

# Dresden's SUMP

## „Transport Development Plan 2025plus“

Czech-Slovakian CIVINET Conference

Prag

30 March 2015

Kerstin Burggraf

City of Dresden,

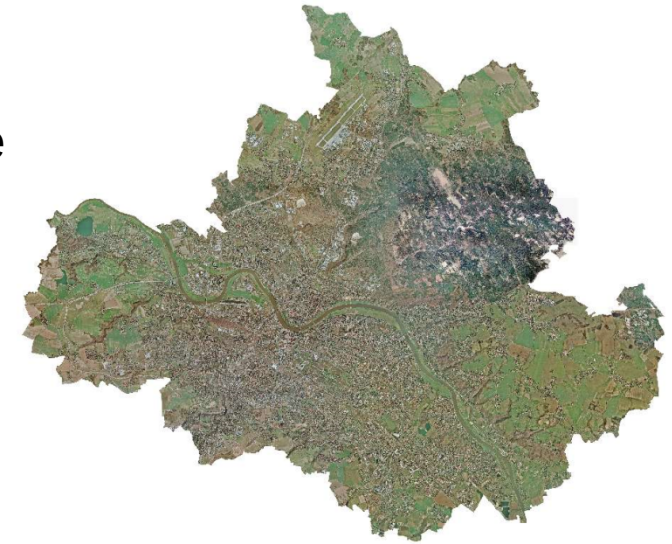
Urban Planning Office/Transport Development Planning



- n Something about Dresden
- n Dresden's SUMP
  - n European context
  - n Steps of the planning process and tools of involving
- n Conclusions

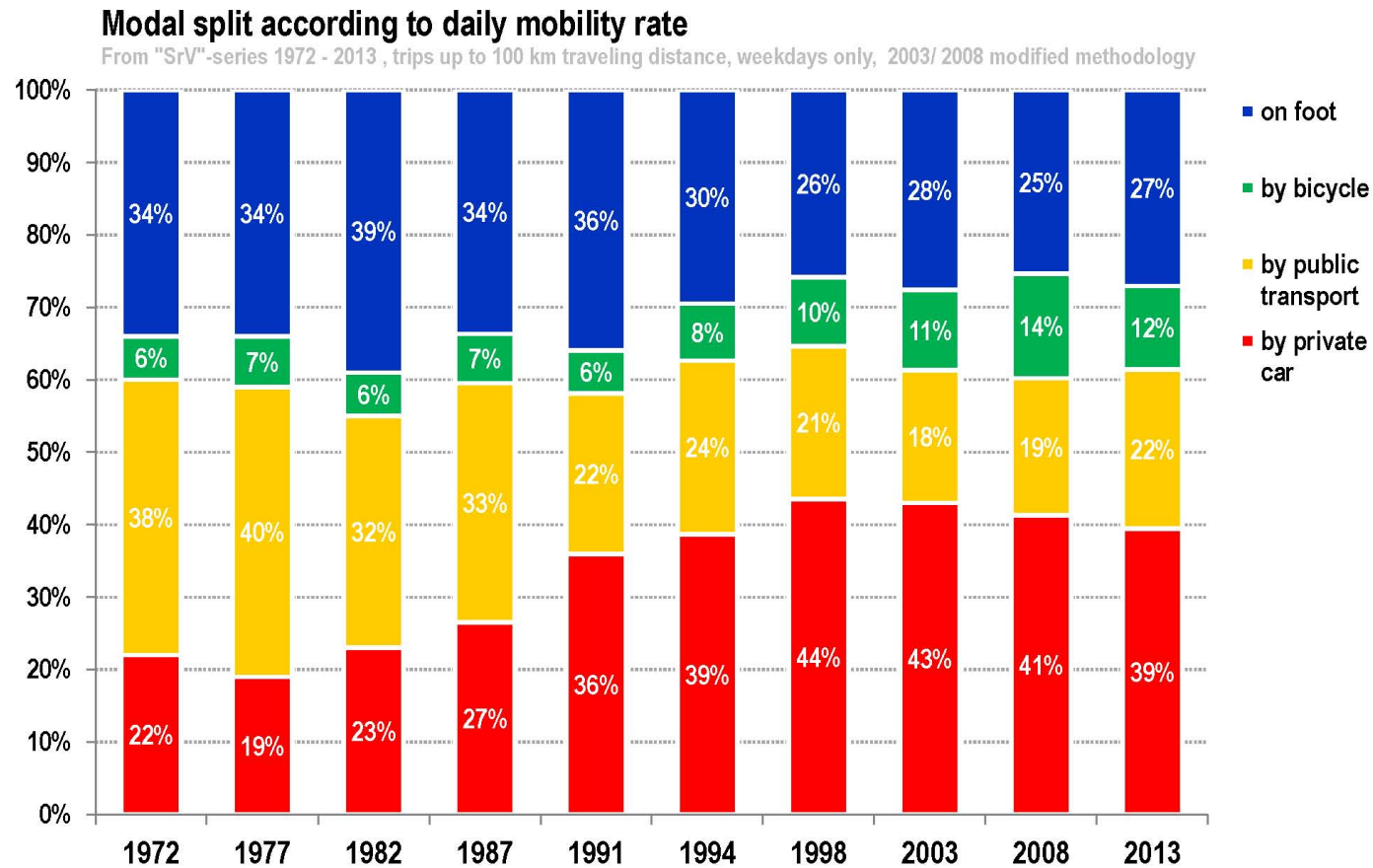
# Something about Dresden

- n Capital of Free State of Saxony
- n Located in the valley and on the slopes of the River Elbe
- n Dynamic, green city with a high quality of life
- n Resident population 541,000
- n Area of the city 328 km<sup>2</sup>, about 62% covered by forest and green space
  
- n 1,470 km roads
- n 12 tram and 28 city bus routes (total length: 213 / 307 km)
- n 9 Elbe bridges, 3 Elbe ferries, 2 mountain railways
- n 1,942 million trips per day
- n 153 million passengers of local PT per year
- n 86,000 commuters inbound, 48,000 outbound



## n Modal split in Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung  
 SG Grundlagen der Verkehrsplanung



## Improve mobility and quality of live

- n strategic integrated plan to meet the mobility needs of people and businesses in Dresden and the region for the next decades
- n several challenges:
  - n economic developments, energy prices
  - n European and national legislation
  - n impairments on quality of life from transport sector
  - n demographic change
  - n change of mobility behaviour
  - n structural changes and digital/technological developments
  - n maintenance of infrastructure and its financing
  - n new forms of cooperation and culture of debate for public acceptance,

**cooperation at national and international level**



## n Planning tradition and transformation

### n From infrastructure planning to SUMP / Transport Development Plan TDP

(in German: Verkehrsentwicklungsplan)



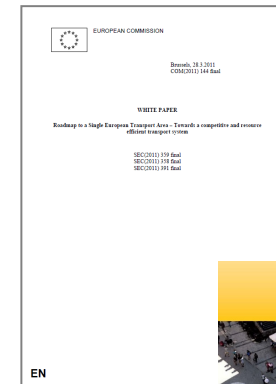
# Dresden's SUMP: European context

## Dresdens Polis presidency – start of the Dresden SUMP planning process!

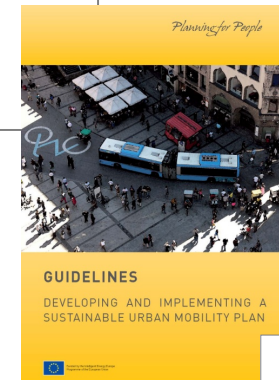
- n Planning process due to the national recommendations and the European guidelines
- n Dresden SUMP process fits all steps of the SUMP cycle
- n Broad participation of stakeholders, citizen, instituional internal and external cooperation partners, region and politics
- n Dresden is partner in the CHALLENGE project



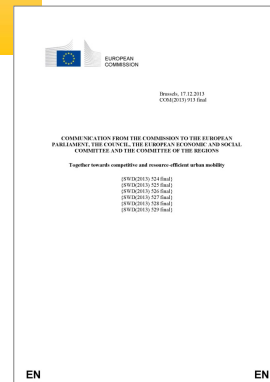
## EU-White Paper



2011 SUMP update 2013



Urban M Package 2013



# Dresden's SUMP: European context

## The Four Challenges



Participation

Actively involving local stakeholders and citizens in mobility planning processes



Cooperation

Improving geographic, political, administrative and interdepartmental cooperation



Measure Selection

Identifying the most appropriate package of measures to meet a city's policy objectives



Monitoring and Evaluation

Assessing the impact of measures and evaluating the mobility planning process



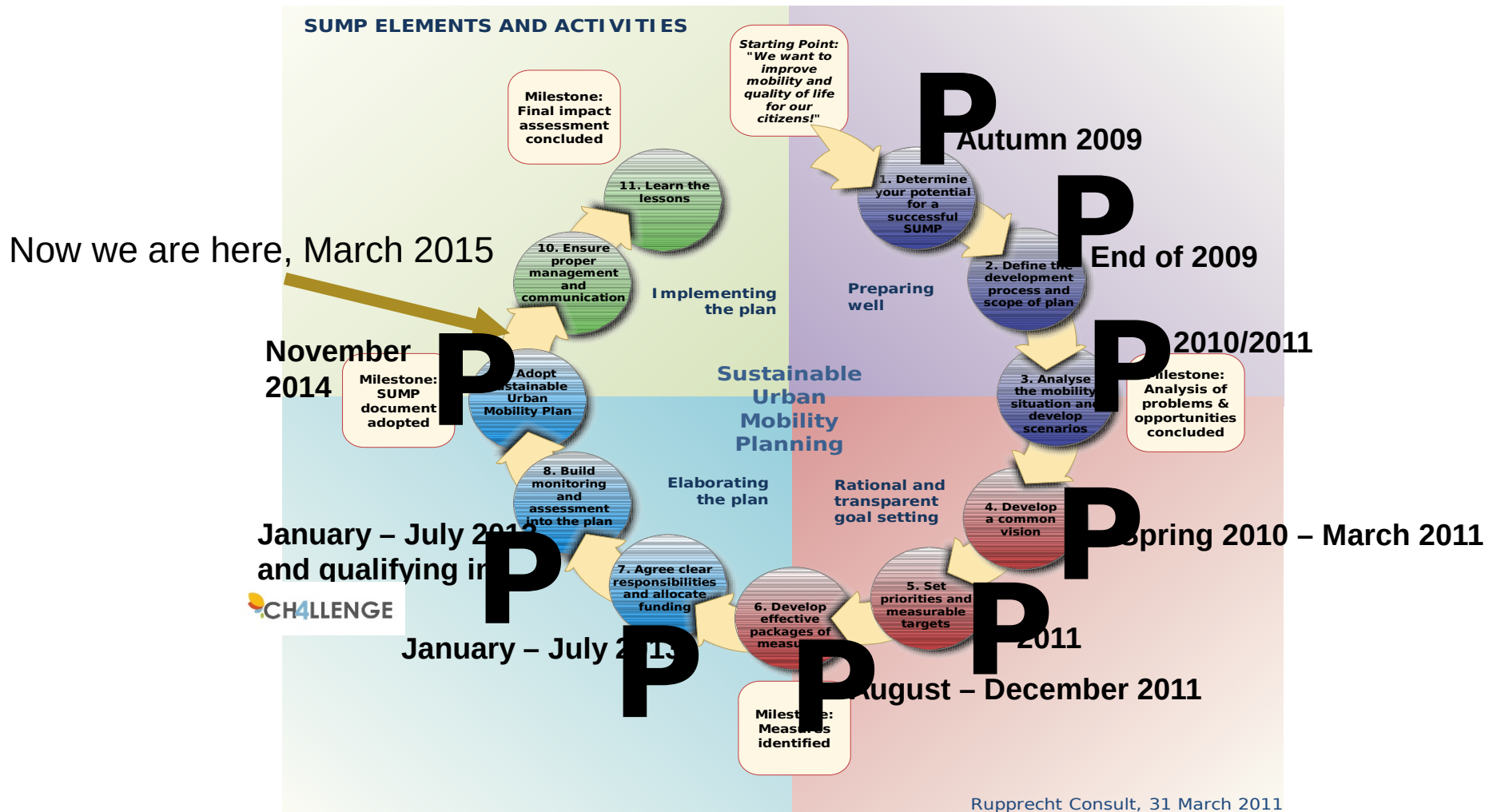
[www.sump-challenges.eu](http://www.sump-challenges.eu)



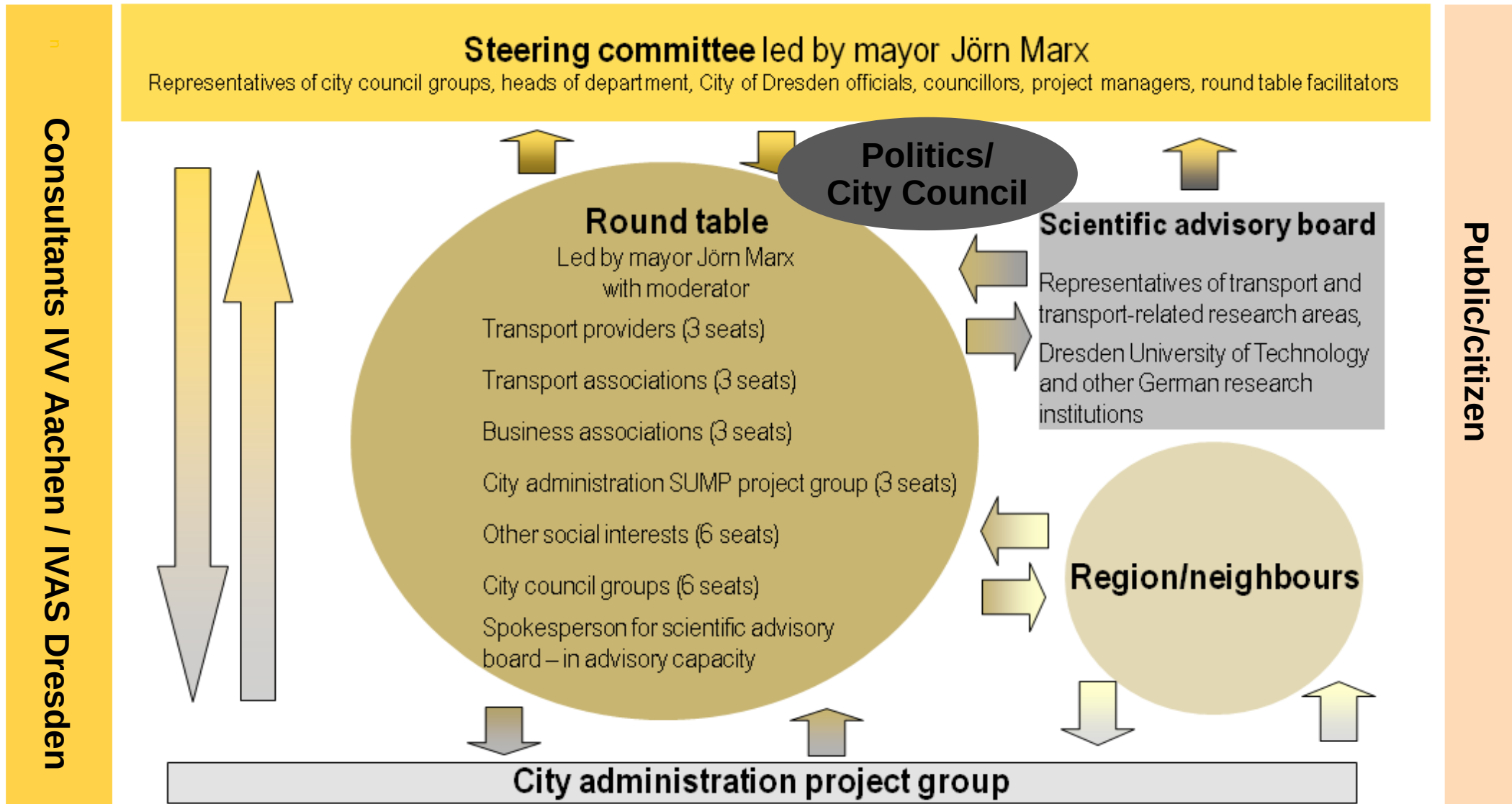
Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



