

## Auswertung der Rückmeldungen in der Bürgerinformationsveranstaltung, der Feedbackbögen und Anfragen

Die Auswertung der Rückmeldungen finden Sie in der untenstehenden Tabelle. Nach Auswertung der Rückmeldung und der Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde der Planfall 3 (Führung der Linie 308 direkt zum Bahnhof Klotzsche) als Vorzugsvariante ermittelt. Der Planfall 3 ist somit die Grundlage für die weitere Planung.

Sie haben Fragen? Richten Sie diese bitte an: [verkehrsplanung@dvbag.de](mailto:verkehrsplanung@dvbag.de)

| Kategorie         | Thema / Anmerkung / Frage  | Bewertung / Abwägung   |
|-------------------|--|--|
| <b>Linienwege</b> | Kann die Linie 308 in Radeburg weiter in den Landkreis Meißen geführt werden, anstatt dort zu enden?   | Diese Fragestellung wurde in dieser Planung nicht untersucht, da dieser Untersuchungsbedarf außerhalb des Untersuchungsraumes liegt. Wir werden die Fragestellung an den zuständigen Aufgabenträger, dem Landkreis Meißen, weitergeben.  |
|                   | Mehr Direktfahrten ohne Umwege über Schulen  | Bei der Linienführung müssen verschiedene Bedürfnisse abgewogen werden. Insbesondere bei Grundschulen ist ein Umweg zu den Schulzeiten aufgrund der Verkehrssicherheit oft notwendig. Bei weiterführenden Schulen haben wir bei der Planung versucht Umwege weitestgehend zu vermeiden, um attraktive Reisezeiten anbieten zu können.  |
|                   | Die Anbindung Radeburg – Großdittmannsdorf ist zu beachten, die 308 soll nach Dresden fahren.  | Diese Verbindung wird weiterhin mit der Linie 308 direkt angeboten. Zur Weiterfahrt in das Dresdner Stadtzentrum ist ein Umstieg in die Straßenbahn oder die Züge in Klotzsche notwendig.  |
|                   | Die Anbindung von Großdittmannsdorf an das Liniennetz der Landkreise Bautzen und Meißen ist unzureichend, die Linie 308 fährt lediglich für den Schülerverkehr | Die Linie 308 bindet Großdittmannsdorf zukünftig werktags im 60-Minuten-Takt an Radeburg und Dresden-Klotzsche an. In Radeburg kann in viele Buslinien die in den Landkreis Meißen fahren, umgestiegen werden.   |
|                   | Bis zur Umsetzung des 30-Minuten-Taktes auf der RB 33 ist eine schnelle Busverbindung zwischen Ottendorf-Okrilla und Dresden-Klotzsche einzurichten.           | Die Einrichtung einer Buslinie über die B97 zwischen Ottendorf-Okrilla und Dresden-Klotzsche wurde untersucht. Die Nachfrageprognose zeigte keine höhere Nachfragewirkung als die in der Veranstaltung gezeigten Planfälle, erzeugte aber deutlich mehr Kosten durch den Einsatz zusätzlicher Kurse. Aufgrund des deutlich geringeren Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der Perspektive einer Taktverdichtung auf der RB 33 wurde dieser Planfall nicht weiter verfolgt. |
|                   | Das Gewerbegebiet Ottendorf-Okrilla ist mit dem neuen Busnetz nicht besser an Dresden  | Eine Verkürzung der Reisezeit wäre mit einer Buslinie über die B97 möglich gewesen (siehe vorheriges Thema).   |

