

City of Dresden - sustainable urban mobility plan (SUMP) 2025plus

Annual POLIS conference on 29 November 2011 in Brussels

City planning practice

Dr Mohaupt, Director of construction

Head of dept. of traffic development planning



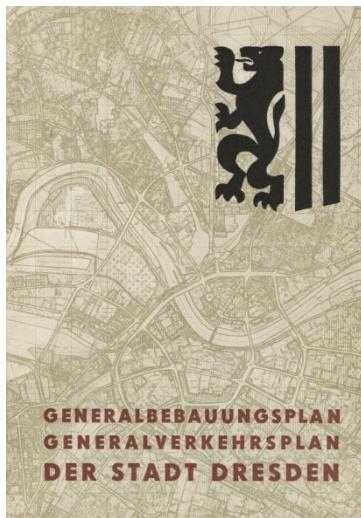
Programme

1. Background to the SUMP
2. Committees
 - 2.1. Round table / regional round table
 - 2.2. Scientific advisory board
3. Selecting the SUMP planning practice
4. City of Dresden aims for future transport development
5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)
6. Scenario analysis (excerpts)
7. Public relations work
8. Outlook

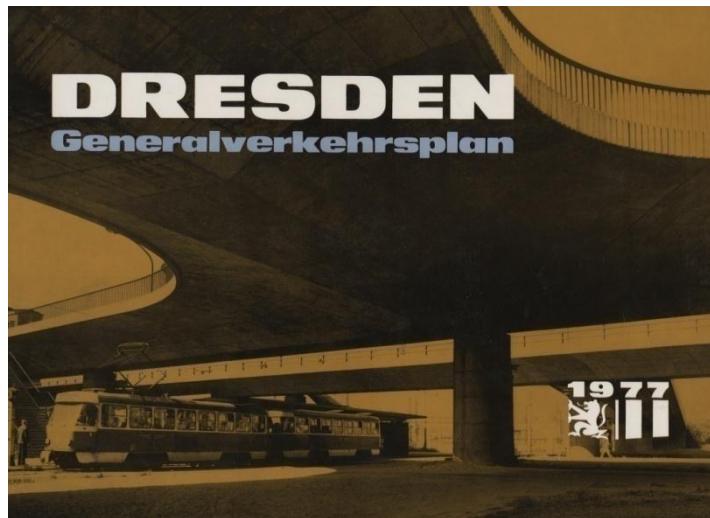
1. Background to the SUMP



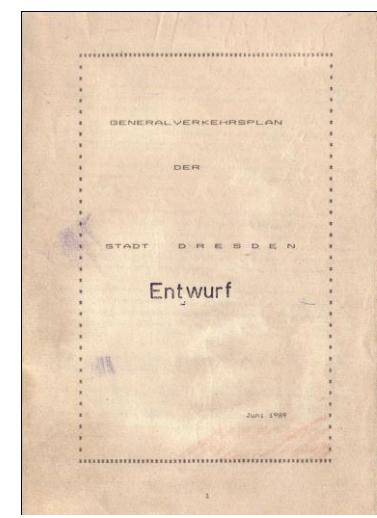
1950



1967



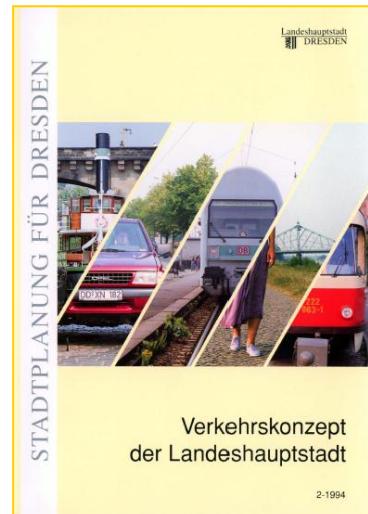
1977



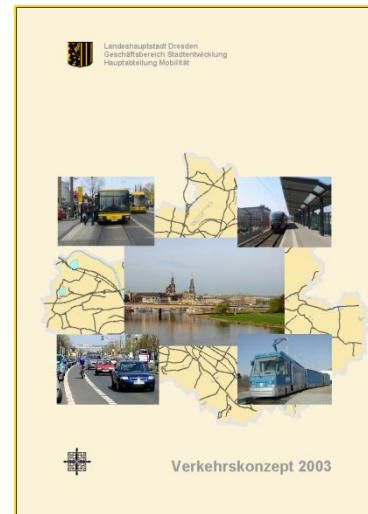
1989



1990



1994



2003



2007

City of Dresden

City planning practice



1. Background to the SUMP

- The future of transport depends on unrelated developments: globalisation, economic developments which are hard to forecast, the price of finite fuels (oil).
- European and national legislation are creating new circumstances.
- The quality of life in our towns and cities is also reflected in the means of mobility available there.
Air pollution, noise pollution, the risk of accidents.
- Demographic change in Western European countries means the number of people is dropping; we are growing older and more diverse (individual)!
- The great need for investment to maintain the status quo will lead to a change in current transport infrastructure financing.

POLIS conference, 25 and 26.11.2010 in Dresden

- Opened by mayor Helma Orosz
- 6 lectures by Dresden experts
- Exhibition
- Focused on the SUMP



POLIS conference, 25 and 26.11.2010 in Dresden

■ SUMP 2025plus display panels

Future

2025plus Transport Development Plan

The Transport Development Plan (TDP) is being prepared on the basis of the City of Dresden's ongoing development of its transport strategy, and as a further progression of this work. Dresden has developed it in the context of European cooperation and, in this case in particular, has placed it in the context of the European network POLIS, of which the Mayor of the City of Dresden, Helma Orosz, assumed the presidency in 2010.

In other European cities, Dresden's transport development is affected by new conditions and challenges facing cities in the European Union as a whole. This comprises the following aspects:

- Mobility and transport are affected more greatly by non-transport-related circumstances and developments than ever. Examples of such circumstances and developments include increasing globalisation, unpredictable economic and financial fluctuations (crises), rising prices for finite raw materials (e.g. petroleum) or climate changes.
- There is a need to adapt to the effects of demographic change in Europe, involving a decreasing yet ageing population and more intricate (more highly individualised) expectations when it comes to everyday needs, transport and mobility.
- The provision of transport infrastructure which adequately meets these intricate mobility requirements comes hand in hand with growing financial needs in order to maintain and repair it. In view of the availability of financial resources new investment become considerably more difficult.
- The fast rise in car ownership and increases in the use of motor vehicles over the past couple of decades means that noise and air pollution and the risk of accidents have risen, resulting in a drop in the quality of urban life.
- European regulations and national ordinances implementing them (e.g. on air pollution control) impose changes which often have a major effect on mobility and transport development.

The City of Dresden's 2025plus Transport Development Plan will have to rise to these circumstances and challenges, exploring the opportunities and possibilities presented to produce a sustainable transport and mobility strategy for Dresden.



Methodology

The methodological approach involves drawing up the 2025plus Transport Development Plan for Dresden on the basis of the 2003 transport strategy and other important foundations (City of Dresden documents such as the zoning plan, the air quality action plan, the noise reduction master plan and general documents such as the EU Commission's Green Paper on urban mobility, to name but some).



The TDP cannot and may not be created in relation to transport planning alone. In view of the circumstances and challenges described above, it is vitally important to draw upon a wide range of specialist and expert knowledge from various professional and social fields, as well as building well-functioning partnerships and a process of broadening. This requires analysing problems and opportunities in the Dresden transport system, identifying aims and processes for future transport policies, setting out development scenarios and, in some cases, making them into strategies for action. For this reason, in Dresden – as in other cities which compile Transport Development Plans – transport providers, related authorities, associations, unions, institutions, chambers, city council groups, the scientific community, regional authorities and representatives of other interests have been called upon to play an active part in creating the 2025plus TDP.

In the City of Dresden, a range of committees have been formed to work actively on the design of the 2025plus TDP, playing a supportive role and ultimately giving Dresden's city council recommendations for decision-making. This committee work requires an efficient organisational structure to regulate the tasks of each committee and coordinate their cooperation.

