nach Ausbau Döbeler Straße) die Verlängerung der Linie 79 bis zum Wilden Mann geplant, somit wäre die Anbindung von Trachenberge durch die Linie 79 gewährleistet.
387	Linie 80 Klotzsche- Altcotta-Tharandter Straße	Sonstige	Positives Feedback	Diese Linienführung wird vorraussichtlich mit dem Busnetz Süd-West umgesetzt werden.
388	Linie 85 Striesen-Tharandter Straße	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Die Haltestelle Tharandter Straße kann aus Kapazitätsgründen nicht von der Linie 85 bedient werden. Stattdessen erfolgt eine Verlängerung der Linie 85 bis zur Gompitz Höhe. Die meisten Umsteigebeziehungen können an der Haltestelle Bünaustraße gewährleistet werden. Sofern sich mittelfristig durch Anpassungen der Ampelsteuerung am Knoten Kesselsdorfer Straße /Tharandter Straße zusätzliche Kapazitäten ergeben sollten, wird eine Führung der Linie 85 über die Zentralhaltestelle erneut geprüft.
389	Linie 92 Ockerwitz-Cotta-Altotta- Tharandter Straße So entsteht in Altcotta ein weiterer attraktiver Umsteigepunkt mit deutlichen Mehrwert als heute.(heute 12,70,80) mit diesem Vorschlag (12,70,79,80,92)	Altotta	Keine Umsetzung möglich	Eine Verlängerung der Linie 92 bis Löbtau würde aufgrund der meist gleichen Relationen wie die der Linie 12 einen aufwändigen Parallelverkehr zu dieser Linie darstellen.
390	Weitere Vorschläge Linie 73 bisher Pieschen-Wilder Mann-Verlängerung über Neuländer Straße-Landeskriminalamt Sachsen-Kleestrassen-S Bahnhof Trachau Endpunkt wie Linie 476 (neue Querverbindung und weiteres Gebiet was bisher ohne ÖPNV war) Bessere Einbindung ins Stadtliniennetz der Linie 93 Cossebaude-Briesnitz-Cotta-Gottfried Keller-Straße-Verlängerung über Schule am Leutewitzer Park-Weidentalstr-Wölfnit	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
391	Aus dem Text und der Graphik geht nicht eindeutig hervor, ob die beabsichtigten Veränderungen nur die Linien der Darstellung betreffen (denn es fahren in diesem Bereich weitaus mehr Linien) und/ oder, weil es nur den Südwesten der Trassierungen betrifft, die nördlichen Teile ohnehin unverändert bleiben? - Aus der Erfahrung einer Umleitung via Autobahn 4 vor geraumer Zeit kann es Nutzergenerierend sein, sogenannte Metrobusse zu implementieren, die auf einem (teilweisen) Streckenabschnitt einen Zeitgewinn bringen. - vielleicht kann es ermöglicht werden, die Linien 73 und 79 über die fehlender Diszanz einer Station miteinander zu verbinden. - vielleicht kann es ermöglicht werden, die Linien 74 und 75 miteinander zu verbinden. Zum einen würde es die gut besuchte 64 zwischen Waldschloss und Mickten entlasten helfen. Zum anderen würde die jahrzehntealte Zusage erfüllt, die Wohnbebauung entlang der Stauffenbergallee (Doststr./Hellerschanze) sowie BPolizei, Landesamt Verkehrspolizei als Jobticketnutzer damit besser anzubinden.	Durchbindung Linie 79 Ri. Pieschen/ Wilder Mann/ JVA	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Mit dem Busnetz Süd-West sollen nur die Linien 70, 79, 80, 85 und 92 bzw. in der zweiten Stufe die Linien 73 und 87 angepasst werden. Eine Führung von Bussen über die A4 ist aktuell nicht geplant, wird jedoch eventuell bei anderen Liniennetzprojekten geprüft werden. Dabei sind jedoch zahlreiche Schwierigkeiten wie z.B. die Betriebsführung während eines Staus auf der Autobahn zu beachten. Die Durchbindung der Linie 79 bis zum Wilden Mann ist nach Ausbau der Döbelner Straße für Standardbusse als Ersatz der mit Kleinbussen bedienten Linie 73 geplant. Die Anbindung der Stauffenbergallee ist mit dem Busnetz Süd-West nicht geplant. Dies wird ggf. in einem anderen Liniennetzprojekt geprüft werden.
