

Cities' Approaches to Addressing Challenges in SUMP development:

Dresden's SUMP

Metropolitan Solutions 2015

CH4ALLENGE and EcoMobility SHIFT SUMP Workshop

Berlin, 20 May 2015

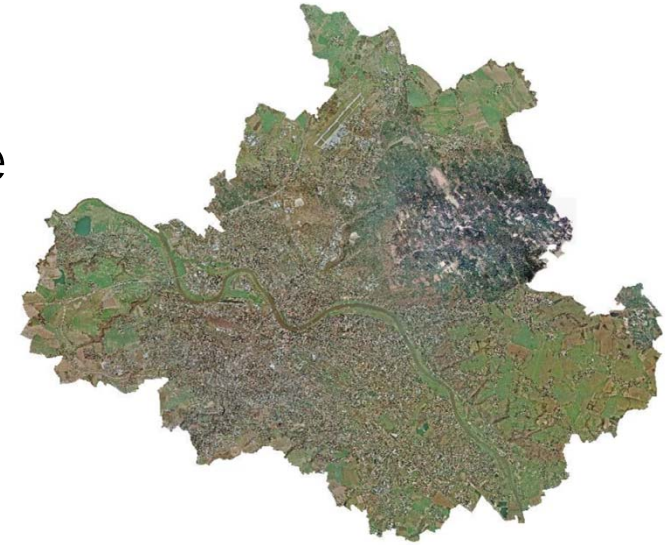
Kerstin Burggraf

City of Dresden, Urban Planning Office

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

Something about Dresden

- Capital of Free State of Saxony
- Located in the valley and on the slopes of the River Elbe
- Dynamic, green city with a high quality of life
- Resident population 541,000
- Area of the city 328 km²,
about 62% covered by forest and green space

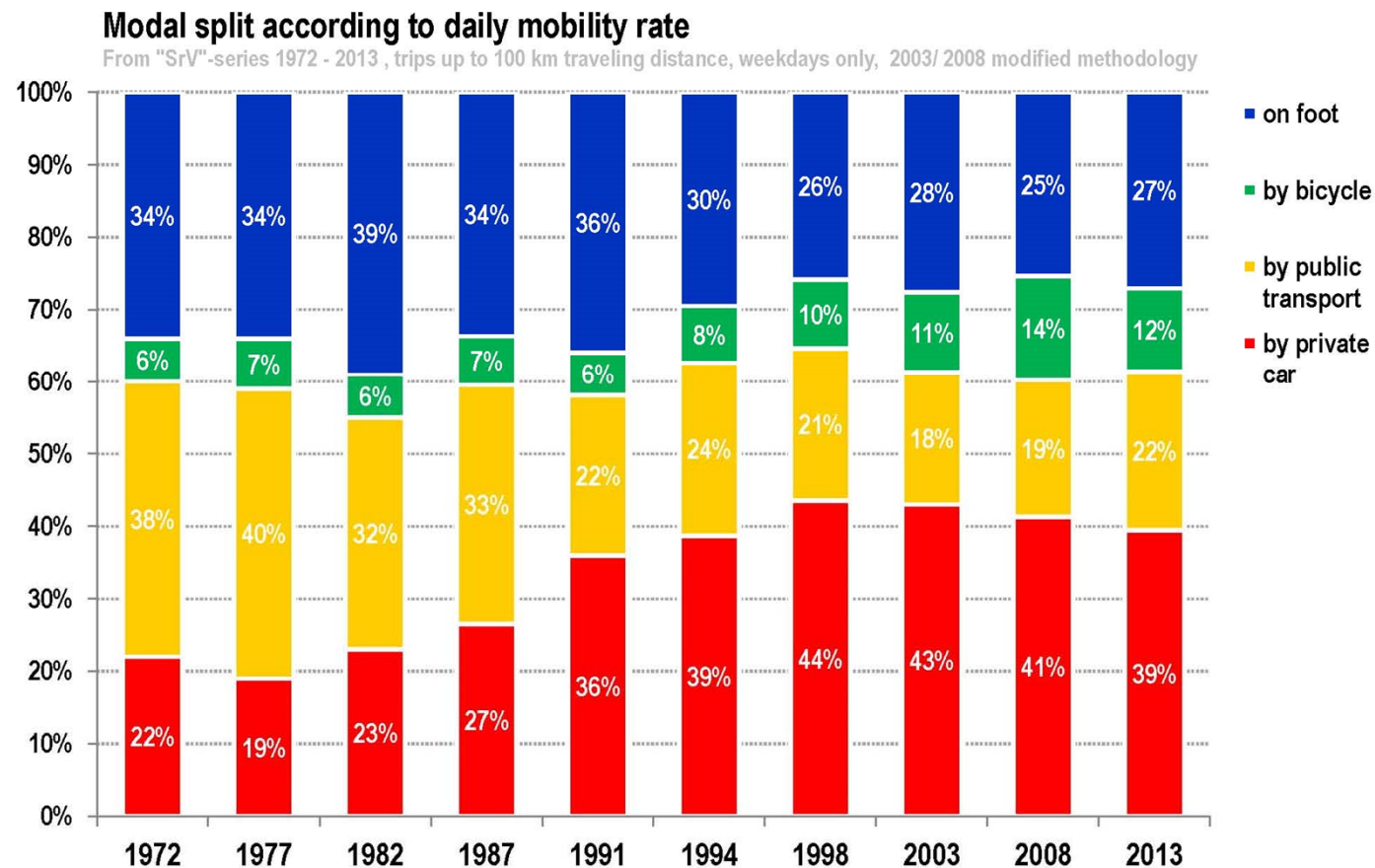


- 1,470 km roads
- 12 tram and 28 city bus routes (total length: 213 / 307 km)
- 9 Elbe bridges, 3 Elbe ferries, 2 mountain railways
- 1,942 million trips per day
- 153 million passengers of local PT per year
- 86,000 commuters inbound, 48,000 outbound



Modal split in Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
SG Grundlagen der Verkehrsplanung



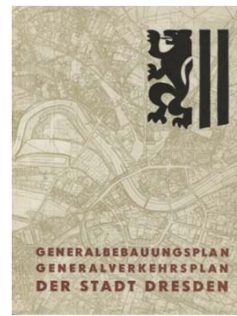
→ Improve mobility and quality of live

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

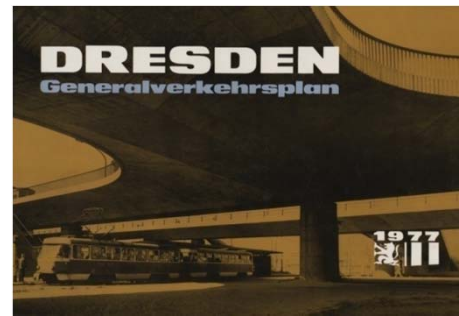
- Planning tradition and transformation
 - From infrastructure planning to SUMP / Transport Development Plan TDP (in German: Verkehrsentwicklungsplan)



1950



1967



1977



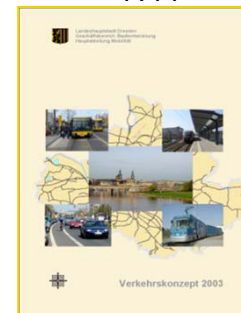
1989



1990



1994



2003



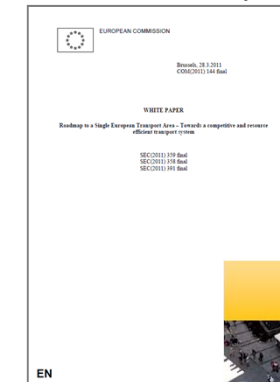
2014

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

- Planning process due to the national recommendations and the European guidelines
- Dresden SUMP process fits all steps of the SUMP cycle
- Broad participation of stakeholders, citizen, institutional internal and external cooperation partners, region and politics
- Dresden is partner in the CH4LLENGE project