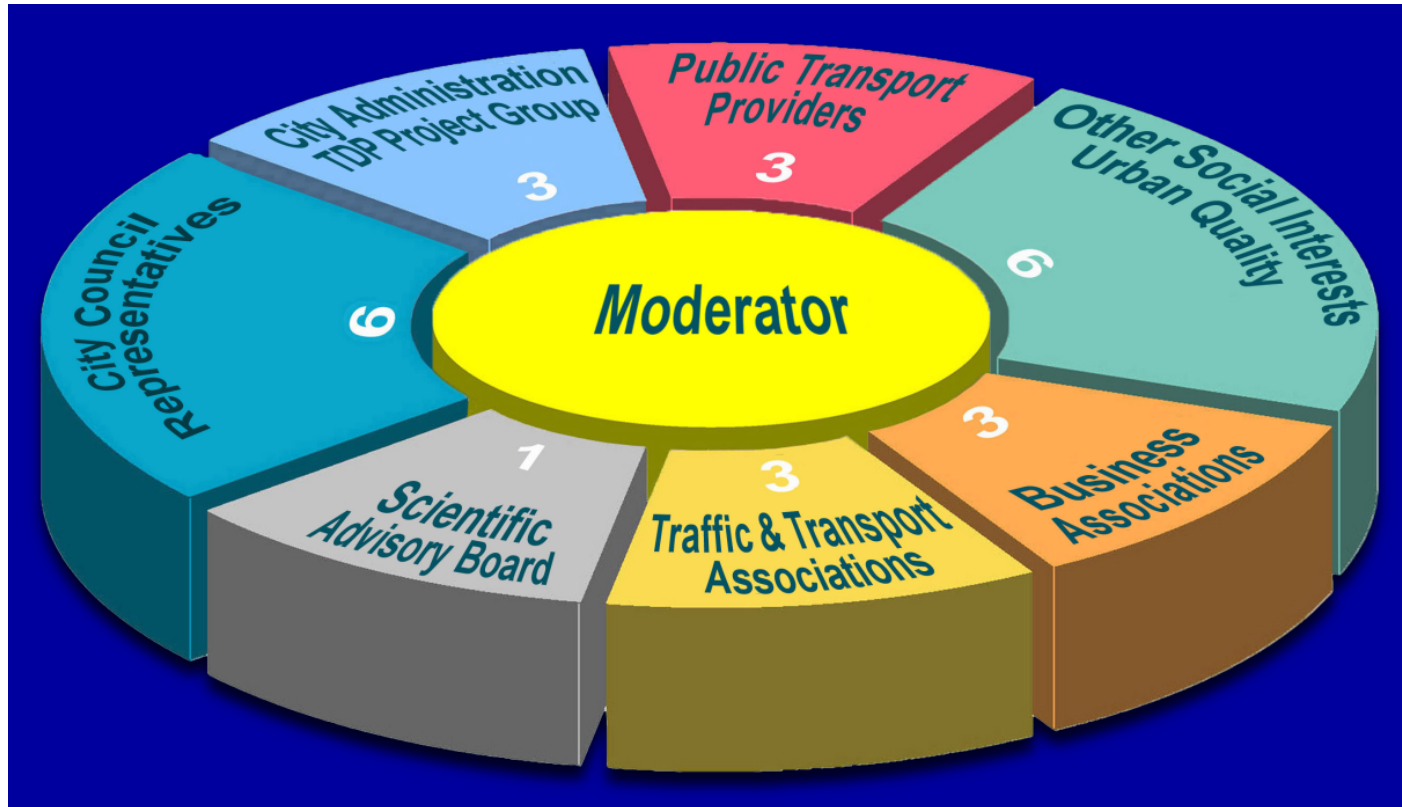
# Dresden's SUMP: steps of the planning process



# Dresden's SUMP: tools of involving



# Dresden's SUMP: tools of involving Round Table



„first row“

<b>STADTVEREINLICHE VERBÄNDER</b> Stadtverordnetenversammlung Dresden Am Jungfernstieg 1 10173 Dresden Tel: 0351 460 44 41 www.stadtdresden.de	<b>WIRTSCHAFTSVERBÄNDER</b> Industrie- und Handelskammer Dresden (IHK) am Ostra-Platz Ostra-Platz 1 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.ihk-dresden.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Landesverband des Deutschen Verkehrsclubs (LDV) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.ldv.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Deutscher Verkehrsclub (DVC) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.dvc.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Deutscher Verkehrsclub (DVC) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.dvc.de
<b>STADTVEREINLICHE VERBÄNDER</b> Stadtverordnetenversammlung Dresden Am Jungfernstieg 1 10173 Dresden Tel: 0351 460 44 41 www.stadtdresden.de	<b>WIRTSCHAFTSVERBÄNDER</b> Industrie- und Handelskammer Dresden (IHK) am Ostra-Platz Ostra-Platz 1 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.ihk-dresden.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Landesverband des Deutschen Verkehrsclubs (LDV) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.ldv.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Deutscher Verkehrsclub (DVC) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.dvc.de	<b>VERKEHRSMITTEL</b> Deutscher Verkehrsclub (DVC) e.V. Postfach 1000 10173 Dresden Tel: 0351 2602 44-44 www.dvc.de

„second row“

pictures: proUrban Berlin

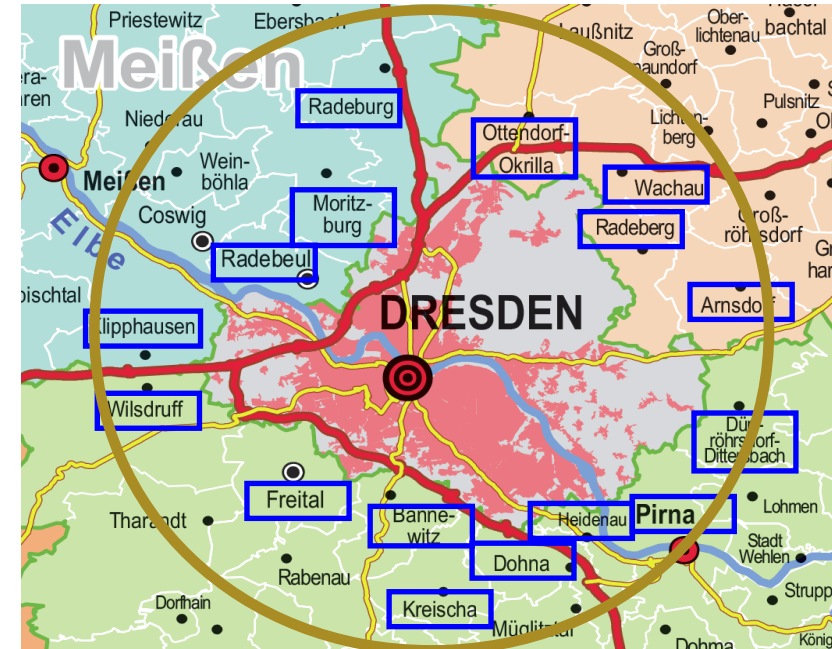
- n advisory body
- n transparency of the planning process
- n neutral chairperson is imperative
- n clear rules
- n formation of groups
- n can not replace political decisions

# Dresden's SUMP: tools of involving Round Table Region

- n exchange information and define common interests
- n integration / networking
- n clarify issues and fears



- n integrative territorial transport planning
- n face-to-face meetings
- n inter-community cooperation, also beyond the TDP process



# Dresden's SUMP: tools of involving Scientific Advisory Board

- discussion of methods, goals, also on tender
- key points and innovative approaches



- methodology, know-how, innovative solutions and neutral conflict evaluations
- critical recommendations and feeling of confidence
- integrative and consensus-building role in case of technical differences of opinion
- critical, but at the same time mediating partner



# Dresden's SUMP: tools of involving Politics

- n From the very first beginning at the Round Table and in the steering group
- n Discussions with planning policy spokespersons of all City Council groups
  - n additional discussions with responsible mayor and scientific advisory board
  - n to find a compromise between different and controversial opinions
- n Intermediate City Council resolutions
  - n resolution on objectives (March 2011)
  - n resolution on scenarios (September 2012)
  - n Round Table can not replace the decision of the political bodies (can advise)
  - n intermediate resolutions for confidence and planning certainty
  - n lengthen the time, but improving acceptance and integration of policy aspects



photo: Urban Planning Office Dresden



# Dresden's SUMP: tools of involving Public Relation Work

- n Website
- n Official journal articles
- n Public Panel discussion in October 2010 and in June 2012
- n POLIS annual conferences 2010, 2011, 2012, 2013, 2014
- n SUMP exhibition
- n Planners' café
- n Newsletter "TDP 2025plus Dresden"
- n National SUMP Colloquium on 15 October 2012
- n Public involvement "Dresden Debate" 2013

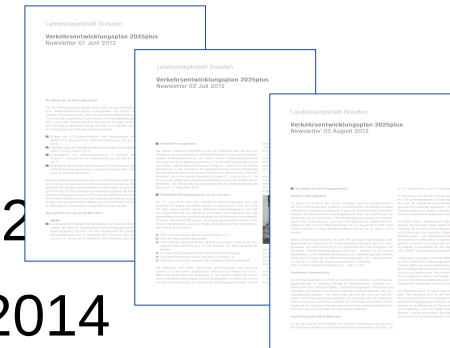


photo: Urban Planning Office  
Dresden

## n Dresden SUMP - TDP 2025plus

A: basics and analysis

B: scenarios and assessments

C: mobility strategy 2025plus

D: action plan 2025

created in a consultative process with bodies  
in the City Administration, Round Table,  
Scientific Advisory Board, Round Table Region

elaborated by Mayors/City Administration

□ Citizen participation before political discussion

□ **Political Adoption by the City Council on 20 November 2014**



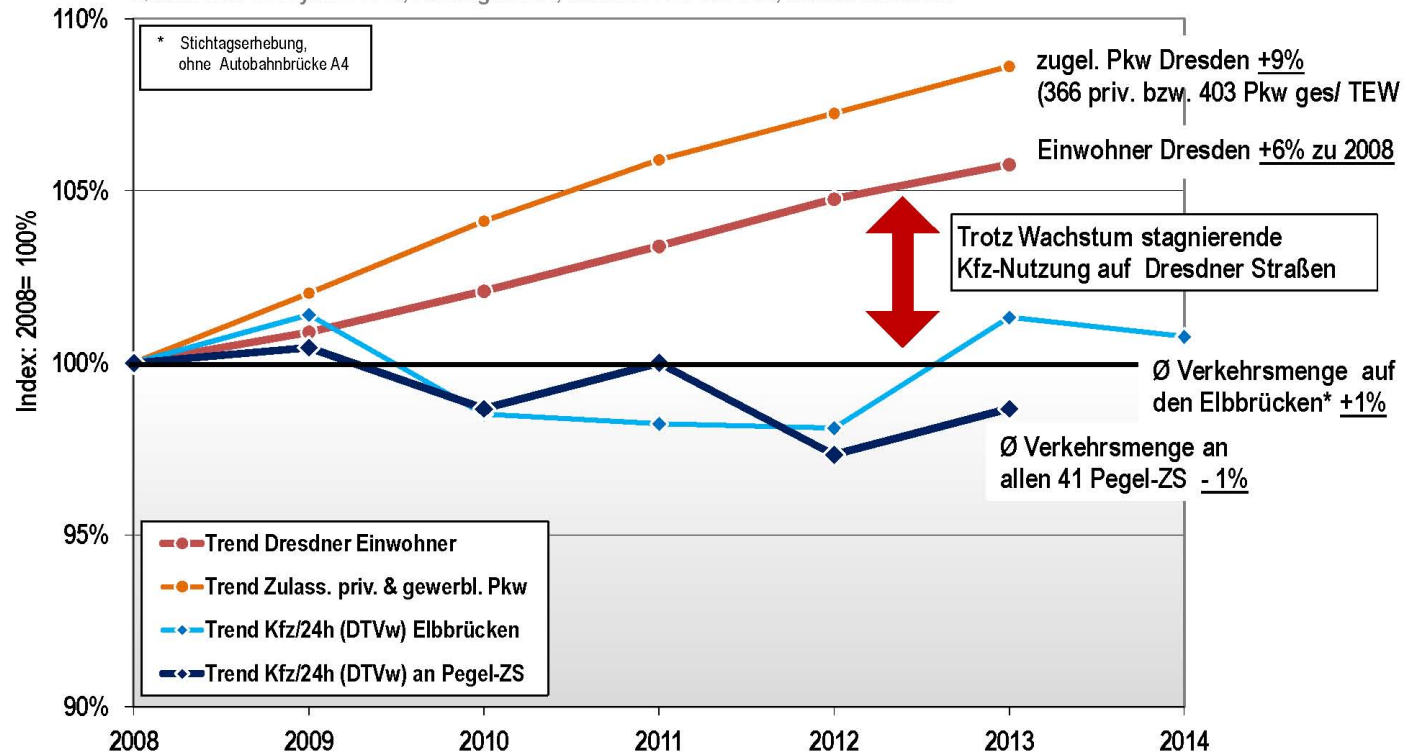


# Dresden's SUMP: updated analysis

Landeshauptstadt Dresden  
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung  
 SG Grundlagen der Verkehrsplanung

## Verkehrliche Trends seit 2008 im Dresdner Kfz-Verkehr

Quelle: Stat. Infosystem LHD, Zählungen STA, automat. PZS des STA, Stand: 21.10.2014



## Main deficits of the urban transport system

### Verkehrssicherheit

- Stellen mit erhöhtem Unfallgeschehen unter Beteiligung von Kfz/ Fuß/ Rad
- weitere Unfallschwerpunkte ÖPNV