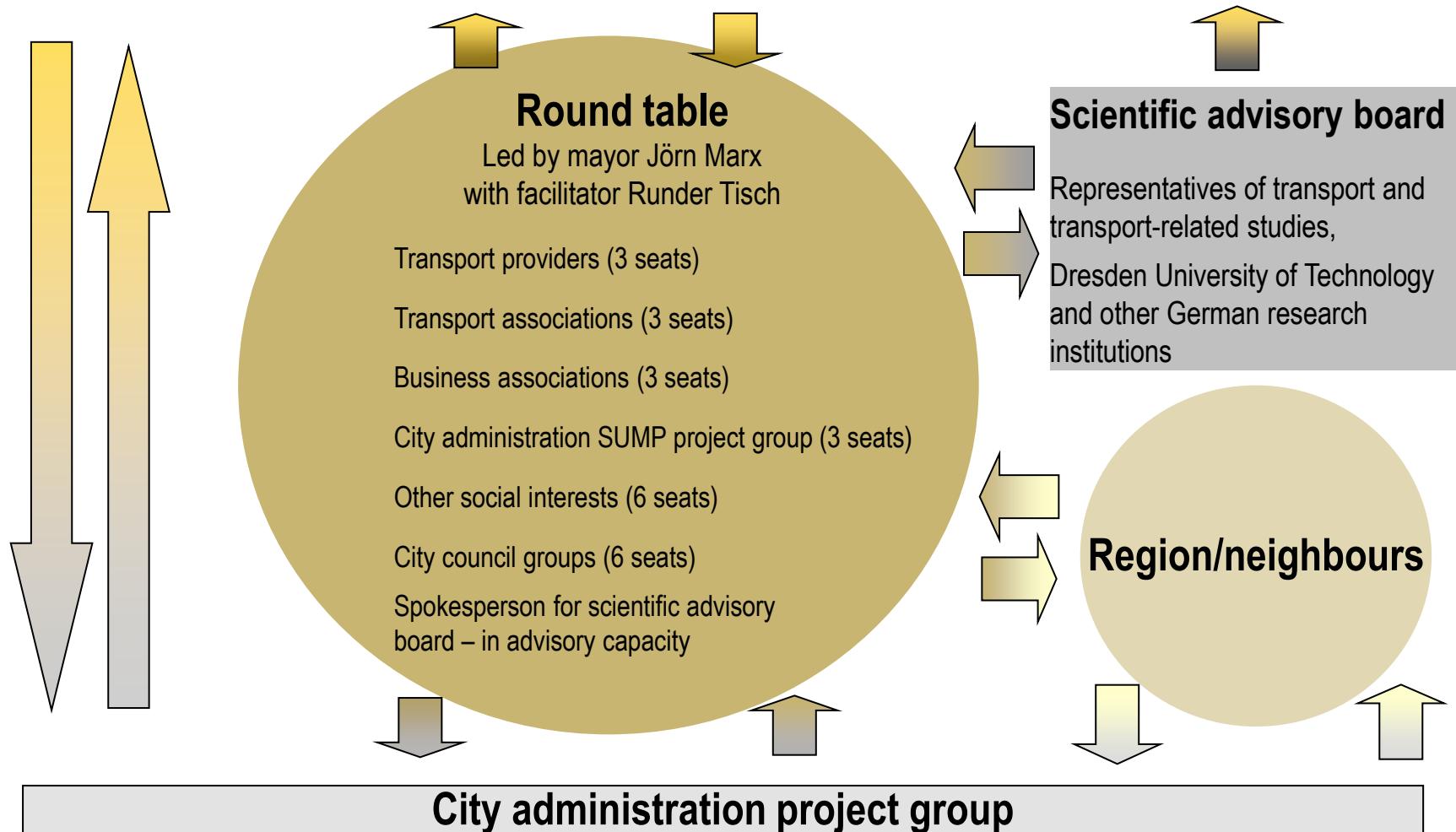




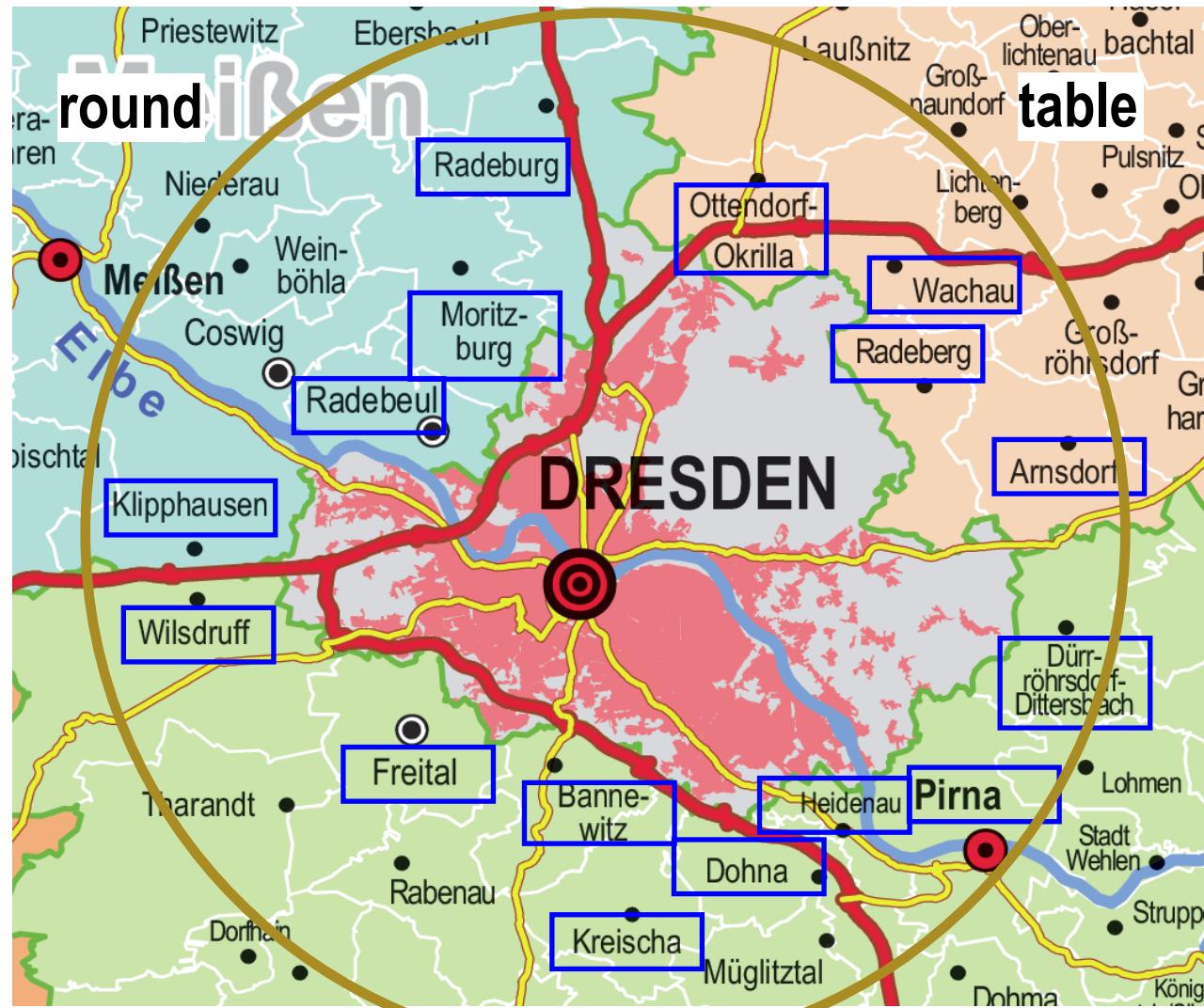
2. Committees

Steering committee led by mayor Jörn Marx

Representatives of city council groups, heads of department, City of Dresden officials, councillors, project managers, round table facilitators



2. Committees – regional round table



Neighbours/regions

- Landkreis Bautzen
- Landkreis Meißen
- Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- SMWA
- LD Dresden
- Straßenbauamt Meißen-Dresden
- Straßenbauamt Bautzen
- VVO
- MDV Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH
- Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH
- Euroregion Elbe/Labe
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Regionaler Planungsverband Oberlausitz/Niederschlesien

2.1 Committees – round table

Round table

Led by: Mr Marx (head of Section 6) and head of dept. 61/61.6

■ Members:

- Polizeidirektion Dresden
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Regionalverkehr Dresden GmbH
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Flughafen Dresden GmbH
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen/Thüringen eG
- Ingenieurkammer Sachsen
- Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e. V.
- Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V.
- GVZ-Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH
- Dresdner Taxigenossenschaft eG
- ADAC Sachsen e. V.
- ADFC Dresden e. V.
- Verkehrswacht Dresden e. V.
- Verkehrsclub Deutschland e. V.
- LAG Selbsthilfe Sachsen e. V.
- Industrie- und Handelskammer Dresden
- Handelsverband Sachsen e. V.
- Landesverband des Sächsischen Groß- und Außenhandels/Dienstleistungen e. V.
- Handwerkskammer Dresden
- Dresden Marketing GmbH
- SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
- BUND e. V.
- VSVI Sachsen e. V.
- VDI Landesverband Sachsen
- Bundesverband mittelständische Wirtschaft Unternehmensverband Deutschlands e. V. (BVMW)
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- GRÜNE LIGA Dresden/Oberes Elbtal e. V.
- Entwicklungsforum Dresden
- DVWG e. V.
- Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme Dresden
- Lokale Agenda 21 für Dresden e. V.
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- Fraktionen des Stadtrates
- ein Vertreter des Seniorenbeirates der LHD
- ein Vertreter des Schülerbeirates der LHD
- Sprecher Wissenschaftlicher Beirat
- Moderator Runder Tisch
- Projektleiter Stadtplanungsamt

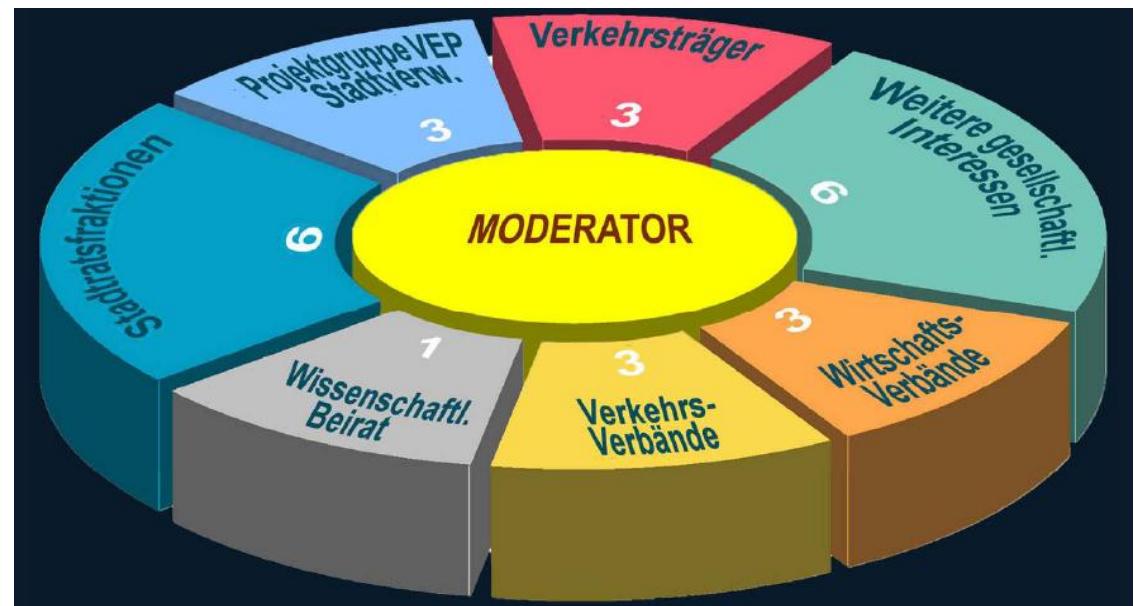
2.1 Committees – round table

■ Members of round table, 1st tier

- Industrie- und Handelskammer
- Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen/Thüringen eG
- Ingenieurkammer Sachsen
- Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Polizeidirektion Dresden
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- Seniorenbeirat der LH Dresden
- Stadtschülerrat der LH Dresden
- Entwicklungsforum Dresden
- Verkehrsclub Deutschland, Ortsgruppe Dresden
- Fraktionen des Stadtrates
- Sprecher Wissenschaftlicher Beirat
- Projektleiter Stadtplanungsamt
- Moderator Runder Tisch

■ some members of round table, 2nd tier

- Verkehrswacht Dresden
- Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen
- Flughafen Dresden GmbH
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V.
- Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V.
- Lokale Agenda 21 für Dresden e. V.



2.2 Committees – scientific advisory board

- Discussion on aims
- Advice on assessment matrix at stages 1 and 2 of invitation to tender
- SUMP 2025plus priorities and innovative approaches
- Advice on selecting the planning practice during the invitation to tender
- Providing concrete, contextual support for SUMP compilation (forecasts, analysis of problems and shortcomings, creating scenarios, key actions to be taken, etc.)