EU-White Paper



2011 SUMP Guidelines update 2013



Urban Mobility Package 2013



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

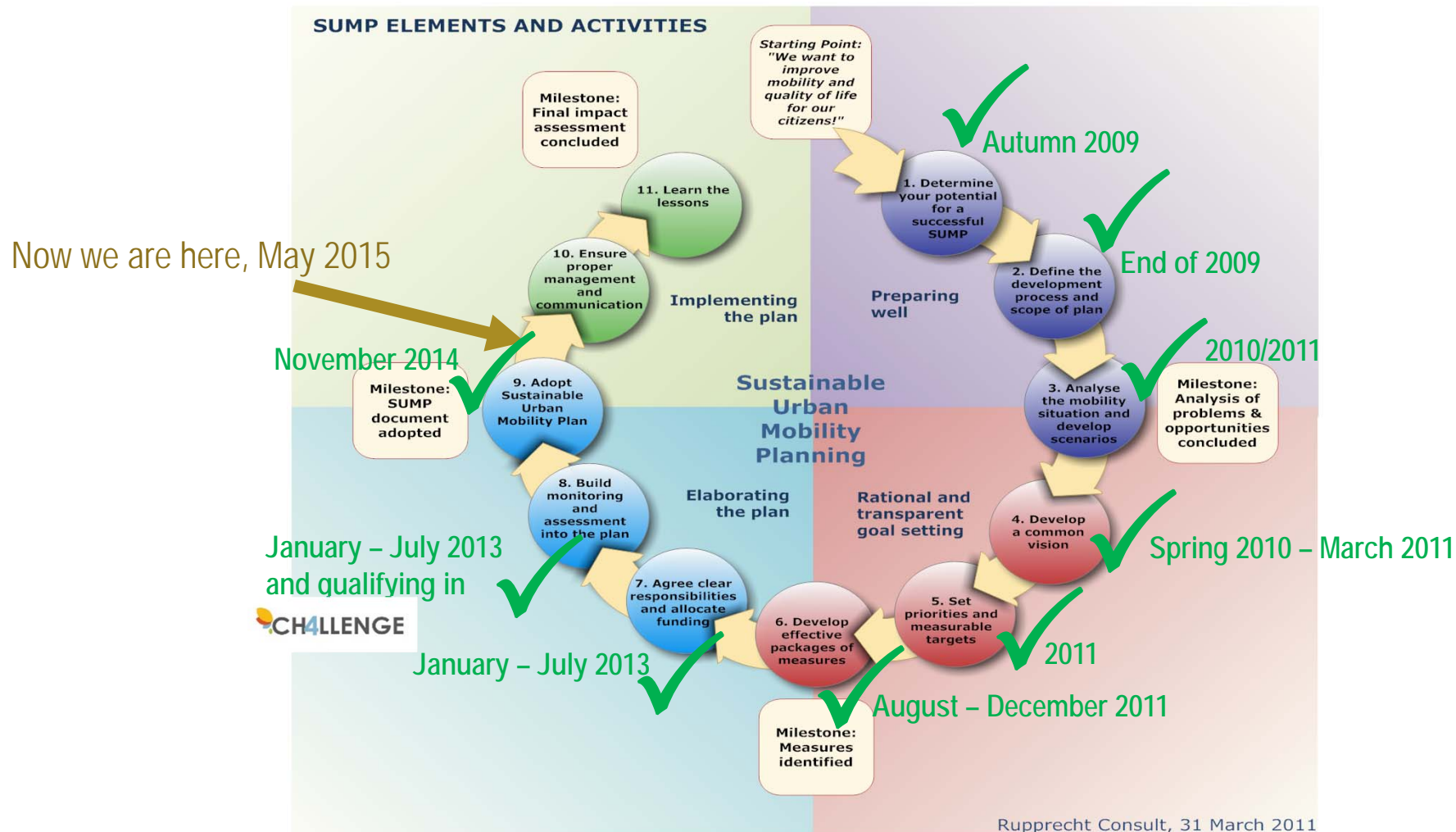


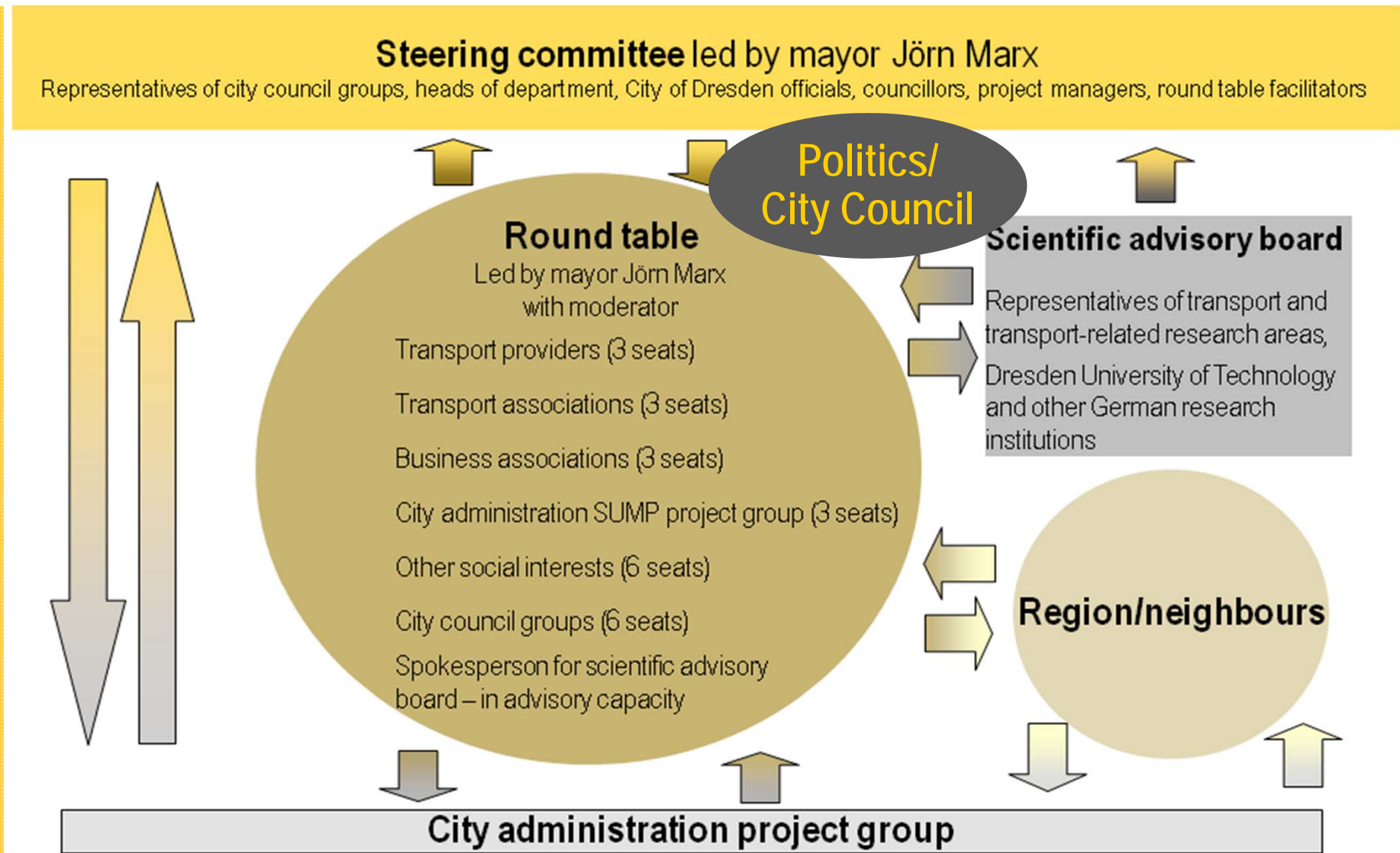
www.sump-challenges.eu

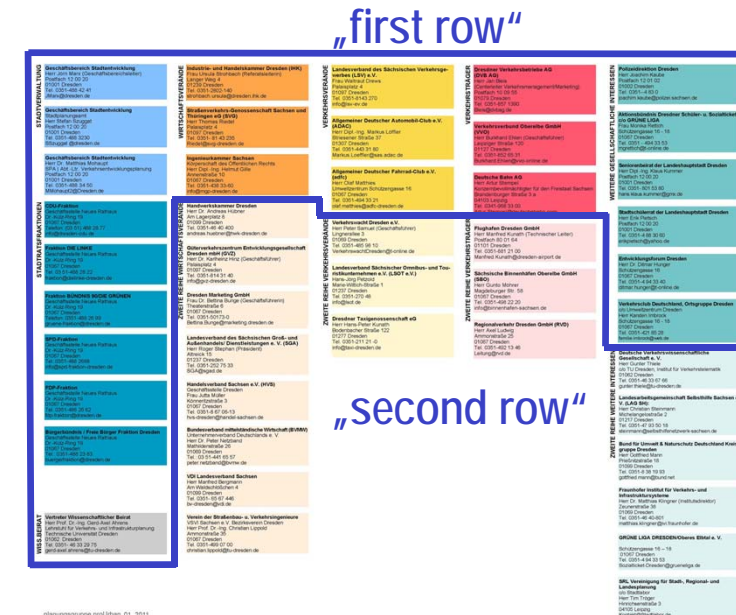


Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Dresden's SUMP: steps of the planning process