### Defizite in der Verkehrsqualität Kfz-Verkehr und Konflikte Kfz/ ÖPNV sowie ÖPNV-Behinderung

- Strecken mit Behinderungen Kfz/ ÖPNV
- überlastete Knotenpunkte mit deutlichen Rückstauerscheinungen Kfz-Verkehr
- überlastete Knotenpunkte mit deutlichen Reisezeitverlusten im ÖPNV (QSV F)

### Erschließungsdefizite ÖPNV

- Stadtbereiche mit nicht ausreichender ÖPNV-Erschließung
- ungenutzte Einzugsbereiche der S-Bahn (potenzielle S-Bahn-Halte)

### Lauteste Straßen Dresdens (Lärmkartierung 2009)

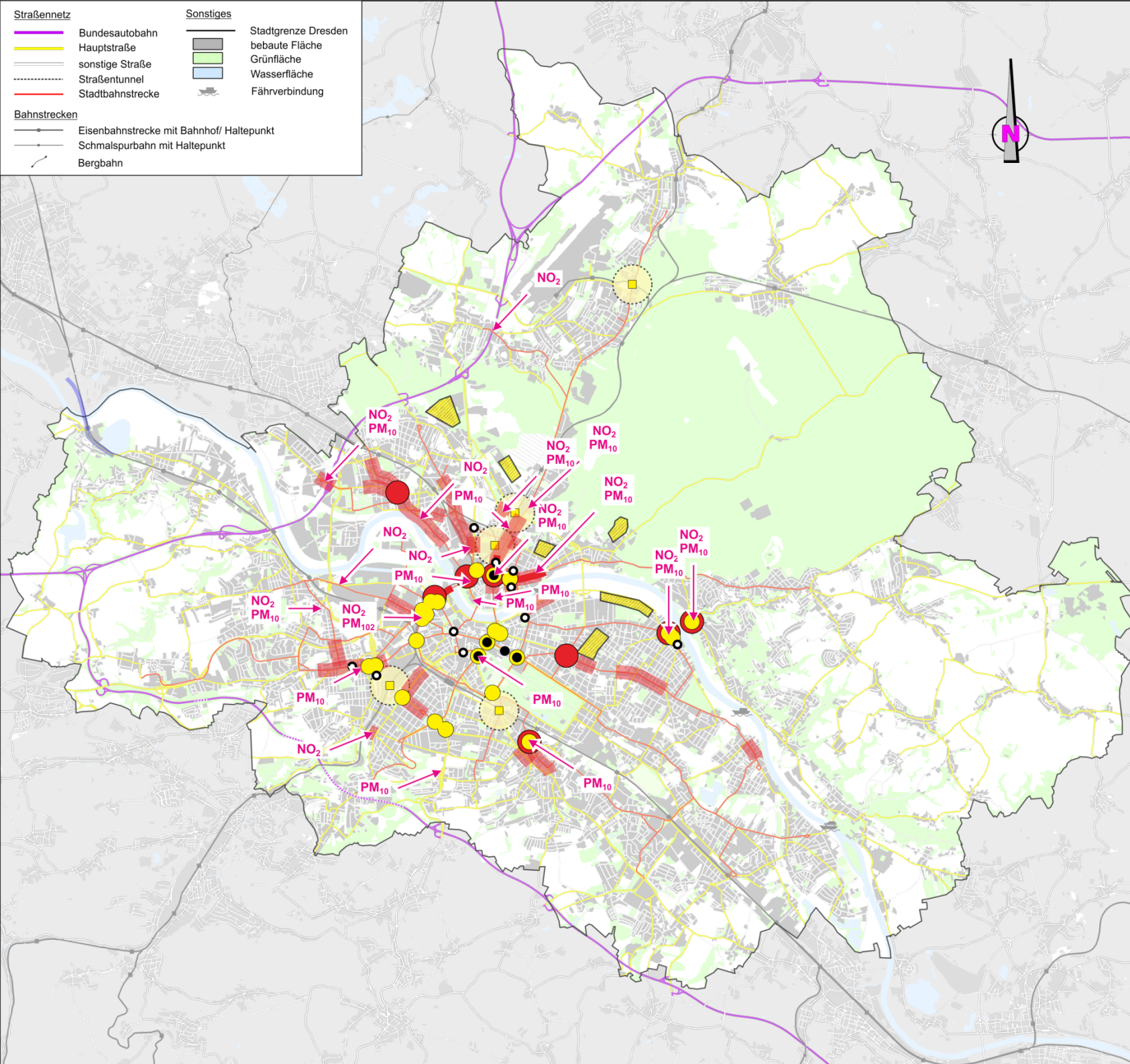
- Straßen mit Lärm-Betroffenheitsindex >4

### Grenzwertüberschreitung Stickstoffoxide NO<sub>2</sub> und Partikelemission PM<sub>10</sub> nach Luftreinhalteplan

- NO<sub>2</sub> PM<sub>10</sub> von Überschreitung betroffene Bereiche

\* Darstellung nur bzgl. MIV, ÖPNV, Verkehrssicherheit und Umweltkonflikten  
weitere Defizite, methodische Erläuterungen und Quellen:  
siehe Kapitel 2.2.2 im Textteil

**Abbildung 3**



## n Developed goals of Round Table

### 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.

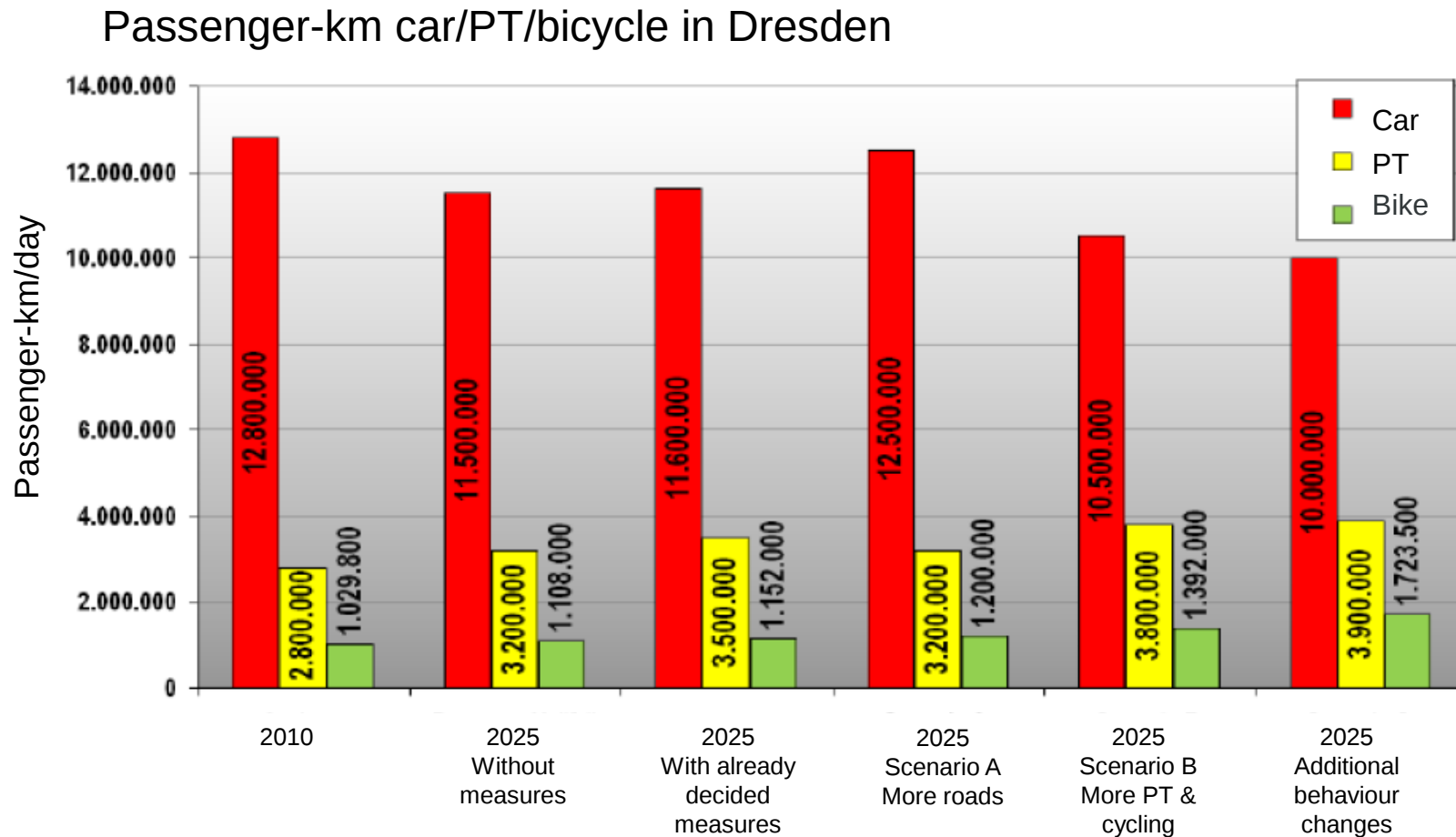
# Dresden's SUMP: objectives

<b>Criterion 1</b> 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

# Dresden's SUMP: objectives

<b>Criterion 2</b> 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)
<b>Criterion 3</b> 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)
<b>Criterion 4</b> 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)

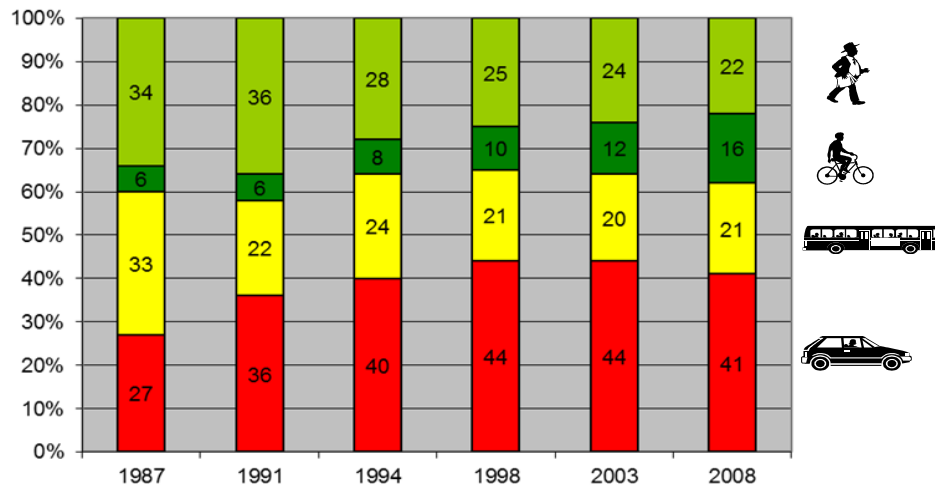
## Scenarios



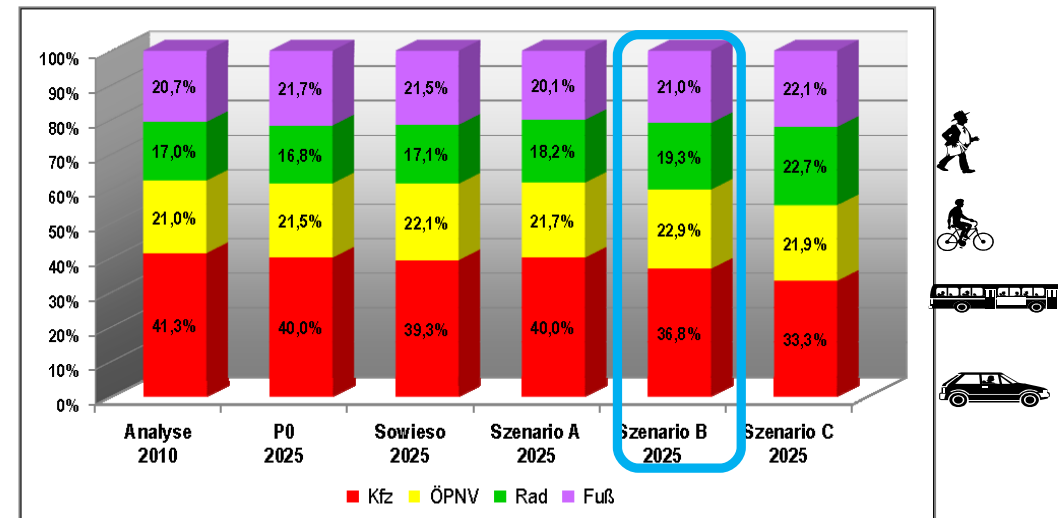
## Scenarios

- target modal split: decreased share of car traffic and increased share of sustainable modes („Umweltverbund“)

Modal split Dresden  
(SrV series 1987 – 2008)  
total traffic up to 100 km



Modal split Dresden  
scenarios  
total traffic up to 100 km



Grafik 15: Entwicklung des Modal Split im Binnen- und Quellverkehr der Stadt Dresden  
(Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen von 2010 – diese wurden nachfolgend mit Sensitivitätsberechnungen mit 2011er Strukturdaten bestätigt)

# Dresden's SUMP: measure selection

Objectives  
45 (4 main + 30 sub + 7 preamble)

12 assessment criterias derived from the objectives

## Assessment of measures:

Impact assessment of all 12 criterias for all suggested measures with method Delphi (done at least by 4 experts)

Weighting with consternation (factors)

=

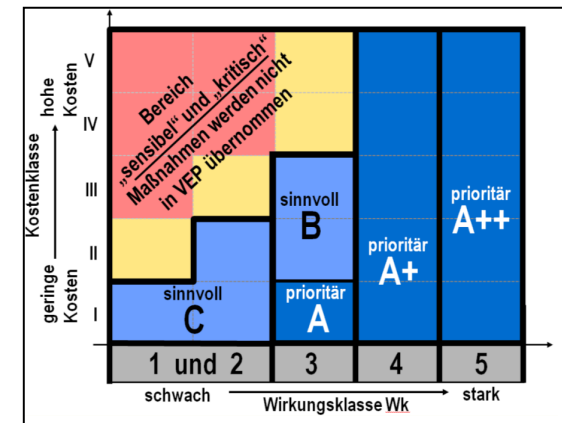
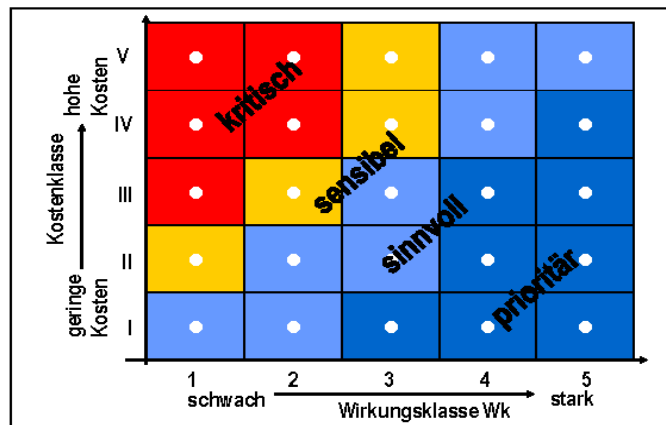
5 impact categories

