



**STADT MANNHEIM<sup>2</sup>**

# Masterplan Mobilität Mannheim 2035

Vorstellung Bearbeiterteam und Herangehensweise  
„Anlaufberatung“ am 23.09.2020

1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

4 Ihre Fragen!

# 1. Kurzvorstellung – IVAS



**Der Mensch im Mittelpunkt -**  
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden



- Gründung 1996 in Dresden
- 16 Mitarbeiter, davon 13 Diplom-Ingenieure und Master
- Arbeitsschwerpunkte:
  - allgemeine Verkehrs- und Stadtplanung,
  - Umwelt und Verkehr,
  - praxisnahe Verkehrsforschung,
  - Verkehrstechnik und -organisation,
  - Entwurf von Verkehrsanlagen, ...
- Auftraggeber: Ministerien von Bund und Ländern, Kommunen und Landkreise, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.
- tätig in Berlin, Hamburg, Düsseldorf, Dresden, Leipzig, Bremen, Heidelberg, Chemnitz, Fürth, Erlangen, Freising, Zwickau, Stralsund, Bautzen, Erfurt, Görlitz, Eisenach, Wismar, Meißen, ...

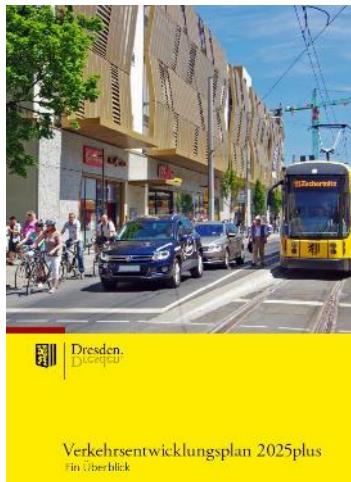


VCDB orange edge



Masterplan Mobilität Mannheim 2035  
Anlaufberatung am 23.09.2020

# 1. Kurzvorstellung – IVAS/ Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne



# 1. Kurzvorstellung – VCDB

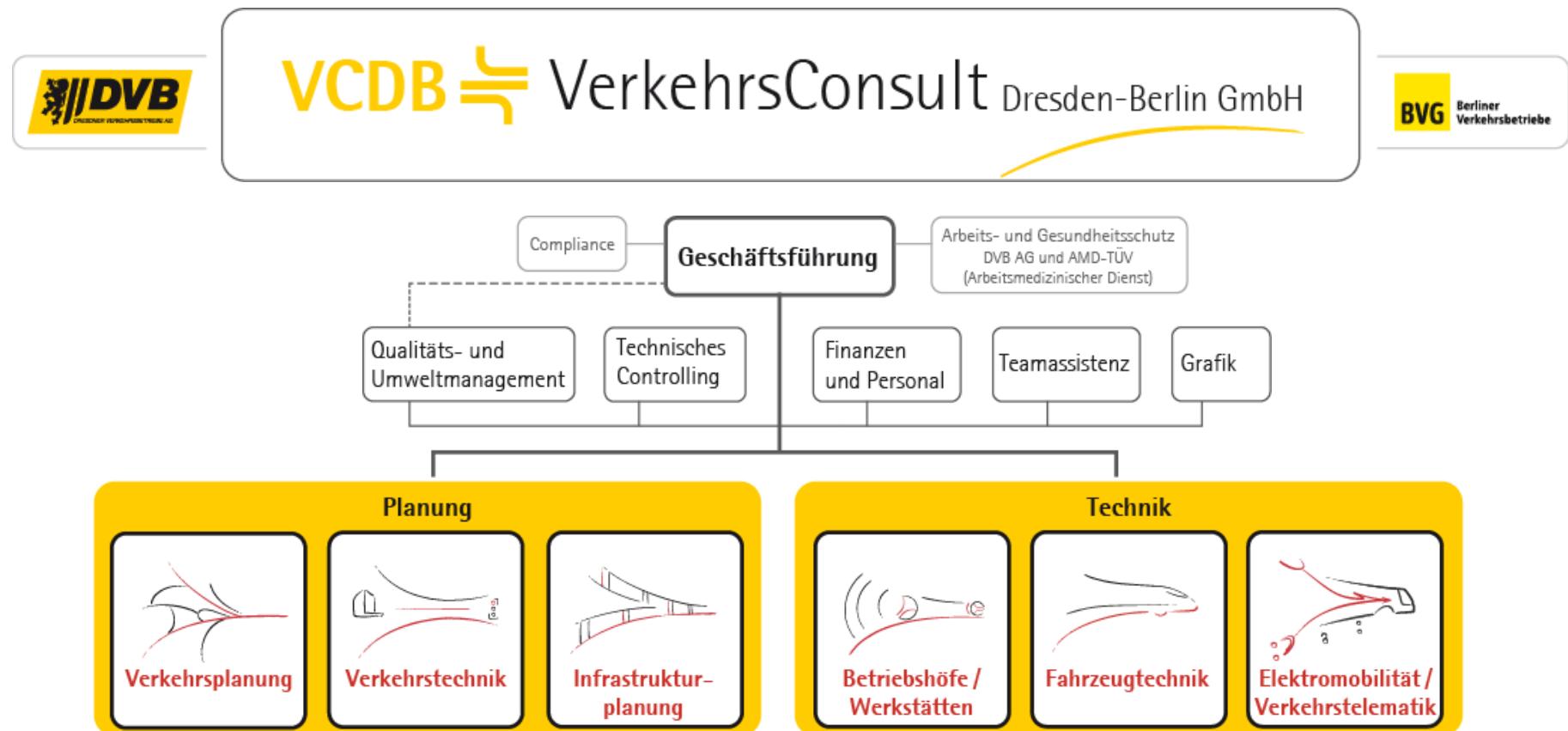
## VCDB – Fakten & Eckdaten

- Seit 1994 Beratung und Planung für alle Fragen des Verkehrswesens
