

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

Annual POLIS conference on 29 November 2011 in Brussels

City planning practice

Dr Mohaupt, Director of construction

Head of dept. of traffic development planning



City of Dresden

City planning practice



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

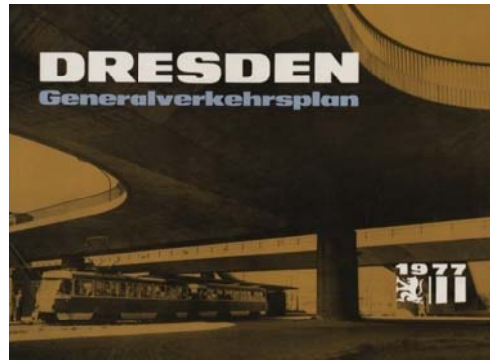
1. Background to the SUMP



1950



1967



1977



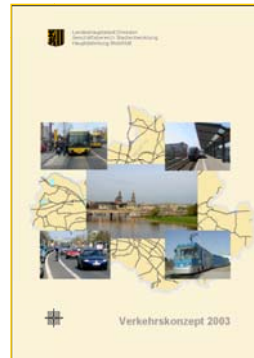
1989



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.

City of Dresden

City planning practice



POLIS conference, 25 and 26.11.2010 in Dresden

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



5

City of Dresden

City planning practice



POLIS conference, 25 and 26.11.2010 in Dresden