+

Cost categories

Matrix of categories of impact and costs

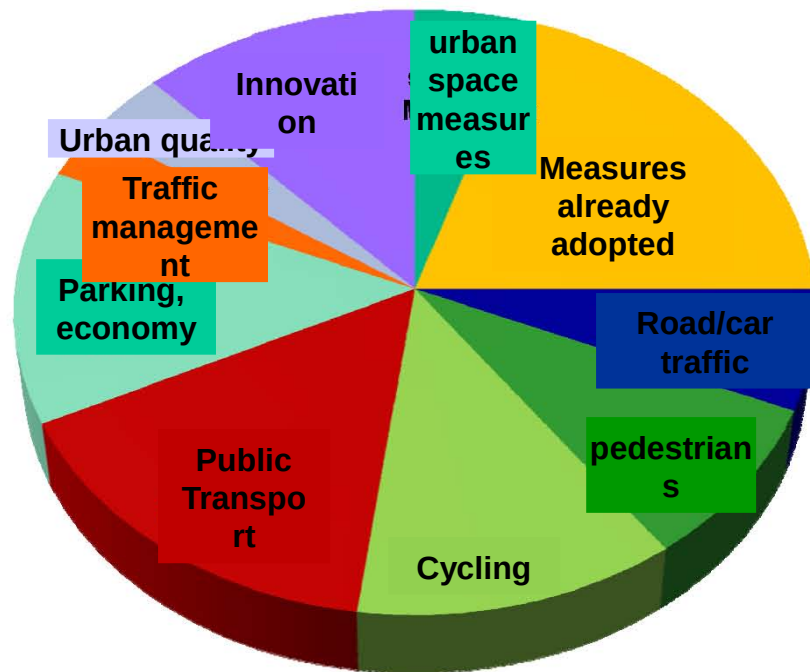
Matrix of categories of impact and costs differentiated in priority levels





# Dresden's SUMP: measure selection

Dresden SUMP measure list with priorities, responsibilities and time for implementation, 149 measures



Anlage 6

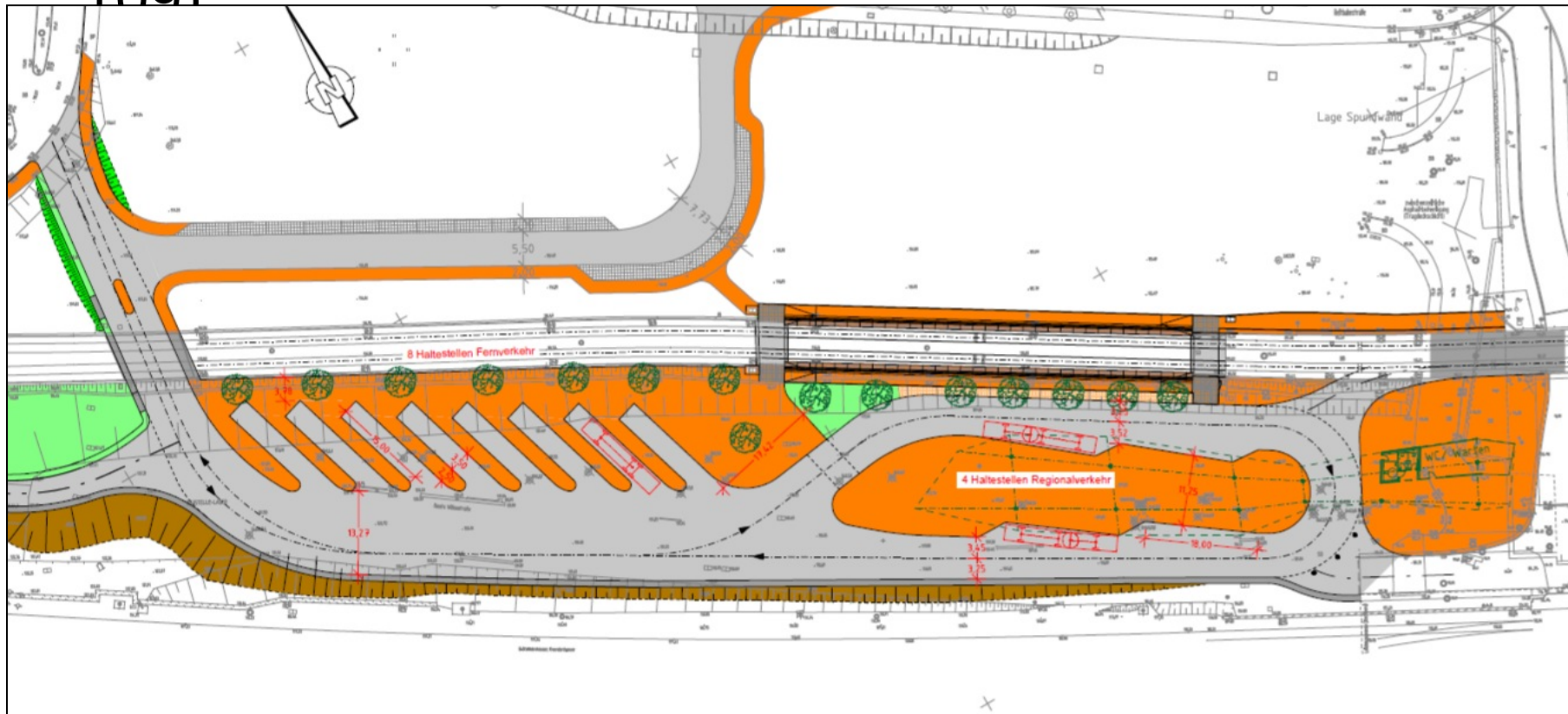
Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe A++ B+ C	Kostenklasse 0/1/2/3/4/5/6/7/8/9/10/11/12/13/14/15/16/17/18/19/20	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario				
							Nr.	PO	Sow.	A B C	
<b>Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")</b>											
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Verstärkung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtfahrten gemäß Luftreinhalteplan	A++	2	Stadt Dresden	ab 2013	17		X	X	X
9	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	A++	3	Stadt Dresden	in Umsetzung	22		X	X	X
10	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flögelweg/ Altkotta mit zweiter Richtungsfahrbahn	A++	4	Stadt Dresden	in Planung	9		X	X	X
11	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str.	A+ (im Bau)	3	Stadt Dresden/ DVB AG	im Bau	11		X	X	X
12	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA	A	1	LASuV	bis 2025	14		X	X	X
13	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	A	1	LASuV	bis 2025	15		X	X	X
14	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	A	1	DB Netz AG/ VVO	Strecke im Bau Fertigstellung vorr. 2017	21		X	X	X
15	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umgestaltung und Sanierung der Alberbrücke	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	vorr. ab 2017 in Planung	6		X	X	X
16	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißitzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	mittelfristig	10		X	X	X
17	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Implementierung des Verkehrsmanagementsystem VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung)	B++	5	Stadt Dresden	mittelfristig	16		X	X	X
18	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Böhlaus - Weißitz (Rahmenantrag)	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	bis 2020	19a		X	X	X
19	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau - Strehlen (Rahmenantrag)	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	bis 2020	19b		X	X	X
20	Extern geplant/ SR-Beschluss	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetschendorf - Bahnhofsplatz und Dinnsdorfer Platz - Plauen	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	nach 2020	19c		X	X	X

# Dresden's SUMP: measure example

- n New tram lines (SUMP measure Nr 19)



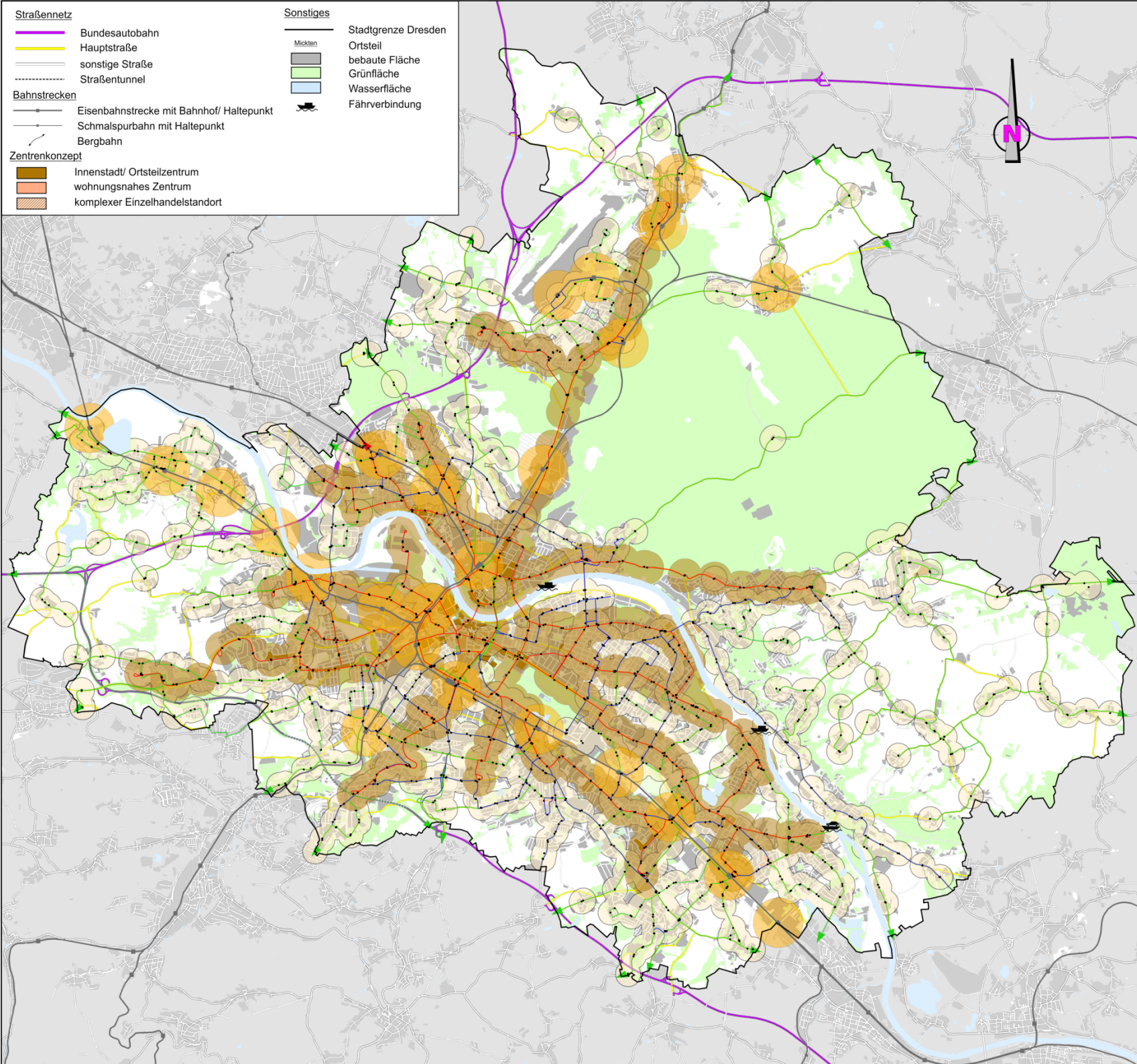
- n Central Bus Station near main station (SUMP measure Nr 109)



# Urban structure with PT network


**mit Anpassungen im Busnetz durch Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke**

- ÖPNV - vorhandenes Netz**
- Stadtbahn mit Haltestelle
  - Bus mit Haltestelle (hochwertiges Angebot/ mind. 10-min-Takt)
  - Bus mit Haltestelle (mittleres bzw. Grundangebot/ Takt > 10 min, inklusive Anrufliextentaxi)
- Einzugsbereiche**
- Einzugsbereich S-Bahn (R = 600 m)
  - Einzugsbereich Stadtbahn (R = 300 m/ 400 m)
  - Einzugsbereich Bus (R = 300 m)













**Abbildung 2**

# Public Transport measures

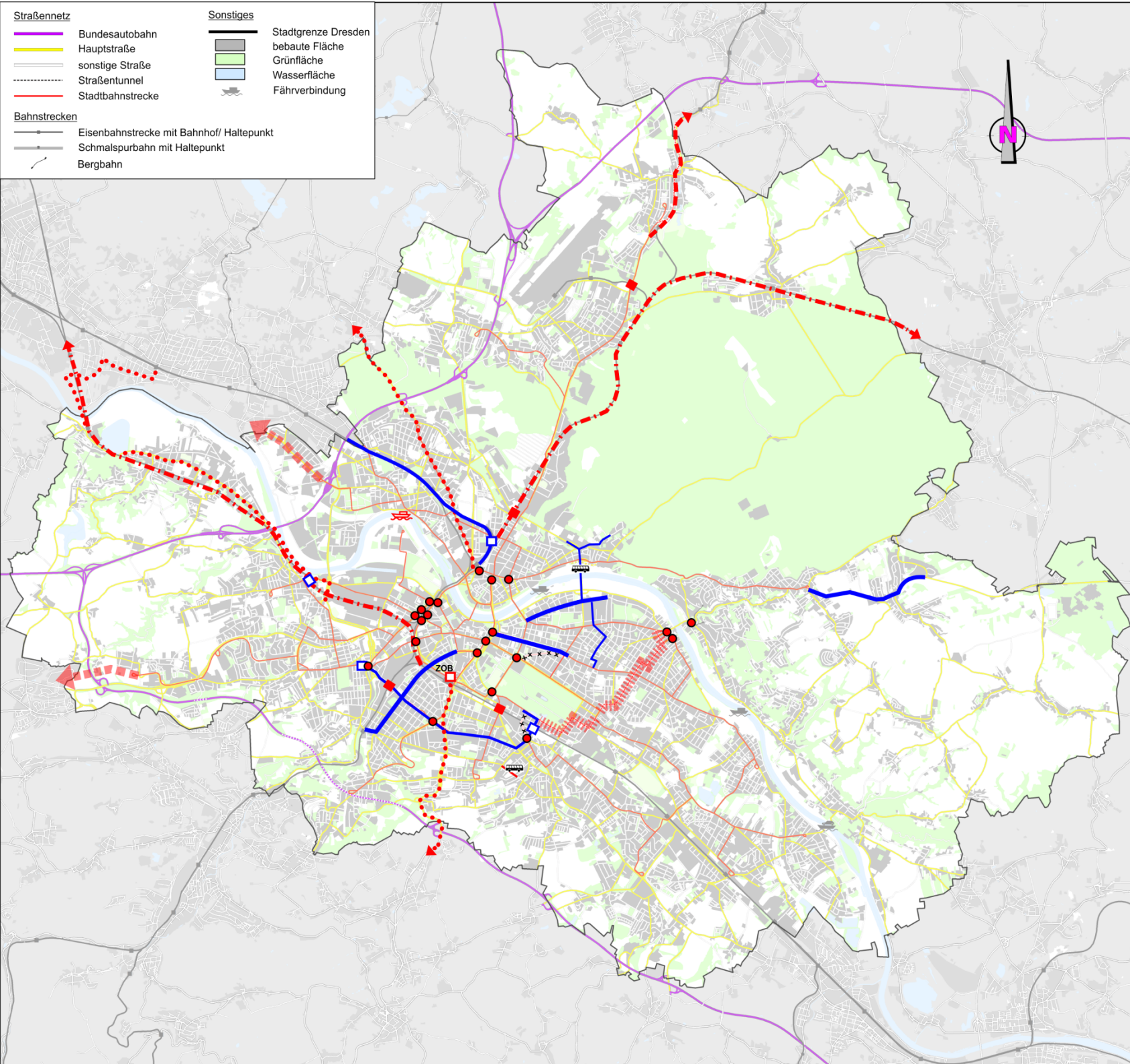
 Stadtbahn-/ Bus-Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss bzw. S-Bahn-Ausbau mit Haltepunkt Bischofsplatz