- Sachkundige und unabhängige Beratung
- Regionales, nationales und internationales Tätigkeitsfeld
- Über 80 Mitarbeiter an Standorten in Dresden, Berlin und Magdeburg
- Qualifizierte, engagierte Ingenieure, Ökonomen und Geographen
- Qualitäts- und Umweltmanagement-Zertifizierung



# 1. Kurzvorstellung – VCDB

## VCDB – Organisation



Die VCDB ist zertifiziert nach  
DIN EN ISO 9001:2015 & DIN EN ISO 14001:2015.



# 1. Kurzvorstellung – orange edge

## orange edge –

Innovative, umsetzungsorientierte Maßnahmen an den Schnittstellen von Stadt- und Verkehrsplanung



### Projekte

Integrierte Stadt- & Verkehrsplanung  
Smart City & Innovation  
Forschung & Beratung  
Dynamische Planungskultur & Implementationsmanagement  
Sonderthema Mobilitätsstationen

### Büro

Partner & Kunden  
Team  
Kontakt & Impressum  
Stellenangebote

### Preise



**StadtUmland.NRW**

### Büronachrichten



### Verkehr wird Heimat

Prof. Bremer ist von Horst Seehofer,

[Gesellschaft für Raumplanung und Raumordnung](#)

# 1. Kurzvorstellung – pro loco (Moderation)

**pro loco** Stadt und Region, Planung und Entwicklung; Bremen (seit 2005) und Göttingen (seit 2012)

**Tätigkeitsfelder:** Stadt- und Regionalentwicklung und -planung, Integrierte Entwicklungskonzepte, Leitbildprozesse Prozessmanagement und Moderation