- SUMP 2025plus display panels



6

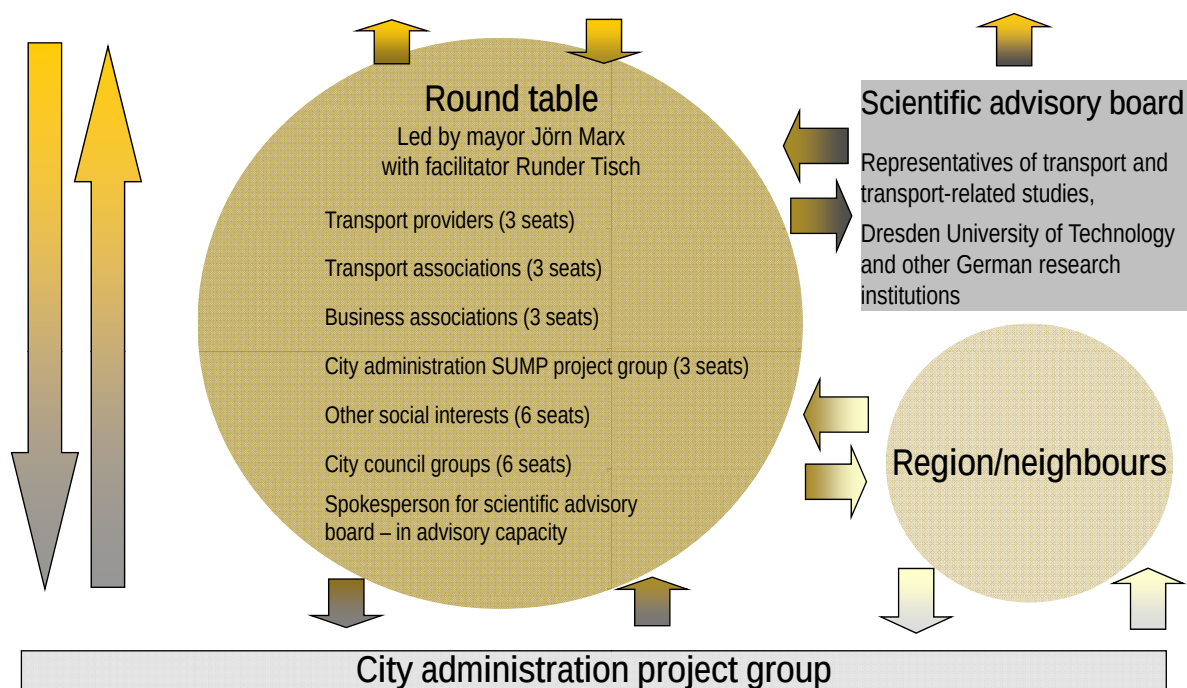
City of Dresden

City planning practice



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



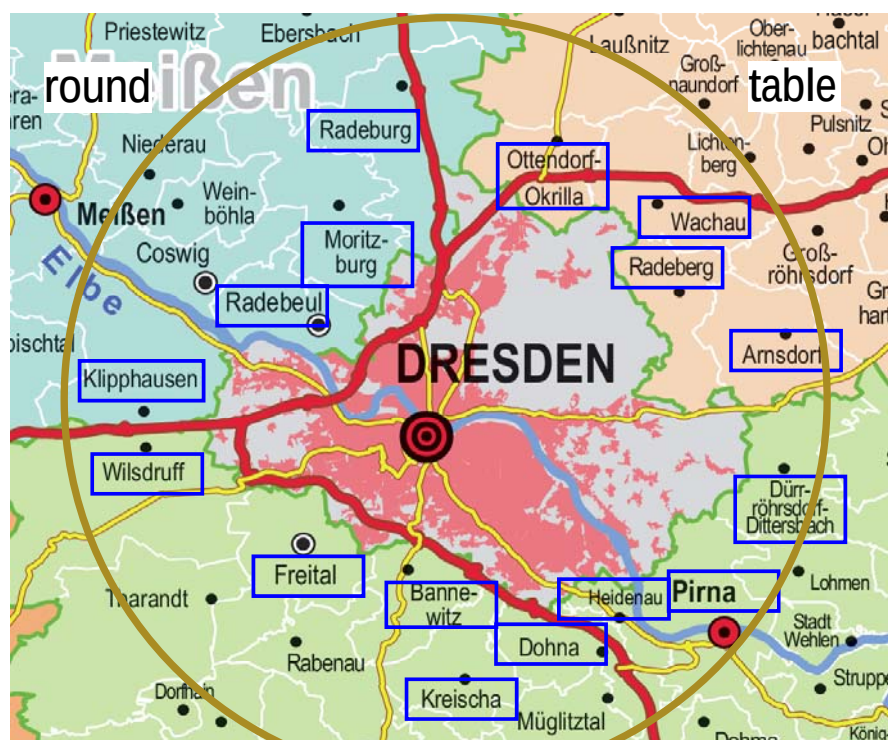
City of Dresden

City planning practice



7

2. Committees – regional round table



Quelle: www.rp-dresden.de, Karte „Sachsens neue Kreise“

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

City of Dresden

City planning practice



8

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

City of Dresden

City planning practice



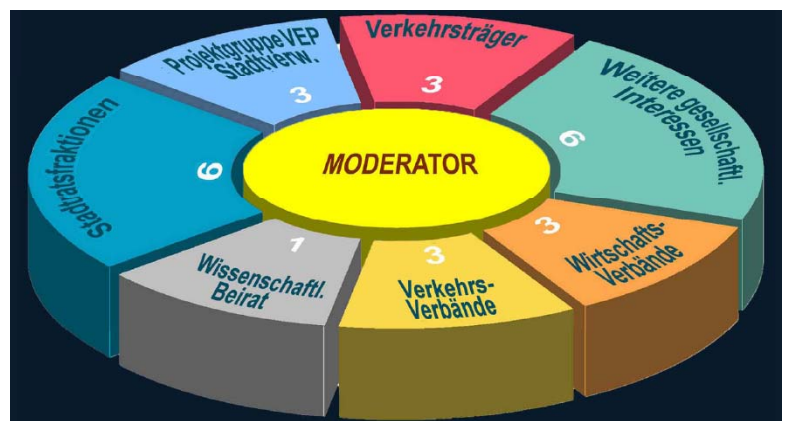
2.1 Committees – round table

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.



City of Dresden

City planning practice



- 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.)