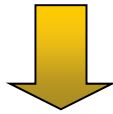




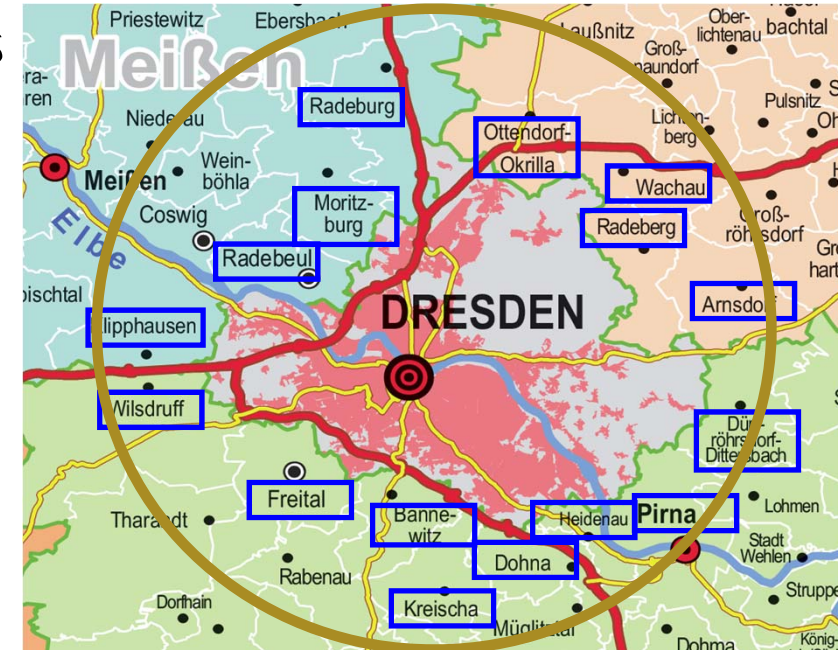
- advisory body
- transparency of the planning process
- neutral chairperson is imperative
- clear rules
- formation of groups
- can not replace political decisions

Dresden's SUMP: tools of involving Round Table Region

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



- integrative territorial transport planning
- face-to-face meetings
- 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

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



photo: Urban Planning Office Dresden

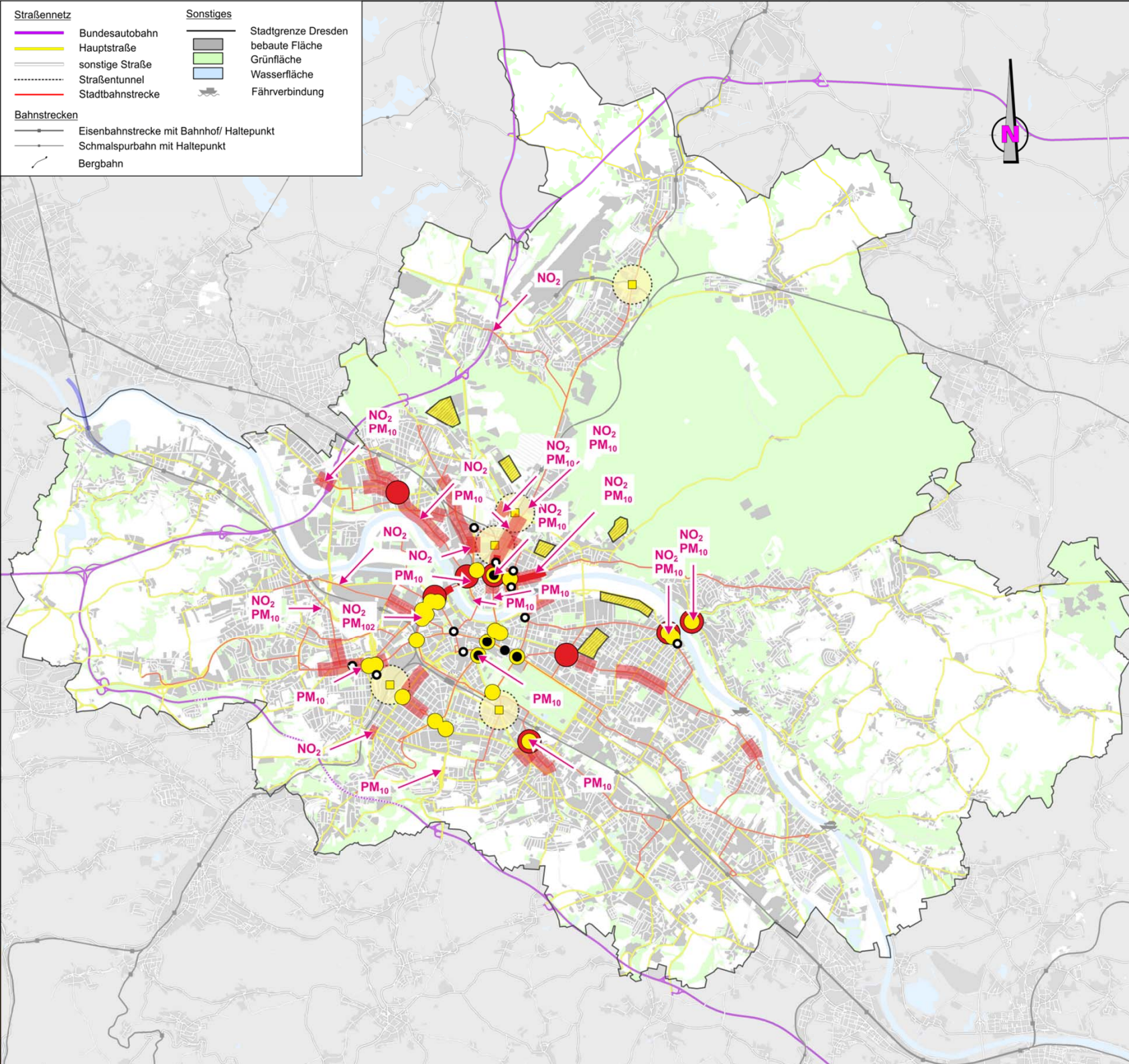


Dresden's SUMP: tools of involving Public Relation Work

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



photo: Urban Planning Office Dresden



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 NO₂ und Partikelemission PM₁₀ nach Luftreinhalteplan

- NO₂ PM₁₀ 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



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhofallee 171
52066 Aachen

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



- Developed goals of Round Table
- adopted by the City Council with small modifications