**Team:**  
**Dr. Michael Glatthaar**  
Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung

**Dr. Franziska Lehmann**  
Dipl.-Ing. Raumplanung

zwei feste + projektbezogene Mitarbeiter\*innen

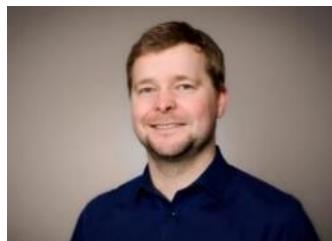


# 1. Vorstellung der Büros und Organisation – Teamvorstellung

**Weiterführung einer bewährten  
Zusammenarbeit an einem  
neuen spannenden Projekt...**



Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Inhaber **IVAS**)  
**Gesamtprojektleiter**, Mitwirkung an der  
Bearbeitung (34 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Jan Schubert  
**(stellv. Projektleiter,**  
inhaltliche Federführung)  
(9 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Christoph Bochmann  
**(stellv. Projektleiter,**  
Federführung ÖPNV)  
(9 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Henrik Sander  
**(stellv. Projektleiter,** Federführung  
Mobilität, Beteiligung)  
(20 Jahre Berufserfahrung)



Claudia Thielemann  
(Projektkoordinierung)  
(28 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Frank Zimmermann  
(Bearbeitung Prognose/ Szenarien)  
(26 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Stefan Schwarzbach  
(Bearbeitung mit Schwerpunkt ÖPNV)  
(14 Jahre Berufserfahrung)



Ms.Sc.. Philipp Wetzel  
Bearbeitung Mobilität, Beteiligung  
(6 Jahre Berufserfahrung, ab  
02/2021)

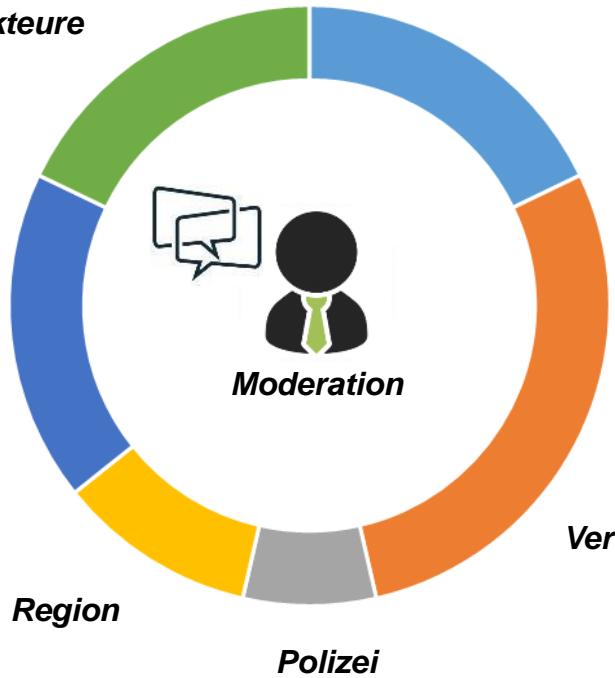


Prof. Dr. Stefanie Bremer  
Beratung (/ Moderation)  
(21 Jahre Berufserfahrung)