City of Dresden



City planning practice

3. Selecting the SUMP planning practice

Bewertungsmatrix							Erfurth+Petschow Projektmanagement GmbH				
Bewerber: Ifd. Nummer:							max. 300 Punkte				
Gesamtpunkte:											
Nr.	Auswahlkriterium	Bewertung	Wichtung	0	1	2	3	Punkte	Angaben des Bewerbers	Vergebene Bewertungspunkte	
III.2.2 Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit											
1.	Wirtschaftliches und finanzielle Leistungsfähigkeit (bei Bietergemeinschaften in Summe)										
	Durchschnitt des Gesamtumsatz der letzten 3 Geschäftsjahre	0 - 3 Punkte	2,00%	< 390.000,00 €	mind. 390.000,00 €	mind. 585.000,00 €	mind. 780.000,00 €		1.603 Mio. EUR	3	6,00
	Durchschnitt des Umsatzes der letzten 5 Geschäftsjahre vergleichbaren Leistung (gesamtstädtischer VEP oder Verkehrskonzept)	0 - 3 Punkte	6,00%	< 390.000,00 €	mind. 390.000,00 €	mind. 585.000,00 €	mind. 780.000,00 €		0,41 Mio. EUR	1	6,00
	Zwischensumme 1.	8,00%								12,00	24,00
	Summe III.2.2 Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit	8,00%								12,00	24,00
III.2.3 Technische Leistungsfähigkeit - Fachliche und personelle Eignung											
2.	Durchschnittliche Anzahl ständiger Mitarbeiter einschließlich Führungskräfte im jährlichen Mittel (bei Bietergemeinschaften in Summe) der Jahre 2007 - 2010										
	Anzahl Mitarbeiter, gesamt davon Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni), Stadt- und Raumplaner (Uni), Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt, Verkehrsplaner incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (FH), Stadt- und Raumplaner (FH)	0 - 3 Punkte	2,00%	weniger 10 weniger 6 Personen	mindestens 10 mindestens 6 Personen	mindestens 15 mindestens 9 Personen	mindestens 20 mindestens 12 Personen		31	3	6,00
	Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni) oder und kein (Stadt- und Raumplaner (Uni)) oder Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt	0 - 3 Punkte	10,00%	davon weniger als 3 Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni) oder und kein (Stadt- und Raumplaner (Uni)) oder Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt	davon mindestens 3 Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni) oder und kein (Stadt- und Raumplaner (Uni)) oder Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt	davon mindestens 4 Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni) oder und kein (Stadt- und Raumplaner (Uni)) oder Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt	davon mindestens 6 Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni) oder und kein (Stadt- und Raumplaner (Uni)) oder Geografen (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt		Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (Uni); 0 Stadt und Raumplaner (Uni); 0 Geograf (Uni) mit Verkehrsschwerpunkt; Verkehrstechniker incl. Bauingenieure mit Verkehrsschwerpunkt (FH); 0 Stadt- und Raumplaner (FH)	1	10,00
	Zwischensumme 2.	12,00%								16,00	36,00
Projektleitung											
3.	personliche Referenzliste abgeschlossener VEP oder Verkehrskonzepte der Gesamuprojektleitung; abgeschlossen frühestens 01.01.2000 und spätestens 01.11.2010; Benennung des AG und der Kommune wenn nicht gleich AG										
	personliche VZP-Referenzen oder Verkehrskonzepte des vorgesehenen Gesamuprojektleiters	0 - 3 Punkte	3,00%	keine	mindestens 1	mindestens 3	mindestens 5		1. 2. Verh. 3. Moderation 4. Verkehrs 5. Verke	2	6,00
	personliche VEP-Referenzen oder Verkehrskonzepte des vorgesehenen stellv. Gesamuprojektleiters	0 - 3 Punkte	2,00%	keine	mindestens 1	mindestens 3	mindestens 5		1. VZ 2. Verh (B) Infrast Ver 5.	2	4,00
	Zwischensumme 3.	5,00%								10,00	15,00
4.	Inhalt / Qualität von genau 3 abgeschlossenen persönlichen Referenzprojekten VEP oder Verkehrskonzepte des vorgesehenen Gesamuprojektleiters; abgeschlossen frühestens 01.01.2000 und spätestens 01.11.2010										



3. Selecting the SUMP planning practice

■ Status at Stage 1 of invitation to tender (completed on 2.11.2010)

The tenders were opened at the city of Dresden's procurement office on 2.11.2010

- 8 tenderers, comprising
 - 3 consortiums
 - 2 individual bidders
 - 3 bidders with subcontractors
- Of the 8 tenderers, 2 were lead-managed by Dresden practices
- Altogether, 20 practices submitted bids, including 7 from Dresden
- All tenders were from Germany
- 4 tenderers went on to Stage 2 of the tendering process

3. Selecting the SUMP planning practice

Planning group SUMP 2025+ :



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen



IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Alaunstraße 9, 01099 Dresden

4. City of Dresden aims for future traffic development

- Round table
Voting on the targets paper



4. City of Dresden aims for future traffic development

- Working groups at the round table:



Quelle:
proUrban



4. City of Dresden aims for future traffic development

■ Results

1

Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik Dresdens

Die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden wird beeinflusst von neuen Rahmenbedingungen und Herausforderungen, denen sich die Stadt der Europäischen Union im Allgemeinen gegenübersehen. Dabei handelt es sich um folgende Aspekte:

Erstens:
Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrsfernden Rahmen bzw. Entwicklungen abhängig. Zunehmende Globalisierung, kaum vorhersehbare wirtschaftliche und finanzielle Schankungen (Krisen), steigende Preise für endliche Rohstoffe (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen sind Beispiele solcher Rahmen- und Entwicklungsbedingungen.

Zweitens:
Es gilt sich auf die Auswirkungen des demografischen Wandels in den europäischen Ländern einzustellen, der damit einhergeht, dass die Bevölkerungszahl zurückgeht, dabei jedoch das Lebensalter steigt und die Anforderungen an die Erfüllung von Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen differenzierter (individueller) werden.

Drittens:
Das Vorhalten einer, den differenzierten Mobilitätsanforderungen adäquaten, Verkehrsinfrastruktur ist an wachsende Finanzierungsbedarfe für den Erhalt und Sanierung geknüpft. Neuinvestitionen werden vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verfügbarkeit von Finanzressourcen deutlich schwieriger.

Vierens:
Durch die rasche individuelle Motorisierung bzw. die in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsene Nutzung von Kraftfahrzeugen haben sich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie Unfallsrisiken erhöht und schlagen sich als gesunkene urbane Lebensqualität nieder.

Fünftens:
Europäische und darauf aufzielende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftreinhaltung, Liberalisierung der Verkehrsmärkte etc.) für den ÖPNV geben Anpassungsfordernisse vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung haben.

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik müssen diesen Rahmenbedingungen und Herausforderungen Rechnung tragen und unter Auslösung der Chancen und Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, eine zukunftsfähige Verkehrspolitik Dresden begründen.

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik sollen unter dem Leitmotiv „Urbanität stärken – Lebensqualität verbessern – Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“ stehen und im Einzelnen beinhalten:

2

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Dresden

Ergebnispräsentation der Arbeitsgruppe „Verkehrsträger“

bestehend aus den Mitgliedern

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Dresdner Verkehrsbetriebe AG
RVD Regionalverkehr Dresden GmbH
Flughafen Dresden GmbH
Sächsische Binnenhäfen GmbH
Deutsche Bahn AG

3

Landeshauptstadt Dresden Leitziele der „AG Stadtqualität“ des Runden Tisches VEP 2025plus



4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025

Arbeitsgruppe 4

Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände
zzgl. Verkehrsträger und Seniorenverband

Ergebnisse des Arbeitstreffens am 19.05.2010
in der Ingenieurkammer Sachsen

4. City of Dresden aims for future traffic development



RUNDER TISCH VERKEHRSENTWICKLUNGPLANUNG 2025plus DRESDEN

ZIELE DER KÜNSTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG

Präambel

1. Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bürger und der Sicherung der urbanen Wirtschaft.
2. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges.
3. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert. Beides sind essentielle Leitlinien für die heutige und künftige Verkehrsentwicklung.
4. Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen (Konjunkturschwankungen, begrenzte fossile Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleichermaßen gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
6. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besonderer Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erhalten und entwickelt werden.
7. Nationale und europäische Gesetze und Verordnungen geben essentielle Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Die Stadt Dresden wird diese aktiv mitgestalten.

Leitziel 1

Zukunfts-fähige, nachhaltige und
umweltgerechte Verkehrs- und
Mobilitätsqualität für Bürger und
Wirtschaft

- | | |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.1 | Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger |
| 1.2 | Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets |
| 1.3 | ... |



4. City of Dresden aims for future traffic development

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Orig. AG1
Ø Büro BGB

U6
30.3.11

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus

Beschluss:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt die am Runden Tisch „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ erarbeiteten Ziele, einschließlich Änderungen gemäß Anlage, und bestätigt diese als Grundlage und Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus.


Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister



4. City of Dresden aims for future traffic development

Appendix

Preamble

1. Transport is not an end in itself! Its purpose is to improve residents' mobility and support the city's economy. Both these aims require a free choice of transport mode.
2. Maintaining mobility in a way that is affordable, safe and eco-friendly is an issue of primary importance for all of society. The process should be implemented by consensus and with as little dirigisme as possible.
3. Equality and the right to physical integrity are laid down in the german constitution. The duty to strive towards achieving equal living conditions is also established in the constitution of the Free State of Saxony. Both are essential guidelines for modern and future transport development.
4. The development of mobility and transport is subject more than ever to global influences: economic fluctuations, limited fossil fuel resources, rising energy prices and climate change. Transport development planning needs to find answers to this.
5. The same is true of the effects of demographic change, producing new demands when it comes to the necessities of life, transport and mobility.
6. The transport infrastructure needs to be maintained and developed in a way that pays particular attention to the cost-value ratio.
7. National and European laws and directives set out the fundamental conditions for transport development planning. The City of Dresden will actively shape these conditions.

4. City of Dresden aims for future traffic development

Criterion 1 Enduring, sustainable and eco-friendly transport and mobility standards for citizens and the economy	1.1	Setting standards for accessibility and development on a city district level – especially district hubs – taking all modes of transport into account
	1.2	Attaining high-quality development and accessibility for ecomobility transport within the entire city area
	1.3	Ensuring that social and cultural institutions and everyday destinations are accessible
	1.4	City-friendly transport development which is conducive to business and tourism
	1.5	Giving precedence to ecomobility in central areas
	1.6	Improving the situation, accessibility and design of interfaces between motorised and non-motorised private transport, local public transport and long-distance passenger rail services
	1.7	Barrier-free adaptation of links between local public and private transport (cycle, car, pedestrian traffic), taking into consideration the needs of people with restricted mobility
	1.8	Ensuring that there are sufficient short-stay cycle and car parking facilities at the main access points to local public transport
	1.9	Improving regional rail and bus connections (DB, DVB, VVO) by extending networks and raising frequencies
	1.10	Optimising access to Dresden for long-distance travellers by improving interregional transport connections (air and rail transport) and integrating them into European transport corridors, taking into account regional development planning
	1.11	Supporting innovative transport solutions and technologies, such as electromobility
	1.12	Improving information and signage system for compatible ecomobility transport and tourism in the Dresden metropolitan area
	1.13	Developing and perpetuating quality-based transport management
	1.14	Ensuring that both existing and new commercial locations can be accessed on defined routes
	1.15	Directing long-distance road goods traffic along specially selected routes by means of indicators on higher-order access roads
	1.16	Promoting cooperation between transport providers in the field of business transport; developing the goods transport centre by adding modules for road and rail transport, IWT and logistics