392	vielleicht gelingt es, den Bus 87 im Süden um einige Meter mit der 85/Dora-Stock-Str. zu verbinden. - der Bus 85 endet kurz vor dem Verkehrsknotenpunkt Schillerplatz. Falls da 3 Stationen Kapazität übrig sind, ihn mit der 84 zu verbinden: Wäre großartig Diese Punkte können gern in die Diskussion eingebracht werden. In dem Artikel stand nicht genau, ob schon alle Veränderungen feststehen, oder der Evaluierungsprozeß andauert.	Linienwege verlängerte Linie 87	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Eine Verbindung mit der Linie 84 ist aufgrund der resultierenden Linienlänge nicht betriebsstabil umsetzbar. Eine Verlängerung bis zum Schillerplatz wird ggf. im Rahmen anderer Liniennetzprojekte geprüft und bei positiver Nachfragewirkung umgesetzt.
393	ich möchte gern auf folgendes aufmerksam machen: Es fehlt eine Verbindung von Dresden-Gorbitz DIREKT nach Cotta um schneller nach Cossebaude zu kommen. Ich stelle mir vor: Z.B. Linie 12 fährt öfter als "Aus/Einrücker" von Amalie-Dietrich-Platz nach Gottfried-Keller-Platz und zurück, Anschluss Cossebaude. Oder Linie 70/80 fahren bis Cossebauder Str. (Einrichtung neue Haltestelle Nähe lidl notwendig, dann weiter nach Flügelweg). Danke, dass Sie sich Zeit für meine "Idee" genommen haben	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Verbindung wird in Stufe I durch die Linie 92 und in Stufe II durch die verlängerte 87 sicher gestellt. Gegeben falls ist ein Umstieg notwendig

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
394	<p>ich habe Ihren Flyer zum Busnetz Süd-West erhalten. Das nehme ich gern zum Anlass zwei Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten, egal, ob die mit Bus oder Bahn umgesetzt werden. 1. Es wäre super, wenn man vom Haltepunkt Dresden Mickten eine gute Direktverbindung zum Bahnhof Dresden Neustadt hätte. Die Fahrt bis Dresden Anton-/Leipziger Straße und dann den halben Kilometer laufen ist bei schönem Wetter und ohne Gepäck super. Leider aber nicht bei Regen, Schnee, Kälte, 30°C im Schatten, ... oder mit Reisegepäck. Ich fahre oft mit dem Zug und habe nicht selten nasse Kleidung oder nasse Schuhe.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
395	<p>2. Es wäre auch super, wenn man vom Haltepunkt Dresden Mickten der Haltepunkt Dresden Tharandter Straße direkt erreichen könnte – ohne umsteigen. Vielleicht können Sie den ersten oder auch beide Vorschläge in Ihre Planung mit berücksichtigen.</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
396	<p>wie bereits in Gesprächen im Rahmen der Informationsveranstaltung angedeutet vertrete ich eine Initiative zur Verbesserung des ÖPNV in den Bereichen Leutewitz, Omsewitz und Ockerwitz. Grundsätzlich begrüßen wir die Pläne zur Verlängerung der Buslinie 92 nach Wölfnitz.</p>	Tangente Ockerwitz - Gompitz - Pennrich	Positives Feedback	Wir freuen uns über Ihre positive Rückmeldung.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
397	<p>Die Pläne zur Neugestaltung der Buslinie 80 sehen wir erwartungsgemäß kritisch, da dies den Wegfall der letzten noch existierenden Direktanbindung des Bereiches Omsewitz an entferntere Stadtgebiete bedeutet. Eine weitere Direktverbindung in Richtung Cossebaude wurde bereits in den 1990er Jahren gestrichen. Obwohl wir durchaus den Vorteil der Direktanbindung von Löbtau an Trachau, Pieschen und die nördlichen Stadtgebiete sehen, so bezweifeln wir dennoch die Erreichbarkeit der gesteckten Ziele zur Steigerung der Fahrgastzahlen durch Umstieg von Individualverkehr auf ÖPNV. So wird beispielsweise die zukünftige Verbindung zwischen Elbepark und der TU mittels 70/80 und 61/85 um den Faktor 2-3 langsamer sein als der Individualverkehr über das Emerich-Ambros-Ufer. Beispielhaft kann die Verbindung zwischen Leutewitz und der TU mit den Linien 12/61 zugrunde gelegt werden, die - auch wegen der langen Wartezeit für den Umstieg an der Tharandter Straße - um den Faktor 2-3 langsamer ist als der Individualverkehr. Gleichwohl werden die neuen Verbindungen genutzt werden, jedoch nicht in dem prognostizierten Maße. Wir sehen die