# 1. Vorstellung der Büros und Organisation – Zusammenarbeit mit dem AG

## Runder Tisch Masterplan Mobilität Mannheim

Kommunale und regionale Akteure



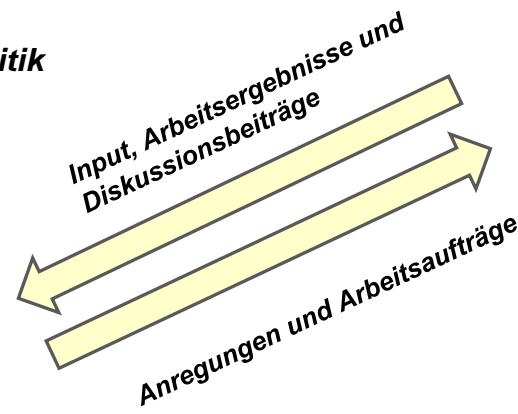
Kommunalpolitik

Verwaltung

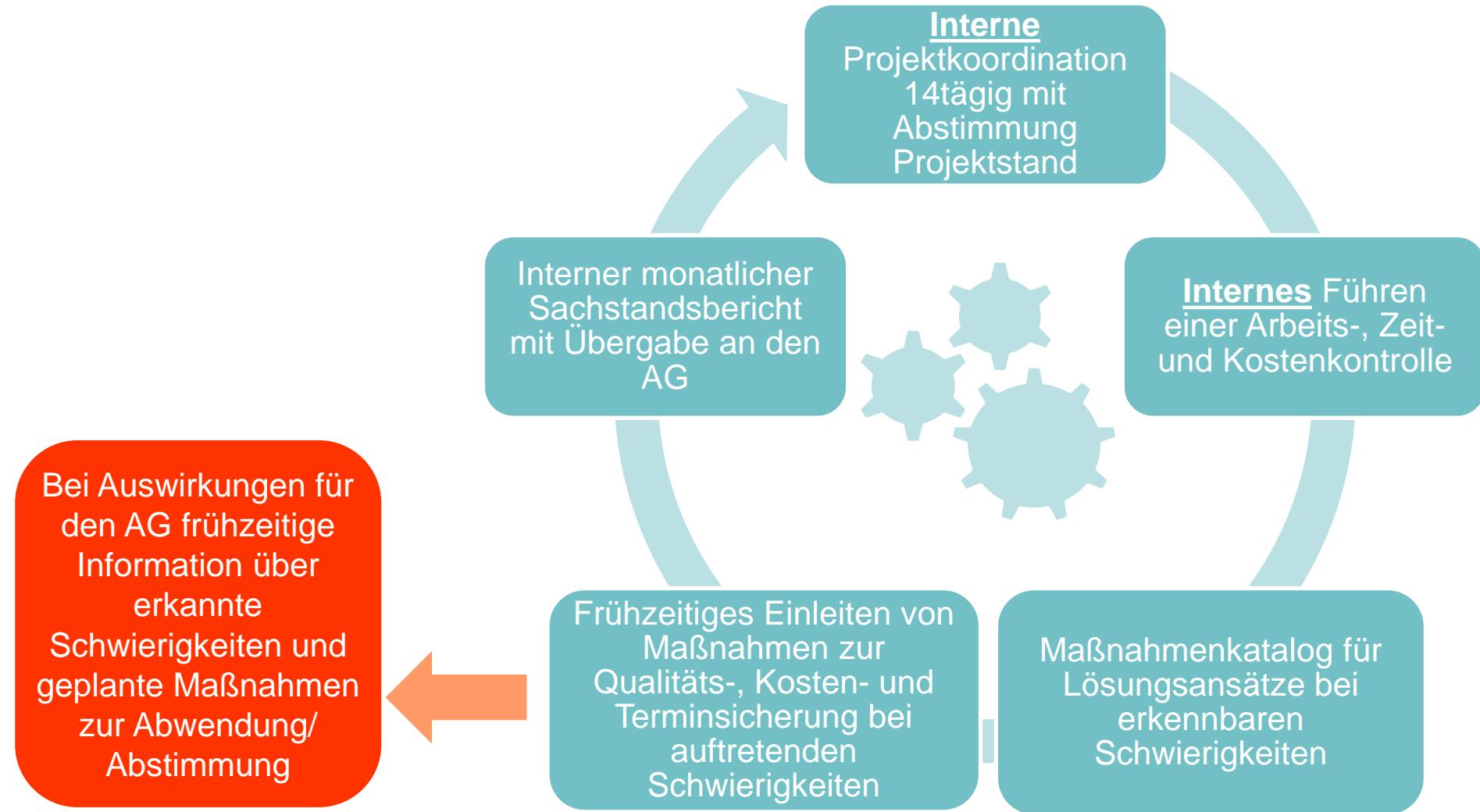
Region

Polizei

Verbände



# 1. Vorstellung der Büros und Organisation



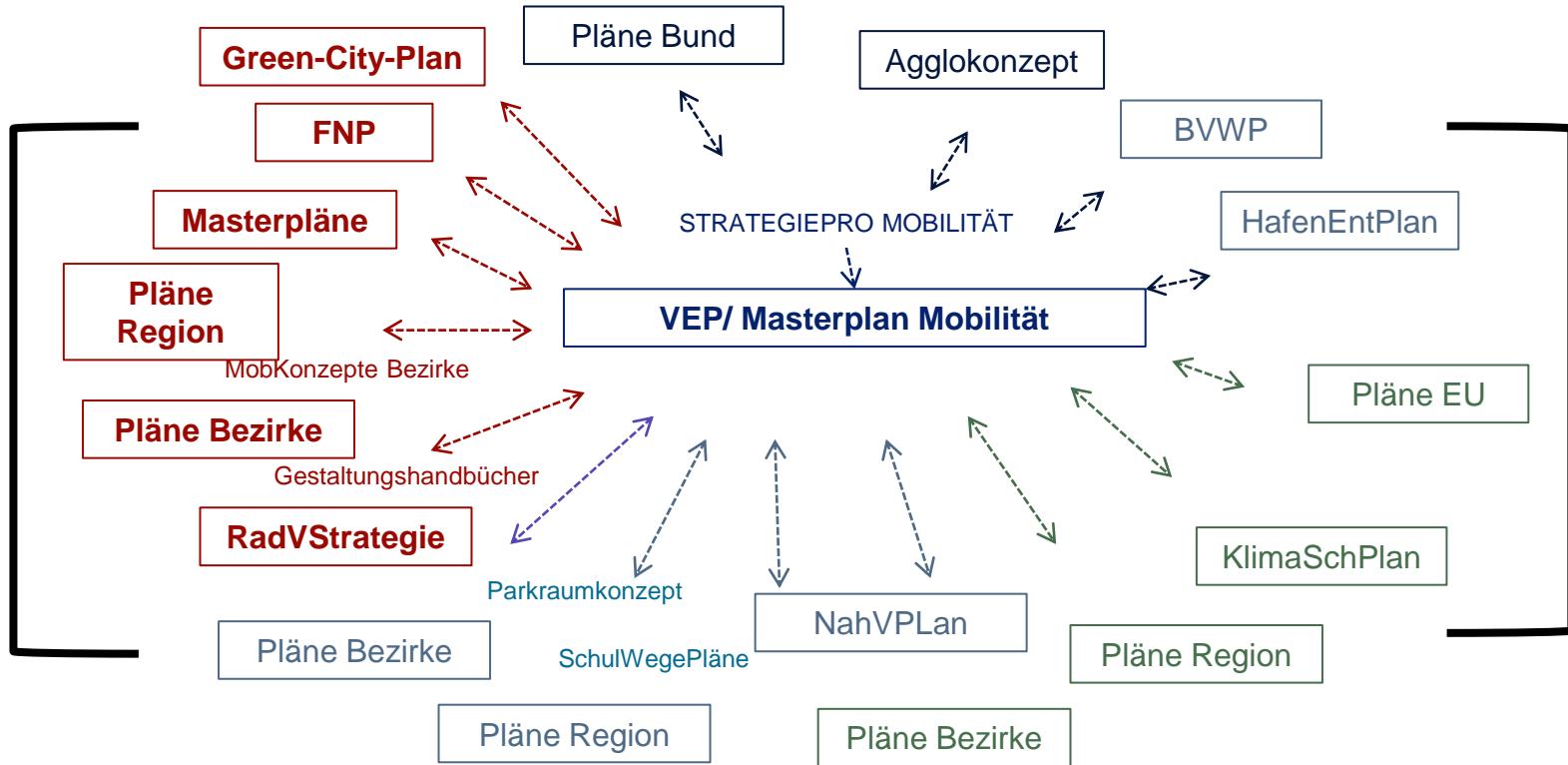
1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