### weitere Maßnahmen des VEP

-  Beschleunigung Strab. an Knotenpunkten
-  Korridor Stadtbahn/ Strecke Bus
-  geplanter Standort ZOB
-  zusätzliche Haltepunkte S-Bahn
-  Stadtbahnstrecke Rückbau
-  Regionale Anbindung Stadtbahn (weitere Maßnahme im VEP)
-  Regionale Anbindung Stadtbahn (Flächenfreihaltung)
-  neues Angebot Stadtbahn (derzeit nur als Korridor darstellbar)
-  Regionale Angebotsverbesserung Bus
-  Angebotsverbesserung Bahn
-  zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

\*nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen, weitere Maßnahmen im Textteil, Kapitel 6.6

**Abbildung 11**

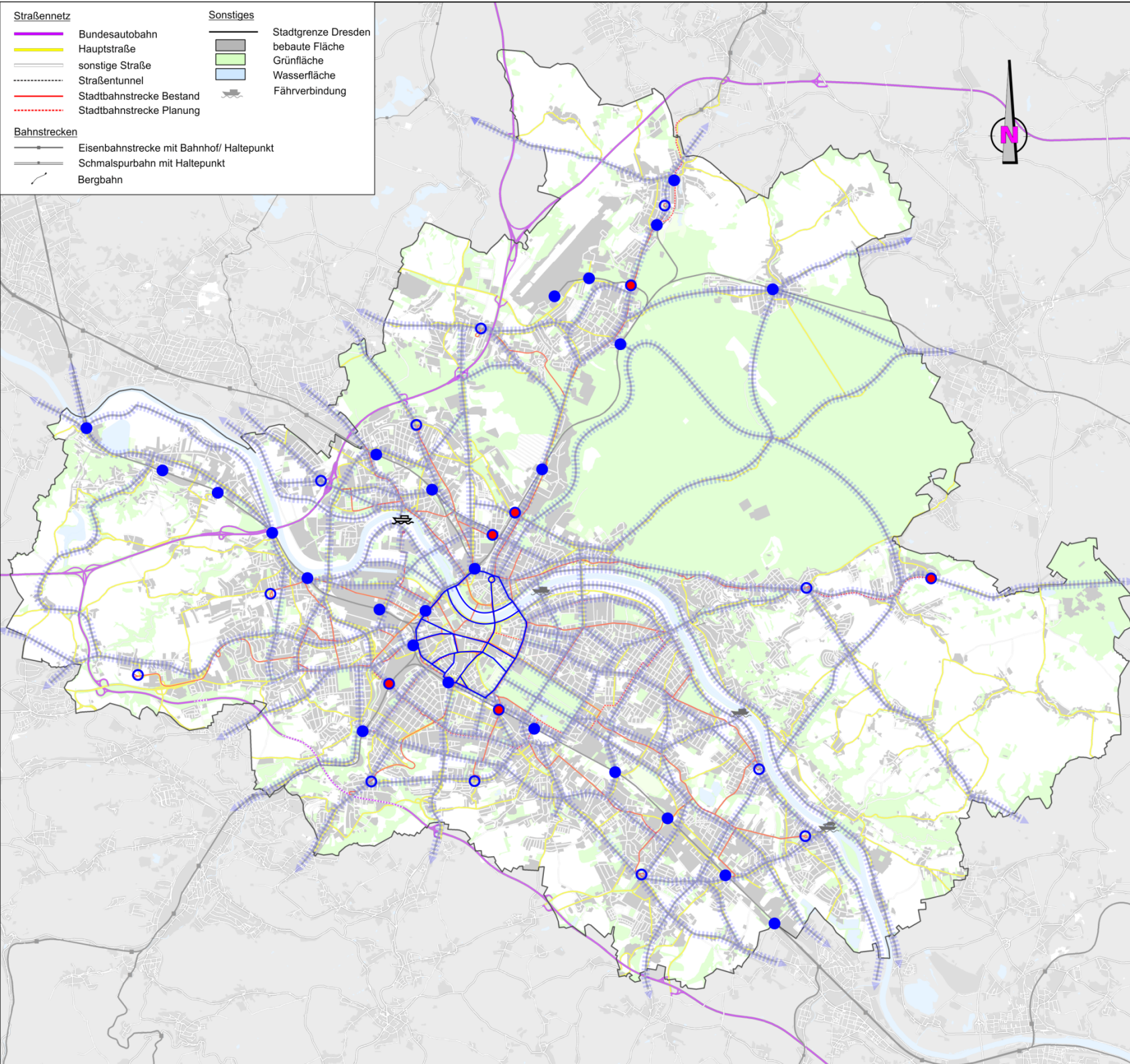


# Conception bike and ride






- bestehende S-Bahn- und Zug-Haltestellen
- außenliegende Endhaltestellen der Stadtbahn
- geplante S-Bahn Haltestellen oder neuer Stadtbahn Endhaltestellen

Zu dem sind an allen Stadtbahnhaltestellen sowie an Fähren und Bergbahnen standardmäßig Rad-Abstellanlagen vorzusehen.

- Radkorridor VEP Dresden
- Radrouten im 26er Ring nach Radverkehrskonzept Innenstadt (ohne „Augustusroute“)
- zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

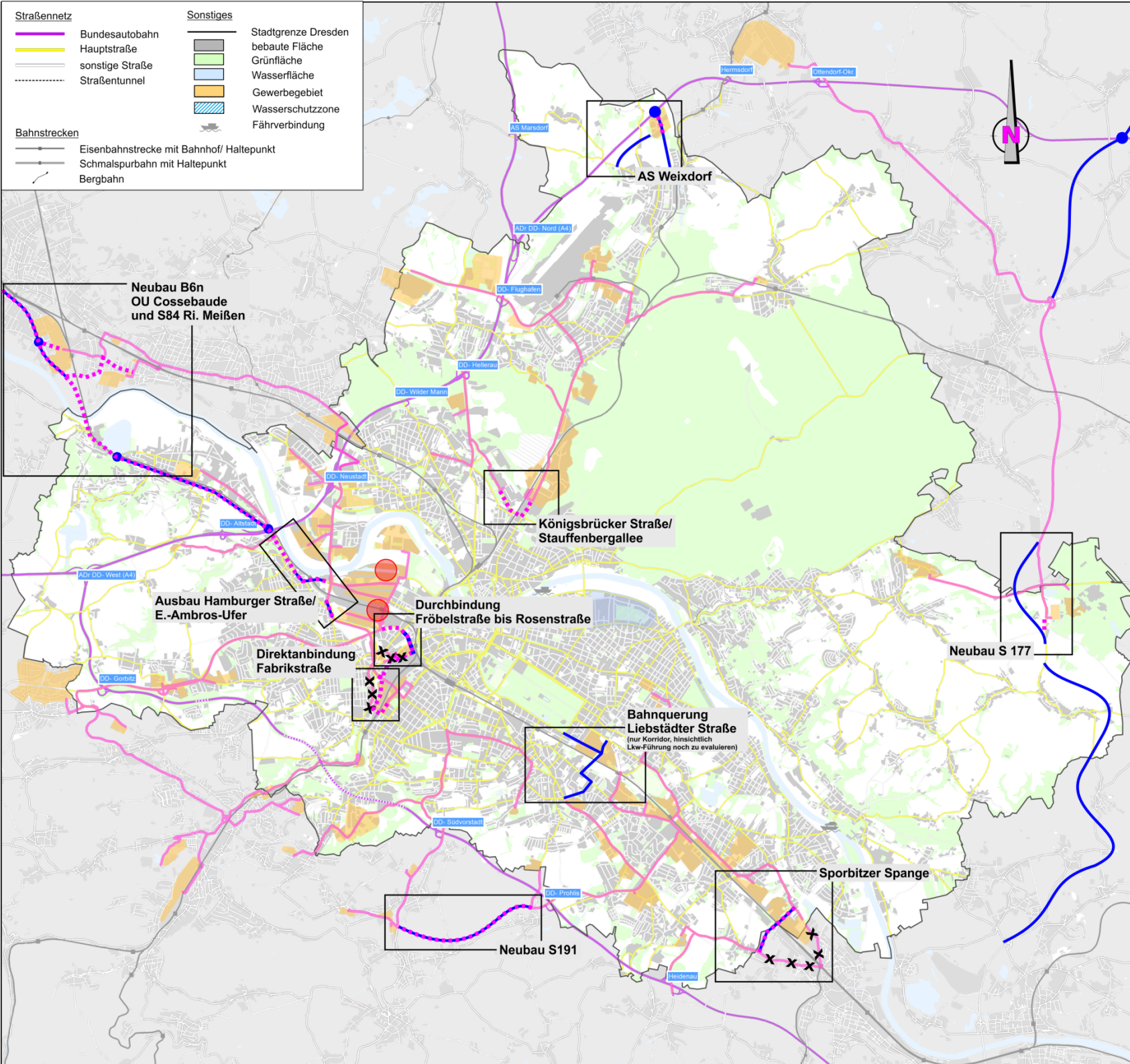
**Abbildung 17**

# Measures freight transport

-  Lkw-Vorrangnetz Bestand
-  Erweiterung Lkw-Vorrangnetz
-  Rücknahme Lkw-Vorrangnetz nach Umsetzung der entsprechenden Maßnahme
-  neue Netzelemente im Straßennetz mit potenzieller Eignung für Lkw-Verkehr
-  Erhalt intermodaler Schnittstellen Güterverkehr

\*mit Lkw-Vorrangnetz und ortskonkret darstellbare Maßnahmen, weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.5

**Abbildung 10**



## n “Dresdner Debatte” / Dresden Debate

- Dresden specific tool for citizen participation in urban development planning
- Online dialog
- “Offline” dialog – red Info-Box
- 4-week dialog
- With accompanying events
- Used four times already  
2010, 2011, **2013 TDP**, 2014

[www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de)

Was ist die Dresdner Debatte? Das Konzept.

Die Dresdner Debatte ist ein offener und öffentlicher Dialog der Landeshauptstadt Dresden zwischen Politik, Planung und Bevölkerung zu aktuellen Stadtentwicklungsthemen.

Auf diesem Weg der informellen Bürgerbeteiligung wird einerseits über Ziele, Inhalte und komplexe Rahmenbedingungen von Planungen oder Konzepten in einem frühen Bearbeitungsstand informiert. Andererseits werden in einem moderierten Online-Dialog die Haltungen und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Politik zu dem aktuellen Thema diskutiert. Dafür ist im Rahmen einer Dresdner Debatte jeweils vier Wochen Zeit. Debattiert wird nicht nur online, sondern auch vor Ort in der roten Info-Box.

Die Debatten bieten allen Beteiligten die Gelegenheit, sich mit den Themen und Meinungen über einen längeren Zeitraum intensiv auseinanderzusetzen und Handlungsoptionen zu erörtern. So trägt die Dresdner Debatte dazu bei Konfliktpotential abzubauen. Entscheidungen transparenter zu gestalten und die Diskussionsergebnisse im Zuge des weiteren Planungsprozesses einfließen zu lassen. Die Dresdner Debatte ist ein dauerhaftes Instrument der informellen Beteiligung. Durch die Verstärkung bietet sie die Chance, langfristig die Kommunikationskultur auf der Ebene der Stadtentwicklung zu verbessern. Dafür wurde die Dresdner Debatte im April 2012 mit dem Sonderpreis „Nachhaltiger Bürgerdialog“ ausgezeichnet.

**Online**

Die Onlineplattform bietet umfangreiche Informationen zu dem jeweils aktuellen Stadtentwicklungsthema. Das Besondere: Der Online-Dialog ermöglicht es vier Wochen allen Interessierten zu Wort zu kommen, eigene Meinungen und Ideen in die Debatte einzubringen, sowie in einer offenen Diskussion die Ideen Anderer zu kommentieren. Die bereits vergangenen Debatten sind übersichtlich und detailliert nachlesbar und bieten aktuelle Informationen zu den Ergebnissen und Entwicklungen der diskutierten Themen.

**Infobox**

Die Info-Box in der roten Farbe der Dresdner Debatte taucht jeweils am Schauplatz der Diskussion auf. Hier können sich Bürgerinnen und Bürger über das Thema der aktuellen Debatte und die Pläne des Stadtplanungsamtes informieren und direkt am Computer ihre Ideen und Kommentare eingeben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung stehen für Gespräche, Fragen, Anregungen und auch für technische Hilfestellungen zur Verfügung.