Preamble

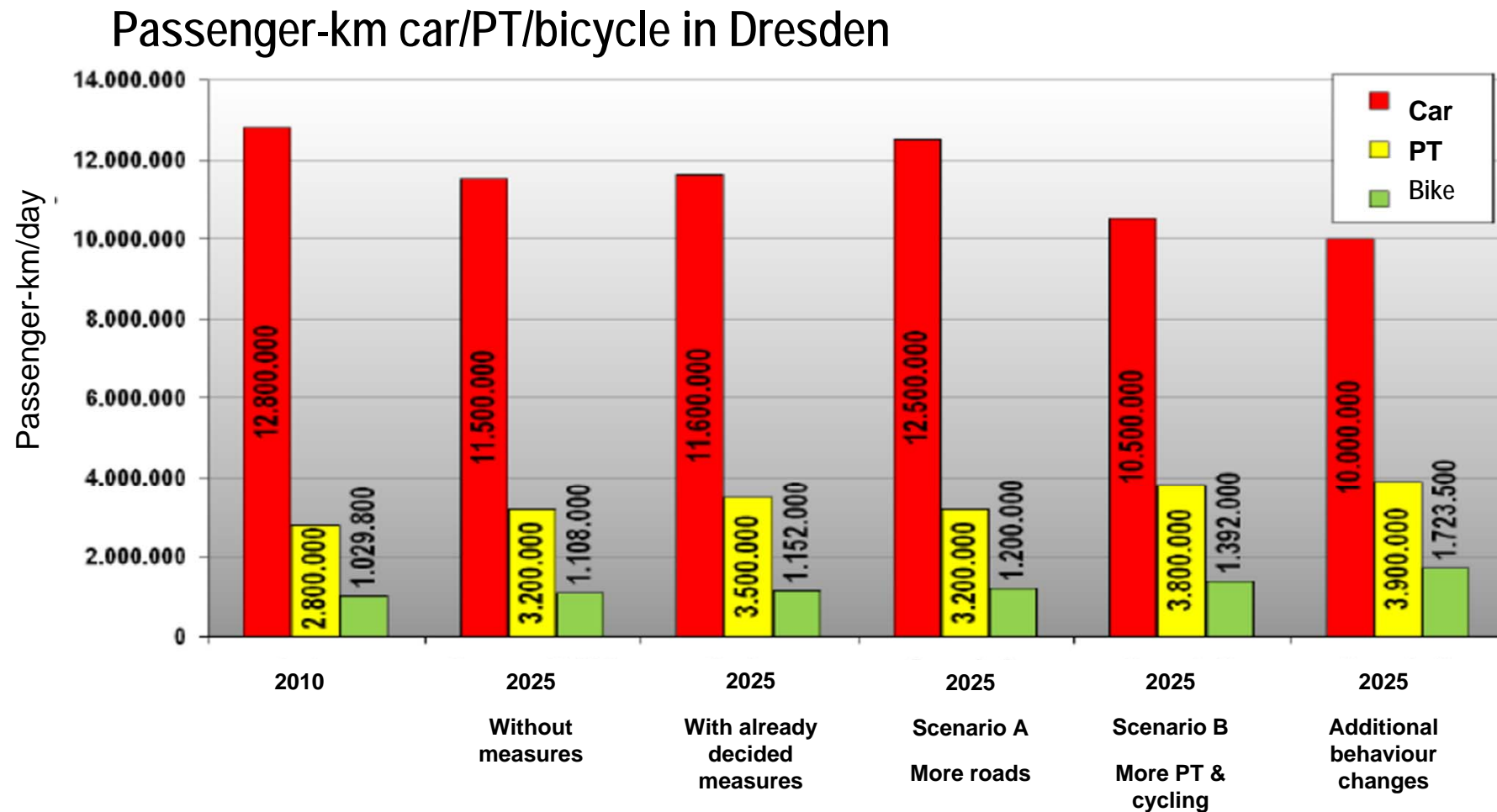
1. Transport is not an end in itself! Its purpose is to improve residents' mobility and support the city's economy. Both these aims require a free choice of transport mode.
2. Maintaining mobility in a way that is affordable, safe and eco-friendly is an issue of primary importance for all of society. 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.

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

Dresden's SUMP: objectives

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)
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)

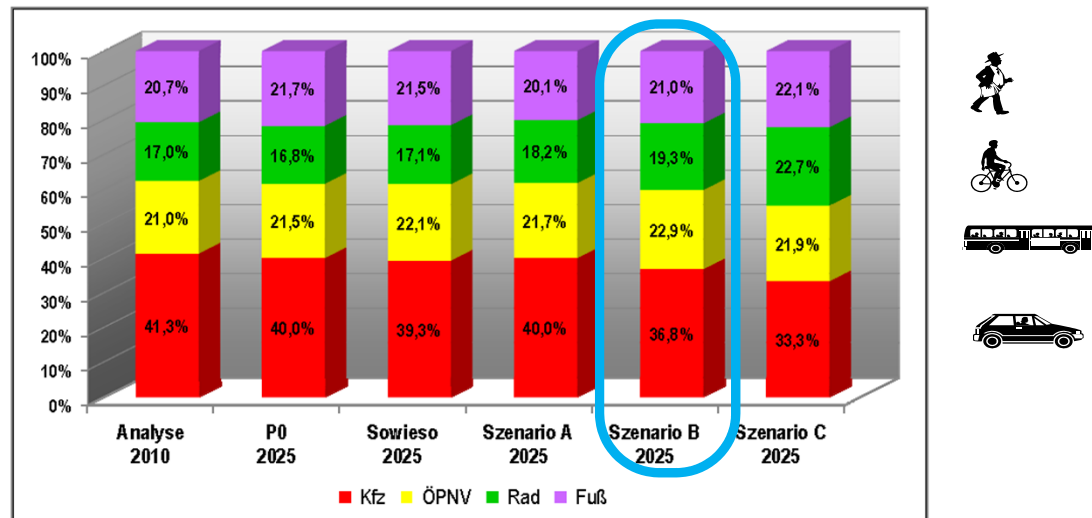
Scenarios



■ Scenarios

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

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)

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)

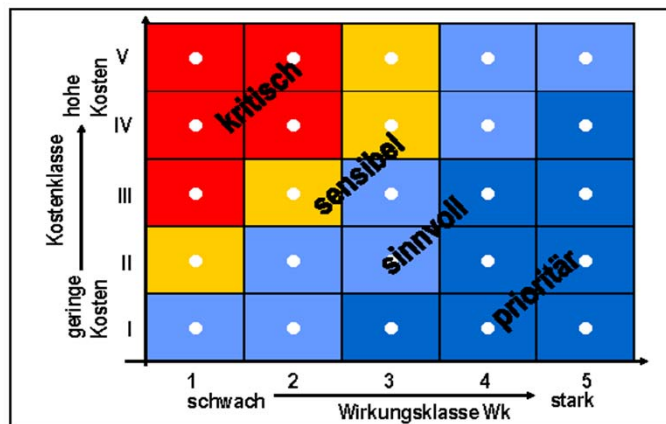
=

→ 5 impact categories

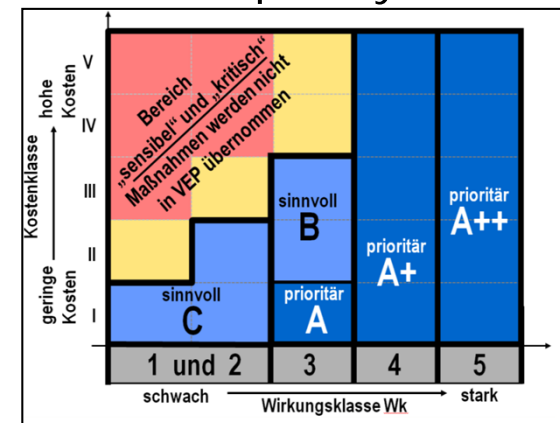
+

Cost categories

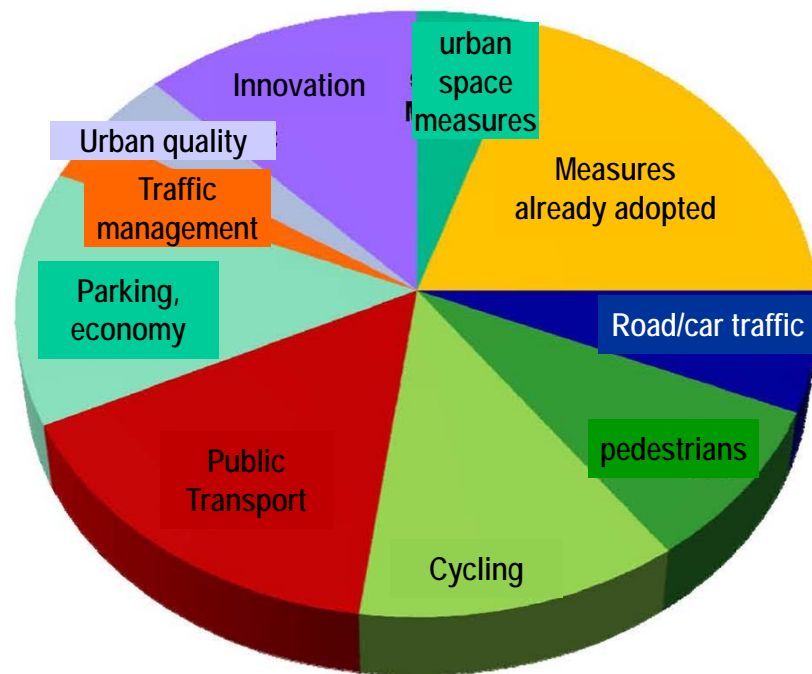
Matrix of categories of impact and costs



Matrix of categories of impact and costs differentiated in priority levels



- Dresden SUMP measure list with priorities, responsibilities and time for implementation, 146 measures