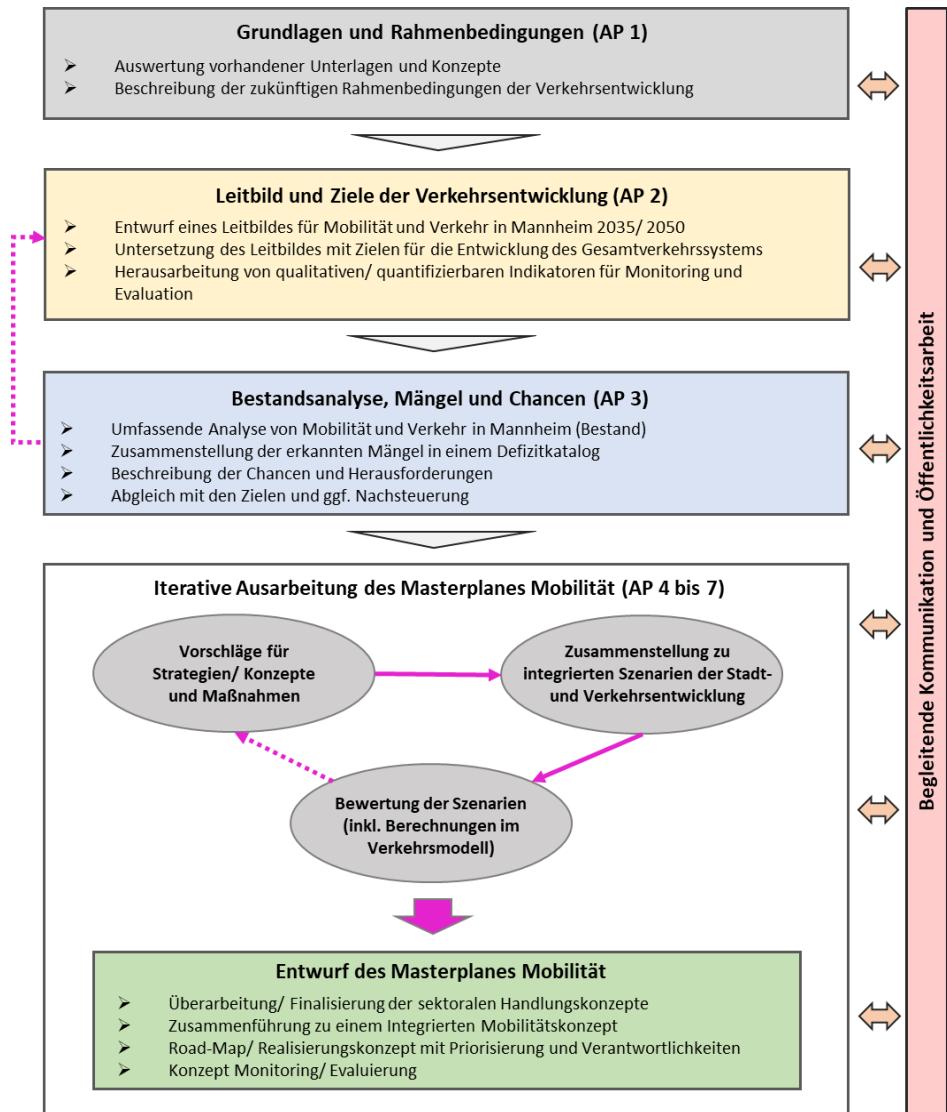
4 Ihre Fragen!

## 2. Herangehensweise im Projekt – Ausgangslage



## **2. Herangehensweise im Projekt – Grundstruktur**

- Grundstruktur in Anlehnung an die Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung der FGSV
  - Starke Betonung auch mobilitätsorientierter Aspekte
  - Sieben inhaltliche Arbeitspakete
  - ...

