

Das neue Busnetz Süd-West

Ein Beitrag zur Mobilitätswende

Informationsveranstaltung am Mittwoch, 31. Mai 2023, 18:00 bis 20:30 Uhr



Das neue Busnetz Süd-West – Vorstellung der Planung

- Hannes Lieberoth, Leiter Verkehrsplanung, DVB

Um die Klimaziele zu erreichen bedarf es u. a. der Stärkung des ÖPNV

Pariser Klimaabkommen:
Begrenzung Erderwärmung auf

1,5°C



Was bedeutet das?

- Stärkung ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Neben Antriebswende Reduktion von PKW-Wegen durch Verlagerung auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr



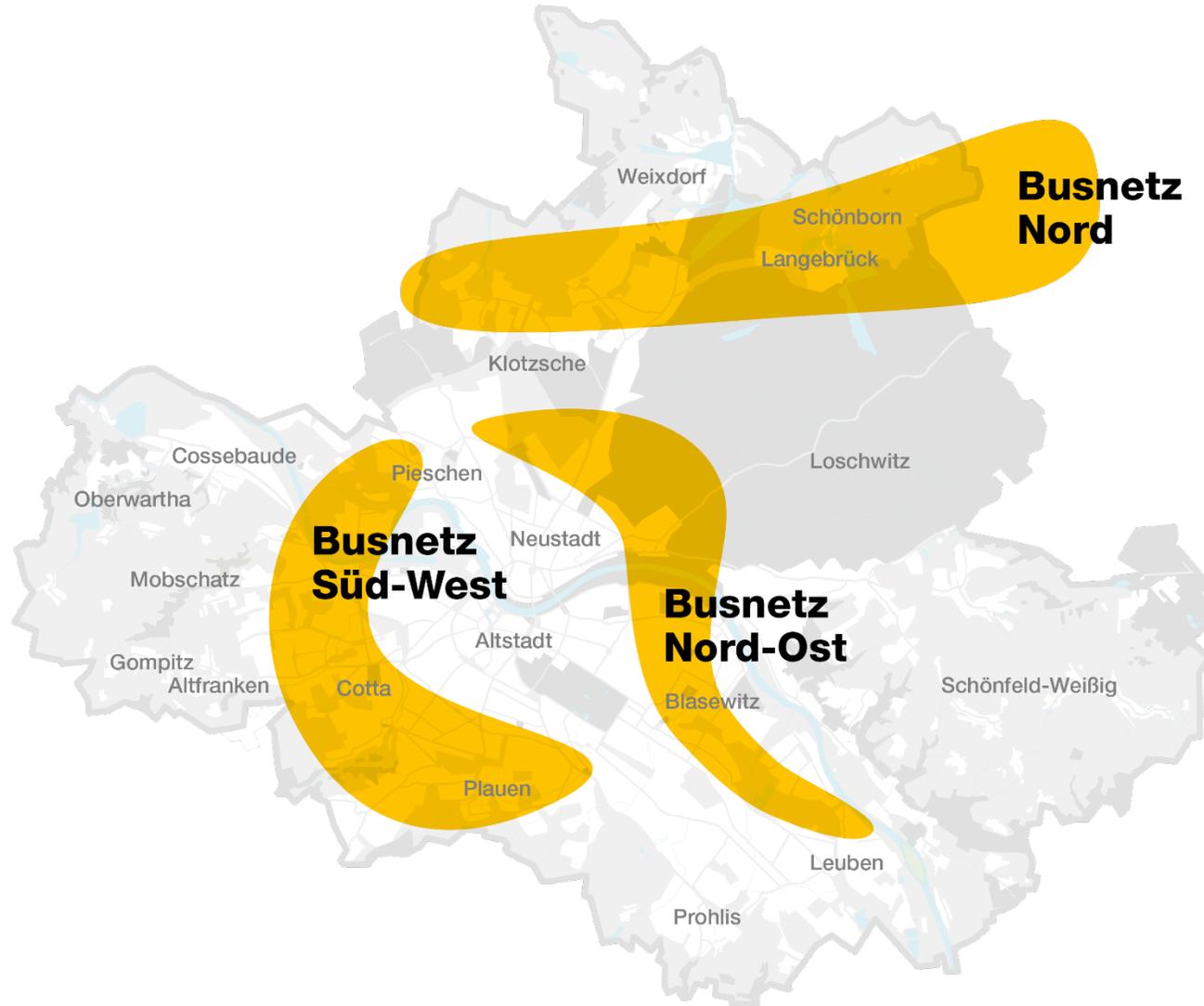
Stadtratsbeschluss V1818/22:
Dresden klimaneutral bis 2035