Neugestaltung daher als keine ausreichende Rechtfertigung dafür, den bevölkerungsreichen Gebieten Gorbitz-Nord und Neu-Omsewitz die durch die Linie 80 bereitgestellte Direktverbindung in weite Gebiete des Dresdner Nordens zu streichen. Die Linie 79 und die geplante Verlängerung der Linie 92 können diesen Verlust selbst bei optimaler Anschlussgestaltung nicht kompensieren. Es kann auch nicht hingegenommen werden, dass für Kürzungen im ÖPNV über Jahrzehnte hinweg jeweils identische Gebiete herangezogen werden, hier wäre eine solidarischere Herangehensweise wünschenswert. Wir sind daher der Ansicht, dass die entstehenden Nachteile kompensierender Maßnahmen bedürfen, die im einzelnen wie folgt aussehen könnten:</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Maßnahmen zur Milderung werden geprüft</p>	<p>Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.</p> <p>Linie 92 nach Unkersdorf Mit der Linie 79 wird Omsewitz weiter an das Zentrum Altotta und darüber hinaus an das Einkaufszentrum an der Leipziger Straße in Mickten angebunden. Mit der Linie 92 im 20'-Takt nach Unkersdorf zu fahren bedeutet einen hohen Aufwand (zwei zusätzliche Busse) bei sehr überschaubarem Gewinn an Fahrgästen. Die Infrastruktur am potentiellen Endpunkt Unkersdorf müsste baulich angepasst werden, was zusätzlichen Aufwand bedeutet. Eine Umsetzung ist perspektivisch nicht geplant</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
398	<p>vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Unsere Stellungnahme zum ÖPNV in Omsewitz würde ich nicht als Eingabe bezeichnen, da unsere Initiative bereits seit längerer Zeit selbst in o.g. Angelegenheit aktiv ist. In den letzten 20 Jahren bestand unser hauptsächliches Ziel darin, den Wegfall der Regionalbuslinie nach Cossebaude durch Verbesserungen der Linie 92 zu kompensieren. Da die Stadtbezirksbeiräte in Cotta dieses Vorhaben nicht unterstützen, mussten wir nach anderen Lösungen suchen. Dabei ergaben sich die Verhandlungen über die Finanzierung des Betriebs eines weiteren Busfahrzeugs über Ockerwitz und den Stadtbezirksbeiräte von Gompitz in Zusammenarbeit mit der CDU im linkselbischen Oberland und Herrn Lars Rohwer MdB. Aus diesen Verhandlungen ist im Ergebnis die Pressemitteilung vom 03.04.2019 zur Verlängerung der Linie 92 nach Unkersdorf hervorgegangen. Jetzt stehen wir vor dem Problem, dass noch vor Realisierung einer Lösung des Problems Linie 92 ein neues Problem in Form einer Linieneinkürzung im Süden von Omsewitz auftaucht. Viele der Anwohner der Linie 80 haben noch gar keine Kenntnis von den neuen Plänen der DVB, da keine gezielte Information erfolgte. Aus unseren Erfahrungen um die Problematik der Kompensation von Kürzungen/Einstellungen und der Ignoranz der Stadtbezirksbeiräte in Cotta im Bezug auf Omsewitz sehen wir leider keine guten Chancen für die zukünftige Anbindung von Omsewitz-Süd, Im Gegensatz dazu gestaltet sich die politische Situation in Gompitz/Ockerwitz günstiger, hier gibt es ein Bekenntnis der CDU zum ÖPNV im linkselbischen Oberland. Letztendlich möchte auch Herr Rohwer sicher sein Direktmandat wieder holen, was bei der letzten Bundestagswahl fast schiefgegangen wäre. Hier zählt jede Stimme, was bei Verhandlungen von Nutzen sein könnte. Da wir Omsewitzer bei den Stadtbezirksbeiräten in Cotta nicht wahrgenommen werden, planen wir die direkte Kontaktaufnahme mit dem Stadtrat, entsprechende Kontakte befinden sich in der</p>	<p>Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen</p>	<p>Sonstiger Kommentar</p>	<p>Information erfolgt sehr umfangreich über Postwurf, Beteiligungsveranstaltung und Online.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