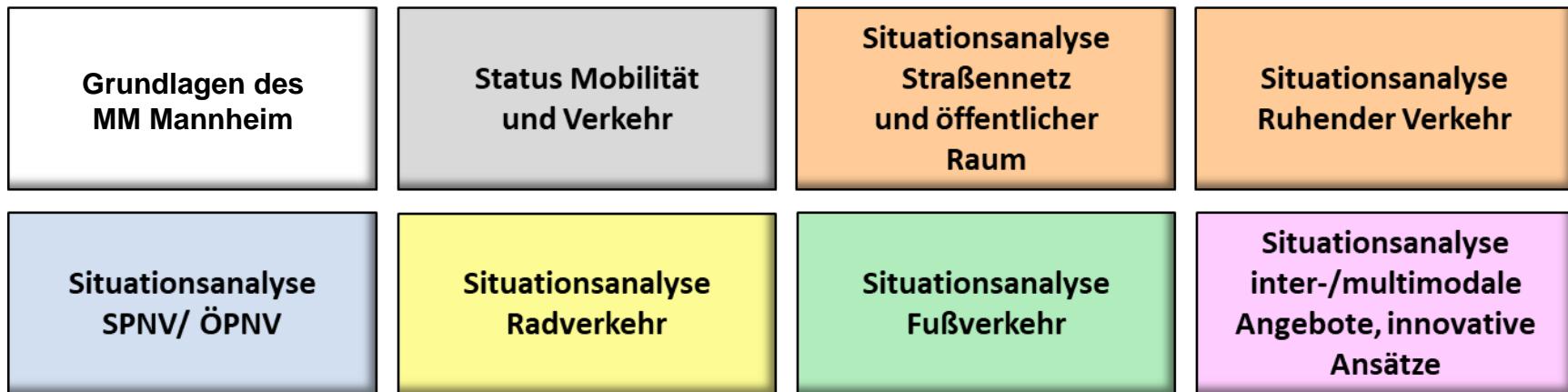


## 2. Herangehensweise im Projekt – Arbeitsschritte

- 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen
- 2 Leitbild und Ziele der Verkehrsentwicklung
- 3 Bestandsanalyse, Mängel und Chancen
- 4 Handlungs-/ Maßnahmenvorschläge, Systematisierung zu Konzepten
- 5 Modellrechnungen für Szenarien
- 6 Herleitung und Bewertung alternativer Handlungsszenarien
- 7 Entwurf des VEP/ Masterplanes Mobilität Mannheim 2035+

## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 1: Grundlagen und Rahmenbedingungen

### Analyse der Mobilitätssituation



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 2: Leitbild und Ziele

- Entwurf **Leitbild für Mobilität und Verkehr 2035/ 2050**
- „Visualisierung des Leitbildes zu besseren Verständlichkeit
- Untersetzung mit Zielen
- Ableitung von Indikatoren zur Quantifizierung