**Ergebnisse**

Mit der Dresdner Debatte werden differenzierte Stimmungen, Vorstellungen und Wünsche aber auch konkrete Anregungen und Vorschläge sichtbar. So können Konflikte frühzeitig erkannt, konstruktiv gelöst und gemeinsame Ziele mit den Bürgerinnen und Bürgern für ein langfristiges Handeln im Sinne integrierter Stadtentwicklungspolitik abgeleitet werden. Am Ende einer Debatte steht die Auswertung aller Diskussionsbeiträge. Die Ergebnisse werden schriftlich dokumentiert und in einer öffentlichen Veranstaltung unter Teilnahme von nichtstimmenden

Bisherige Debatten

1. Debatte zum Neumarkt
2. Debatte zur Inneren Neustadt
3. Dresdner Debatte zum VEP 2025plus
4. Dresdner Debatte: Zukunft Dresden 2025+ – Dresden gemeinsam gestalten



# Dresden's SUMP: Citizen participation

n **Dresden Debate “fischelant mobil – thinking transport newly”**

n **21. September bis 19. Oktober 2013**

n **Online-Debate [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de)**

- participation: ca. 2,200 citizen
- Visitors at the website: 4,500 with 42,293 clicks
- 1,200 written contributions
- Download of information: more than 400 times

n **Info-Box**

- City centre, near shopping centre „Altmarktgalerie“
- Tuesday – Friday 3 – 7 p.m.  
Saturday 11 a.m. – 4 p.m.
- Visitors: ca. 570
- Ballosplit-survey: 2,600 ball

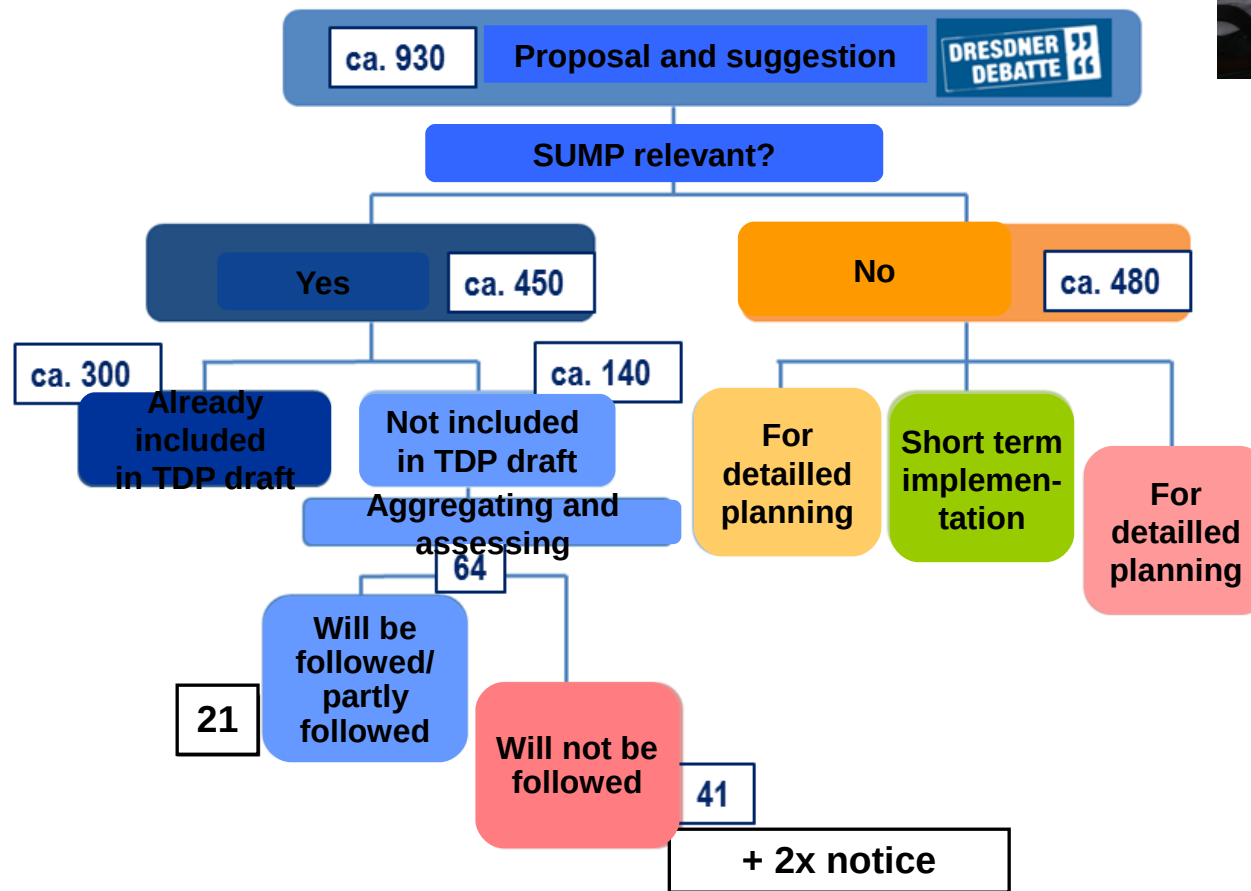


# Dresden's SUMP: Citizen participation



photo: Urban Planning Office Dresden

## Appraisal and reporting: methodology and results

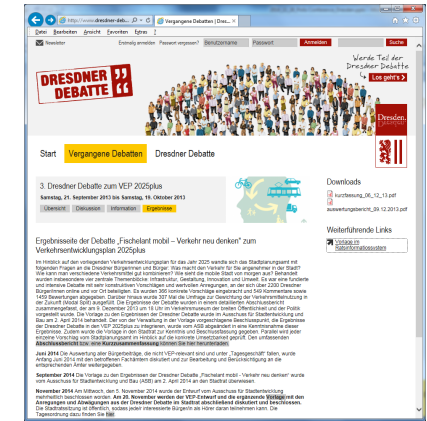


# Dresden's SUMP: Citizen participation

## Adoption of the City Council

to integrate results of citizen participation in the SUMP on 20 November 2014

together with the adoption of the SUMP on 20 November 2014



Landeshauptstadt Dresden  
Die Oberbürgermeisterin

Dresden  
Dresdner Debatte

Vorlage Nr.: V2745/14  
Datum: 3. April 2014

Vorlage

Beratungsfolge Dienstberatung der Oberbürgermeisterin Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau Stadttrat	nicht öffentlich öffentlich	zur Information beschließend beschließend
---	--------------------------------	---

Zuständig: OB Stadtentwicklung

**Gegenstand:**  
Ergebnisse der Dresdner Debatte zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus (VEP 2025plus) der Landeshauptstadt Dresden

**Beschlussvorschlag:**

- Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.
- Die Methodik zur Auswertung aller Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Die aus der aggregierten Aufbereitung der Ergebnisse der Dresdner Debatte in den VEP anzunehmenden Maßnahmen und abgeleiteten Prüfaufträge werden bestätigt und sind in den VEP 2025plus zu integrieren (Anlage 3).

Ergebnisse der „Dresdner Debatte“ zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Dresden 2025plus  
Abwägung VEP-relevanter und bisher unberücksichtigter Anregungen in aggregierter Form (Stand 31.01.2014)

Seite 10

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
49	Tarifierhöhungen nur noch für Zeitkarteninhaber	Dieser Ansatz widerspricht allen verkehrlichen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen.	1	712	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
50	Aufbau eines O-Busnetzes in Dresden	Ein Ersatz der Straßenbahn durch O-Busse ist aus Kapazitätsgründen nicht sinnvoll. Für eine gute verkehrliche und städtebauliche Ingration der Straßenbahn in den Straßenraum bestehen in Dresden viele gute Beispiele	1	802	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
51	Durchgehende Verbindung Dresden-Altenberg per Bahn	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO. Betrifft den Bereich Dresden nur am Rande.	1	878	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO	Anregung wird teilweise gefolgt (mit Prüfauftrag)



n with Czech subtitles



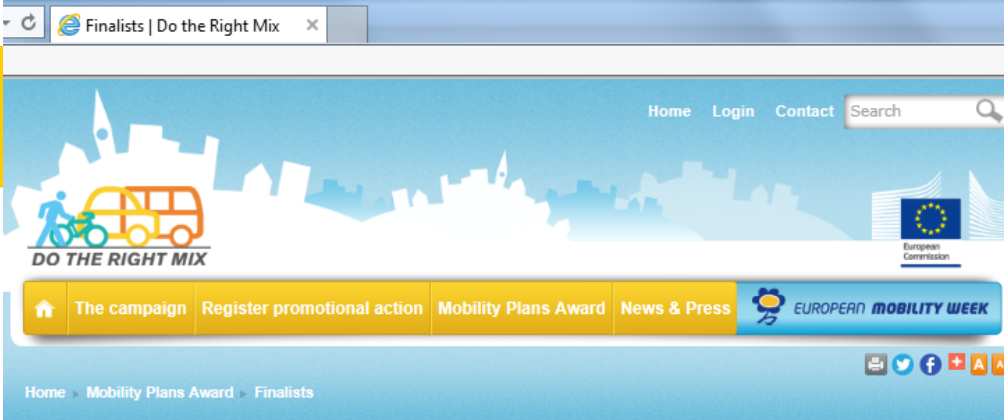
## n What did the city?

- n Management of the planning process
- n Organise the participation, meetings, public relations
- n European-wide tender
- n Technical input and coordination/supervision of technical work
- n Assessment of statements and administrative work for political discussions

## n Workload for the city? □Much!

- n 158 meetings during 5 years
- n Technical coordination work

- n What did the subcontracts?
  - n Technical elaboration of the SUMP (from analysis to SUMP draft)
  - n Participation in many meetings
  
- n Influence of municipal elections?
  - n Planning process started in 2009
  - n SUMP draft was given to politicians 5 months before local elections in June 2014
  - n Political adoption by the new City Council after elections – in November 2014



## 2014 FINALISTS

The 2014 Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) Award attracted 17 applications from 10 countries. The three finalists vying for the Award are Bremen (Germany), Dresden (Germany) and Ghent (Belgium). The winner will be announced at a joint European Mobility Week-SUMP Award ceremony on 23 March 2015 in Brussels, Belgium.

### Bremen

Germany

In addition to excellent planning and the early provision of tools for monitoring and evaluation, Bremen impressed the jury with its strong stakeholder involvement during the evaluation process. This includes cooperation with peer cities and networks and international cooperation. Bremen has made remarkable efforts to continuously 'learn the lesson', to strengthen its success stories and to avoid potential failure in the next round of transport planning. Bremen communicates 'lessons learnt' to stakeholders through working groups with those concerned, political debates within the relevant committees and internet forum activities for citizens. Bremen's next – and highly relevant – challenge includes feeding evaluation results back into the public debate and the SUMP.

[Visit the website](#)

### Dresden

Germany

The city of Dresden has initiated a high quality process to monitor and evaluate its SUMP. It is following a highly systematic approach for the development of a monitoring and evaluation framework while making use of European guidance. Dresden is strong in its provision of tools and has carefully selected relevant indicators. In addition to assessing SUMP measures, the framework also covers the evaluation of the SUMP planning process, which Dresden is currently implementing for the first time. This includes conducting a consultation of all SUMP planning bodies and partners on their experiences, as well as carrying out an assessment and providing feedback on the entire planning cycle that led to the SUMP's formal adoption in November 2014.

[Visit the website](#)

### Ghent

Belgium

Thanks to continuous work during the last 30 years, the city of Ghent has built up a thorough system of SUMP practice including monitoring and evaluation. With institutions and processes in place, valuable evaluation experience has also been gained through participation in a number of European co-funded projects such as CIVITAS and QUEST, which has supported a continuous learning process through

### Did you pick the right transport ?



[READ MORE](#)



**European awards recognise cities for excellence in sustainable mobility**  
24/02/15 Two prizes for innovation in urban mobility will be awarded on 23 March 2015 in Brussels, Belgium....

[ALL NEWS](#)

## 2014 European Mobility Week Award Ceremony

Violeta Bulc, Member of the EC in charge of Transport, will present the 2014 European Mobility Week Award







***Thank you very much for your attention!***

Contact: Dr. Kerstin Burggraf  
City of Dresden, Urban Planning Office

Tel: 0351 / 488 34 48 E-Mail: [KBurggraf@dresden.de](mailto:KBurggraf@dresden.de)

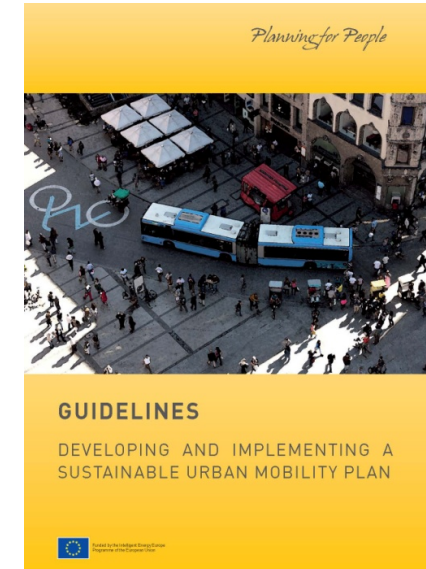
Transport Development

# European developments in urban transport planning

## A NEW WAY OF PLANNING URBAN MOBILITY

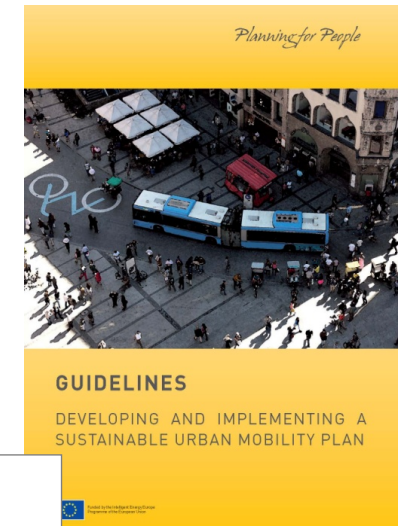
The table presents in a simplified manner some of the main differences between the planning process described in this guidance document and a more "traditional" planning process.

Traditional Transport Planning	Sustainable Urban Mobility Planning
Focus on traffic	→ Focus on people
Primary objectives: Traffic flow capacity and speed	→ Primary objectives: Accessibility and quality of life, as well as sustainability, economic viability, social equity, health and environmental quality
Modal-focussed	→ Balanced development of all relevant transport modes and shift towards cleaner and more sustainable transport modes
Infrastructure focus	→ Integrated set of actions to achieve cost-effective solutions
Sectorial planning document	→ Sectorial planning document that is consistent and complementary to related policy areas (such as land use and spatial planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)
Short- and medium-term delivery plan	→ Short- and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy
Related to an administrative area	→ Related to a functioning area based on travel-to-work patterns
Domain of traffic engineers	→ Interdisciplinary planning teams
Planning by experts	→ Planning with the involvement of stakeholders using a transparent and participatory approach
Limited impact assessment	→ Regular monitoring and evaluation of impacts to inform a structured learning and improvement process



# Dresden's SUMP: measure selection

- n **SUMP Dresden: integrated, sustainable and multimodal approach**
- S-Bahn, tram, bus, ferries, taxi
  - walking and cycling
  - P+R, B+R, K+R, P+M, R+B, CarSharing, BikeSharing, CarPooling
  - Increase urban road safety
  - Car traffic and car parking
  - Urban logistics: CarGoTram, GVZ
  - Mobility Management
  - Dresden Traffic Management System „VAMOS“



## Important Public Transport interfaces

### Kategorien bestehender wichtiger Schnittstellen

- Kategorie 1
- Kategorie 2
- Kategorie 3

### Veränderungen durch Maßnahmen des VEP

- neu entstehende ÖPNV-Schnittstellen
- in der Bedeutung deutlich steigende ÖPNV-Schnittstellen
- 🚢 zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

### Erläuterungen zu den Kategorien

*Schnittstelle der Kategorie 1:*  
zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit  $\geq 5.000$  Umsteigern pro Tag)