Bund: Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr
166 Mio. t
2019 → **85 Mio. t**
2030

Stadtratsbeschluss V1722/22:
75 % aller Wege sollen bis 2035 zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV zurückgelegt werden



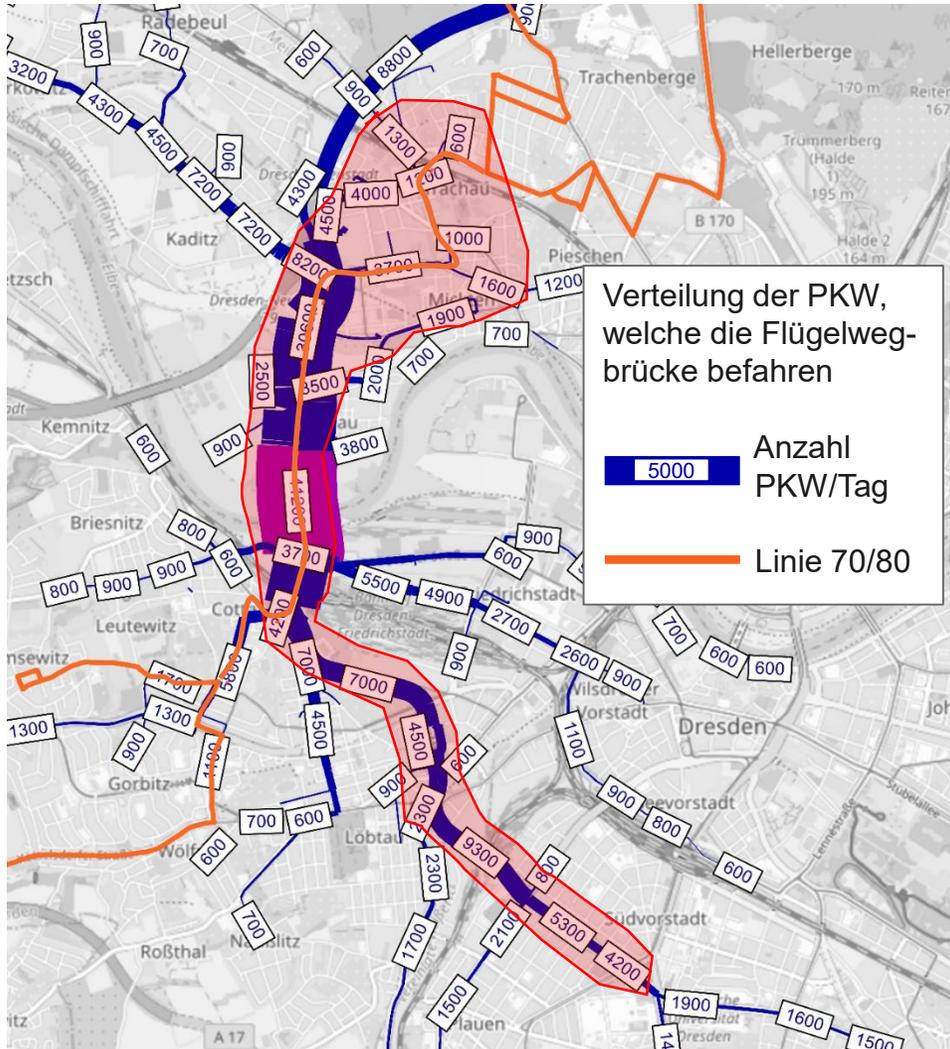
Das Busnetz Süd-West soll den ÖPNV im Dresdner Südwesten attraktiver machen und einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten



- Kurzfristige Angebotsverbesserungen sind vor allem im Busnetz möglich
- Das Busnetz Süd-West
 - Verbessert die Zugänglichkeit zum ÖPNV
 - Schafft mehr Direktverbindungen
 - Verkürzt Reisezeiten
 - Und bietet damit Anreize vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen



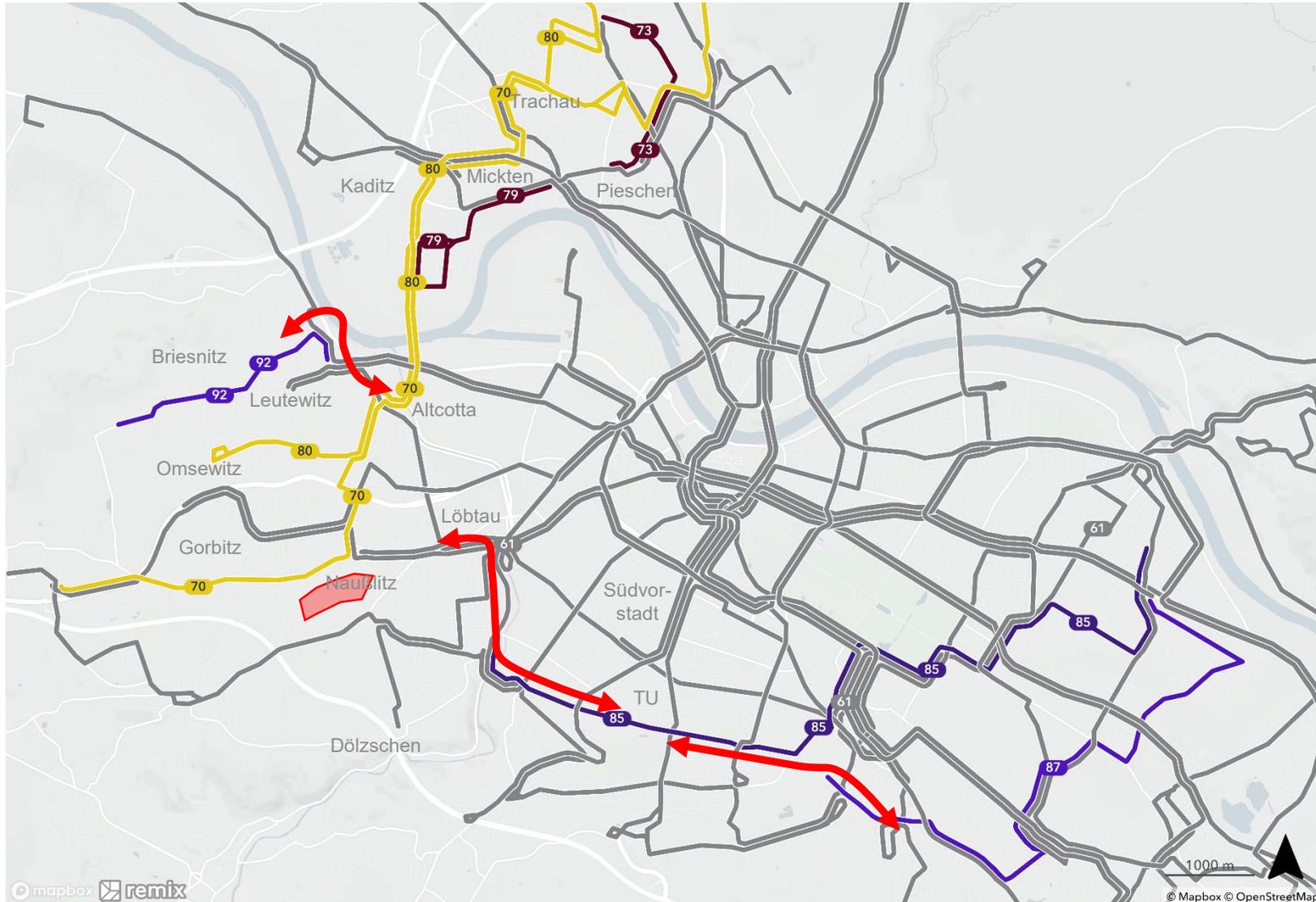
Im Dresdner Südwesten gibt es aktuell für viele existierende PKW-Verkehrsströme kein adäquates ÖPNV-Angebot



Analyse im gemeinsamen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden und DVB AG