399	<p>Verlängerung der Linie 79 (bisher: 80) von Omsewitz bis zur Schlehenstraße Die Linie 79 endet nach dem neuen Linienkonzept (Stufe 1) an der Haltestelle Omsewitz. Diese liegt etwa 700 Meter von der Straßenbahnhaltstelle Schlehenstraße entfernt. Ich schlage vor, die in Omsewitz endende Buslinie ab der Haltestelle Omsewitz zu verlängern über den Fahrtweg Ziegeleistraße – Freiheit – Gompitzer Straße – Sanddornstraße – Harthaer Straße bis zu einer neuen Bushaltestelle "Schlehenstraße" auf der Harthaer Straße unmittelbar an der Fußgängerunterführung, über die sich die Straßenbahnhaltstelle Schlehenstraße erreichen lässt. Hier endet die Buslinie. Auf dem Rückweg führt die Linie von dieser Haltestelle über den Fahrweg Harthaer Straße – Lise-Meitner-Straße – Gompitzer Straße, um ab der Haltestelle Adalbert-Stifter-Weg den bisherigen Linienweg zu befahren. Auf der Harthaer Straße sollte in Fahrtrichtung Cotta/Mickten eine weitere Haltestelle eingerichtet werden, um das Einkaufszentrum "Gorbitz Center" anzubinden. Im Bereich der Haltestellen Altomsewitz, Adalbert-Stifter-Weg und Omsewitz können Sie prüfen, ob die Linienführung über die Straßen Altomsewitz, Ziegeleistraße und Freiheit in beiden Fahrtrichtungen sinnvoll ist oder ob die Linie in einer oder auch in beiden Fahrtrichtungen direkt über die Gompitzer Straße geführt werden sollte. Ggf. ist auch eine Verlegung einzelner Haltestellen um wenige Meter sinnvoll und/oder die Neueinrichtung einer Haltestelle im Bereich der Einmündung Lise-Meitner-Straße in die Gompitzer Straße. Diese Maßnahme lässt sich ohne Straßenbaumaßnahmen umsetzen. Lediglich sind zwei bis vier neue Haltestellensteige zu errichten. Möglicherweise sind auf der Sanddornstraße Parkverbote erforderlich. Diese Verlängerung der Buslinie 79 um ca. 650 Meter bis zur Haltestelle Schlehenstraße würde mehrere Vorteile im DVB-Netz schaffen: - Neue Direktverbindung von Gorbitz/Omsewitzer Höhe in Richtung Cotta, Übigau und Mickten – Schnellere Verbindung aus Richtung Pennrich und Gompitz in Richtung Cotta,</p>	<p>Verbindung Gorbitz - Omsewitz</p>	<p>kurzfristige Prüfung vor Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)</p>	<p>Mögliche Verlängerungsoptionen werden vor der Inbetriebnahme auf Machbarkeit untersucht. Ggf. erfolgt die Umsetzung jedoch erst nach der Inbetriebnahme, da je nach Linienführung Eingriffe in den ruhenden Verkehr erforderlich sind.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
400	<p>Als erstes meinen dank für die einsicht das es notwendige Änderungen geben muss um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.die von ihnen angedachten neuen Verbindungen stellen einen für meine begriffe grossen fortschritt dar. Vor allem der bessere anschluss des südlichen Campus an weitere Stadtteile ist lobenswert. Im grossen und ganzen bin ich und viele meiner freunde sehr zufrieden. Trotzdem noch einige vorschläge unsererseits.vielleicht die 80 in absprache mit der Stadt Freital nach deuben verlängern (abwechselnd mit der 160) somit eine direktverbindung Freital – elbepark bzw Airport.</p>	<p>Anbindung Elbepark</p>	<p>Keine Umsetzung Möglich</p>	<p>Mit den aktuellen Ressourcen kann dies aufgrund des Mehrbedarfes an Bussen mittelfristig leider nicht umgesetzt werden. Die Verlängerung wäre mit einer Umlaufzeit von ca. 160 Minuten betrieblich sehr anspruchsvoll. Demgegenüber hielten sich die Fahrgastgewinne parallel zur S-Bahn sicherlich in Grenzen.</p>
401	<p>Wir hätten auch den vorschlag die 63 ab sobald die tram durch johannstadt fährt ab tiergartenstr.direkt bis prager str (über ZOO) und dann weiter nach dölzschen. Die Spange der 63 im süden als mockritz kann dann eine neue Linie übernehmen.wir überlegen uns eventuelle vorschläge sind aber wie gesagt mit denihrigen sehr zufrieden.endlich ohne umsteigen zum südlichen Campus bzw in dieandere Richtung norden.</p>	<p>Nicht Gegenstand der Beteiligung</p>		