| Kategorie         | Thema / Anmerkung / Frage  | Bewertung / Abwägung  |
|-------------------|--|---|
|                   | angebunden, die Reisezeit ist zu lang.   | Die Bedienung des Gewerbegebiets ist durch die Linien 78 und 319 vorgesehen. Vor allem die Linie 319 wird den Anschluss zur RB33 sicherstellen, sodass über diese Verbindung ein schnellerer Weg nach Dresden angeboten werden kann.  |
| <b>Linienwege</b> | Verbindung Grünberg – Dresden-Klotzsche fehlt  | Diese Verbindung wird zukünftig durch die Linie 78 im 60-Minuten-Takt angeboten.  |
|                   | Die Linie 78 fährt nicht zu Infineon.  | Für die Verbindung von Langebrück, Ottendorf-Okrilla und Radeberg zu Infineon ist am Käthe-Kollwitz-Platz ein Umstieg von der Linie 78 zur Linie 7 notwendig. Bei der Fahrplanung werden wir diesen Umstieg mit möglichst kurzen Übergangszeiten planen.  |
|                   | Ringverkehr für die Gemeindeteile Ottendorf-Okrillas   | Die Gemeindeteile Medingen, Hufen, Hermsdorf, Cunnersdorf und Grünberg sind mit dem neuen Busnetz alle an Ottendorf-Okrilla angebunden. Für Verbindungen zwischen den Gemeindeteilen ist ggf. ein Umstieg zwischen zwei Linien notwendig. Eine Ringlinie wurde bisher nicht untersucht, wird jedoch in der Nachfrage sehr niedrig eingeschätzt.   |
|                   | Kann die Linienführung der 78 grundsätzlich über Schönborn erfolgen, sodass auch für Schönborn ein 30-Minuten-Takt realisierbar ist? | Die Führung der Radeberger Fahrten der Linie 78 über die Liegauer Straße und damit an Schönborn vorbei ermöglichen es, zum Auto konkurrenzfähige Reisezeiten zwischen Radeberg und den Arbeitsplätzen in Dresden-Klotzsche anzubieten. Bei der Führung der Fahrten über Schönborn schätzen wir einen Fahrzeitmehrbedarf von ca. 5 Minuten ein, der eine deutliche Reisezeitverlängerung nach sich zieht und keine konkurrenzfähige Reisezeit mehr ermöglicht. Wir werden bei der Fahrplanerstellung prüfen, ob es zu bestimmten Zeiten, z. B. im Schülerverkehr, möglich ist, zusätzliche Fahrten über Schönborn zu planen. |
|                   | Haltestellen in Liegau-Augustusbad Pechhütte für die Linie 78 oder Bedienung der Ortsmitte durch die Linie 78                        | Für die Linie 78 ist der Halt an der bestehenden Haltestelle „Am Wald“ vor dem Restaurant Pechhütte vorgesehen. Des Weiteren möchten wir gemeinsam mit der Gemeinde die Einrichtung einer Haltestelle an der Kreuzung Langebrücker Straße / Schönborner Straße prüfen. Die Erschließung des Ortszentrums war zunächst ausschließlich durch die Linie 319 vorgesehen. Im Rahmen der Fahrplangestaltung werden wir nochmals abwägen, ob eine Führung der Linie 78 über die Stadtstraße oder   |

| Kategorie         | Thema / Anmerkung / Frage   | Bewertung / Abwägung   |
|-------------------|---|--|
|                   |   | durch die Ortsmitte zielführender ist. Kriterien zur Abwägung sind hier die konkurrenzfähige Reisezeit zwischen Radeberg und Dresden-Klotzsche (siehe vorherige Antwort) und dem erreichbaren Nachfragepotenzial in der Ortslage Liegau-Augustusbad.   |
|                   | Die Linie 78 sollte in mehrere kurze Linien geteilt werden.           | Die große Stärke der Linie 78 ist es, dass viele Ziele ohne Umstieg erreicht werden. Dies ist nur bei der vorgestellten Linienführung sicherzustellen. Bei einer Teilung der Linie entstehen an den Teilungspunkten wieder für einige Fahrgäste Umsteigezwänge und was zu Fahrgastverlusten führt.   |
|                   | Direkte Verbindung in das Dresdner Stadtzentrum                       | Eine direkte Verbindung ist durch die Züge im Untersuchungsgebiet sichergestellt. Dort wo keine Züge verkehren, fahren die Busse zu Verknüpfungspunkten, wo ein Umstieg zum Zug oder zur Straßenbahn möglich ist. Die direkte Führung in das Stadtzentrum hätte zudem aufgrund der hochbelasteten Straßen keinen Reisezeitvorteil gegenüber dem Zug oder der Straßenbahn.  |
| <b>Linienwege</b> | Die Linie 317 sollte immer nach Medingen-Hufen fahren.                | Die Anzahl der Fahrten der Linie 317 in Medingen-Hufen wird auch zukünftig im heutigen Umfang beibehalten.   |
|                   | Warum fährt die Linie 78 bis Radeberg? dort fährt doch schon der Zug. | Die Linie 78 spricht andere Verkehrsbedürfnisse an als die Zugverbindung. Die Züge werden vor allem von Fahrgästen zwischen Radeberg und dem Dresdner Zentrum genutzt. Für die Pendlerrelation Radeberg – Dresden-Klotzsche ist sie jedoch aufgrund des großen Umsteigewiderstands an den Bahnhöfen nur eingeschränkt eine Lösung. Mit der Linie 78 kann genau dieser Umsteigewiderstand aufgrund der Direktfahrmöglichkeiten für diese kleinräumigen Pendlerrelationen aufgehoben werden, wodurch wir neue Fahrgäste für den ÖPNV insgesamt erwarten. |
|                   | Verbindung Langebrück – Waldschlößchen – Uniklinikum verbessern       | Diese Verbindung ist derzeit mit dem ÖPNV nicht optimal. Im Rahmen dieser Planung konnte für diese Verbindung jedoch keine bessere Lösung gefunden werden.   |
|                   | Verbesserung der Anbindung von Wilschdorf Anbau / Junge Heide         | Dieses Gebiet ist außerhalb des Untersuchungsgebietes und wurde deshalb nicht geplant.   |
|                   | Kann die Heidehof / der Bereich Klotzscher Straße / das               | Bei einer Linienführung über Klotzscher Straße – Lessingstraße würden große Teile  |