A group of people are seated around a large, U-shaped wooden conference table in a modern meeting room. They are engaged in a meeting, with some looking towards a presentation screen at the front. The screen displays a slide titled "Good customer (Hofmann)" with a list of bullet points. The room has large windows with vertical blinds and a high ceiling with exposed ductwork. The atmosphere appears professional and collaborative.



VOF - VEP 2025plus Dresden
Aktenzeichen: A0006/10

VDF - VEP 2024/25 Dresden Bewerbszettel A3504/C10				Bewertungsskala								
Bewerber: ID Nummer: 88												
Gesamtpunkte:				max.100 Punkte								
Nr.	Auswahlkriterium	Bewertung	Wichtung	0	1	2	3	Angaben des Bewerbers	Vergebene Bewertungsskala	Punkte	Bemerkungen	Max. Punkte
B.2.2 Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit												
Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit (bei Bewerbsunterlagen in Summe)												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
2,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
1.600 Mio. EUR												
3												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
6,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300.000,00 €												
mind. 500.000,00 €												
mind. 700.000,00 €												
0,41 Mio. EUR												
1												
6,00												
Gesamtwert des Gesamtangebots												
Der Witten 3 Gesamtplan												
0 - 3 Punkte												
8,00%												
+ 300.000,00 €												
mind. 300												

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 Städte der Europäischen Union im Allgemeinen gegenübersetzen. Dabei handelt es sich um folgende Aspekte:

Siedlung: Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrshen Rahmen bzw. Entwicklungen abhängig. Zunehmende Globalisierung, kaum von innenpolitischen und finanziellen Schranken (Zinsen), steigende Preise für soziale Infrastruktur (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen sind Beispiele solcher Rahmen- und Entwicklungsbedingungen.

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

Ökonomie: Das Verhalten einer, den differenzierten Mobilitätsanforderungen adäquaten, Verkehrsmittelstruktur ist ein wachsender Finanzierungsbedarf für den Erhalt und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verfügbarkeit von Finanzressourcen stellt sich schwieriger.

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

Politik: Europäische und darauf aufbauende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftreinhaltung, Überforderung der Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV) geben Handlungsanweisungen vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilität- und Verkehrsentscheidungen haben.

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

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik sollen unter dem Leitmotiv „Lebensqualität stärken – Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“ stehen und im Einklang stehen.

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 VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG 2025plus DRESDEN

ZIELE DER KÜNFTIGEN 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 fossilen Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleiches 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

Zukunftsfähige, 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)

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

Orig. AG1
Büro GSG

U16
30.3.11

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 und 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

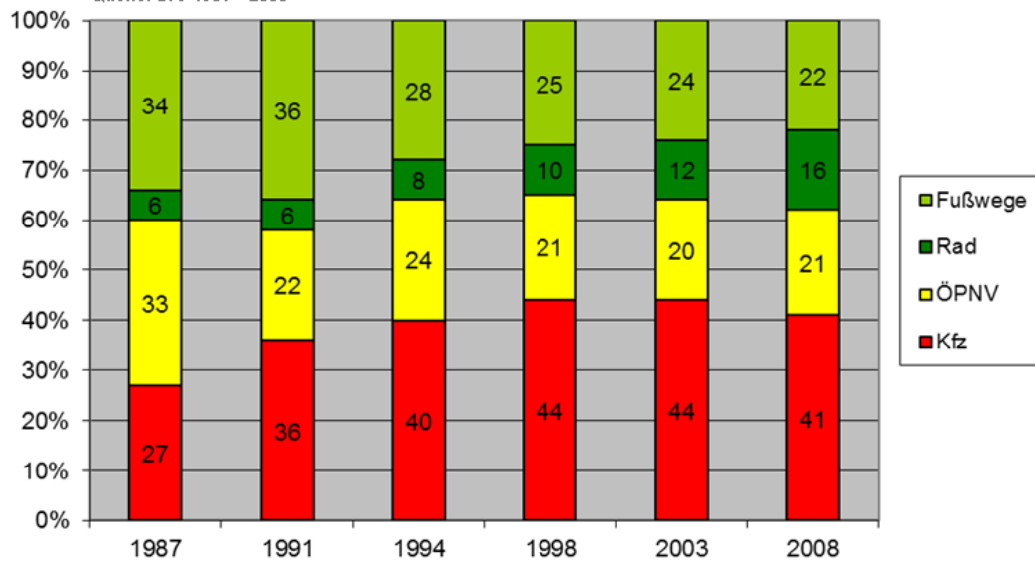
- Over the past few years, development in the Dresden conurbation area has been characterised by processes of re-urbanisation. According to the latest forecasts these trends will continue in future. Dresden is a growing city with stable surroundings, in a shrinking region.
- Over the past 10 years processes 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