Anlage 6.2

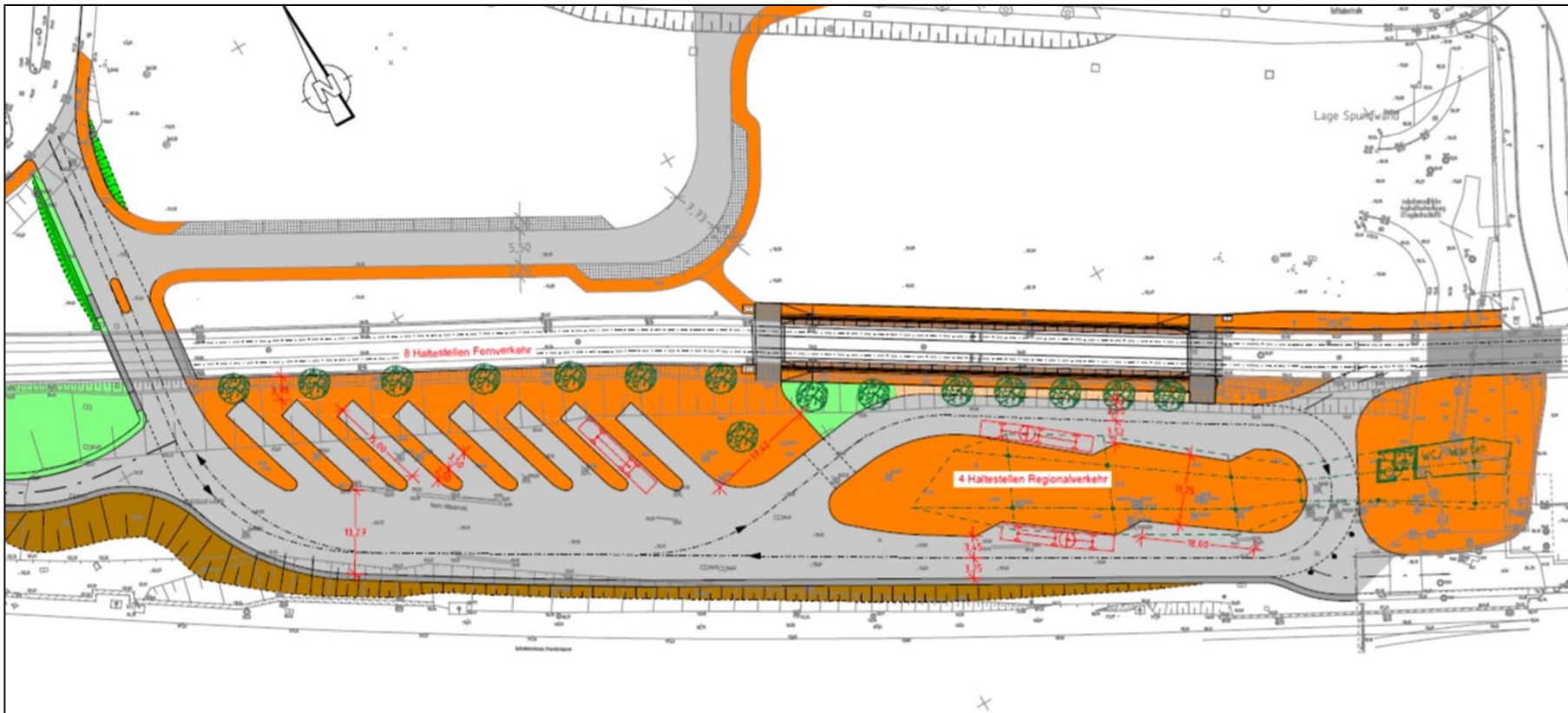
Seite 3/9

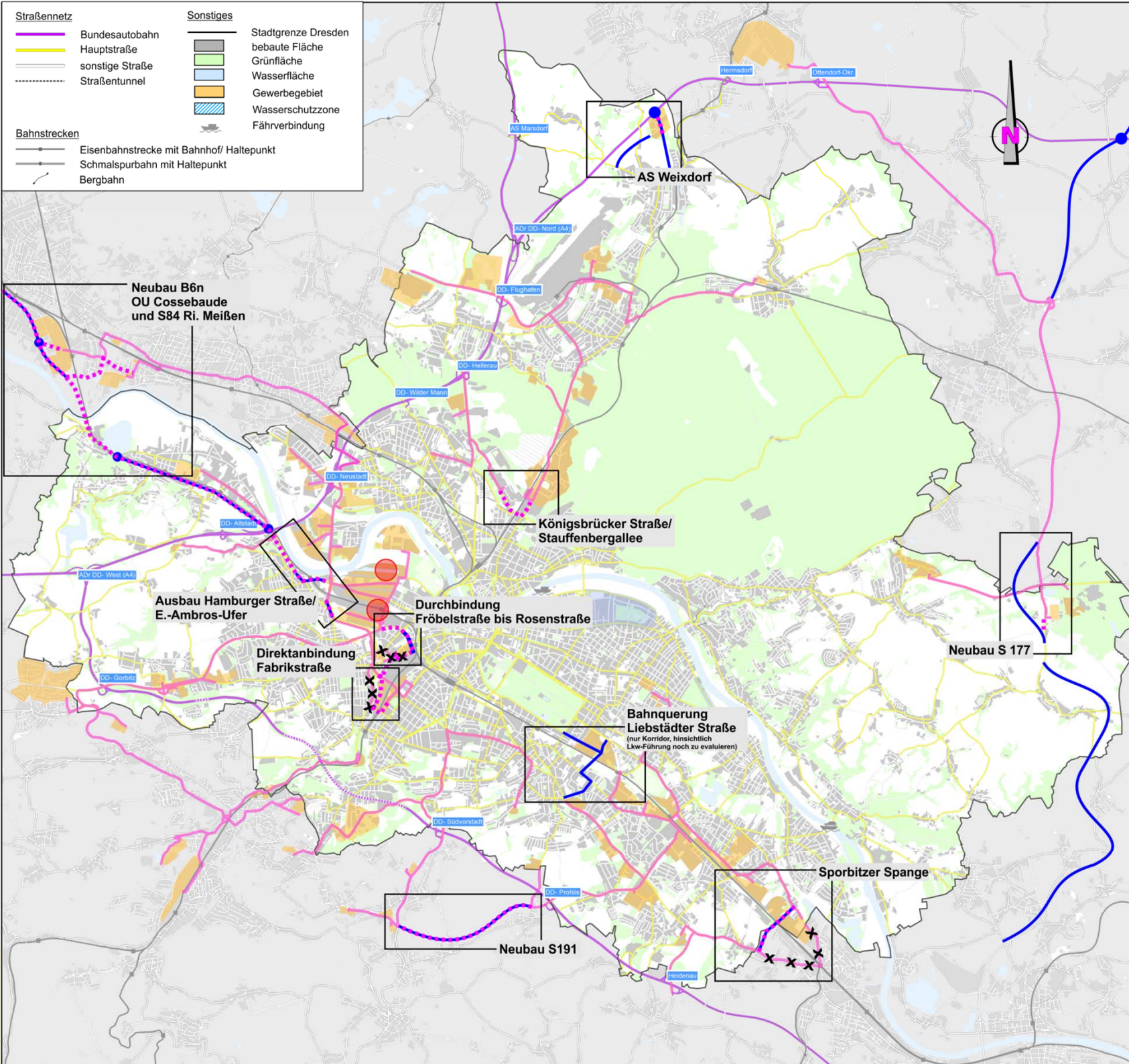
Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Wirkungs- klasse	Kosten- klasse	Prioritäts- stufe	Verantwort- lichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung	Einordnung in Haushalt (investiver HH (InvHH), Ergebnis-HH (ErGH) und Verwalt.-handeln)
			1 (schwach) bis 5 (stark)	0/1/2/ 6/7/8/9/10	A++ bis C			
Maßnahmen mit Prioritätsstufe A++								
29	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum	5	1	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im Inv+H und ErGH
30	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele	5	1	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im ErGH
31	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Sicherung der Nahmobilität durch die Umsetzung und Erarbeitung eines Netzkonzepts Fußgängerverkehr und teilräumlicher Verkehrskonzepte auf Basis des VEP	5	1	A++	Stadt Dresden	ab 2013	Sicherung im ErGH
32	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr u. a. durch das Anlegen von ausreichend breiten Mittelinseln und die verstärkte Nutzung nichtliniengerechter Fußgängerüberwege ("Zebrastrassen")	5	3	A++	Stadt Dresden	ab 2013	Sicherung im Inv+H und ErGH
33	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an (S)A bei ausreichend Freigabezeit	5	4	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im ErGH
34	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Intensivierung von Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen (Weiterführung Gehwegprogramm) unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen	5	4	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im Inv+H und ErGH
35	Entwicklungsprinzipien	Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (besonders innerstädtische Brachen) für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen u. a.	5	1	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	laufend im Verwaltungshandeln
36	Mobilitätsmanagement	Fortführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung des "Mobilitätsmanagements" der Verwaltung	5	1	A++	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im ErGH
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV auch im Rahmen eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements sowie Erhalt des Semesterfahrpasses für Dresdner Studierende	5	1	A++	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG mit weiteren Partnern	Daueraufgabe	laufend im Verwaltungshandeln
38	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs	5	2	A++	Stadt Dresden	ab 2013	Sicherung im ErGH
39		Maßnahme "Unterstützung sächsisches Pendlernetzwerk" entfällt lt. Beschluss Stadtrat vom 20.11.2014						
40	ÖPNV	Verstärkung echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV sowie Aufbau eines einheitlichen Wegweisungssystems zu wichtigen Schnittstellen des ÖPNV (inkl. S-Bahn)	5	1	A++	VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	Aufgabe DVB AG/ VVO, laufend im Verwaltungshandeln
41	ÖPNV	Verdichtung des Angebots im Straßen-/ Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie Taktverdichtung, größere Fahrzeuge oder neue Linien, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltspezifischen Herausforderungen gerecht zu werden	keine Angabe möglich	keine Angabe möglich	A++	Stadt Dresden/ DVB AG	langfristig	Sicherung TWD-Zuschuss in entsprechender Höhe

