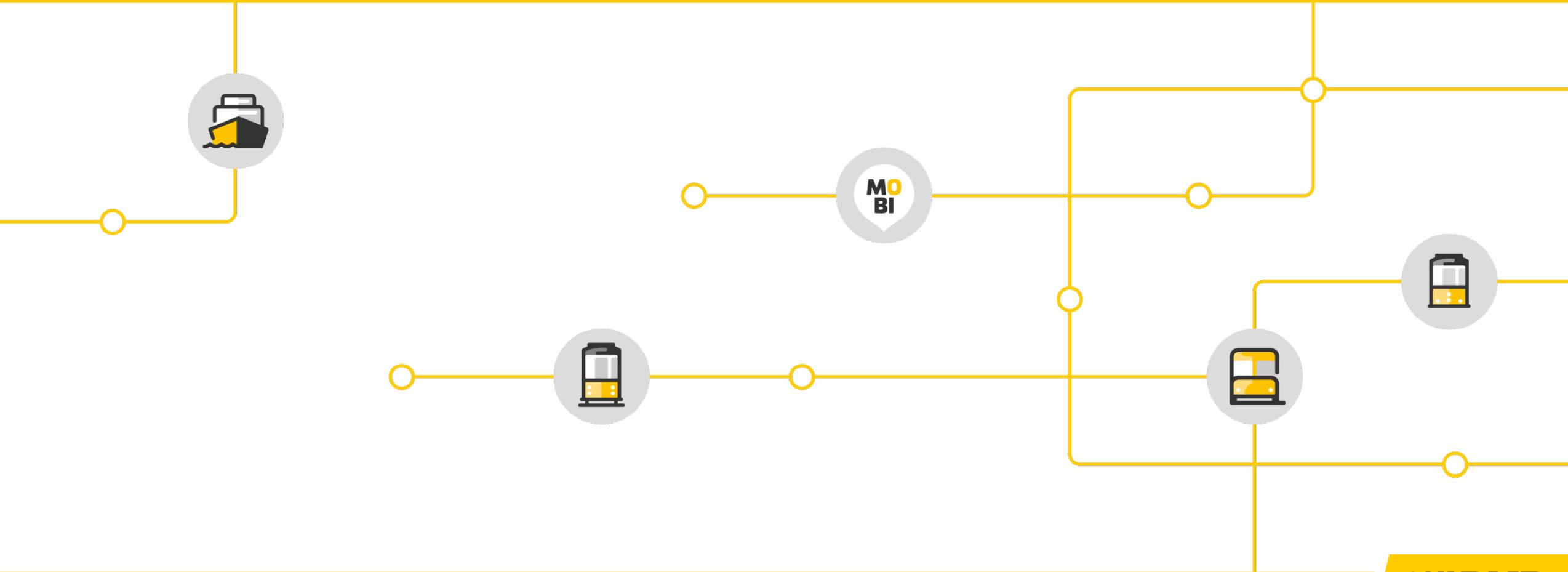


Der Planungsprozess für das Liniennetz der DVB



Veränderungen im Liniennetz durchlaufen einen festen Planungsprozess



Analyse: Anhand einer breiten Datenbasis werden heutige und zukünftige Mobilitätsbedürfnisse ermittelt

Verkehrsmodell

- Analyse heutiger und zukünftiger Verkehrsströme basierend auf Strukturdaten (Einwohnende, Arbeitsplätze, Freizeit...)
- Bewertung der Nutzeffekte von Linienänderungen

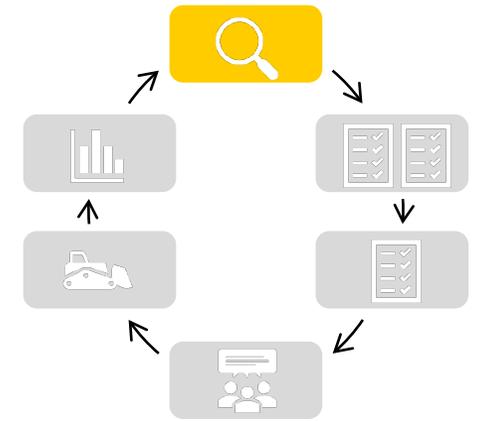
Fahrgastzahlen

- Ermittlung der Anzahl an Fahrgästen durch automatisches Zählsystem in den Fahrzeugen
- Analyse der Veränderungen auf jeder Linie