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



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.

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



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.

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



City of Dresden

City planning practice

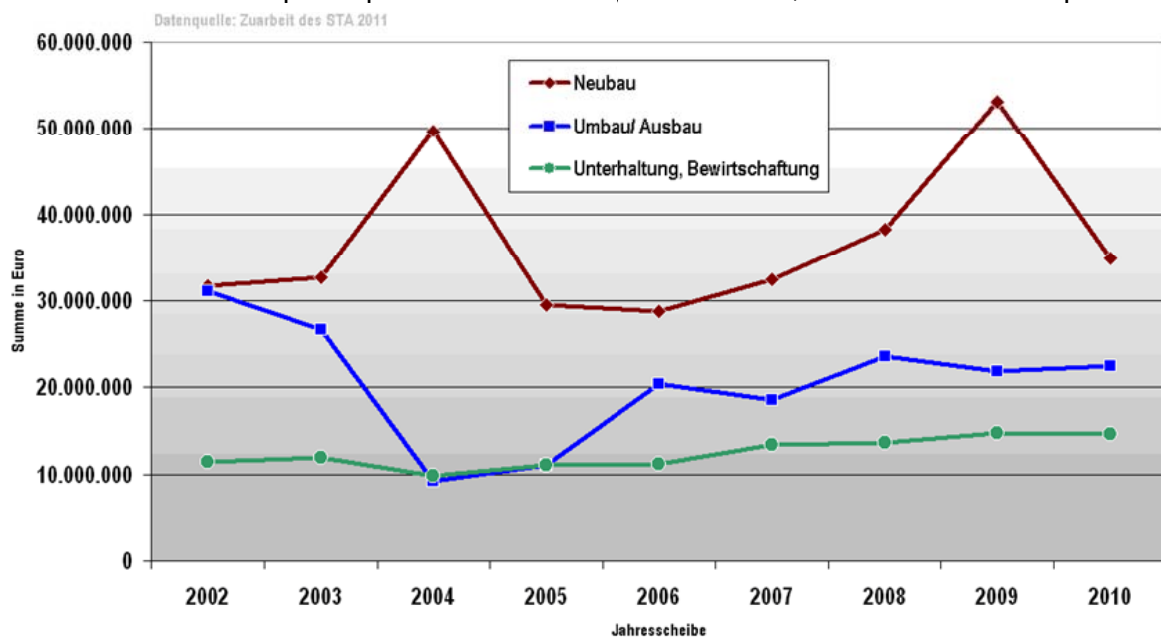


27

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



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



City of Dresden

City planning practice

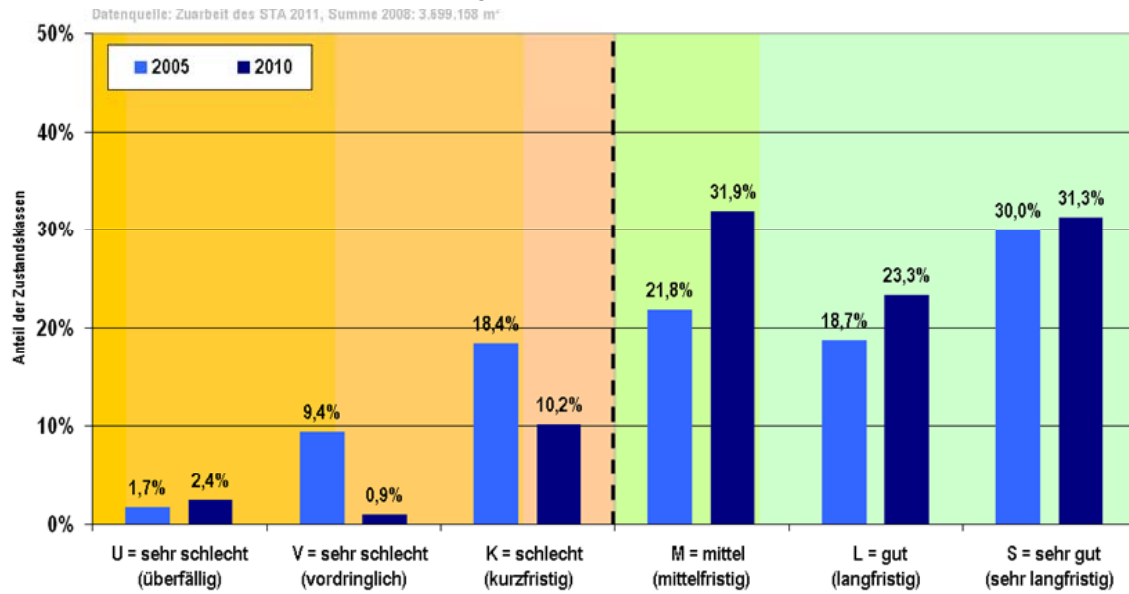


28

5. Analysis of problems and shortcomings (excerpts)

Motor vehicle traffic and the road network

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



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



City of Dresden

City planning practice

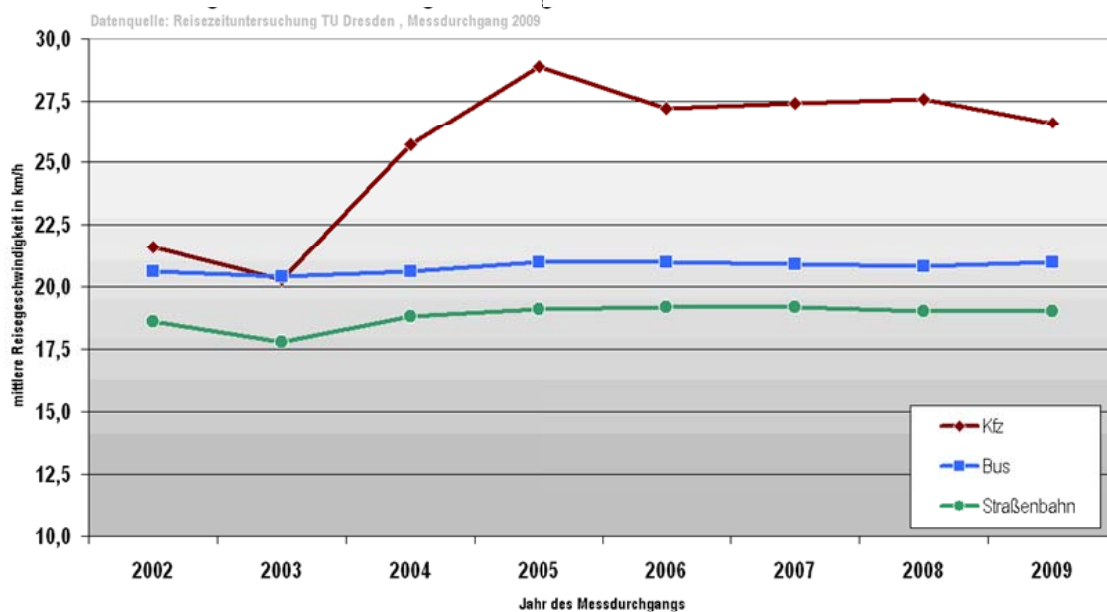


29

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



City of Dresden

City planning practice



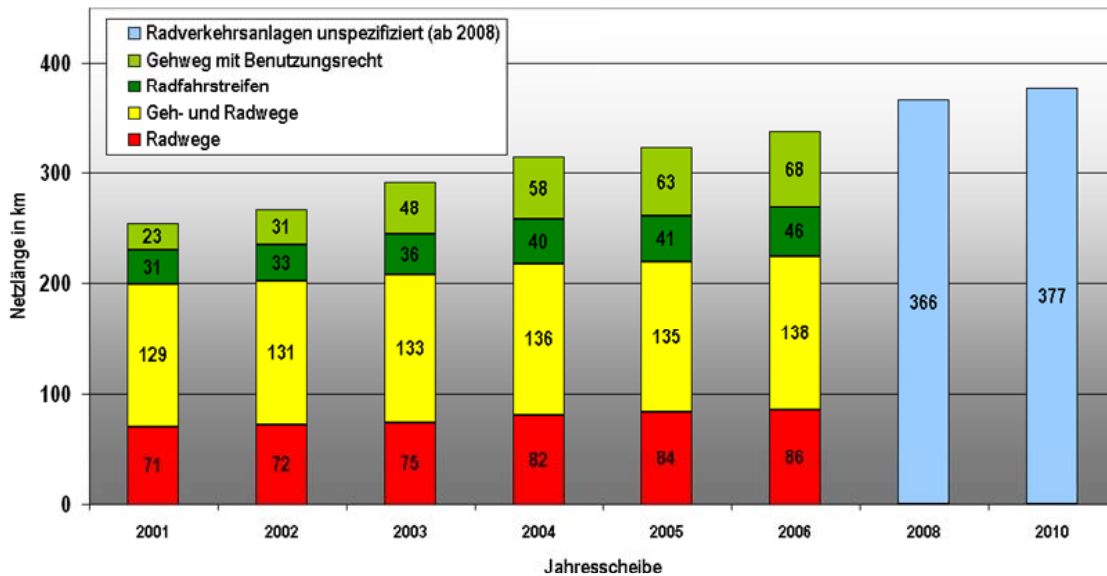