| Kategorie         | Thema / Anmerkung / Frage  | Bewertung / Abwägung  |
|-------------------|--|---|
|                   | Gewerbegebiet besser angebunden werden.  | <p>von Langebrück südlich der Dresdner Straße sowie die Grundschule nicht bedient werden. In unserer Abschätzung haben wir festgestellt, dass dabei deutlich mehr Einwohner nicht erschlossen wären, als bei der Linienführung über die Dresdner Straße. Eine wechselseitige Linienführung abwechselnd über die Dresdner Straße und Klotzschers Straße hätte zur Folge, dass auf beiden Straßen nur ein 60-Minuten-Takt bestünde. Dies hätte zur Folge, dass die Linienführung schwerer begreifbar wäre und auch der 60-Minuten-Takt für beide Strecken sehr unattraktiv wäre. Aus diesem Grund ist eine geteilte Linienführung eher negativ zu bewerten.</p> <p>Um die Erschließung der Siedlung Heidehof zu verbessern, ist aus unserer Sicht die Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit von der Haltestelle Heidehof zum Neubaugebiet zielführender. Durch den Neubau einer Fußwegverbindung könnte der Fußweg von derzeit ca. 700 m auf 400 m verkürzt werden. Wir werden diese Möglichkeit mit der Stadtverwaltung diskutieren.</p> |
| <b>Linienwege</b> | Wird es eine verbesserte Anbindung auch für Seifersdorf, Wachau, Lomnitz und Felschlösschen geben? | <p>Diese Gemeinden werden gemäß dem Konzept nicht schlechter durch ÖPNV erschlossen, als es heute der Fall ist.</p> <p>Bei der Planung des neuen Busnetzes wurden die Nachfragepotentiale, also die Menge an zusätzlichen Fahrgästen bei Verbesserung des ÖPNV-Angebots, ermittelt. Für die Orte nördlich des Seifersdorfer Tals ist dieses Potential aufgrund der geringen Siedlungsdichte geringer als im übrigen Untersuchungsgebiet. Hinzu kommt, dass aufgrund der Straßeninfrastruktur eine stringente und leicht begreifbare Linienführung schwierig zu realisieren ist. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel für die Ausweitung des ÖPNV-Angebots war es daher leider nicht möglich, bereits in dieser Umsetzungsstufe Verbesserungen in den o. g. Gemeinden zu realisieren.</p>  |
| <b>Anschlüsse</b> | Umsteigepunkte Käthe-Kollwitz-Platz und Bahnhof Klotzsche sollten beibehalten werden.              | Durch die Entscheidung für den Planfall 3 bleiben diese Umsteigepunkte für die Linien 308 und 78 erhalten.  |
|                   | Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn ist am Käthe-   | Bei der Fahrplangestaltung wird der Anschluss insofern beachtet, dass möglichst kurze Umsteigezeiten zwischen der Linie 7   |