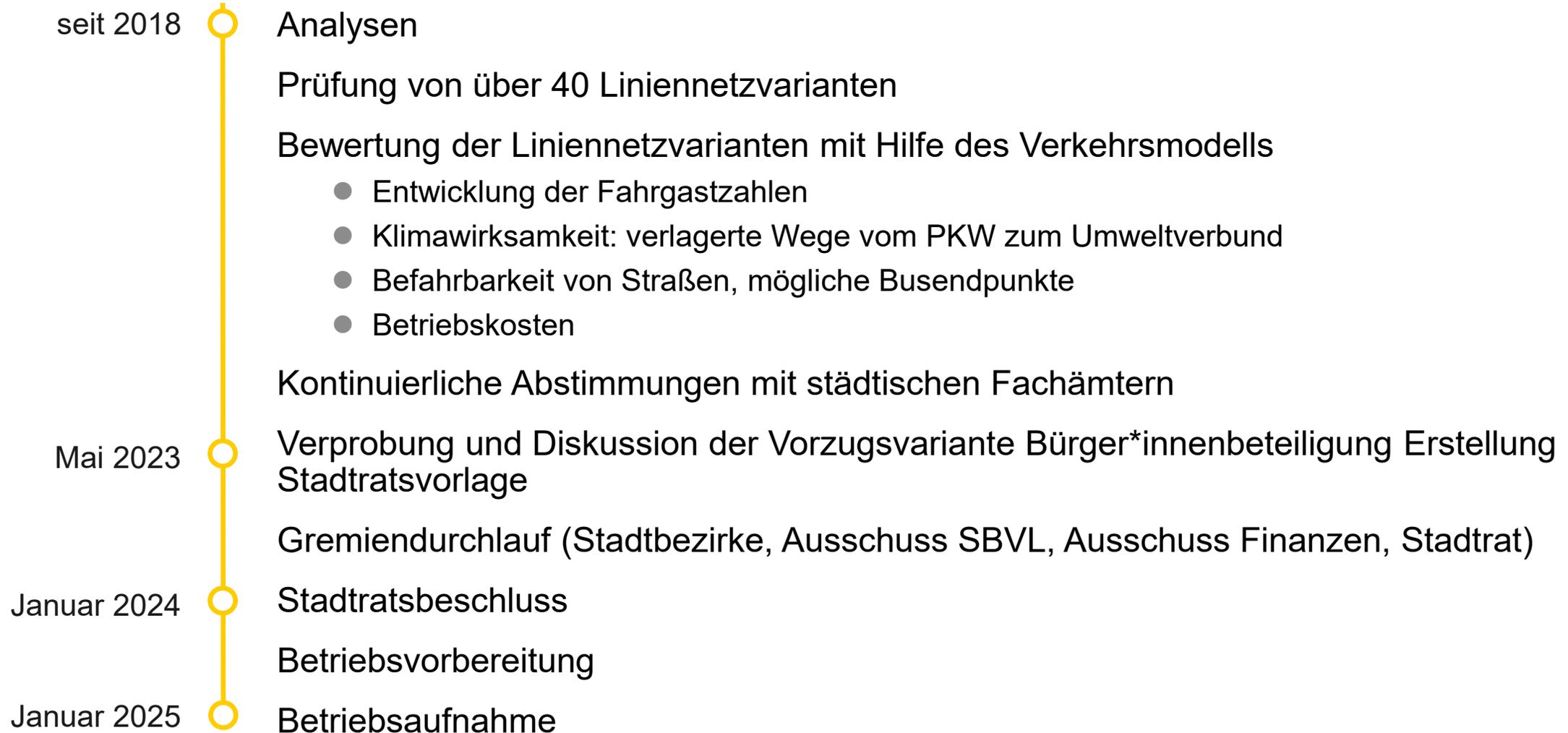
- Auf der Flügelwegbrücke ist der ÖPNV-Anteil im Vergleich zu den anderen Elbbrücken stark unterdurchschnittlich: Das weist auf ein ÖPNV-Defizit hin
- Für ca. heute 9.000 PKW-Fahrten pro Tag in der Relation Pieschen/Trachau – Cotta – Löbtau – Südvorstadt/Universität besteht heute kein attraktives ÖPNV-Angebot
 - Linien 70 und 80 folgen nicht diesem Verkehrsstrom
 - Deshalb ist heute ein mehrfacher, zeitraubender Umstieg notwendig
- Ein attraktiveres ÖPNV-Angebot würde Menschen motivieren, Fahrten vom PKW in den ÖPNV zu verlagern