4. City of Dresden aims for future traffic development

Criterion 2 Socially just participation in mobility – taking into account specific needs resulting from differing living conditions – and thus equal opportunities for everyone to take part in society	2.1	Guaranteeing access to transport networks and means of transport for people with restricted mobility and on low incomes, including improving the options available for their use
	2.2	Ensuring that stops are accessible and access to local public transport is barrier-free; providing necessary information on means of transport, especially for people with restricted mobility
	2.3	Promoting independent and safe mobility for children, young people and the elderly
	2.4	Raising the safety of all transport users by adapting or redesigning transport facilities which are critical to safety (aiming to halve the number of injuries and avoid traffic deaths)
Criterion 3 Achieving and maintaining high quality levels regarding the city and the environment by raising the efficiency of integrated transport systems and reducing the use of natural resources for transport purposes	3.1	Improving living quality in city districts by reducing disturbances caused by traffic, for instance by traffic calming measures.
	3.2	Improving city image, making streets and squares more pleasant to use and improving the usability of the living environment
	3.3	Creating closer connections between sustainable transport and city development planning, taking into account local climate goals
	3.4	Giving precedence to development within the city, putting everything within easy reach
	3.5	Reducing the burden of through traffic on the city centre and residential areas, instead shifting traffic onto the high-quality network of thoroughfares
	3.6	Space-saving construction and conversion, deconstruction and unpaving on transport areas which are no longer required; developing best practice models
	3.7	Cross-linking private and public passenger transport when putting through new transport plans
	3.8	Striving to further raise the percentage of the modal share taken up by ecomobility (local public transport, cycle traffic, pedestrians)



4. City of Dresden aims for future traffic development

Criterion 4 SUMP to be an open planning and decision-making process taking into account transport engineering, associations, transport providers, other social groups, officials, concerned citizens and various technical disciplines	4.1	Taking into account and integrating both regional and national plans in this field
	4.2	Regularly checking and adjusting goals; monitoring and evaluation as fixed elements of this process
	4.3	Providing continual information about important transport parameters (e.g. traffic pollution, number of users of different modes of transport, number of accidents)
	4.4	Providing information and balancing interests at an early stage when planning and implementing transport interventions
	4.5	Greater cooperation on a local and regional level
	4.6	Interdepartmental and interdisciplinary linking of transport-relevant spheres of action (e.g. transport/urban/environmental/open area planning)

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Urban development and mobility

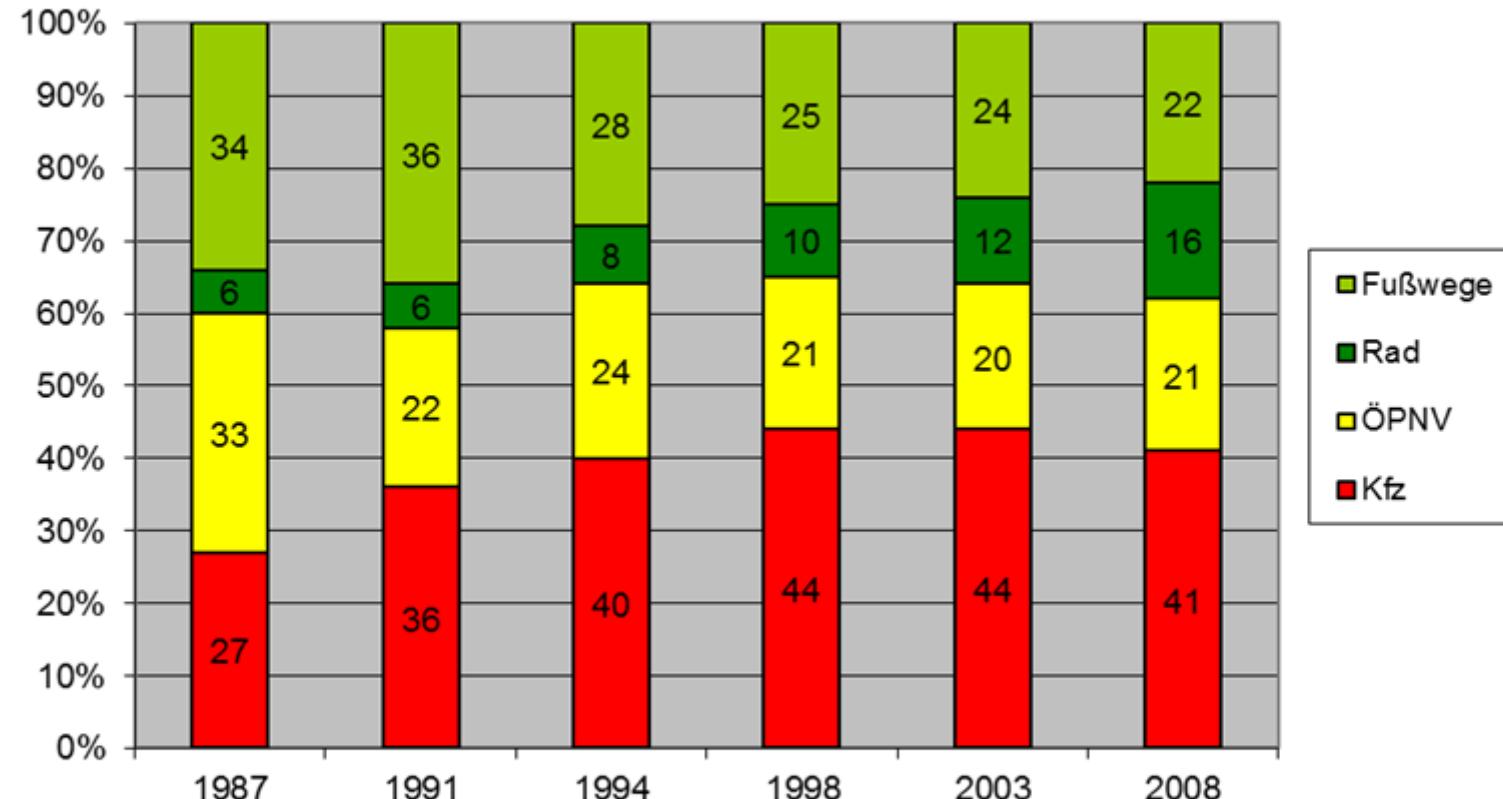
- Over the past few years, development in the Dresden conurbation area has been characterised by processes of re-urbanisation. According to the latest forecasts these trends will continue in future. Dresden is a **growing city with stable surroundings, in a shrinking region.**
- Over the past 10 years processes of change have been clearly visible regarding residents' mobility. A stabilisation in the share of public transport use and a distinct rise in the share of cycle traffic have been accompanied by further slight declines in pedestrian traffic and a clear drop in car traffic.

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Public transport services

Trends in modal split, 1987–2008

Quelle: SrV 1987 - 2008



5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Urban development and mobility

- Despite the population growth, demographic ageing processes will dominate in the long term in Dresden, as elsewhere. In the short term, however, rising birth rates mean that traffic increases can be expected, especially in education-related traffic.
- Average car journey distances have shrunk distinctly, leading to lower figures among specific transport groups. Bicycles, on the other hand, are being used more frequently and for noticeably longer distances.
- For more than 15 years car ownership figures have been stagnant.
- Traffic growth has been absorbed by public transport services and cycle traffic, in particular. Cycle traffic figures have roughly tripled.

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Urban development and mobility

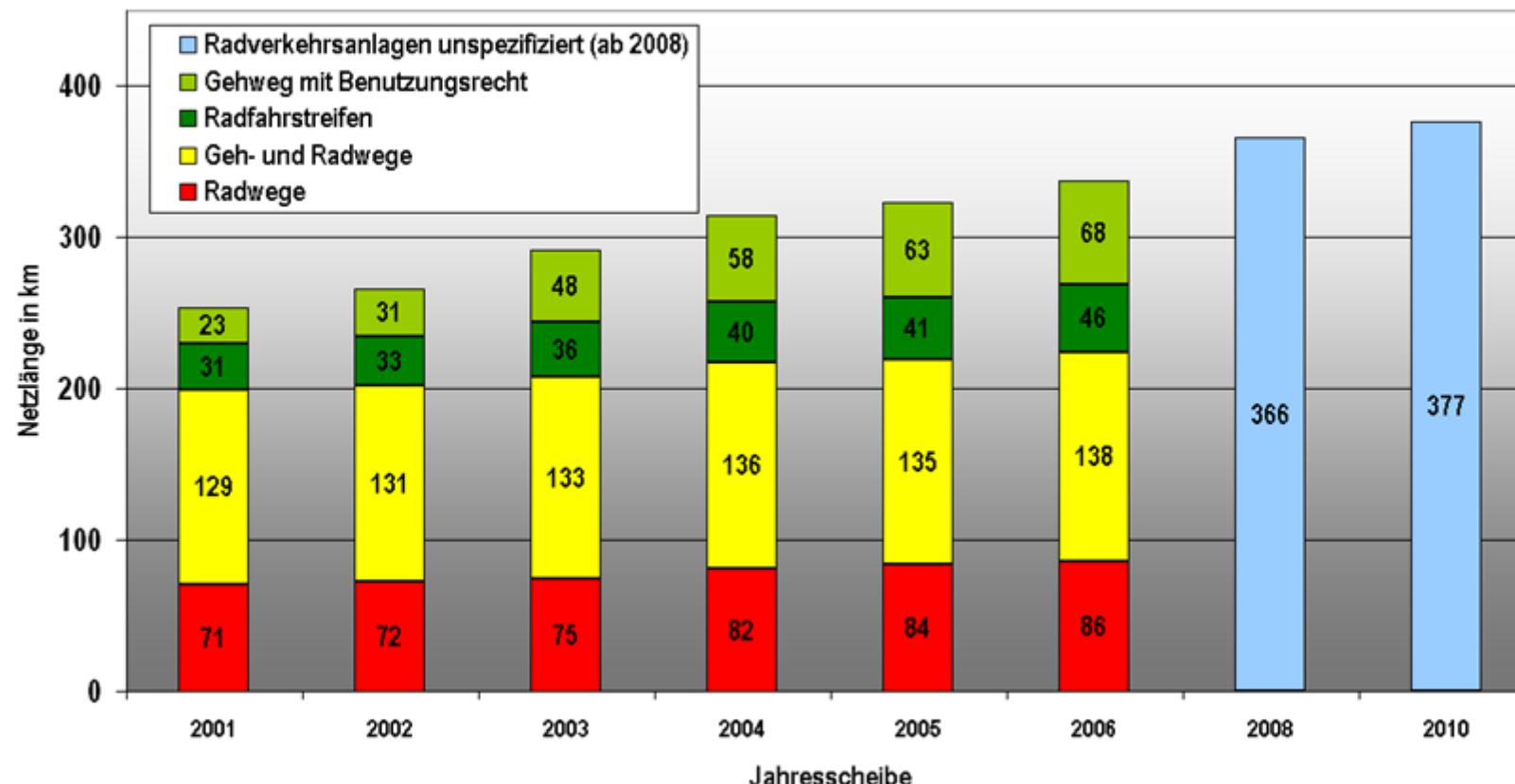
- Looking at the different overlapping influences, despite the population growth over the past few years, the successful economic development and the distinct increase in retail, there are no signs of any significant increase in motor vehicle traffic on the road network.
- Dresden's successful economic development was accompanied by a simultaneous fall in truck traffic. Only part of this fall can be ascribed to load reduction thanks to the A17.