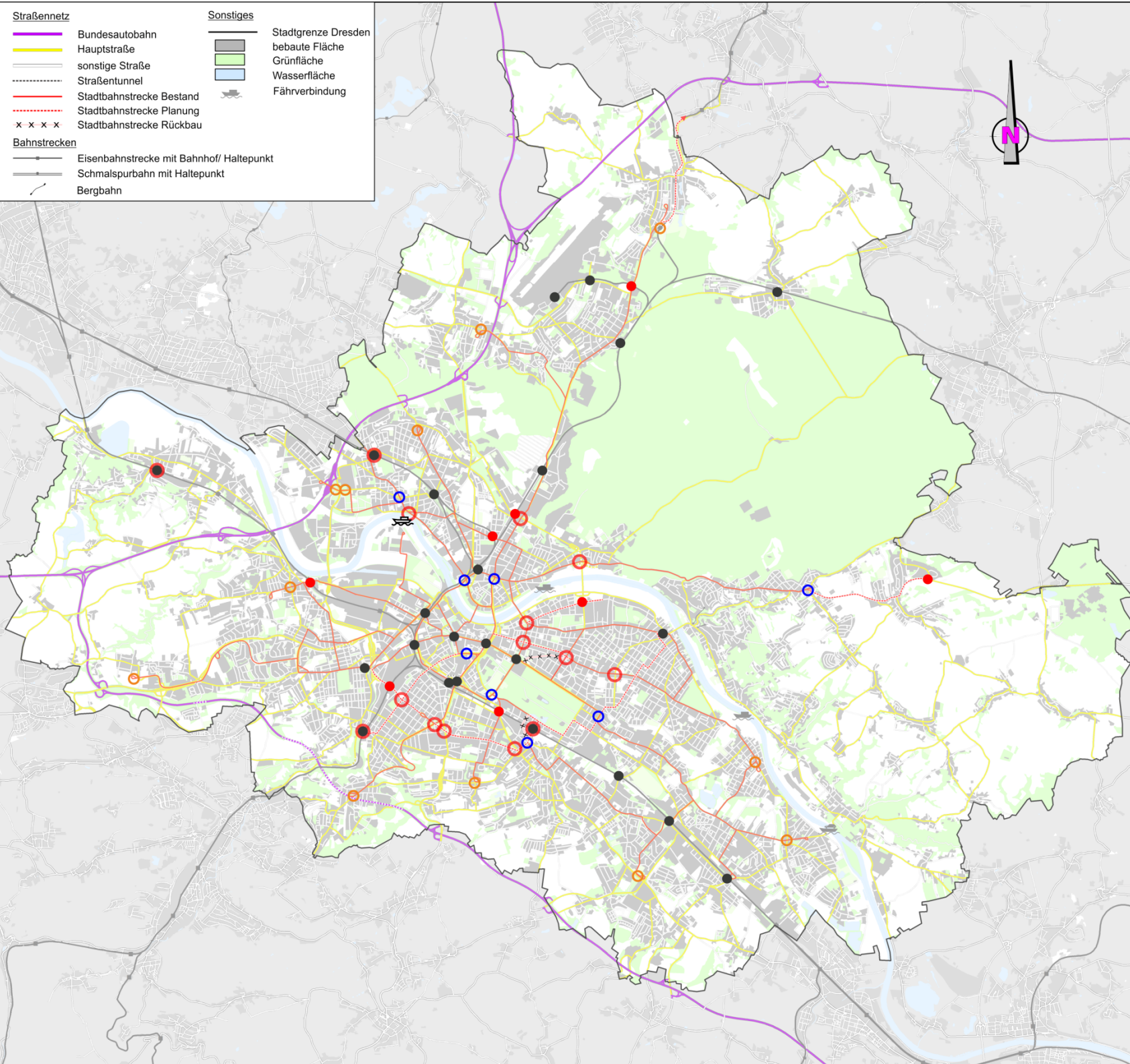
*Schnittstelle der Kategorie 2:*  
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigern pro Tag

*Schnittstelle der Kategorie 3:*  
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endästen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr sowie Standorte P+R

zudem ist jede ÖPNV-Haltestelle mit mehr als einer Linie prinzipiell als ÖPNV-Schnittstelle zu betrachten - auch wenn die Bedeutung im Einzelfall gering ist, ist die Wirkung dieser Haltestellen in Summe netzrelevant

\* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.6

**Abbildung 13**



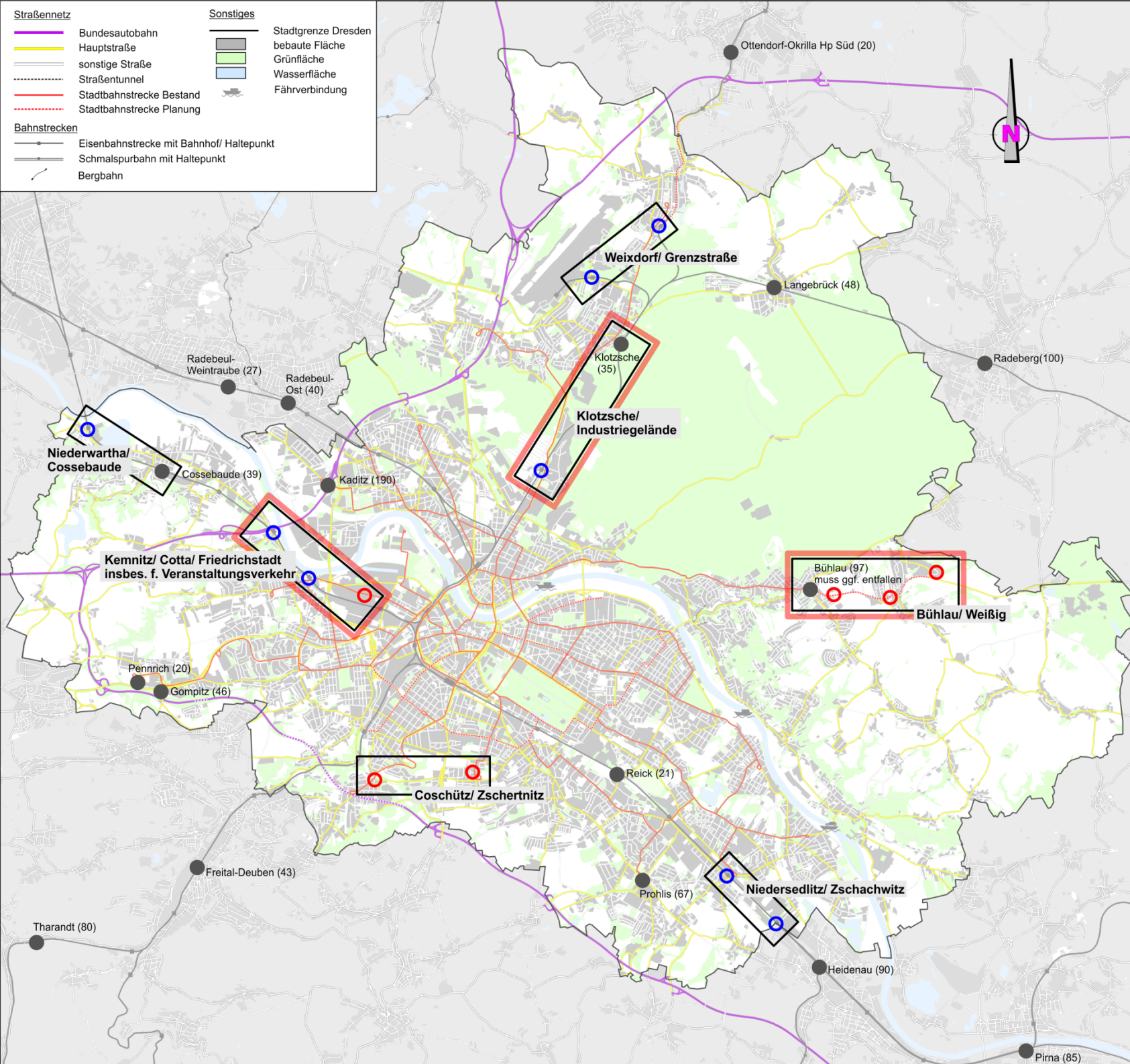
<b>Straßennetz</b>	<b>Sonstiges</b>
— Bundesautobahn	— Stadtgrenze Dresden
— Hauptstraße	■ bebaut Fläche
— sonstige Straße	■ Grünfläche
— Straßentunnel	■ Wasserfläche
— Stadtbahnstrecke Bestand	🚢 Fährverbindung
— Stadtbahnstrecke Planung	
— Stadtbahnstrecke Rückbau	
<b>Bahnstrecken</b>	
— Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt	
— Schmalspurbahn mit Haltepunkt	
— Bergbahn	

### Conception park and ride







- bestehende P+R Plätze (Stellplatzanzahl)
- potenzieller Standort an Zug/ S-Bahn
- potenzieller Standort an Stadtbahn
- hohe Priorität Untersuchungsbereiche für neue und erweiternde P+R Plätze im Zuge des Integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzepts
- Untersuchungsbereiche für neue und erweiternde P+R Plätze im Zuge des Integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzepts

\* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.7

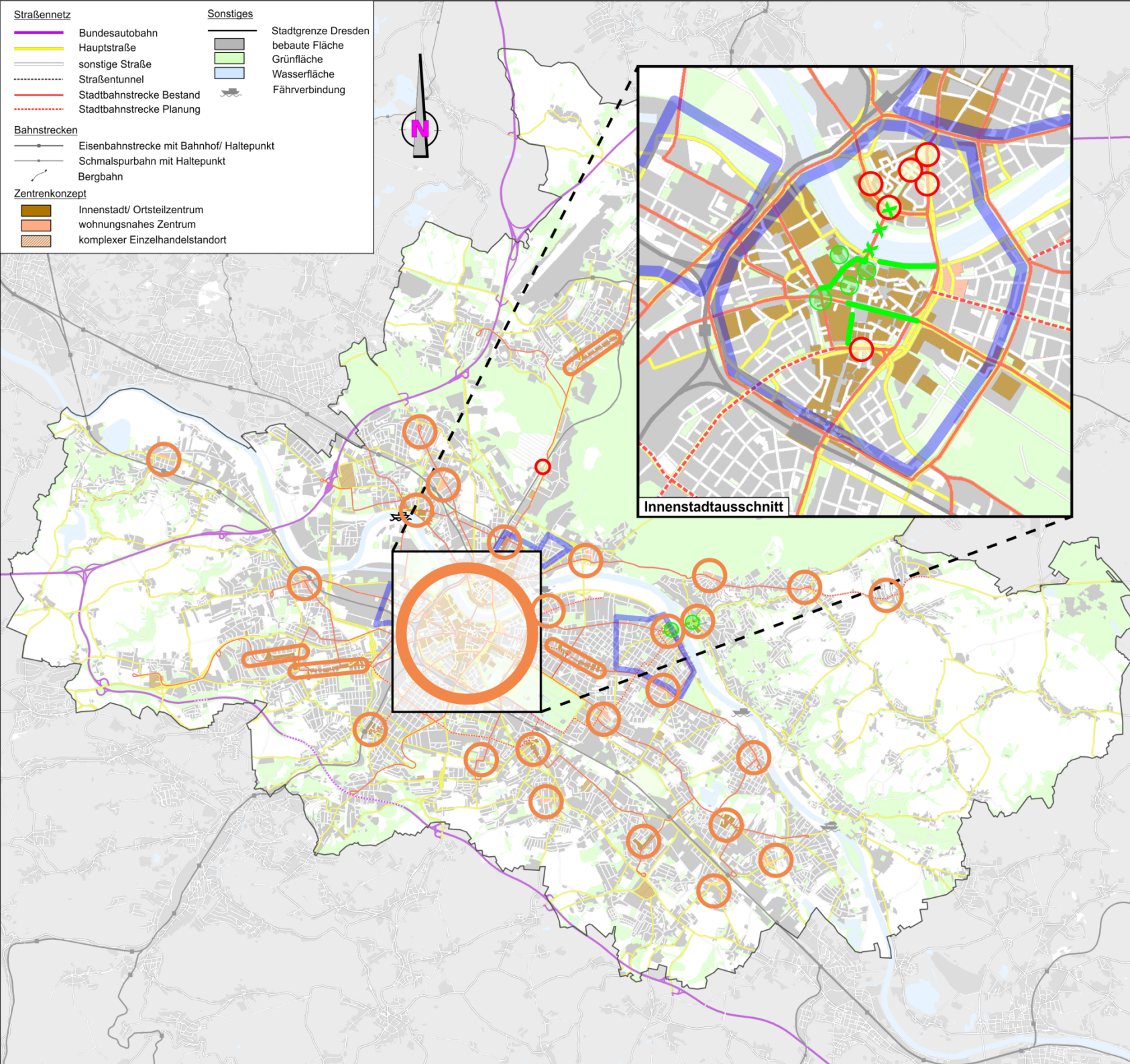
### Abbildung 14









## Measures for walking/pedestrians

-  punktuelle Verbesserung der Querungssituation
-  Strecke/ Platzbereich mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsberuhigung aus stadtfunktionaler Sicht
-  Sperrung der Augustusbrücke für individuellen Kfz-Verkehr (außer Sonderverkehr) sowie Ausstattung der Brücke mit getrennten und ausreichenden Wegen für den Fußgänger- und Radverkehr
-  Wirkungsbereich bestehender kleinräumiger Verkehrskonzepte mit Komponenten des Fußgängerverkehrs (Fußgängerverkehrskonzept Innenstadt, Lärmaktionspläne Striesen-Ost/ Blasewitz und Friedrichstadt, Verkehrskonzept Äußere Neustadt)
-  Heraushebung der Innenstadt und aller Ortsteilzentren und wohnortnahe Zentren, die ein Erfordnis für gute Bedingungen im Fußgängerverkehr besitzen
-  geplante Fährverbindung Ostragehege






\*nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen, weitere Maßnahmen im Textteil, Kapitel 6.8

**Abbildung 18**





**Straßennetz**

-  Bundesautobahn
-  Hauptstraße
-  sonstige Straße
-  Straßentunnel
-  Stadtbahnstrecke Bestand
-  Stadtbahnstrecke Planung




**Sonstiges**

-  Stadtgrenze Dresden
-  bebaute Fläche
-  Grünfläche
-  Wasserfläche
-  Fährverbindung





**Bahnstrecken**

-  Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
-  Schmalspurbahn mit Haltepunkt
-  Bergbahn