Kund:innenbefragungen/-anliegen

- Ermittlung des Verkehrsverhaltens durch Befragungen und Übertragung der Ergebnisse in das Verkehrsmodell
- Auswertung der Kund:innenrückmeldungen und Analyse im Zusammenhang mit Verkehrsmodell/Fahrgastzahlen

Datenbasis für die Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse



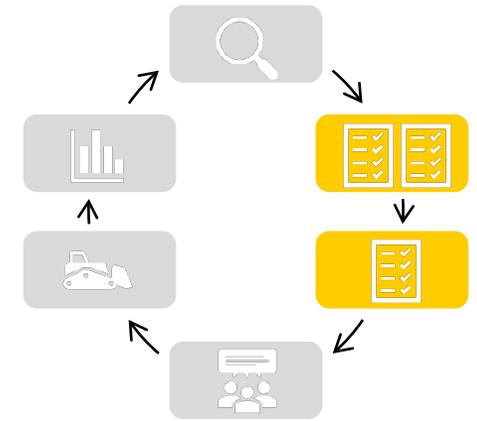
Exkurs: Verkehrsmodell

- Komplexes mathematisches Modell zur Verarbeitung von Verkehrsprognosen

Eingangsdaten → Berechnung → Ergebnis

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Strukturdaten• Verkehrsnetzdaten• Verhaltensdaten | <ul style="list-style-type: none">• Verteilung von Verkehrsmitteln und Wegezwecken auf Verkehrswege | <ul style="list-style-type: none">• Auslastung von Straßen/ÖPNV• Visualisierung von Verkehrsströmen |
|---|---|--|

Variantenvergleich und Wahl der Vorzugsvariante: Vergleich und Bewertung der Lösungsvarianten anhand unterschiedlicher Kriterien



In der Regel wird die Variante mit der besten Nutzen-Aufwands-Bilanz ausgewählt

Kund:innennutzen

- Änderung bringt mehr Fahrgäste (=positive Nachfragebilanz)
- Reisezeiten werden verkürzt, Umsteigevorgänge werden reduziert etc. (=bessere Verkehrsqualität)

Kommunaler Nutzen

- Schadstoffemissionen und Lärm werden reduziert (positive Umweltbilanz)
- Autoverkehr wird reduziert, Bus/Bahn/Rad/Fuß werden dafür mehr genutzt (=Modal-Split Veränderung zu Gunsten des Umweltverbunds)

Betriebliche Machbarkeit

- Linienwege müssen befahrbar sein
- Gesetzliche Rahmenbedingungen müssen eingehalten werden

Finanzierung

- Fahrplanangebot muss finanzierbar sein
- Fahrgeldeinnahmen, kommunale Zuschüsse, weitere Finanzierungsquellen

Entscheidungsprozess: Neben der Stadtverwaltung werden auch Bürger:innen und städtische Gremien einbezogen

Abstimmung der Vorzugsvariante

- Zwischen Stadtplanungsamt und DVB

Informelle Bürger:innenbeteiligung

- Vor allem bei größeren Liniennetzänderungen
- Informations- und Beteiligungsveranstaltungen vor offiziellem Gremiendurchlauf