30

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

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



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)

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



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)

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



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 Dresden website (dresden.de) with a search bar and a navigation menu. The main content area is titled 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus'. The sidebar on the left has a red box around the 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus' link, which is highlighted in blue. The main content area contains text about the decision to develop a new transport development plan (VEP) and a contact section for the City of Dresden.

In Vorbereitung:

- shortcut: VEP
- Hinweis auf der Start-seite

7. Public relations work

■ Veröffentlichungen im Dresdner Amtsblatt

Beiträge der Professoren:

Herr Prof. Ahrens, Technische Universität Dresden

Herr Prof. Becker, Technische Universität Dresden

Herr Prof. Beckmann, Deutsches Institut für
Urbanistik

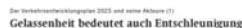
Herr Prof. Maier, Technische Universität Dresden

Herr Prof. Bäker, Technische Universität Dresden

Herr Prof. Pesch, Universität Stuttgart

Herr Prof. Krimmling, Technische Universität
Dresden

Herr Prof. Müller, Institut für ökologische
Raumordnung

[illegible][illegible]

Podiumsdiskussion zum VEP 2025plus

Am 12. Oktober findet der End- und Abschlussklausurtag der Vorkurskurse statt. Die Klausuren werden von 10 bis 12 Uhr im Hörsaal des Chemischen Instituts abgehalten. Im Folgenden die Klausuren nach den Fächern: Chemie, Physik, Biologie, Mathematik, Englisch und Deutsch. Die Klausuren werden von 10 bis 12 Uhr im Hörsaal des Chemischen Instituts abgehalten. Im Folgenden die Klausuren nach den Fächern: Chemie, Physik, Biologie, Mathematik, Englisch und Deutsch.