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Pedestrians and cycle traffic

Trends in cycle network length, 2001–2010

Quelle: Straßenverkehrsbericht und Zuarbeit STA 2011



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



6. Scenario analysis (excerpts)

■ Why scenarios?

- Revealing different possible approaches
- Revealing the consequences of certain actions
- Discussing effects and how well they hit the mark
- Selecting an approach which fits the context and can be implemented, as the preferred scenario

■ The aim of the scenarios in the Dresden 2025plus SUMP is to ...

- Take into account the predetermined transport development criteria
- Correspond to the problems and shortcomings which have been identified and discussed
- Mainly consist of steps which have a specific effect
- Take into account the effects of steps taken and behavioural influences

6. Scenario analysis (excerpts)

- All scenarios share common features, e.g.
 - Trends in population structure for city and region
 - Trends in spatial structure (not zoning scenarios)
 - Steps to improve transport safety and barrier-free access
 - Steps to be taken re streets and public transport regardless of other factors
- Differences between scenarios include:
 - Type, extent and/or intensity of approaches and measures
 - Steps to improve options / infrastructure (for private motor vehicles, public transport, cycles, pedestrians)
 - Traffic organisation (e.g. speeding up public transport, P+R / B+R, channelling car and truck traffic, restricting parking),
 - Traffic technology (traffic control and information technology)
 - Pricing measures (e.g. local public transport fares, parking fees)
 - Soft measures (e.g. mobility management, PR work, schemes etc.)
 - Trends in transport use patterns (e.g. car availability and number of licence holders; transport preferences due to pricing or attitudes)
 - Consistency in implementing air quality action plan (partly, in Scenario A, and completely, in Scenarios B and C)

6. Scenario analysis (excerpts)

■ **Scenario A – Good accessibility focusing on motor vehicle traffic**

- Satisfying the urge for mobility with generally undisrupted traffic flows, especially for motor vehicles
- Ensures reliable business movement by truck
- Does not expect any obvious rise in short-range mobility
- There are only few incentives to alter behaviour towards mobility which is kinder on resources, meaning that the modal split basically adapts to current trends and simply reflects demographic effects

■ **Scenario B – Good accessibility for all by improving short-range mobility and saving resources**

- Urge for mobility is satisfied in a way which is kind to the environment and saves resources with no changes to behavioural trends
- Ensures reliable business movement by truck
- Distinct rise in short-range mobility opportunities
- Incentives to alter behaviour towards mobility which is kinder on resources mainly come from corresponding options provided – the modal split thus favours ecomobility

■ **Scenario C – sustainable accessibility with marked change in behaviour**

- Urge for mobility is satisfied in a way which is extremely kind to the environment and saves resources by changing behavioural trends
- Ensures reliable business movement by truck
- Distinct rise in short-range mobility opportunities
- Incentives to alter behaviour towards mobility which is kinder on resources come from corresponding options provided and are backed up by changes in behaviour provoked by external factors (prices, climate protection)

7. Public relations work

- Website
- Regular SUMP gazette
 - scientific advisory board introduces itself
- Panel discussion on 12.10.2010
 - preliminary flyer on SUMP
- SUMP exhibition
 - in English for POLIS annual conference on 25/26.11.2010
 - in German as a touring exhibition
- Information via other media
 - request to open up opportunities for communication by round table participants (e.g. articles in association journals, etc.)

7. Public relations work

Internetseite

www.dresden.de/de/08/02/02/010_Verkehrsentwicklungsplan_2025.php

The screenshot shows the official website of the City of Dresden (dresden.de). The top navigation bar includes links for English, search, and various city departments. The main menu on the left under "Stadtentwicklung und Umwelt" includes a red box highlighting the "Verkehrsentwicklungsplan 2025plus" section, which is further expanded to show sub-links like "Ausgangspunkte/Rahmen", "Methodik", "Gremien", etc. The central content area features an image of a yellow tram and discusses the adoption of the 2025plus traffic development plan. A sidebar on the right provides contact information for the planning department.

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

In seinem Beschluss Nr. A0293-SR46-07 vom 1. März 2007 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden das Aufstellen eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) beschlossen:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Abhängigkeit der Möglichkeiten zur Bereitstellung der finanziellen Mittel einen Verkehrsentwicklungsplan bis zum 31. Dezember 2008 als Untersetzung der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und seiner Beschlüsse zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei ist die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, die Verkehrsprognose 2020 und der Luftreinhalteplan zu berücksichtigen.“

Nachdem die vorauszusetzenden Rahmenbedingungen für die Bearbeitung dieses umfangreichen Planwerkes geschaffen wurden, begann im September 2009 die Bearbeitung des VEP. Diesem wird aktuell die Verkehrsprognose 2025 zu Grunde gelegt. Ziel ist es, einen beschlussreifen Verkehrsentwicklungsplan bis Mitte 2011 zu erarbeiten. Dies setzt in den folgenden Monaten eine intensive Zusammenarbeit auf allen dafür relevanten Fachebenen einerseits und das Führen eines konstruktiven Dialogs mit allen Beteiligten andererseits voraus.

Kontakt

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Technisches Rathaus
Hamburger Straße 19
01067 Dresden
3. Etage, Zimmer 3009