402	<p>unsere Truppe hat sich noch einmal zusammen gesetzt und diskutiert was man eventuell noch an möglichen Routen zukünftig anbieten könnte, Als erstes aber eine Frage an sie .Wie weit sind eigentlich die Pläne den Durchbruch für die 87 von der Otto Pilz str nach der Dora Stock Str zu realisieren? Wir würden dann die87 ab Heidenau fahren lassen so das sie ais Campus Zubringer aus Heidenau Zschachwitz Laubegast Dobritz Reick und Torna dient,Die 86 wiederum direkt von Kreischa kommend ab Winterbergstr auf dem jetzigen Weg der 87 über die hoffentlich bald sanierte komplette Augsburg Str bis zum Uniklinikum,Direktverbindung Reha Klinik – Johanstadt. Die 87 würde dann ab dem Hülße Gymnasium über den S Bahnhof Dobritz Richtung Laubegast fahren so das diese Verbindung erhalten bleibt, Es macht uns Freude an den Planungen beteiligt zu sein, Wir wünschenIhnen bei der Entscheidungsfindung viel Erfolg und freuen uns später die neuen Verbindungen nutzen zu dürfen</p>	<p>Linienwege verlängerte Linie 87</p>	<p>mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)</p>	<p>Im Umfang des Bebauungsplanes Nr. 336 (Dresden-Strehlen Nr. 3 Wohnanlage Geystraße Süd) ist der Neubau einer Busschleuße geplant, welche von der Linie 87 genutzt werden soll. Eine Umsetzung wird mittelfristig angestrebt.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
403	<p>ich möchte mehrere Linienwegänderungen in Löbtau vorschlagen. Der besseren Übersicht wegen habe ich sie mit den Buchstaben a) bis f) bezeichnet. Die Vorschläge a) bis c) sind nur in Kombination sinnvoll, deshalb sind sie unbedingt zeitgleich umzusetzen. Sie können in Stufe 1 umgesetzt werden. Es sind keine Baumaßnahmen erforderlich. a) Die Linie 63 sollte ab Altplauen über Tharandter Straße – Reisewitzer Straße – Kesselsdorfer Straße – Schillingstraße – Groebelstraße bis zur neuen Endstation Gröbelstraße fahren (bisheriger Endpunkt der Linie 160). Von dort könnte die Rückfahrt auf folgendem Weg erfolgen: Gröbelstraße – Kesselsdorfer Straße – Reisewitzer Straße – Tharandter Straße. Durch die Führung über die Reisewitzer Straße würde die im 10-Minuten-Takt verkehrende Linie 63 die Haltestellen Schillingstraße, Bonhoefferplatz und Mohorner Straße erschließen, in deren Einzugsbereich mehr Einwohner leben als entlang der Tharandter Straße. Die Wendefahrt über die Gröbelstraße nimmt die im 10-Minuten-Takt verkehrende Linie aus der Zentralhaltestelle heraus und schafft dort Kapazitäten für die Linien 160 und 85. b) Die Linie 85 sollte zwischen den Haltestellen Altplauen und Bünaustraße in beiden Richtungen folgenden Fahrweg nehmen: Tharandter Straße – Kesselsdorfer Straße. Dabei erschließt sie die Haltestellen Würzburger Straße und Clara-Viebig-Straße, an denen die Linie 63 entfällt. Außerdem bedient sie die Umstiegshaltestelle Tharandter Straße. c) Die Linie 160 sollte in Löbtau eine veränderte Wendefahrt bekommen: Statt der Endstelle in der Gröbelstraße kann sie ab der Haltestelle Schillingstraße über Reisewitzer Straße – Kesselsdorfer Straße – Ebertplatz bis zur neuen Endstelle Ebertplatz fahren. Der Rückweg erfolgt über Ebertplatz – Oederaner Straße – Tharandter Straße – Kesselsdorfer Straße – Reisewitzer Straße. So wird die Endhaltestelle Gröbelstraße für die im dichteren Takt verkehrende Linie 63 frei. Die Vorschläge d) und e) sind nur in Kombination sinnvoll, deshalb sind sie unbedingt zeitgleich umzusetzen. Sie</p>	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	<p>Auch mit der vorgeschlagenen Linienführung bleibt die hohe Belastung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße erhalten. Zusätzlich wird der Endpunkt Ebertplatz dann mit 4 Fahrten pro Stunde zusätzlich bedient (Linie 160), wobei Auswirkungen auf den Fahrzeugbedarf des Regionalverkehrsunternehmens RVSOE möglich sind. Außerdem müsste für die Fahrer der Linie 63 Endpunktinfrastruktur an der Haltestelle Gröbelstraße geschaffen werden.</p> <p>Aufgrund des hohen Aufwandes wird diese Lösung nicht umgesetzt, jedoch sind Anpassungen an den Führungen der Linien 63 und 85 nach der Inbetriebnahme einer neuen Ampelsteuerung an der Kreuzung Tharandter Straße / Kesselsdorfer Straße denkbar.</p> <p>Die vorgeschlagenen Linienführungen im Zuge der zweiten Stufe des Busnetz Süd-West führen zu einer deutlichen Beschleunigung der Linie 90, gleichzeitig wird jedoch die Linie 85 zwischen Plauen und Löbtau umwegiger und damit langsamer. Die Linie 85 würde mit einer derartigen Linienführung absehbar Fahrgäste verlieren. Eine Überarbeitung des Busnetzes in Löbtau Süd / Naußlitz wird nicht im Rahmen des Busnetzes Süd-West durchgeführt, ggf. erfolgt dies in einem weiteren Liniennetzprojekt. Ggf. wird Ihr Vorschlag dann detailliert geprüft werden hinsichtlich der Nachfragewirkung.</p>