■ New tram lines (SUMP measure Nr 19)



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





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

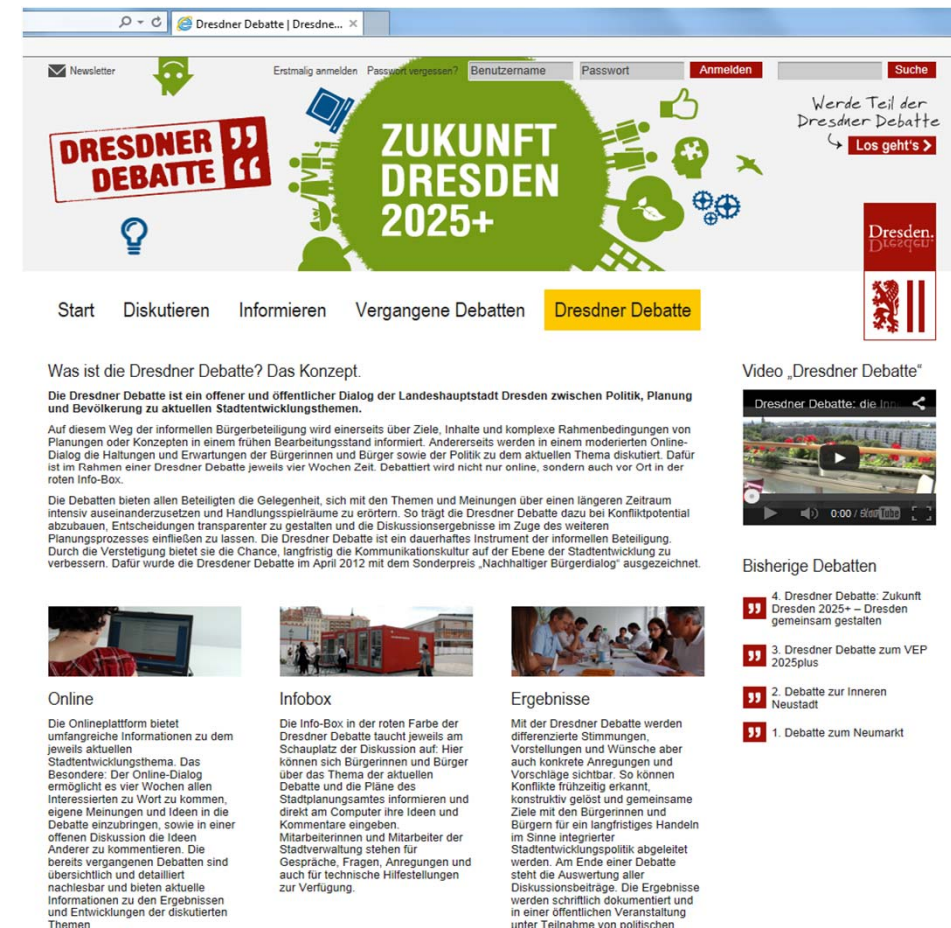
*mit Lkw-Vorrangnetz und ortskonkret darstellbare Maßnahmen,
weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.5

Abbildung 10

“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



The screenshot shows the homepage of the 'Dresdner Debatte' website. At the top, there's a navigation bar with links like 'Start', 'Diskutieren', 'Informieren', 'Vergangene Debatten', and 'Dresdner Debatte'. The main header features a large green circle with the text 'ZUKUNFT DRESDEN 2025+'. Below this, there's a section titled 'Was ist die Dresdner Debatte? Das Konzept.' which explains the purpose of the debate. To the right, there's a video player showing a street scene. Below the main text, there are three columns: 'Online', 'Infobox', and 'Ergebnisse', each with a brief description of the respective feature. On the far right, there's a list of 'Bisherige Debatten' (Previous Debates) with dates and topics.

Dresden's SUMP: Citizen participation



- Dresden Debate “fischelant mobil – thinking transport newly”

- 21. September bis 19. Oktober 2013

- Online-Debate 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

- 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

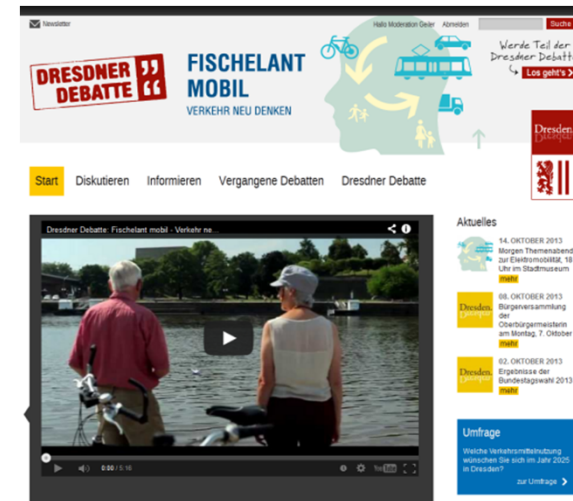
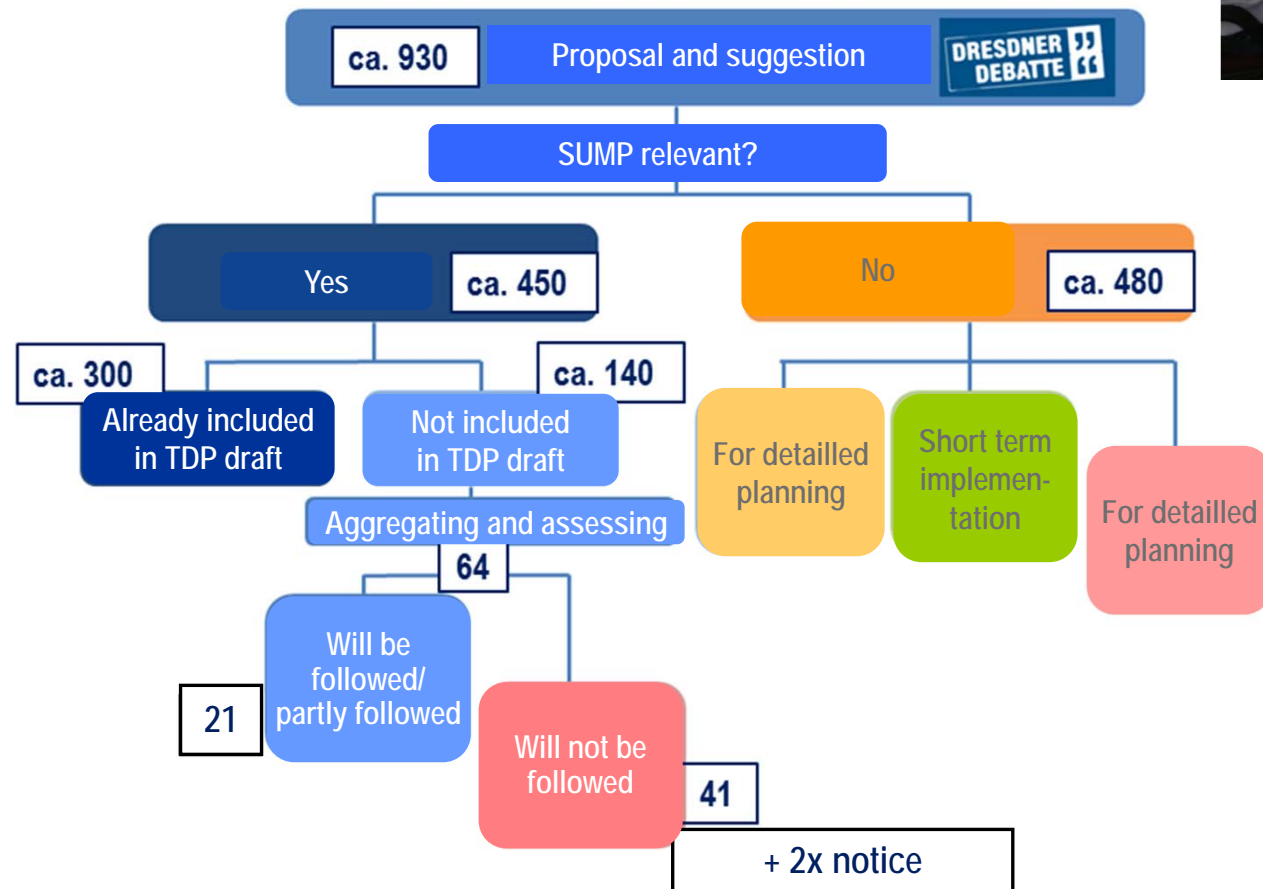