Stadtplan

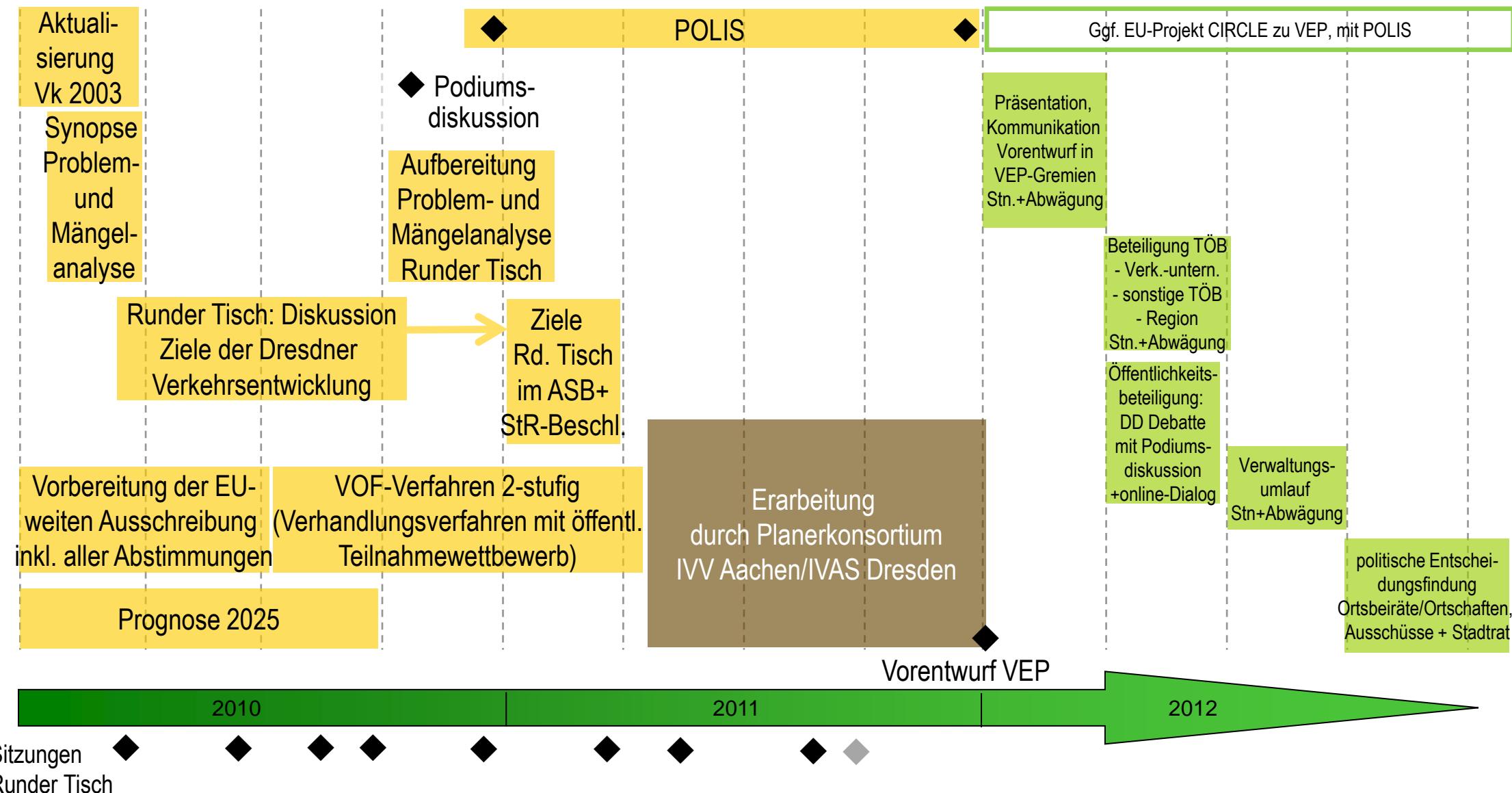
Straßenbahn Linie 1,
Bus Linie 94

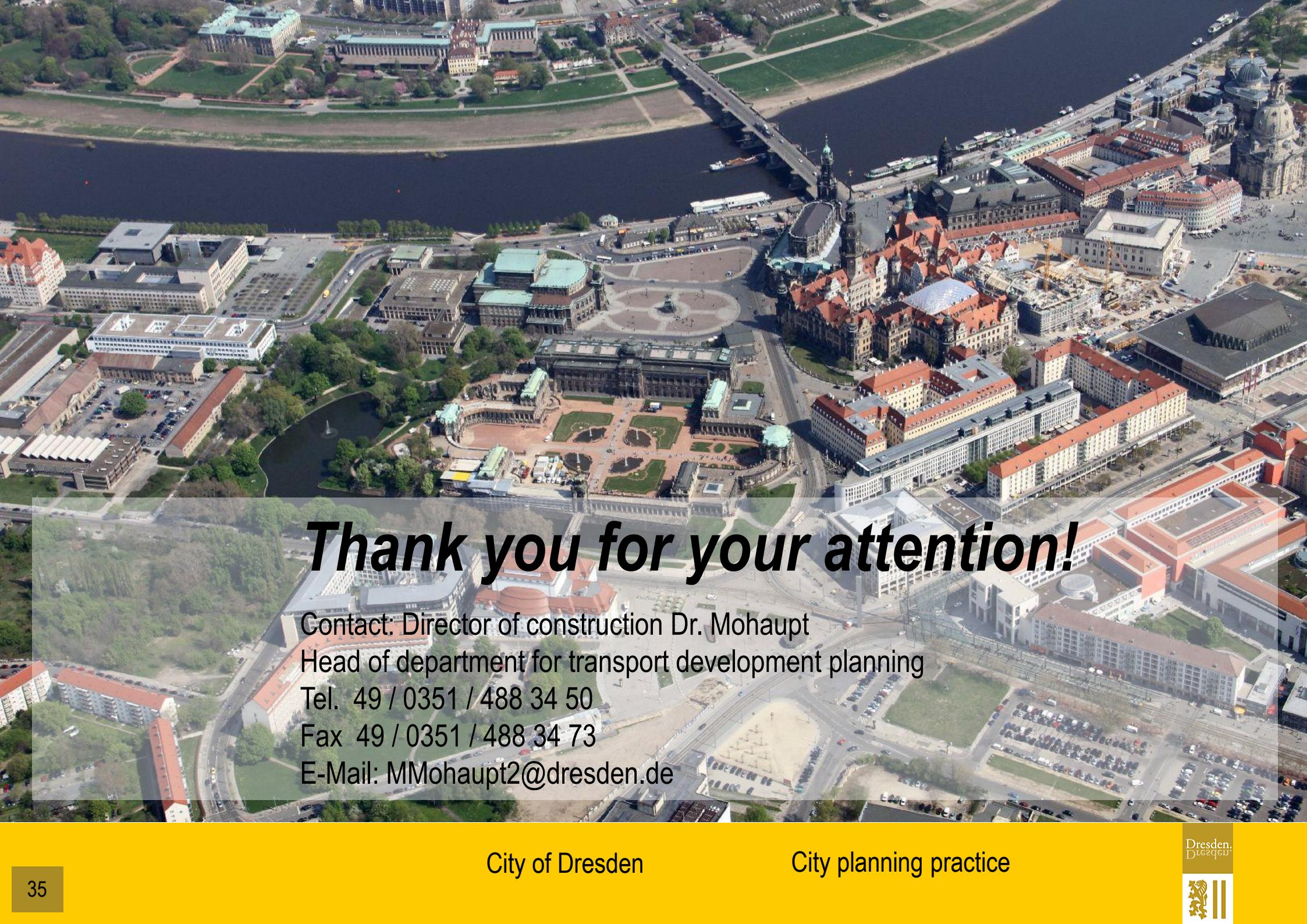
0351-4883451

In Vorbereitung:

- shortcut: VEP
- Hinweis auf der Startseite

8. Outlook





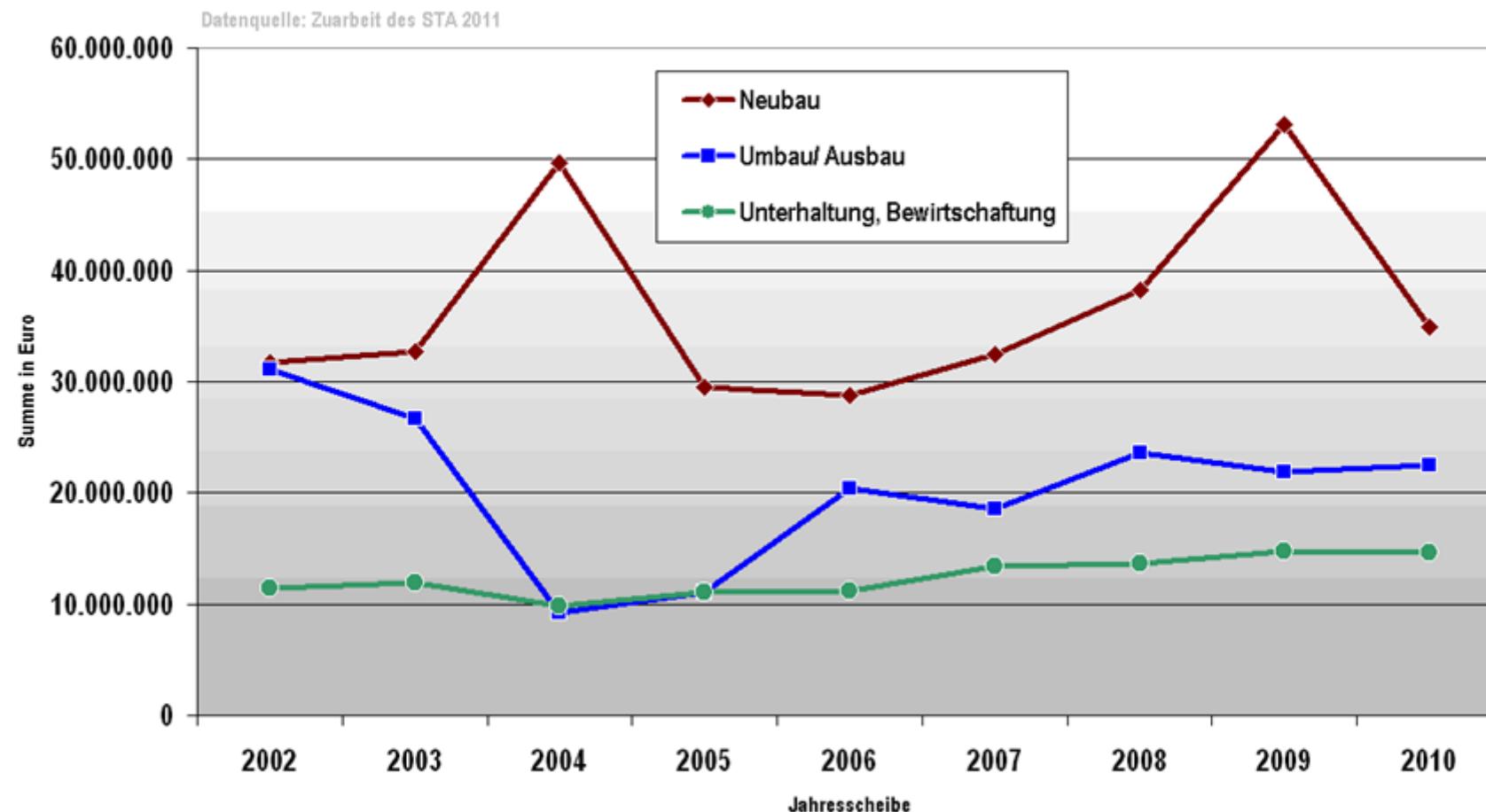
Thank you for your attention!

Contact: Director of construction Dr. Mohaupt
Head of department for transport development planning
Tel. 49 / 0351 / 488 34 50
Fax 49 / 0351 / 488 34 73
E-Mail: MMohaupt2@dresden.de

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Motor vehicle traffic and the road network

Trends in capital expenditure on Dresden's road network, 2002–2010 Public transport service



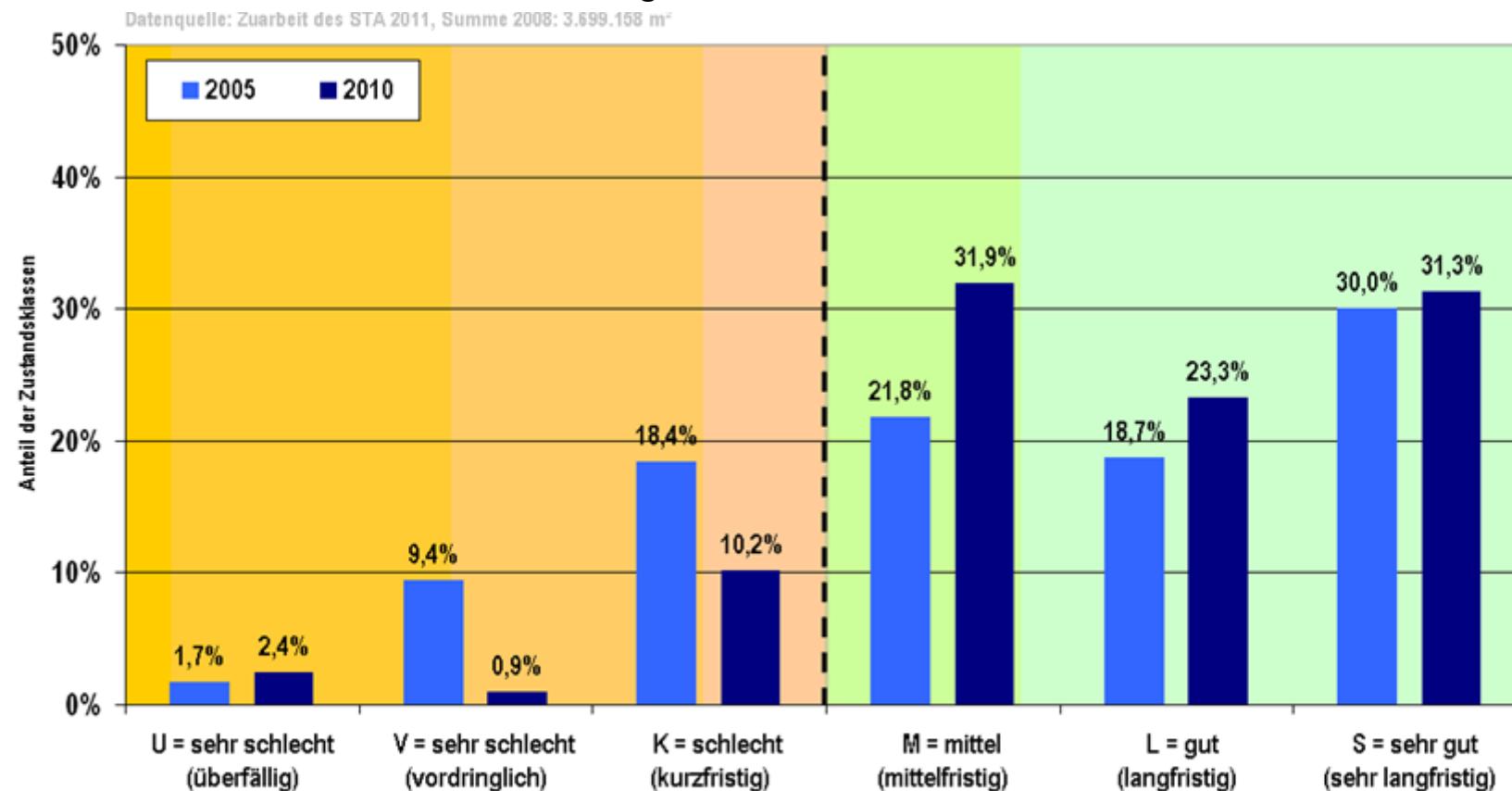
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Motor vehicle traffic and the road network