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
404	<p>Der Vorschlag f) kann unabhängig von den Vorschlägen a) bis e) umgesetzt werden, d.h. wahlweise gemeinsam mit den Vorschlägen a) bis c) oder gemeinsam mit den Vorschlägen e) bis f) oder ohne die Umsetzung der vorgenannten Vorschläge. Für diese Maßnahme sind keinerlei bauliche Veränderungen nötig. f) Linie 333 über Pesterwitz und Taktänderung der Linie 90 Durch die Führung der Linie 85 entlang der Kesselsdorfer Straße von Löbtau bis Gompitz sinkt der Bedarf für die parallel stattfindenden Fahrten der Linie 333 entlang der Kesselsdorfer Straße. Um diese Kilometerleistungen sinnvoller einzusetzen, schlage ich vor, die Linie 333 zwischen den Haltestellen Dresden Gompitzer Höhe und Dresden Tharandter Straße über den Linienweg der Linie 90 zu führen (Altfranken, Pesterwitz). Die Linie 90 sollte die Fahrten der Linie 333 dann je nach Tageszeit und Wochentag auf einen 15- bzw. 30-Minuten-Takt verdichten (analog der Konzepte auf den Linien 84 und 86). So wären weniger Fahrten auf der Linie 90 unterwegs, diese würden aber durch die Linie 333 (über-)kompensiert. An der Zentralhaltestelle Tharandter Straße würde die Belastung in der Hauptverkehrszeit um eine Fahrt je Stunde und Richtung sinken (bislang: 5 Fahrten pro Stunde, davon 3 Fahrten der Linie 90 und 2 Fahrten der Linie 333, künftig: 4 Fahrten pro Stunde, davon 2 Fahrten der Linie 90 und 2 Fahrten der Linie 333).</p>	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
405	<p>ich finde es toll, dass sich die DVB Gedanken macht, wie sie ihr Liniennetz besser verknüpfen kann um Ihren Kunden weniger Umstiege zu ermöglichen. Doch leider sieht es für mich so aus (laut der PLANungen, die ich online gefunden habe), das die Situation sich für das Gebiet Omsewitz verschlechtert. Bis jetzt haben wir hier noch eine Möglichkeit mit der Linie 80 ohne Umstieg bzw. ohne einen Fußweg vom mindestens 10min ein Lebensmittelgeschäft zu erreichen (was gerade für ältere Menschen wichtig ist), dies würde jedoch laut der Planung wegfallen. Es wäre schön, wenn in der zukünftigen Planung berücksichtigt wird, dass die Bewohner des Stadtgebiet Omsewitz nicht benachteiligt werden.</p>	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Linie 79 bindet Omsewitz weiterhin an das Zentrum Altcotta an, wo Lebensmittelgeschäfte zu erreichen sind.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
406	Da ich erst jetzt von der Möglichkeit der Beteiligung erfahren habe, hoffe ich, auch nach Fristablauf mit meinen Gedanken bei Ihnen nicht zu spät zu kommen... In aller Kürze: Ich halte das Konzept an einer Stelle für defizitär. Meines Erachtens kommt es durch das Verlegen der Li 70/80 zu einer Wegnahme einer direkten Verbindung aus dem Bereich Dresden Nord/West in den Bereich Dresden-West. Dies führt zu einer nicht unerheblichen Fahrzeitverlängerungen und Mehrfachumstiegen. Zum Beispiel: Bürger X hat ein Anliegen bei seiner örtlichen Polizei. Er wohnt im Bereich des Krankenhauses DD Neustadt. Das zuständige Polizeirevier liegt in Gorbitz. Bisher erreicht er im ausgedehnten Takt der Li 70 das Revier ohne Umstieg in rund 30 min. Zukünftig wird die Reise über den Westen nur via Umstieg in Cotta möglich sein, Li 87, oder es müsste gar die Variante mit Fahrt in die Innenstadt gewählt werden. Ich halte es jedoch für nicht zielführend, Fahrgäste, die vom Stadtrand in einem anderen Randbezirk wollen, nicht an der Innenstadt vorbeizuführen, sondern erst ins Zentrum zu lenken, um von dort aus zum Beispiel nach Gorbitz zu kommen.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Die Direktverbindung Gompitz - (- Gorbitz) - Elbepark wird tatsächlich von einer mittleren dreistelligen Anzahl an Fahrgästen genutzt. Diese müssen teilweise auf Direktverbindungen verzichten. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 wird die teilweise kompensiert. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.