Darüber hinaus existieren weitere Defizite im Dresdner Südwesten



- ca. 500 Einwohner:innen in Naußlitz haben laut Analyse im Nahverkehrsplan zu weite Wege zur nächsten Haltestelle
- Es existieren weitere ÖPNV-Verbindungsdefizite im Dresdner Süd-Westen (fehlende Verbindungen oder vermeidbare Umsteigezwänge)
 - Aus dem Dresdner Osten in den südlichen Bereich der TU Dresden
 - Aus Löbtau in den südlichen Bereich der TU Dresden
 - Aus Briesnitz zum Verknüpfungspunkt und Stadtteilzentrum Altcotta

Das heute diskutierte neue Liniennetz ist die Vorzugsvariante eines umfangreichen Variantenvergleichs



Das neue Liniennetz beseitigt im Endausbau die meisten ÖPNV-Defizite

Linie 79 verkehrt vom Wilden Mann über Mickten und Übigau nach Omsewitz

- Weiterhin Direktverbindungen von Cotta nach Mickten und Pieschen
- Bessere Anbindung Döbelner Straße und Übigau an die S-Bahn

Linien 70 und 80 werden ab Altotta zum Endpunkt Löbtau, Tharandter Straße geführt

- Aus Pieschen/Trachau kein Umstieg mehr in Altotta notwendig
- Anschluss in Löbtau an Linien 61 sowie 85 Richtung Südvorstadt und TU Dresden

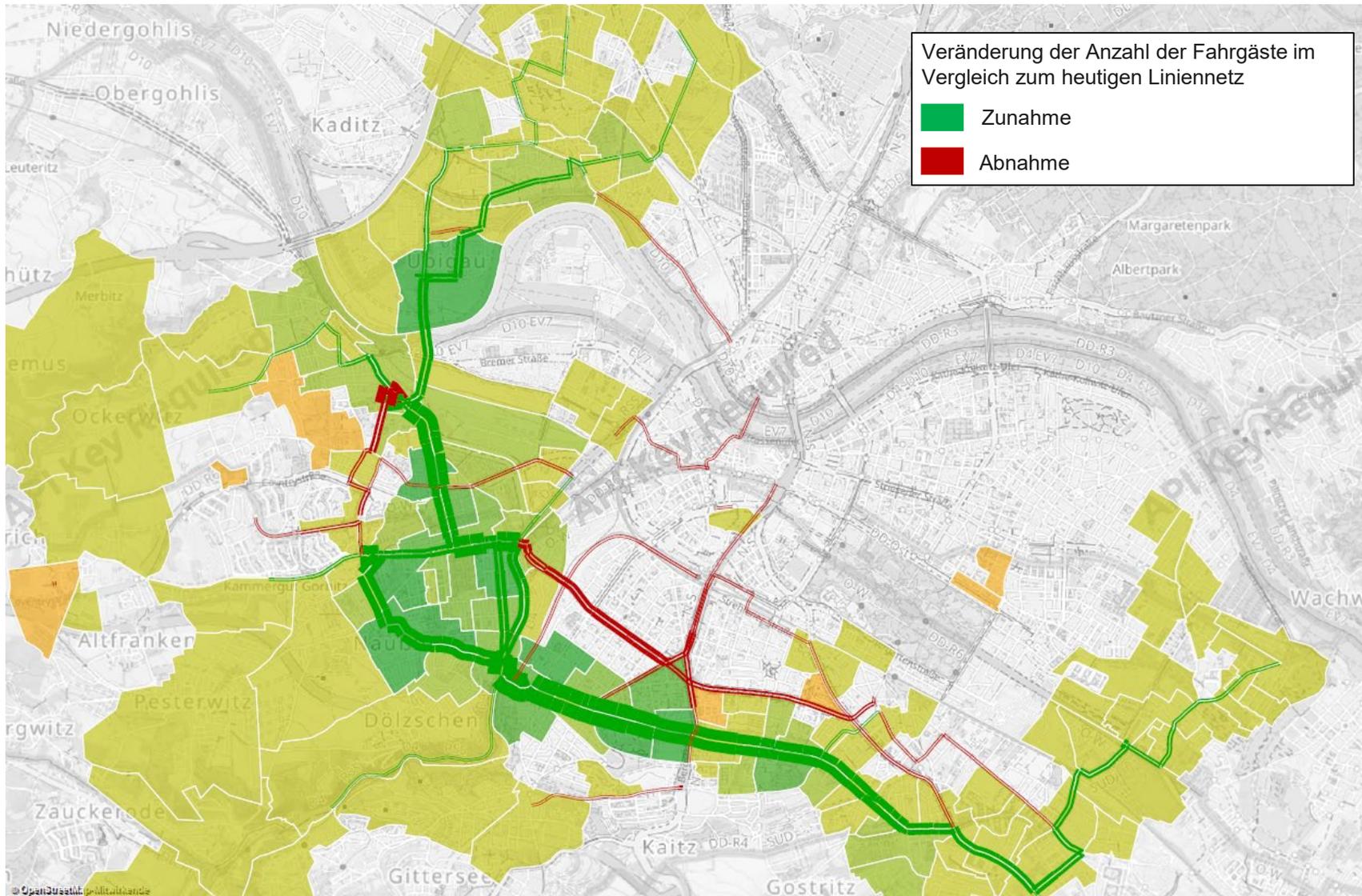
Linie 87 wird über die Nöthnitzer Straße, Naußlitz und Altotta bis nach Ockerwitz verlängert