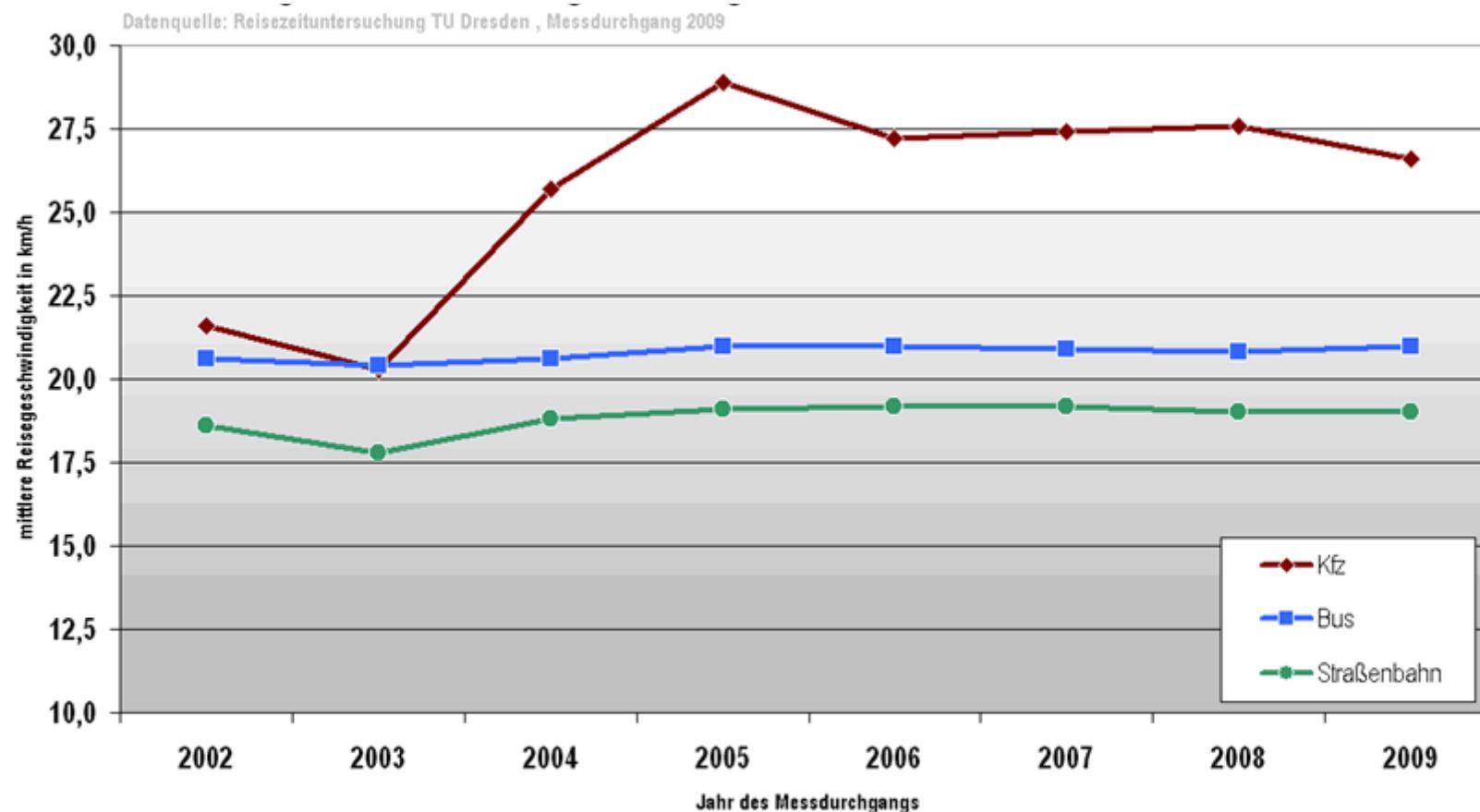
Trends in road condition categories for the main network, 2005–2010



5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Public transport services

Trends in average travel speed on Dresden's road and public transport network



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS

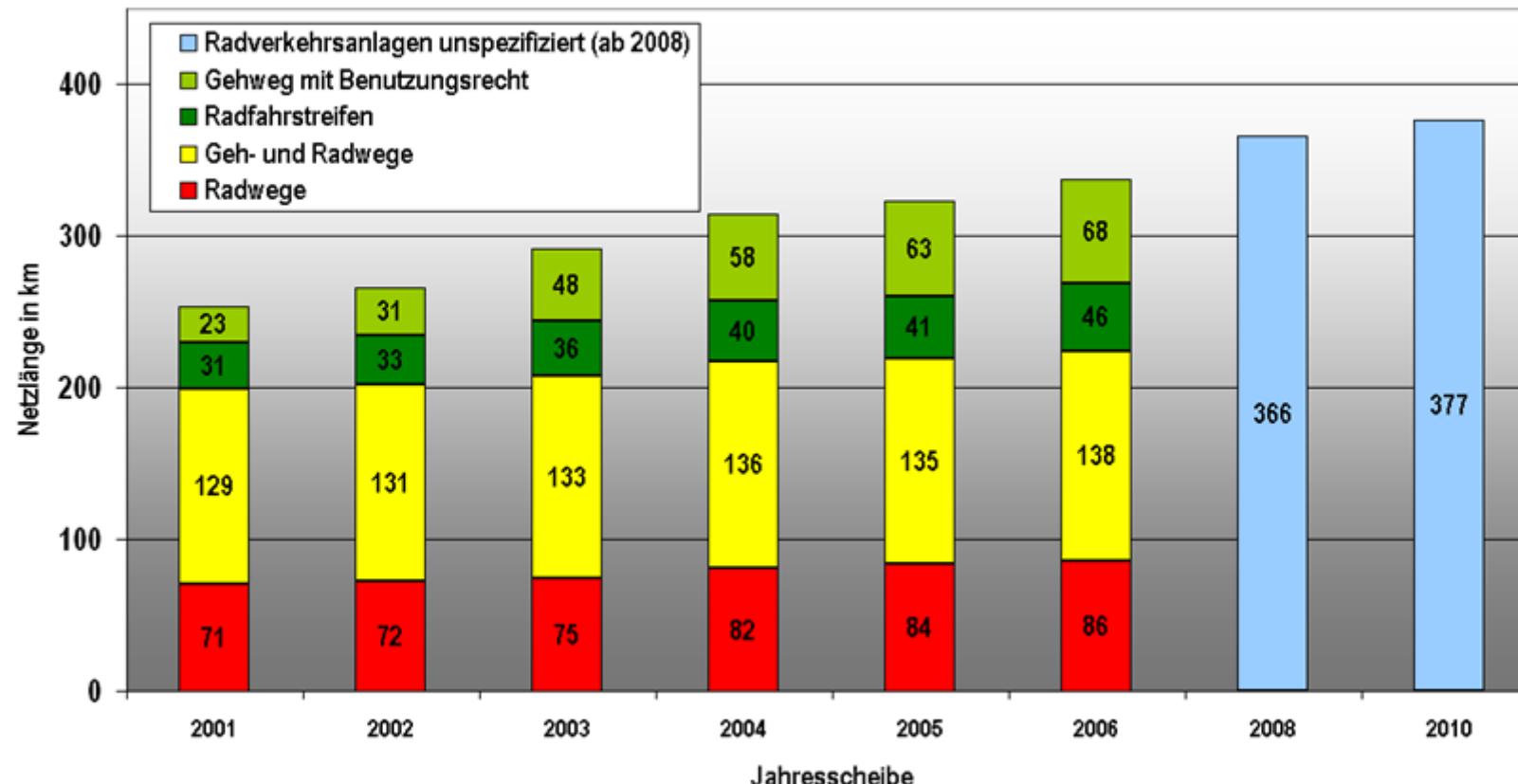


5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Pedestrians and cycle traffic

Trends in cycle network length, 2001–2010

Quelle: Straßenverkehrsbericht und Zuarbeit STA 2011



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS





Projekt 'CIRCLE' zu SUMP (VEP)

Programm Intelligent Energy Europe, STEER

Projektantrag wird am 12.05.2011 eingereicht

- BKK Budapest (1.7 mln)
- Zagreb (780,000)
- Krakow (755,000)
- Dresden (520,000)
- Göteborg (507,000)
- Gent (245,000)
- Arad (170,000)
- LEPT London (8 mln)



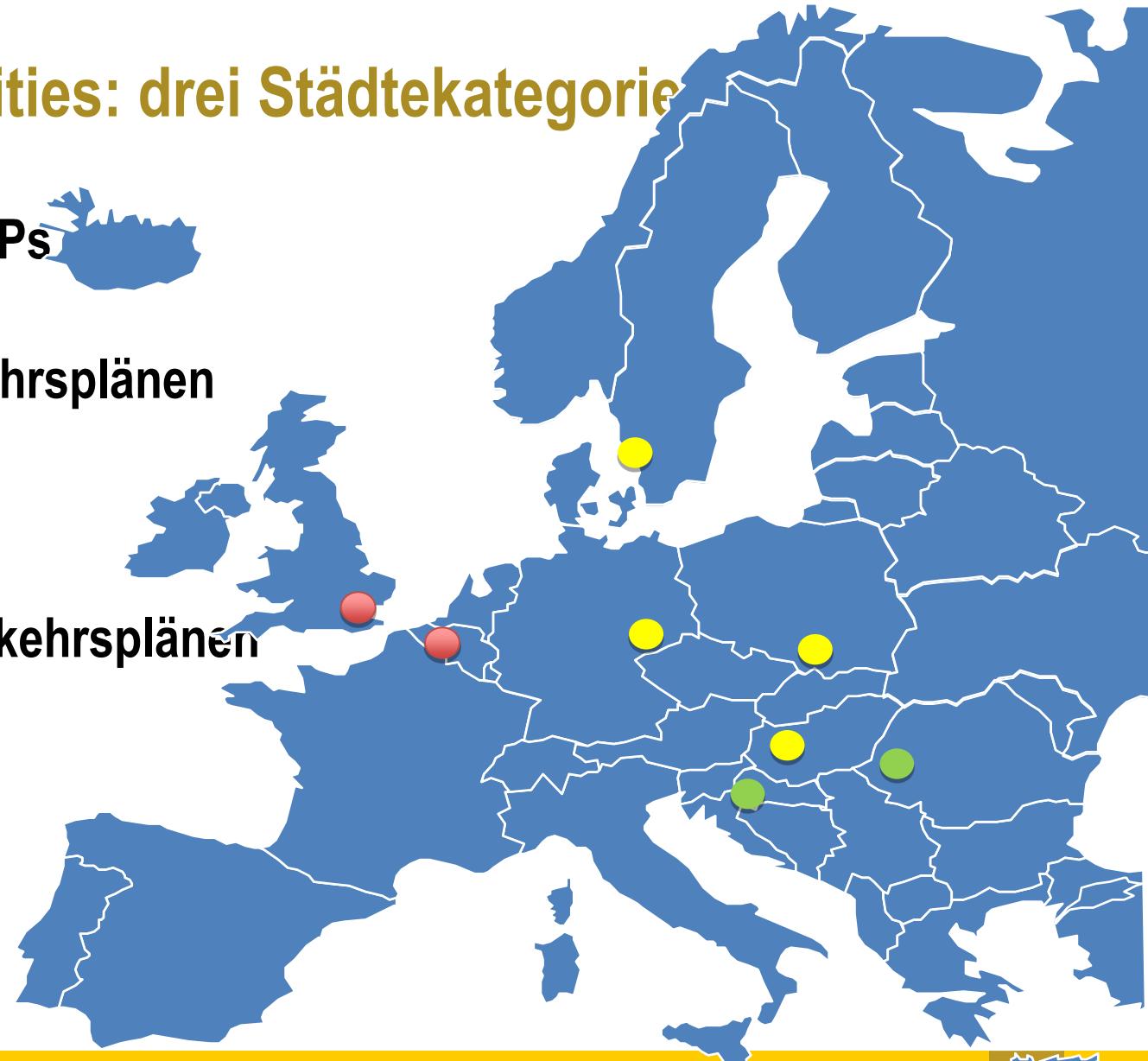
- POLIS
- UBC
- Univ. Leeds
- Univ. Ruse
- PUT
- UIRS
- ICLEI
- ATU
- RC