Verwaltungsdurchlauf

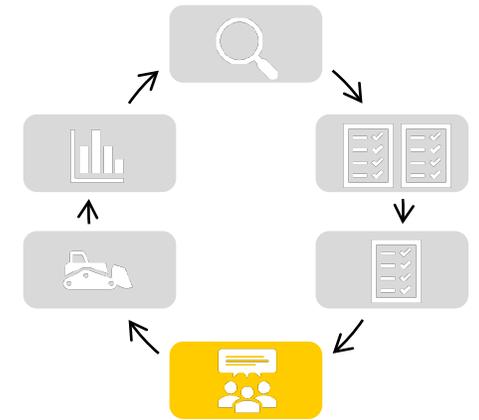
- Erstellung einer Stadtratsvorlage durch das Stadtplanungsamt
- Abstimmung der Vorlage mit betroffenen Bereichen der Stadtverwaltung

Städtische Gremien

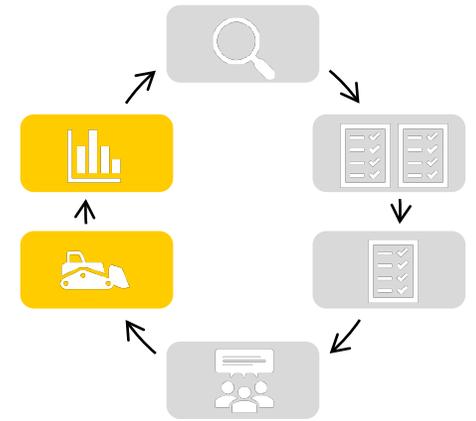
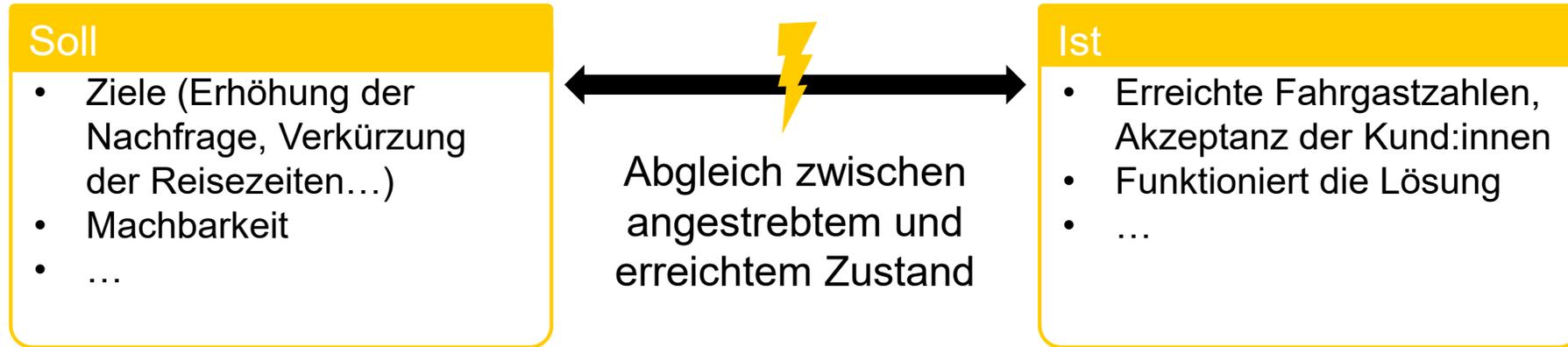
- Öffentliche Behandlung der Stadtratsvorlage in betroffenen Stadtbezirksräten, im Ausschuss für Bau und Liegenschaften und (meistens) im Stadtrat
- Termine und Vorlagen unter: <https://ratsinfo.dresden.de/info.asp>

Stadtratsbeschluss

- Beschluss der Liniennetzänderung unter Berücksichtigung der Empfehlungen der städtischen Gremien durch den Stadtrat



Evaluation: Nach der **Umsetzung** einer Änderung wird geprüft, ob die prognostizierten Ziele erreicht wurden



- Die Evaluation ist erst nach einer sog. Einlaufphase des veränderten Liniennetzes sinnvoll. In der Regel beträgt diese Einlaufphase je nach Grad der Änderung 1 – 3 Jahre
- Gibt es zwischen Soll und Ist ein Ungleichgewicht wird erneut der Prozess analysiert und der Planungsprozess (ggf. vereinfacht) von vorn gestartet