- Das Erschließungsdefizit in Naußlitz wird beseitigt
- Direktverbindung aus dem Dresdner Osten an die südliche TU Dresden
- Direktverbindung von Briesnitz nach Altotta (Ersetzt die bisherige Linie 92)

Linie 85 wird nach Gompitz verlängert

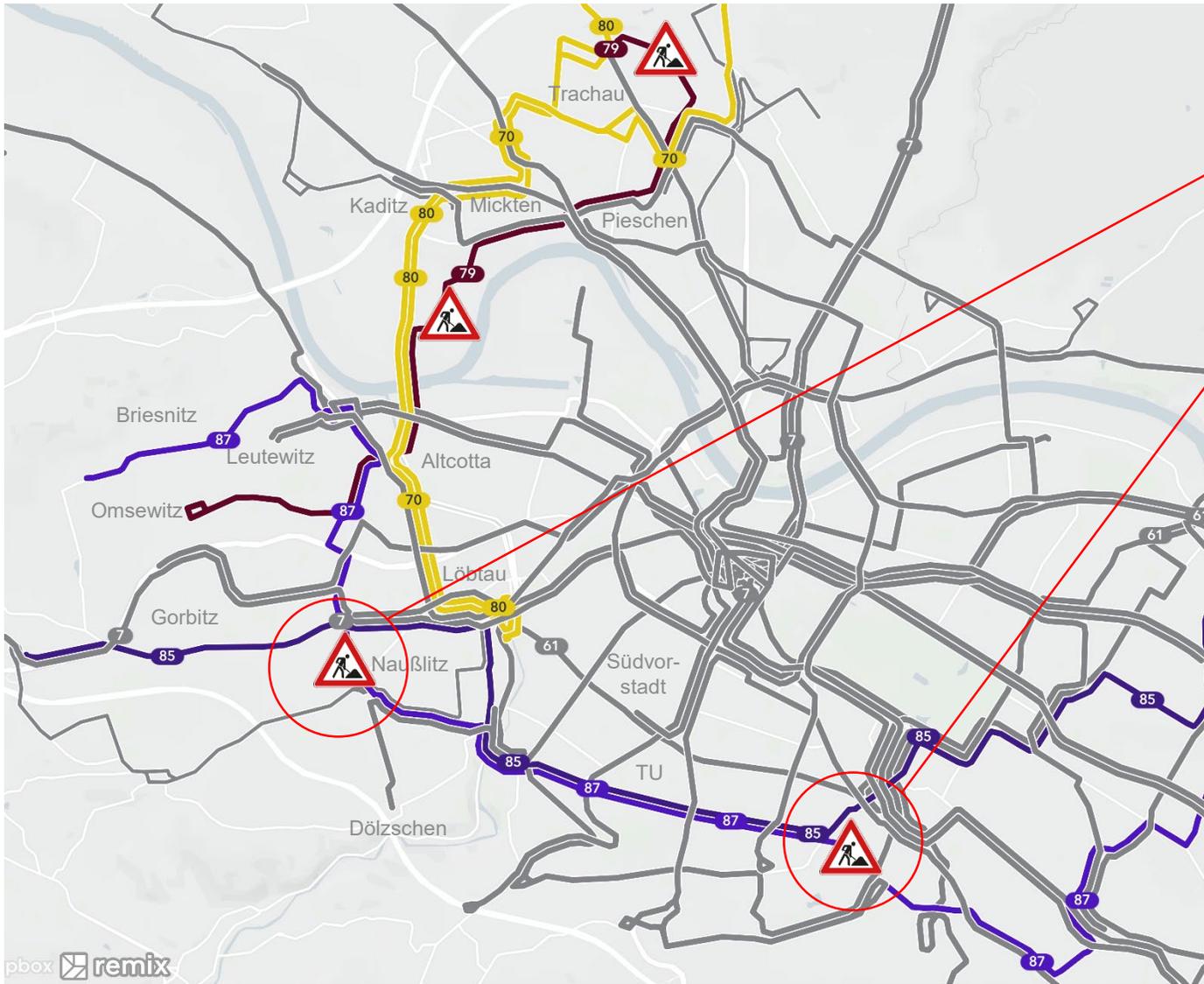
- Direktverbindung von Löbtau an die südliche TU Dresden