photo: Urban Planning Office Dresden

■ Appraisal and reporting: methodology and results



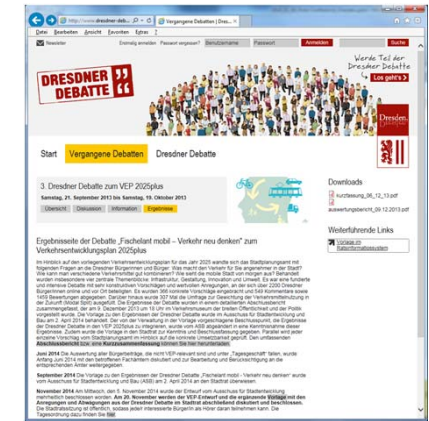
Adoption of the City Council

- to integrate results of citizen participation in the SUMP on 20 November 2014
- together with the adoption of the SUMP



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

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 Integration 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 Prüfungsauftrag)



■ Dresden SUMP - TDP 2025plus

A: basics and analysis

B: scenarios and assessments

C: mobility strategy 2025plus

D: action plan 2025

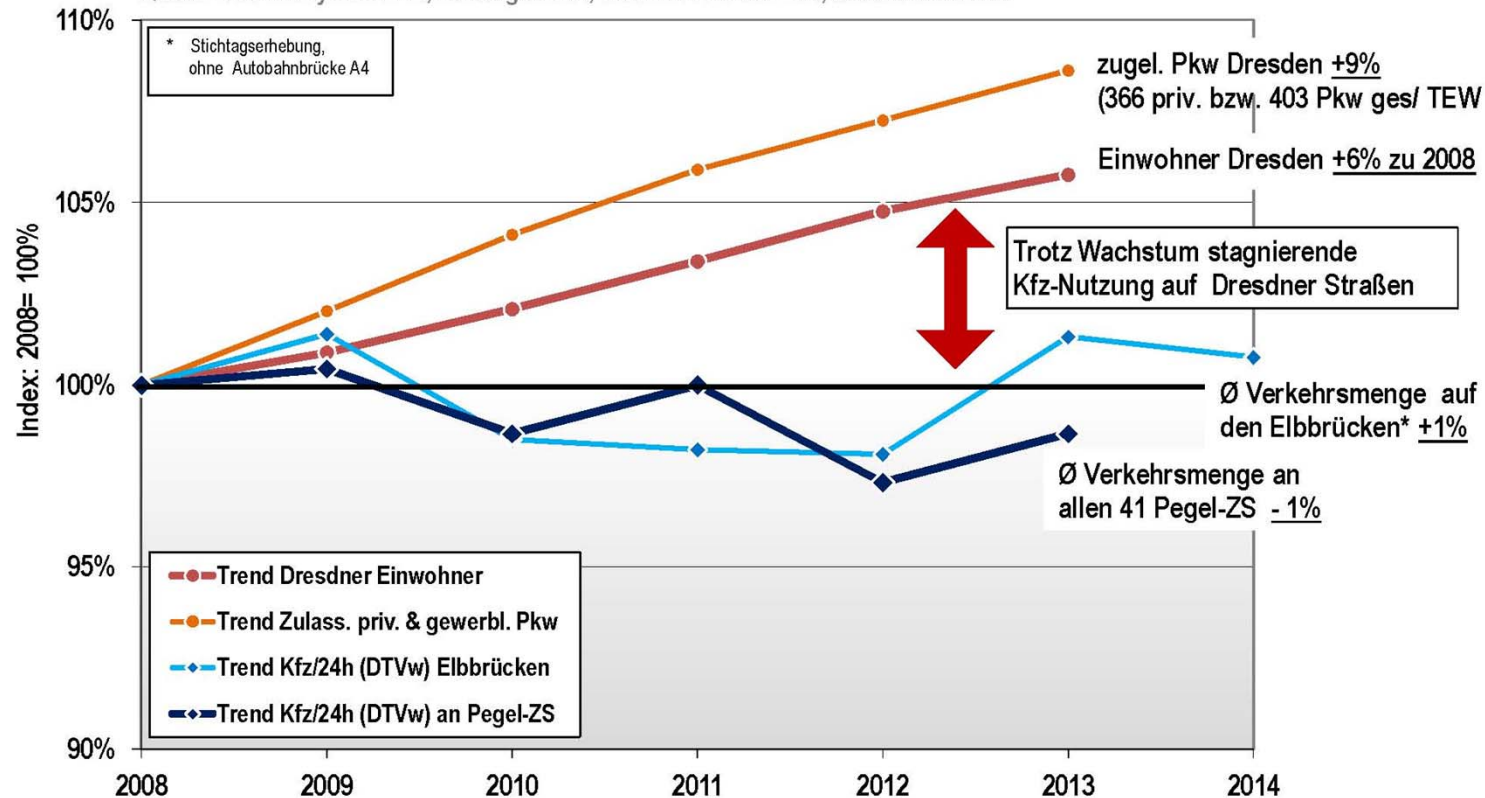
- created in a consultative process with bodies in the City Administration, Round Table, Scientific Advisory Board, Round Table Region
- elaborated by Mayors/City Administration
- Citizen participation before political discussion
- **Political Adoption by the City Council on 20 November 2014**



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



■ Adopted “Transport Development Plan 2025plus” includes Monitoring und Evaluierung (= chapter 4.9)

- with qualified indicator list
- indicators matched with adopted targets
- core indicators, additional indicators and context indicators
- using the CH4ALLENGE M&E template

→ Evaluation continuously every 3 years

Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus
Beschlussfassung Stadtrat vom 20.11.2014, Teil C: Mobilitätsstrategie 2025plus

No.	Indikator (Kurzbeschreibung und Messung)	Erhebung durch LUD	Erhebung zeitpunkt (Jahr, 2015)	Erhebungsart (Basis 2015)
A. Rahmenindikatoren				
1	Wachstumsentwicklung im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV)	x	ÖPNV	1 bis 5
2	Erreichung von Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
3	Verkehrsmittelkosten	x	ÖPNV	1 bis 5
4	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV)	x	ÖPNV	1 bis 5
5	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
6	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
7	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
8	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
9	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
10	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
11	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
12	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
13	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
14	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
15	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
B. Spezifische Indikatoren				
16	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
17	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
18	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
19	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
20	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
21	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
22	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
23	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
24	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
25	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
26	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
27	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
28	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
29	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
30	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
31	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
32	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
33	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
34	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
35	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
36	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
37	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
38	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
39	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
40	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
41	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
42	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
43	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
44	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
45	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
46	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
47	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
48	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
49	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5
50	Verkehrsmittelkosten im öffentlichen Verkehrsmittelverkehr (ÖPNV) im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln	x	ÖPNV	1 bis 5

Seite 174

Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus
Beschlussfassung Stadtrat vom 20.11.2014, Teil C: Mobilitätsstrategie 2025plus

No.	Indikator (Kurzbeschreibung und Messung)	Erhebung durch	Erhebung zeitpunkt (Jahr, 2015)	Erhebungsart (Basis 2015)
A. Rahmenindikatoren				
31	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
32	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
33	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
34	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
35	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
36	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
37	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
38	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
39	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
40	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
41	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
42	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
43	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
44	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
45	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
46	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
47	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
48	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
49	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5
50	CO ₂ -Emissionen im Verkehr	x	ÖPNV	1 bis 5

Seite 175

Tabelle 2: Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebiets (10)

Aus 3 Jahre sollte anhand der Indikatoren und Datenquellen der Tabelle 2 (u. a. gestützt auf aktuelle Daten des ÖPNV) überprüft werden, welche Entwicklungen bzw. Veränderungen u. a. durch eine konsequente und zielgerichtete Umsetzung der priorisierten Maßnahmen des VSP erreicht werden sind.

process evaluation

- pilot project CH4LLENGE
- questionnaire
- response of
 - Round Table
 - Round Table Region
 - Scientific Advisory Board
 - internal working group



CH4LLENGE
ADDRESSING KEY CHALLENGES OF SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING

Pilotprojekt
Landeshauptstadt
Dresden

**Evaluierung des Dresdner Planungsprozesses
zum VEP 2025plus**

Sehr geehrte Beteiligte am Dresdner VEP-Prozess,

im Rahmen des europäischen Projektes CH4LLENGE bitten wir Sie um Ihre Einschätzung zum Dresdner VEP-Prozess durch Ausfüllen des beigefügten Fragebogens.