407	Halten Sie an der Tharandter Straße zusätzliche Busse für verkraftbar? Es ist mit viel Wartezeit für die Straßenbahn in der Abwicklung zu rechnen. Wie wird das abgewickelt?	Haltestelle und Kreuzung Tharandter Str./ Kesselsdorfer Straße	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Zur Entlastung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße wurde die Linie 85 aus dieser herausgenommen. Außerdem soll bis zur Umsetzung des Busnetz Süd-West eine Anpassung der Ampelanlage Tharandter Straße / Kesselsdorfer Straße erfolgen.
408	Bleibt die Tram-Linie 12 noch bestehen oder wird sie perspektivisch aufgeben?	Sonstige	sonstiger Kommentar	Auch wenn eine leichte Verlagerung von Fahrgästen der 12 auf die Linie 70 und 80 prognostiziert wird, ist die Straßenbahnlinie 12 auf dem Abschnitt Löbtau - Cotta - Leutewitz weiterhin gut ausgelastet und wird durch das Busnetz nicht in Frage gestellt. Im kommenden Jahr sind Sanierungen der Gleise geplant.
409	Wird Altcotta direkt an die Linie 92 angebunden oder biegt diese in die Ockerwitzer Straße ab?	Altcotta	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Ja, die Haltestelle Altcotta wird von der Linie 92 in beiden Richtungen bedient.
410	Was passiert mit der neuen Linie 67?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
411	Wird die Linie 79 als Strom-Bus verkehren? Was ist mit der Stromtankstelle?	Sonstige	mittelfristige Prüfung nach Inbetriebnahme Busnetz Süd-West (Stufe 1)	Nach aktuellem Stand wird die Linie 79 erst mittelfristig unabhängig des Busnetz Süd-West elektrifiziert werden. Dabei wird voraussichtlich an den Endpunkten geladen werden, die Ladeinfrastruktur wird wie bei den Linien 68 und 81 gestaltet sein.
412	Ist es auch möglich, die Linie 70/80 über die Lübecker Straße zu führen?	Linienweg E.-Ambros-Ufer/ Lübecker Straße	Keine Umsetzung möglich	Die Idee wurde geprüft. Entlang der Lübecker Straße werden jedoch weniger Fahrgäste erreicht. Außerdem müsste das Parken untersagt werden, um Linienbusverkehr zu ermöglichen.
413	Kann die Linie 73 an den Haltepunkt Mickten Zentrum angebunden werden, um Linie jetzt schon aufzuwerten und um eine Insellösung zu beenden?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
414	Knoten Altcotta Umsteigemöglichkeit 70/80 mit Beeinträchtigung, schwierig bei Übergangslösung. Wie wurde der Verkehrsstrom nach Gorbitz durch Förderschüler:innen des Förderzentrums „Am Leutowitzer Park“ bedacht? Es ist keine barrierefreie Gestaltung der Haltestelle vor dem Rathaus Cotta gegeben.	Altcotta	Themenspeicher	Ein Umbau der Haltestelle Altcotta ist mittelfristig vorgesehen, dafür ist jedoch der Bau des Bypasses der Straße vom Flügelweg kommend notwendig. Die Zuständigkeit liegt bei der LH Dresden.