Das neue Liniennetz ist ein Beitrag zu einer klimafreundlicheren Mobilität



- + 8.900 neue Fahrgäste pro Werktag
- Positive Klimawirksamkeit:
 - Erhöht den Anteil des Umweltverbunds (bestehend aus Fuß, Rad und ÖPNV) am Gesamtverkehr um 0,2 %
 - 2.800 eingesparte Autofahrten pro Tag

Um das neue Busnetz Südwest vollständig realisieren zu können, müssen z. T. noch Straßen bustauglich hergestellt werden

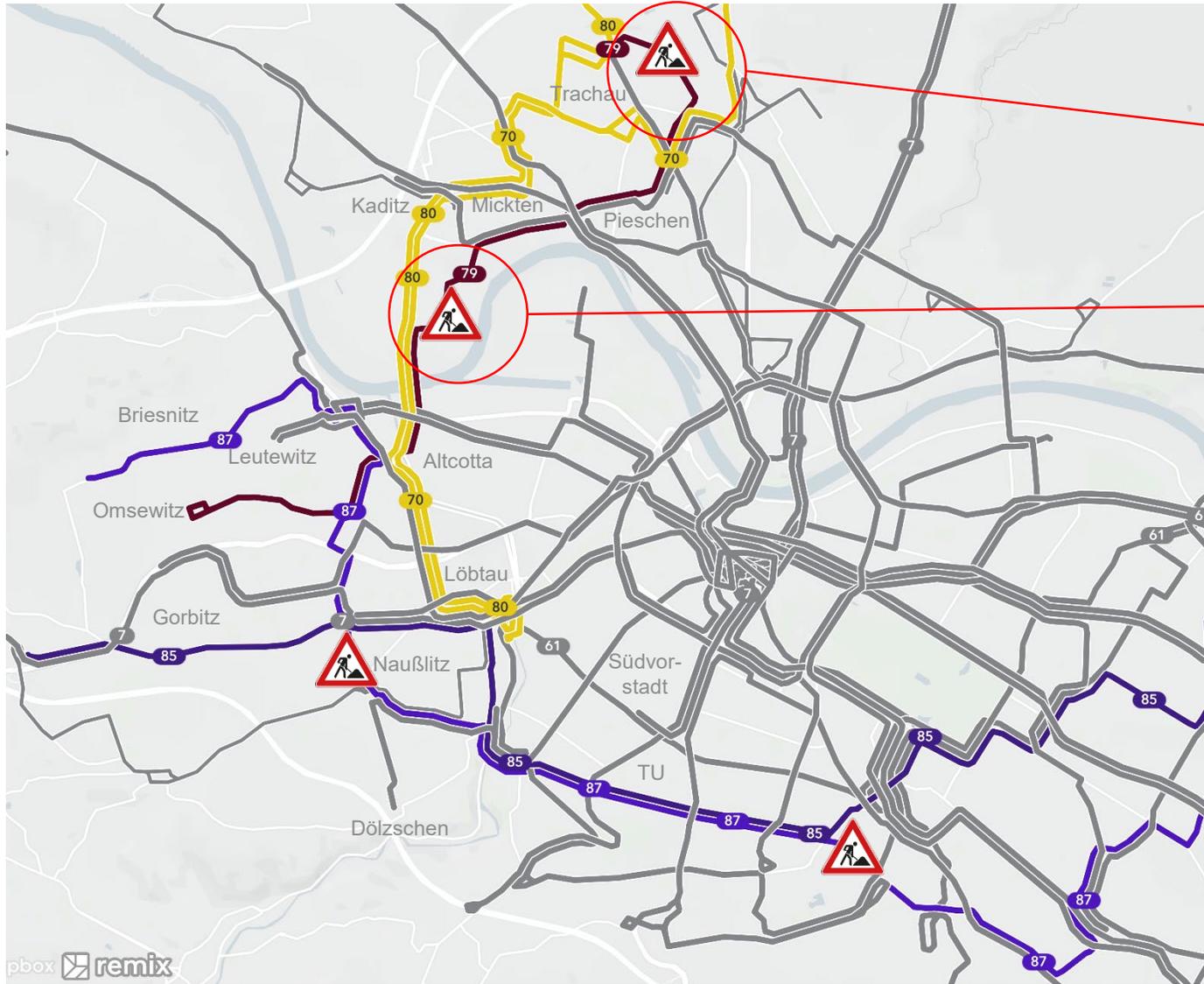


- Für die Verlängerung der Linie 87 müssen zwei Bauvorhaben realisiert werden
 - Bustaugliche Herstellung inkl. Haltestellen der Wendel-Hipler-Straße und Pietzschstraße in Naußlitz (Fertigstellung bisher nicht terminiert)
 - Neubau einer Erschließungsstraße inkl. Busschleuse im Zuge einer Wohngebietserschließung zwischen Zscherntzner Straße und Räcknitzhöhe (Vorplanung liegt vor, Fertigstellung bisher nicht terminiert)



Foto: Wikipedia/Michiel1972

Um das neue Busnetz Südwest vollständig realisieren zu können, müssen z. T. noch Straßen bustauglich hergestellt werden



- Auch für die Linie 79 müssen zwei Bauvorhaben realisiert werden
 - Für die Verlängerung zum Wilden Mann, muss die Döbelner Straße bustauglich hergestellt werden (aktuell in Prüfung, Fertigstellung bisher nicht terminiert)