7. Public relations work

■ Podiumsdiskussion am 12.10.2010

Podiumsteilnehmer (von links nach rechts):

Herr Prof. Beckmann

Herr Gille

Herr Marx

Herr Pfothenhauer

Herr Dr. Hunger

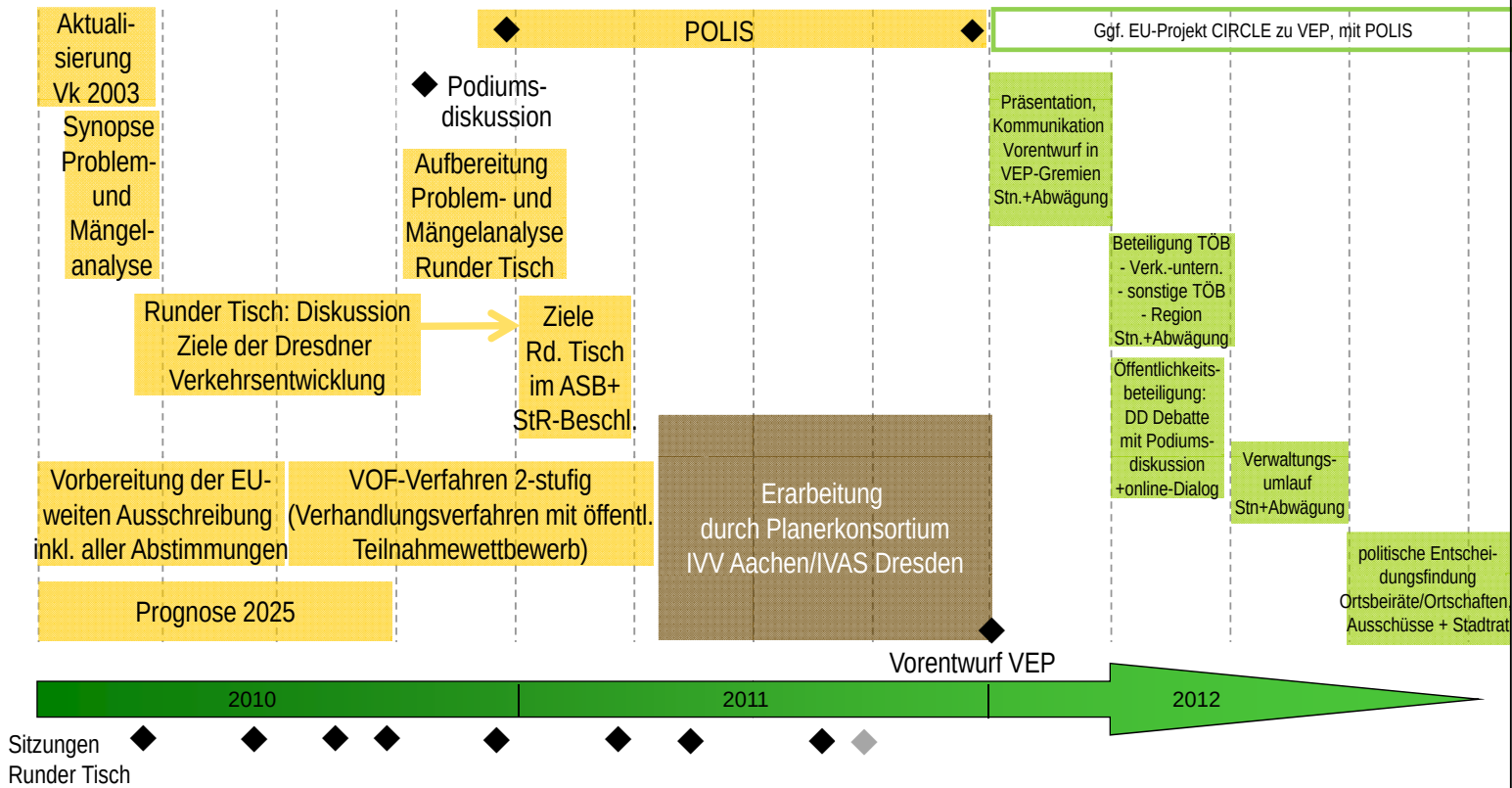
Herr Dehnert

Themen:

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



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