CIRCLE champion cities: drei Städtekategorien

● Städte mit existierenden SUMPs
(Gent, London councils)

● Städte mit traditionellen Verkehrsplänen
mit SUMP-Elementen
(Dresden, Göteborg, Krakow,
Budapest)

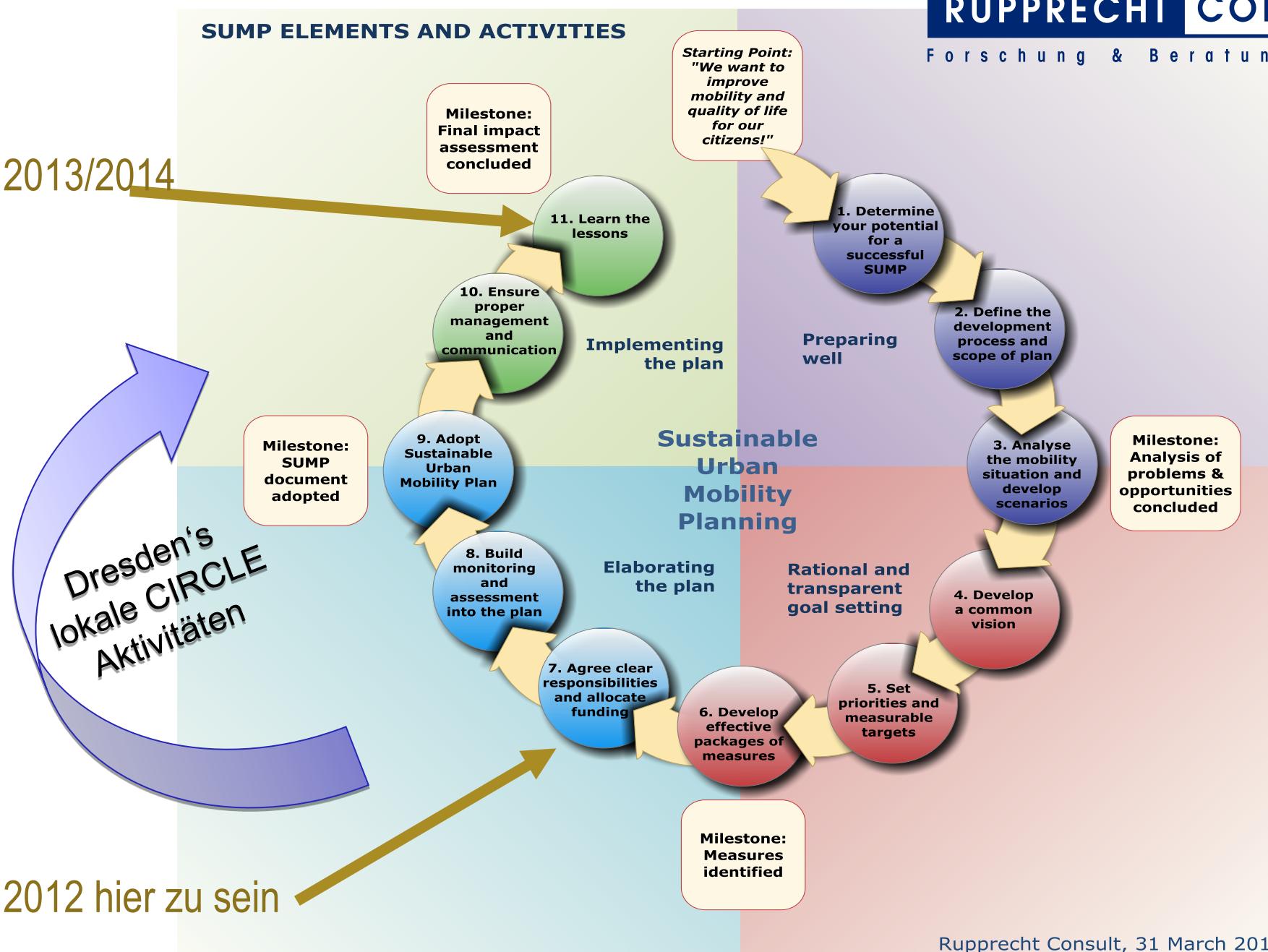
● Städte mit fragmenthaften Verkehrsplänen
(Arad, Zagreb)



City of Dresden

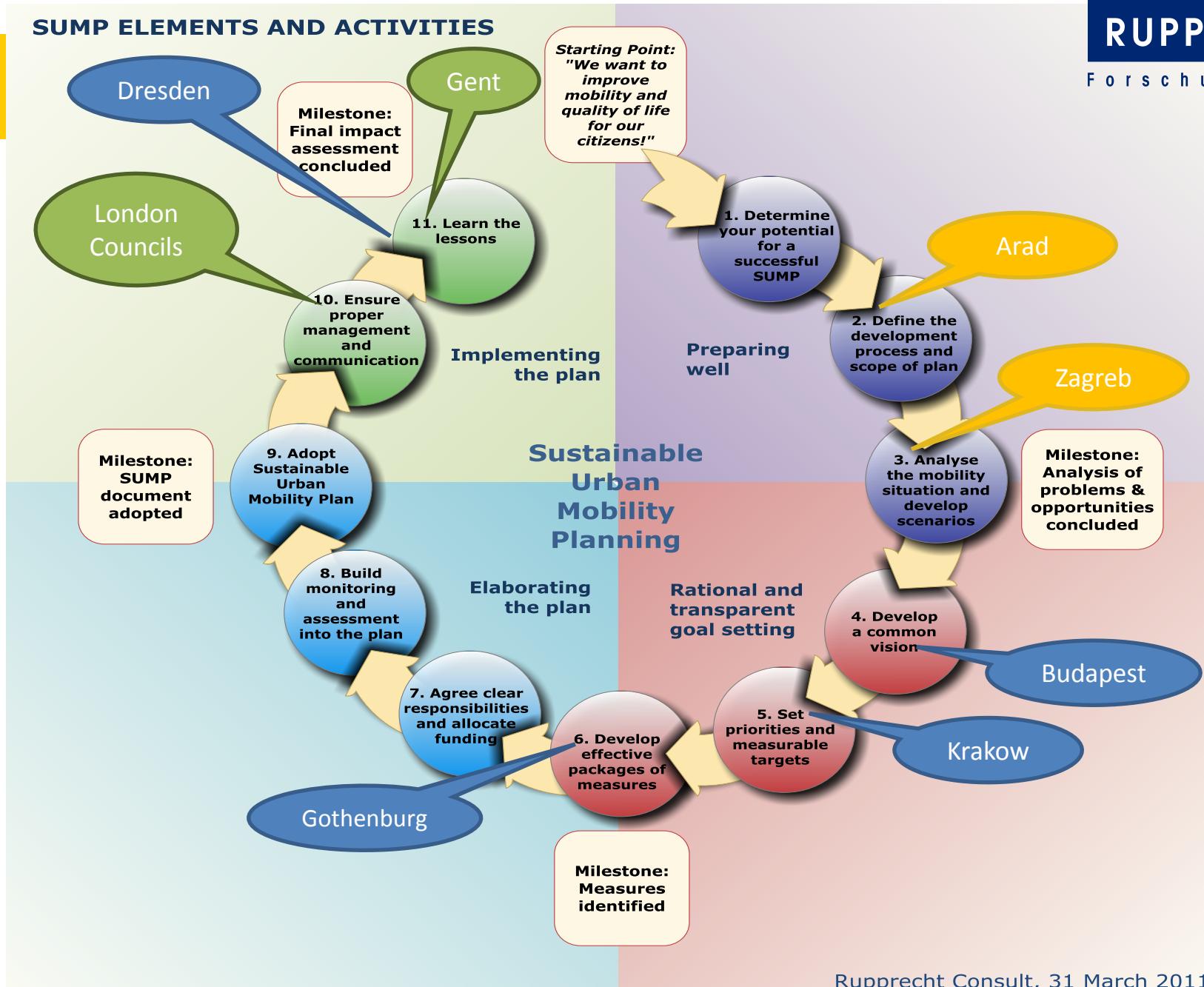
City planning practice

Dresden plant 2013/2014
hier zu sein



Dresden plant 2012 hier zu sein

Rupprecht Consult, 31 March 2011



Wo will die Stadt im SUMP-Kreis zum Projektende von CIRCLE sein?

1-11 Elemente,
4 Quadranten
3 Kategorien von CIRCLE-Städten

3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

Bewertungskriterien für die Angebote der 2. Stufe der VEP-Ausschreibung

1. Angebot allgemein
 - 1.1 Aussagekraft und Qualität des Angebotes, Zeitplan für das Projekt bis zur Endfassung des VEP 2025plus
2. Lösungsvorschlag / methodische Struktur
 - 2.1 Darstellung der Bearbeitungsstrategie, einschließlich der modularen Gliederung
 - 2.2 methodische Ansätze zur Analyse
 - 2.3 Vorschläge zur Szenarienbildung
 - 2.4 Vorschläge zur Wirkungsanalyse
 - 2.5 Aussagen zur Gewährleistung der Integration anderer Einrichtungen (sektorale Integration), benachbarter Gebietskörperschaften und über- bzw. untergeordneter Planungsebenen
 - 2.6 Aussagen zur modalen Integration und zur Integration aller Mobilitätszwecke und -zeiten und der verschiedenen Maßnahmenmöglichkeiten

3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

- 2.7 Darstellung des Umgangs mit innovativen Ideen
- 2.8 Ableitung von Maßnahmen, Vorschläge für ihre Priorisierung
- 2.9 Kostenschätzung, Vorschläge zum Monitoring
- 2.10 Vorstellungen zur Bewertung der vorhandenen bzw. zur Entwicklung strategischer Ziele und Prioritäten der Verkehrsentwicklung in Dresden
- 3. Lösungsvorschlag / Kommunikationsstrategien
- 3.1 Darstellung der Kommunikations- bzw. Informationsstrategie in Bezug auf die Organisation und Betreuung des Arbeitsprozesses (innere Kommunikation)
- 3.2 Unterstützung des Auftraggebers in der Darstellung in der öffentlichen Diskussion
- 4. Honorarangebot
- 4.1 Gesamthonorar (Pauschalpreis)
- 5. Präsentation
- 5.1 Gesamteindruck der Präsentation (Inhalt und Struktur des Vortrages, Einhaltung des Zeitrahmens, Medieneinsatz, wenn notwendig – Vorstellung der ARGE)
- 5.2 Präsentation der Inhalte (Rhetorik, Konsistenz der Darbietung, Plausibilität und Geschlossenheit der Argumentation)

7. Public relations work

- Podiumsdiskussion am 12.10.2010

Podiumsteilnehmer (von links nach rechts):

Herr Prof. Beckmann
Herr Gille
Herr Marx
Herr Pfotenhauer
Herr Dr. Hunger
Herr Dehnert

Themen:

- Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan?
- Was sind die wichtigsten Ziele und Prioritäten der Verkehrsentwicklungsplanung?
- Welche Leitprojekte haben als Impulsgeber besondere Priorität?