| Kategorie                  | Thema / Anmerkung / Frage   | Bewertung / Abwägung   |
|----------------------------|---|--|
|                            | Kollwitz-Platz sehr ungünstig gelöst  | und den Linien 308 und 78 bestehen. Im Falle von Verspätungen sollen die Busfahrer*innen bereits am Bf. Klotzsche eine Meldung auf den Bordcomputer bekommen, so dass sie dort die Straßenbahnankunft abwarten können und erst nach Ankunft am Käthe-Kollwitz-Platz einfahren. An der technischen Lösung dieser Problematik wird derzeit gearbeitet.   |
| <b>Tarif</b>               | Durch die Tarifzonengrenze ist der ÖPNV für die kurzen Strecken zu teuer.                       | Dieses Thema wird durch die DVB in den Ausschuss Tarif des Verkehrsverbundes Oberelbe eingebracht.   |
| <b>Busse</b>               | Genügend Fläche für die Mitnahme für Fahrräder, seniorengerechter Einstieg                      | Alle Busse, die ab 2022 zum Einsatz kommen, werden Niederflurfahrzeuge sein. In allen Fahrzeugen wird es ein Mehrzweckfläche für die Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern geben.  |
| <b>Untersuchungsgebiet</b> | Fehlende Beteiligung des Landkreises Meißen, fehlender Einbezug der Linien 305 und 309          | Das Untersuchungsgebiet wurde vor dem Start abgegrenzt. Fokus waren die Verkehrsströme zwischen dem Landkreis Bautzen und Dresden-Klotzsche. Deshalb sind die Linien 305 und 309 nicht mit untersucht worden.<br>Der Landkreis Meißen wurde in regelmäßigen Abständen informiert, eine Erweiterung des Untersuchungsgebiet in den Landkreis Meißen wurde aufgrund der Zielstellung als nicht notwendig erachtet.                   |
| <b>Schülerverkehr</b>      | Wurden auch die Schüler der freien Schulen bei der Auswertung der Schülerströme berücksichtigt? | Auch Schüler der freien Schulen sind berücksichtigt worden.  |
| <b>Schülerverkehr</b>      | Die Fußwege zwischen Bushaltestelle und Schule sollten möglichst kurz sein                      | Dies ist vor allem bei Grundschulen Planungsgrundsatz. Bei weiterführenden Schulen muss ortsbezogen zwischen den Interessen der Schüler und anderen Fahrgästen abgewogen werden. In jedem Fall ist zwischen Bushaltestelle und Schule ein verkehrssicherer Weg anzubieten.   |
|                            | Warum fährt die Linie 78 nicht am Gymnasium Klotzsche vorbei?                                   | Das Gymnasium Klotzsche kann mit der Linie 78 über die Haltestellen Zinnowitzer Straße oder Karlshagener Weg erreicht werden. Der Fußweg beträgt ca. 450 m. Der Fahrtweg über die Karl-Marx-Straße würde deutlich länger dauern. Da die Linie auch von vielen Berufstätigen in den Gewerbegebieten westlich des Flughafens genutzt wird, ist eine kurze Reisezeit zwischen Bahnhof Klotzsche und den Gewerbegebieten sehr wichtig. |

| Kategorie             | Thema / Anmerkung / Frage   | Bewertung / Abwägung  |
|-----------------------|---|---|
|                       | Wartezeiten zwischen Schulbeginn und Busankunft bzw. Schulende und Busabfahrt sind zu lang. | Bisher wurden lediglich Rahmenfahrpläne zur Bestimmung des Taktfahrplanes erarbeitet. In der nächsten Planungsstufe wird die Passfähigkeit der Taktfahrpläne zu den Schulzeiten untersucht. Ziel ist es, möglichst kurze Wartezeiten zu realisieren. Dafür werden ggf. auch Taktverstärker geplant.                                   |
|                       | Wurden die steigenden Schülerzahlen der 85. Grundschule berücksichtigt?                     | Die 85. Grundschule auf der Radeburger Straße wird maßgeblich durch Linien erschlossen, die nicht Bestandteil dieser Planung sind (Linien 70, 72, 81). Die Kapazität dieser Linien wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.  |
|                       | Schulweg Schönborn – Langebrück   | Bei der Erstellung des Fahrplanes werden die Belange der Schüler hinsichtlich der Schulzeiten berücksichtigt. Bei zu hohen Wartezeiten werden ggf. Taktverstärker geplant.  |
|                       | Schulweg Langebrück – Weixdorf  | Die Oberschule Weixdorf ist durch die Linie 308 und 7 (ca. 500 m Fußweg) erreichbar. Zukünftig ist ein Umstieg am Käthe-Kollwitz-Platz notwendig. Durch die dichten Taktfolgen der Linie 7 und 78 wird der Umstieg für Oberschüler als machbar eingeschätzt.  |
|                       | Schulweg Langebrück – Radeburg  | Für diesen Schulweg ist zukünftig ein Umstieg am Käthe-Kollwitz-Platz zwischen den Linien 78 und 308 notwendig. Da es sich bei dieser Schulwegbeziehung nicht um die nächstgelegenen Oberschulen handelt, wird die Beibehaltung einer Direktverbindung als verzichtbar eingestuft.  |
|                       | Schulweg Radeberg – Weixdorf  | Die Oberschule Weixdorf ist durch die Linie 308 und 7 (ca. 500 m Fußweg) erreichbar. Zukünftig ist ein Umstieg von der Linie 78 am Käthe-Kollwitz-Platz notwendig. Da es sich bei dieser Schulwegbeziehung nicht um die nächstgelegenen Oberschulen handelt, wird die Beibehaltung einer Direktverbindung als verzichtbar eingestuft. |
| <b>Schülerverkehr</b> | Schulweg Medingen – Radeburg  | Für diesen Schulweg ändert sich die Verbindung nicht. Es fährt weiterhin die Linie 308. Bei der Erstellung des Fahrplanes werden die Belange der Schüler hinsichtlich der Schulzeiten berücksichtigt. Bei zu hohen Wartezeiten werden ggf. Taktverstärker geplant.  |