 - Für den Zweirichtungsbetrieb innerhalb Übigaus über die Klingerstraße oder Rethelstraße werden aktuell die Voraussetzungen geprüft. Als Rückfallebene kann der Bus in Richtung Mickten über die Washingtonstraße geführt werden.

Die Linie 79 kann in Stufe 1 zunächst nur zwischen Mickten und Omsewitz verkehren

- Weiterhin Direktverbindungen von Cotta nach Mickten und Pieschen
- Verlängerung bis Wilder Mann erst nach Straßenbau auf der Döbelner Straße möglich

In der Stufe 1 können auch ohne Straßenbau bereits ab 2025 große Verbesserungen realisiert werden

Die Linien 70 und 80 können bereits in der Stufe 1 ab Altcotta nach Löbtau verlängert werden

- Aus Pieschen/Trachau kein Umstieg mehr in Altcotta notwendig
- Anschluss in Löbtau an Linien 61 sowie 85 Richtung Südvorstadt und TU Dresden

Als Ersatz für die verlängerte Linie 87 wird die Linie 92 nach Wölfnitz verlängert

- Direktverbindung Briesnitz – Altcotta
- Verschmelzung mit Linie 87 erst nach erfolgtem Straßenbau

Die Linie 85 kann bereits in Stufe 1 bis Gompitz verlängert werden

- Direktverbindung von Löbtau an die südliche TU Dresden

Linie 87 verbleibt in Stufe 1 zunächst im Status Quo

- Verlängerung ist erst nach Straßenbau möglich

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Wir bewegen Dresden.