In der Landeshauptstadt Dresden erfolgte die Erarbeitung des VEP 2025plus ab September 2009 bis zum politischen Beschluss im November 2014. Damit ist der Planungsprozess entsprechend den europäischen Richtlinien für einen SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan = nachhaltiger Stadtverkehrsplan) sowie dem dafür vorgesehenen zyklischen Ablauf weit fortgeschritten und soll in CH4LLENGE pilothaft evaluiert werden. Für eine solche Prozessevaluierung liegen bisher bei europäischen Städten nur sehr wenige Erfahrungen vor.

Wir bitten alle **Mitglieder der Dresdner VEP-Gremien Runder Tisch, Runder Tisch Region, Wissenschaftlicher Beirat, städtische Projektgruppe und das Planerkonsortium**, sich an dieser Befragung zu beteiligen. Ihr Ziel ist die Verbesserung der Abläufe von Planungsprozessen, so wie dies in den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) zur Evaluation von verkehrsbezogenen Maßnahmen auf Seite 5 benannt ist:

“Eine Evaluation ist eine Entscheidungshilfe und ein Bestandteil eines Abwägungsprozesses und soll insbesondere helfen, aus Fehlern zu lernen und diese zukünftig zu vermeiden. Dabei geht es vorrangig um das Erzeugen von Lerneffekten (‘Lernen aus Erfolgen und Fehlern’) sowie die Optimierung neuer Maßnahmen(bündel) und des Mitteleinsatzes.”

In diesem Sinne wollen wir mit der Befragung der Beteiligten, Stärken und Schwächen des VEP-Prozesses erkennen. Mit Ihrer Hilfe wollen wir künftige Planungen effizienter und noch besser zu machen und wir wollen aus Erfahrung lernen. Dafür bitten wir Sie um **Ihre Einschätzung und darum, den Fragebogen bis zum 20. Februar 2015 auszufüllen**.

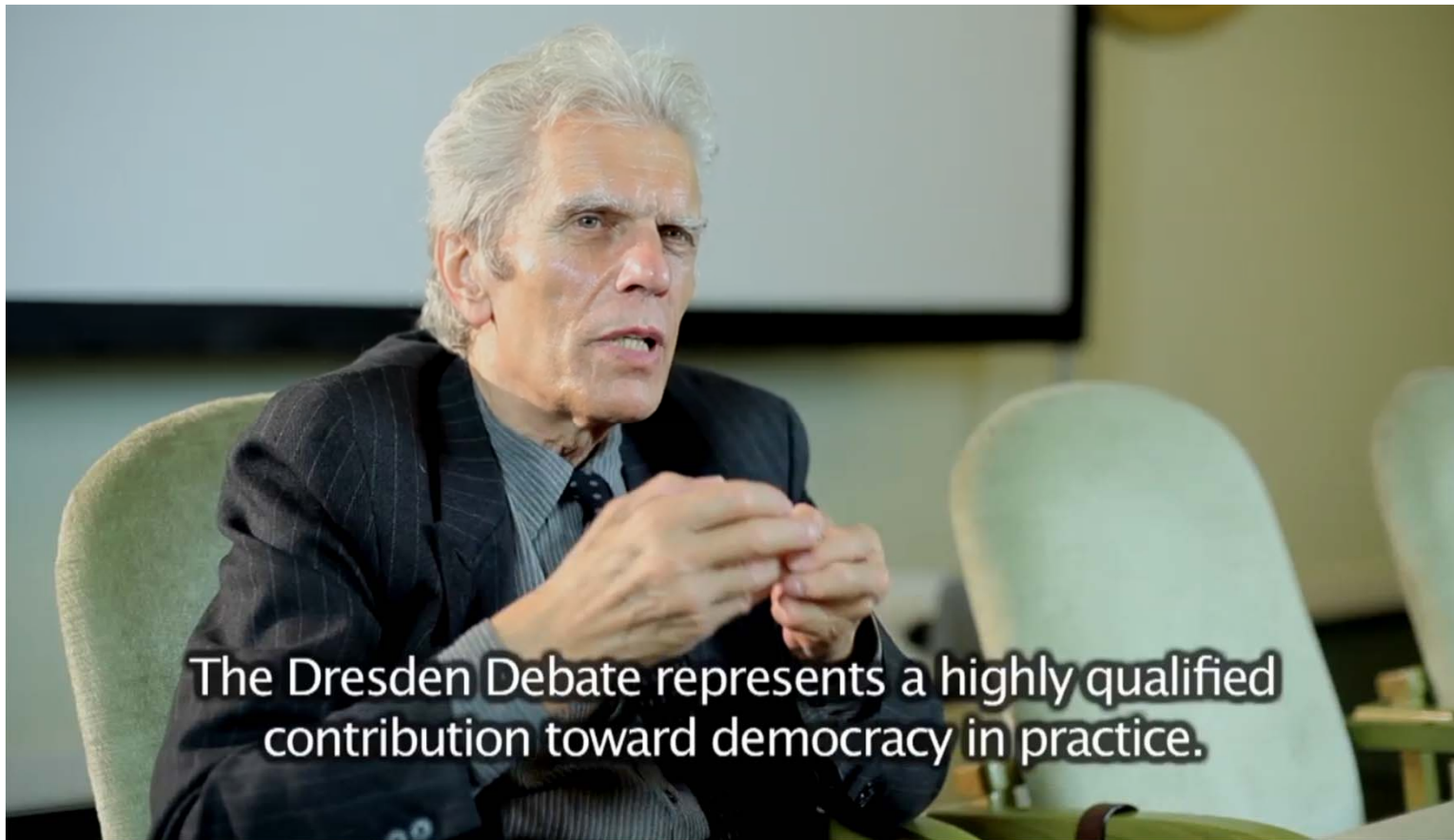
Die Antworten werden wir vertraulich behandeln und die Ergebnisse nur in anonymisierter und aggregierter Form im Projekt CH4LLENGE verwenden und weitergeben.

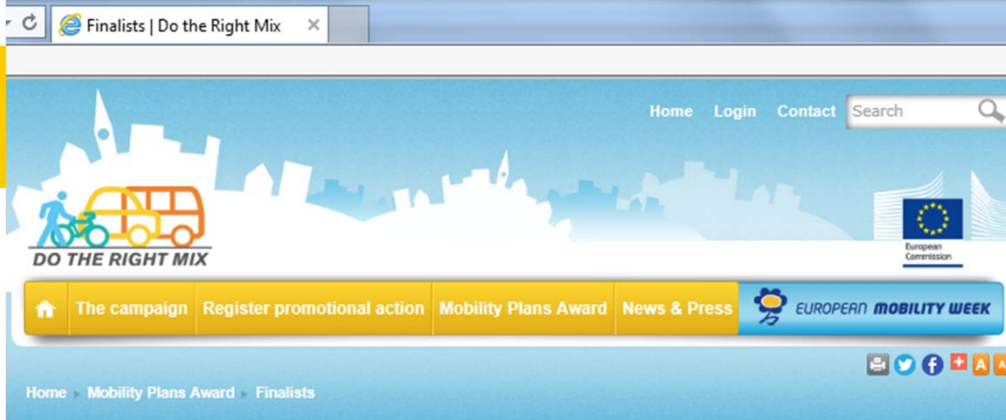
Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit.

Jörn Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung

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

- with English subtitles





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 ?



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 SUMP Award





Thank you very much for your attention!

Contact: Dr. Kerstin Burggraf
 City of Dresden, Urban Planning Office, Department of Transport Development Planning
 Tel. +49 351 488 34 48 E-Mail: KBurggraf@dresden.de