| Kategorie        | Thema / Anmerkung / Frage   | Bewertung / Abwägung  |
|------------------|---|---|
|                  | Schulweg Ottendorf-Okrilla – Radeberg   | Diese Verbindung wird zukünftig durch die Linien 317 und 319 ohne Umstieg sichergestellt.   |
|                  | Schulweg Ottendorf-Okrilla – Radeburg   | Diese Verbindung wird zukünftig mit einem Umstieg zwischen der Linie 317 und 308 in Medingen sichergestellt. Da es sich bei dieser Schulwegbeziehung nicht um die nächstgelegenen Oberschulen handelt, wird die Beibehaltung einer Direktverbindung als verzichtbar eingestuft.   |
|                  | In der Präsentation fehlen die Schulen in Ottendorf-Okrilla und Hermsdorf   | Diese werden noch in der Karte eingefügt.   |
| <b>Sonstiges</b> | Wie werden die Nachfrageeffekte im Modell berechnet.  | Das Verkehrsmodell teilt den Untersuchungsraum in verschiedene Verkehrszellen ein. In diesen Verkehrszellen sind die Strukturdaten (Einwohnerzahlen, Arbeitsplätze, Schulplätze, Einkaufsmöglichkeiten usw.) lokalisiert. Aus diesen Daten werden mit Hilfe von Funktionen Wege zwischen den Zellen berechnet. Die Funktionen wurden anhand der Auswertung wissenschaftlicher Mobilitätsstudien und –befragungen erstellt. Das Verkehrsmodell für Dresden und den Verkehrsverbund existiert seit 25 Jahren und wurde seitdem mehrfach fortgeschrieben und kalibriert. Aus unseren Erfahrungen funktionieren die Prognosen sehr gut und können als realistisch eingestuft. |
|                  | Liegen die aktuellen Beförderungszahlen linienabschnittsfein vor und sind diese in das Verkehrsmodell eingeflossen? | Ja die Daten liegen vor. Das Verkehrsmodell wird alle 5 Jahre fortgeschrieben. Bei der Fortschreibung gehen die erhobenen Beförderungszahlen in das Modell ein.   |
|                  | Sind die zu erwartenden Schülerzahlen im Verkehrsmodell enthalten?  | Im Verkehrsmodell ist die Prognose der Schülerzahlen für das Jahr 2030 enthalten. Mit dieser Prognose sind die Verkehrsströme berechnet worden. Für die konkrete Fahrplanung werden die konkreten Schülerzahlen, die für das Jahr 2022 durch die Schülerbeförderung bekannt sind, verwendet.  |
|                  | Wie lange wird das Busunternehmen bei der Ausschreibung gebunden?   | Die Verkehrsleistung wird über einen Zeitraum von 10 Jahren ausgeschrieben. Die Linie 78 wird nicht Bestandteil der Ausschreibung des Landkreises Bautzen sein, sondern durch in Verantwortung der Landeshauptstadt Dresden vergeben. Diese wird die Linie 78 vsl. in den Öffentlichen  |

| Kategorie | Thema / Anmerkung / Frage | Bewertung / Abwägung   |
|-----------|---------------------------|--|
|           |                           | Dienstleistungsauftrag zwischen der Landeshauptstadt Dresden und DVB AG integrieren. |