415	Verkehrsführung unter Brückenanlage, einzige Individualverkehrsspur = hohes Verkehrsaufkommen: Wie wurde bedacht, die Situation dort zu entspannen z. B. durch längere Grünphasen oder eine Bus- bzw. Umweltspur?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
416	Was ist der Hintergrund der Führung der Linien 70/80? Wird die Variante nicht die Stadtteile Omsewitz und Gorbitz abhängen?	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Ziel des Busnetzes ist eine schnelle Verbindung von Pieschen über Cotta nach Löbtau im 10'-Takt. Dies geht ein Stück weit zu Lasten anderer tangentialer Direktverbindungen. Durch die verlängerte 79, die 85 und die 92 werden diese teilweise kompensiert. Die Linienäste werden weiterhin bedient und es werden neue Direktverbindungen angeboten. Im Zuge der Inbetriebnahme wird eine Optimierung der Übergänge zwischen den Linien angestrebt. Im Gesamtnetz überwiegen die positiven Effekte durch die neu angebotenen Direktverbindungen. Insgesamt werden 5.000 neue Fahrgäste pro Tag prognostiziert.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
417	Kann die Linie 79 über den Elbepark geleitet werden?	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Keine Umsetzung möglich	Die Führung der Linie 79 über den Elbepark nach Mickten würde die Fahrzeit zum wichtigen Umsteigepunkt Mickten deutlich verlängern. Gleichzeitig kann der Elbepark aus dem Westen von Übigau mit den Linien 70 und 80 erreicht werden, die Direktverbindung mit der Linie 79 würde nur dem östlichen Bereich von Übigau Vorteile bringen. Die Nachfragewirkung wäre somit niedrig, da der Nachfrageverlust auf der Relation Cotta - Übigau - Mickten nicht mit den Nachfragegewinnen von Omsewitz bzw. Übigau Ost zum Elbepark kompensierbar wäre.
418	Wie oft fahren die einzelnen Buslinien überhaupt? Ließen sich die Buslinie in Löbtau verbinden?	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Die Linie 70 und 80 fahren jeweils im 20' Takt und überlagern sich so zu einem 10'-Takt. Eine Verknüpfung mit den übrigen, in Löbtau endenden Linien ist wegen der dann entstehenden sehr langen Linienwege (und somit langen Lenkzeiten) kaum umsetzbar.
419	Im Rahmenplan „Am Lehmberg“ über die „Freiheit“ wurden entsprechende Mobilitätsangebote nicht berücksichtigt. Inwieweit ist das in Zukunft geplant?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
420	Inwieweit spielt autonomes Fahren eine Rolle?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
421	Warum wird die Linie 70/80 als solche angegeben und nicht in einer Linie aufgeführt?	Sonstige	Keine Umsetzung möglich	Da zwischen den identischen Endpunkten von 70 und 80 signifikant unterschiedliche Fahrwege liegen, wird die Nummerierung im Sinne einer besseren Nachvollziehbarkeit beibehalten.
422	Warum wird an dem Haltepunkt in Cotta festgehalten?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
423	Wurde der Verkehr zu Krankenhäusern in Gorbitz bewusst ausgeklammert?	Sonstige	Maßnahmen zur Milderung werden geprüft	Die Erreichbarkeit von Gorbitz ist ach weiterhin gegeben.
424	In den dargestellten Schritten wird es bis 2035 mit den Klimazielen im Bereich Mobilität nicht klappen. Wie lange kann auf Geld geachtet werden? Wie lange kann der Ausbau dafür dauern?	Nicht Gegenstand der Beteiligung		
425	Was ist mit den Planungen, die die Initiative zur Linie 80 und 92 schon vor Jahren vorgeschlagen hat? s. Pressemitteilung 3. April 2019	Anbindung Gorbitz (und Gompitz)	Keine Umsetzung möglich	Mit der Linie 79 wird Omsewitz weiter an das Zentrum Altotta und darüber hinaus an das Einkaufszentrum an der Leipziger Straße in Mickten angebunden. Mit der Linie 92 im 20'-Takt nach Unkersdorf zu fahren bedeutet einen hohen Aufwand (zwei zusätzliche Busse) bei sehr überschaubarem Gewinn an Fahrgästen. Die Infrastruktur am potentiellen Endpunkt Unkersdorf müsste baulich angepasst werden, was zusätzlichen Aufwand bedeutet.

Beteiligung zum Busnetz Süd-West, Stufe 1

Nr	Inhalt	Thema	Bewertung DVB	Begründung
426	Relevante Verkehrsströme laufen von Cotta in Richtung Elbepark. Wie wird das berücksichtigt? Die Linie 80 verfügt über keine Anbindung in Richtung Elbepark.	Verbindung Gorbitz/ Omsewitz - Cotta - Elbepark - Pieschen	Kann voraussichtlich in Stufe 1 umgesetzt werden	Die Linien 70 und 80 verkehren je im 20' Takt zwischen Cotta und dem Elbepark.