**Zentrenkonzept**

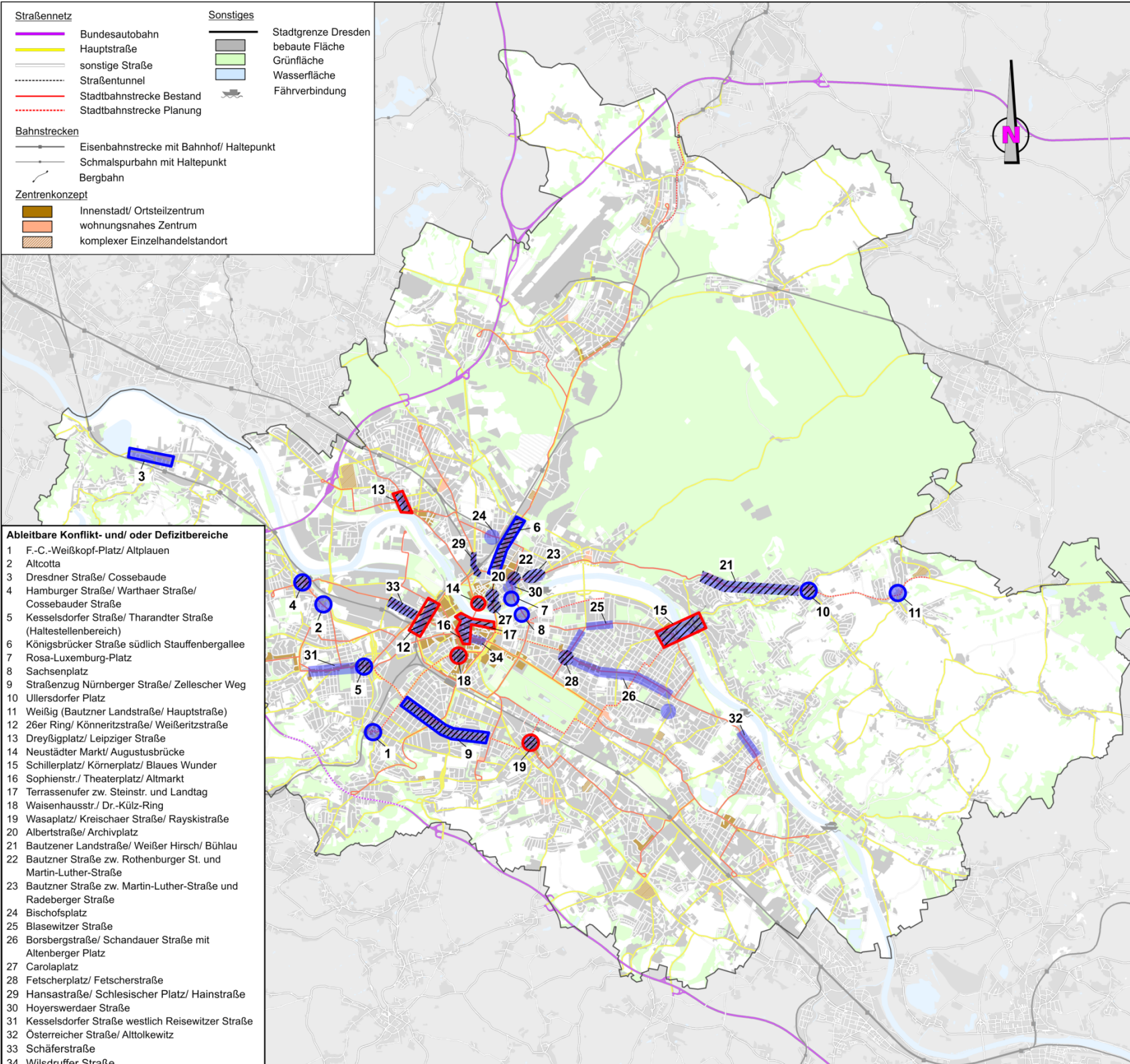
-  Innenstadt/ Ortsteilzentrum
-  wohnungsnahes Zentrum
-  komplexer Einzelhandelstandort

## areas with deficits/conflicts of transport and urban quality

-  2 Unverträglichkeiten
-  Bereiche mit maximal 2 Unverträglichkeiten
-  Umgestaltung im Zuge von Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss
-  Zentrale Maßnahmenbereiche des VEP

\* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 2.3 und 6.9.2 sowie in Anlage 3




**Abbildung 19**








- Ableitbare Konflikt- und/oder Defizitbereiche**
- 1 F.-C.-Weißkopf-Platz/ Altplauen
  - 2 Altotta
  - 3 Dresdner Straße/ Cossebaude
  - 4 Hamburger Straße/ Warthaer Straße/ Cossebauder Straße
  - 5 Kesselsdorfer Straße/ Tharandter Straße (Haltestellenbereich)
  - 6 Königsbrücker Straße südlich Stauffenbergallee
  - 7 Rosa-Luxemburg-Platz
  - 8 Sachsenplatz
  - 9 Straßenzug Nürnberger Straße/ Zellescher Weg
  - 10 Ullersdorfer Platz
  - 11 Weißig (Bautzner Landstraße/ Hauptstraße)
  - 12 26er Ring/ Körneritzstraße/ Weißeritzstraße
  - 13 Dreyßigplatz/ Leipziger Straße
  - 14 Neustädter Markt/ Augustusbrücke
  - 15 Schillerplatz/ Körnerplatz/ Blaues Wunder
  - 16 Sophienstr./ Theaterplatz/ Altmarkt
  - 17 Terrassenufer zw. Steinstr. und Landtag
  - 18 Waisenhausstr./ Dr.-Külz-Ring
  - 19 Wasaplatz/ Kreischaer Straße/ Rayskistraße
  - 20 Albertstraße/ Archivplatz
  - 21 Bautzener Landstraße/ Weißer Hirsch/ Bühlau
  - 22 Bautzner Straße zw. Rothenburger St. und Martin-Luther-Straße
  - 23 Bautzner Straße zw. Martin-Luther-Straße und Radeberger Straße
  - 24 Bischofsplatz
  - 25 Blasewitzer Straße
  - 26 Borsbergstraße/ Schandauer Straße mit Altenberger Platz
  - 27 Carolaplatz
  - 28 Fetscherplatz/ Fetscherstraße
  - 29 HansasträÙe/ Schlesischer Platz/ Hainstraße
  - 30 Hoyerswerdaer Straße
  - 31 Kesselsdorfer Straße westlich Reisewitzer Straße
  - 32 Österreicher Straße/ Alttolkewitz
  - 33 Schäferstraße
  - 34 Wilsdruffer Straße

## Approaches of interurban measures




### Maßnahmenansätze Straße

-  Straßenmaßnahme in Umsetzung bzw. durch Bund/ Freistaat bis 2025 geplant
-  Straßenmaßnahme im VEP
-  Flächenfreihaltung Straße

### Maßnahmenansätze ÖPNV

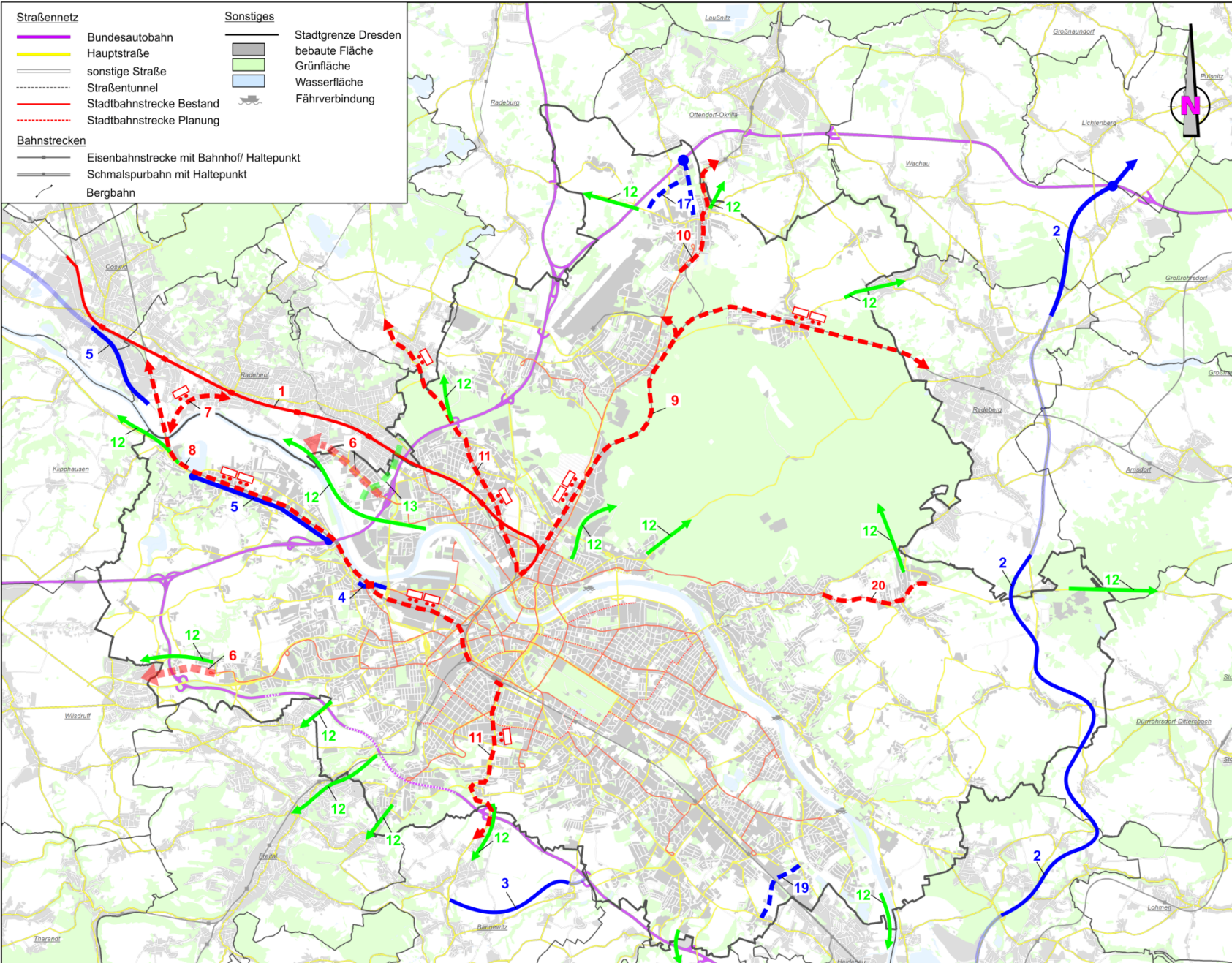
-  ÖPNV Maßnahme in Umsetzung
-  ÖPNV Maßnahme im VEP
-  Flächenfreihaltung ÖPNV
-  Verbesserung Busanbindung und Angebot
-  Verbesserung Zugangebot

### Maßnahmenansätze Radverkehr

-  Radverbindungen
-  Flächenfreihaltung Güterbahn Übigau
-  Ausbau regionaler Radanbindungen

\* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.9.7

**Abbildung 24**



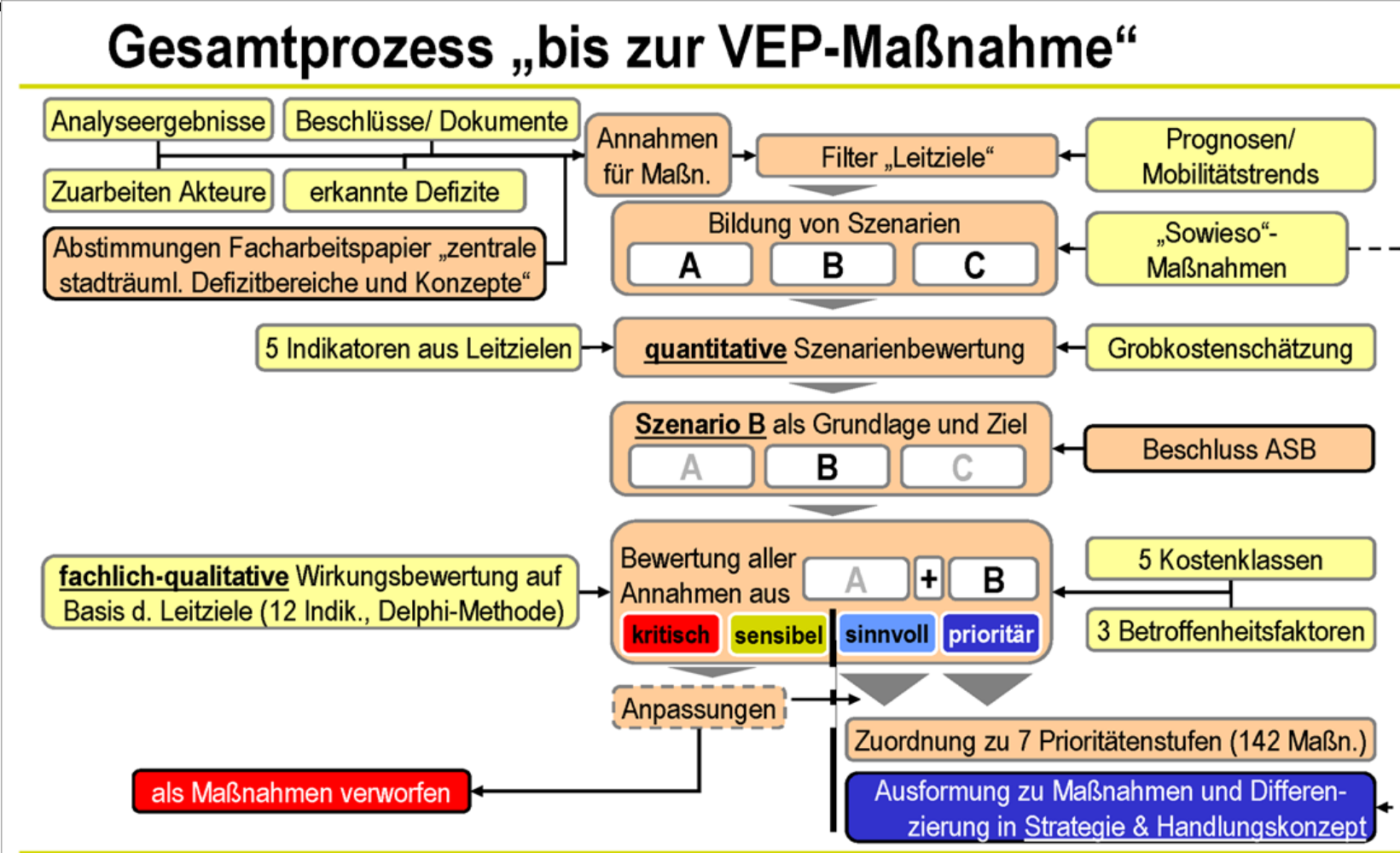
Kurzbildbeschreibung der Maßnahmen	
1	S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt
2	Neubau S 177
3	Neubau S 191n
4	Ausbau Hamburger Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Cotta
5	Fertigstellung S 84n
6	Trassenfreihaltung Stadtbahn Pennrich - Kesselsdorf und Kaditz - Radebeul-Ost
7	Bus über Niederwarthaer Brücke in Abstimmung mit Landkreis Meißen
8	Taktverdichtung linkselbische Bahnstrecke
9	Taktverdichtung Richtung Bischofswerda und 3. Gleis
10	Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla bzw. Königsbrück
11	Verbesserung Regionalbus Richtung Moritzburg und Bannewitz
12	Korridor für Ausbau regionaler Radverbindungen Radebeul/ Radeberg/ Heidenau/ Pirna/ Klipphausen/ Bannewitz/ Freital/ Kesselsdorf/ Wilsdruff u.a.
13	Trassensicherung Übigauer Güterbahn für Radverkehr
14*	Zusammenarbeit bei P+R sowie Pendlerparkplätzen
15*	Kooperation bei Pendlernetzwerken
16*	Regionales Konzept „postfossiler Mobilität“
17	AS Weixdorf/ GE Promigberg
19	Bau Querspange Sporitz
20	Bau der Stadtbahnstrecke Bühlau - Weißfisch
21*	Prüfung Regionalbusverbindungen nach Dresden über die Autobahn

\* Maßnahmen nicht grafisch dargestellt



# Urban transport planning in Dresden

## draft of Dresden TDP 2025plus – measure selection



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