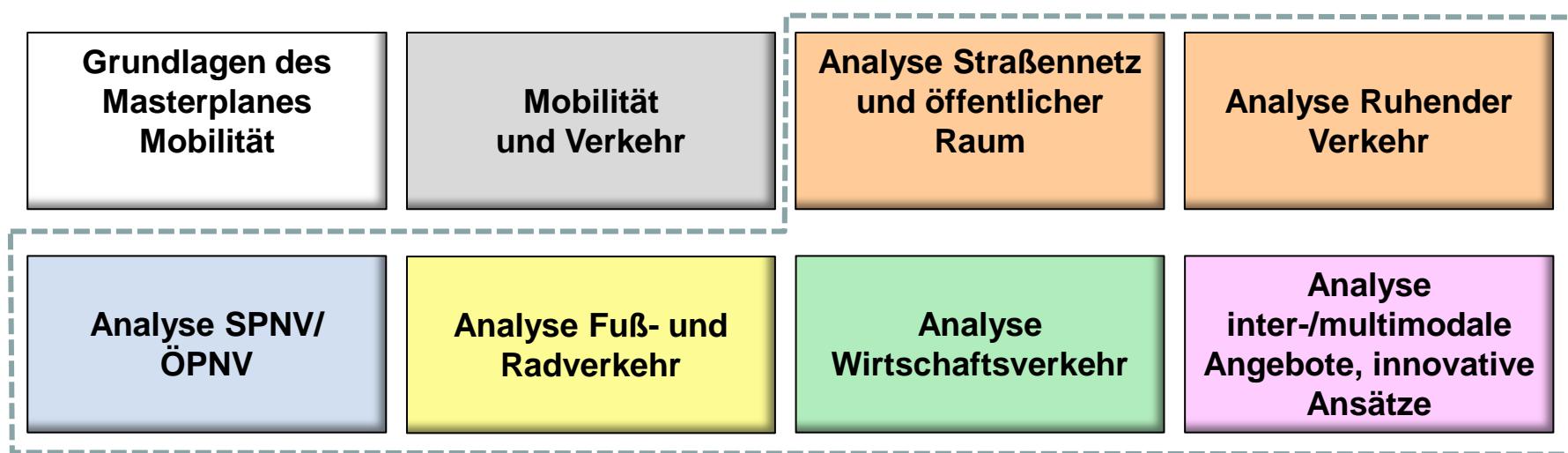
SDG	Thema	VEP-Ziel	Strategien/ Handlungsfelder (weiter zu unterteilen in Konzeptbearbeitung)
	Verkehrssicherheit	3.1 Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer "Vision Zero" <sup>1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematische Arbeit Unfallkommission</li> <li>• Verkehrssichere Umgestaltung von Unfallschwerpunkten</li> <li>• Systematische Verbesserung der Verkehrssicherheit auch außerhalb von Unfallschwerpunkten</li> <li>• Information/ Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen/ Verhalten im Straßenverkehr</li> <li>• Kontrolle und Verkehrsüberwachung, Durchsetzung von Verkehrsregeln</li> </ul>
	Gesundheitsschutz	3.2 Verringerung der Luftschaadstoffbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr <sup>3</sup> 3.3 Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maximierung des Anteils des Umweltverbundes</li> <li>• Systematische Förderung umweltfreundlicher Antriebe bei Kfz und ÖV</li> <li>• Verstärigung des Verkehrsflusses im ÖPNV und Kfz-Verkehr</li> <li>• Sicherung guter Fahrbahnzustände und Förderung emissionsärmer Bauweisen</li> </ul>
	Funktionalität und Effizienz	9.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch Gewährleistung der Erreichbarkeit der allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr <sup>3</sup> 9.2 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt, der weiteren Stadtteile und Strukturshauptpunkte mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, ÖV, Rad und Fuß) <sup>3</sup> 9.3 Vernetzung der Verkehrsträger <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinwirken auf eine weitere Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr (Fern-, Regional- und S-Bahn) und im regionalen ÖPNV</li> <li>• Weitere Sicherung der guten Erreichbarkeit im Fernstraßennetz von Bund und Land</li> <li>• Stärkere regionale Vernetzung im Radverkehr fördern</li> <li>• Erhalt und anforderungsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Beachtung des Umweltverbundes und der finanziellen Nachhaltigkeit</li> <li>• Effektiver Betrieb der Netze durch Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystems und der Digitalisierung</li> <li>• Spezifische Anforderungen von Wirtschaftsverkehr und touristischem Verkehr berücksichtigen</li> <li>• Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern neu schaffen bzw. optimieren</li> <li>• Entwicklung/ Optimierung verkehrsträgerübergreifender Buchungs- und Abrechnungssysteme</li> </ul>
	Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit	11.1 Nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Rad als besonders umweltverträgliche Formen des Individualverkehrs <sup>2</sup> 11.2 Weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV als Rückgrat des Verkehrssystems <sup>3</sup> 11.3 Förderung Stadt der kurzen Wege <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbau der von Bahnstrecken, dem Neckar und Hauptverkehrsstraßen ausgehender Barrierewirkungen</li> <li>• Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität, vor allem auch in den neuen Stadtquartieren</li> <li>• Vermeidung von Kfz-Verkehr durch nahräumliche Ausstattung mit Elementen der Dienstversorgung, Dienstleistungen, Bildung und Betreuung, Naherholung/ "Stadtasassen"</li> <li>• Nachhaltige Etablierung des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements</li> <li>• Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung</li> <li>• Gewährleistung hoher Erschließungsindichten und Taktfolgen im ÖPNV</li> </ul>
	Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	11.4 Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer <sup>1</sup> 11.5 Entlastung/ Neueröffnung übernutzter Straßenräume vom ruhenden Verkehr <sup>1</sup> 11.6 hohe Aufenthaltsqualitäten und Baukultur als Maßstab für die Gestaltung der öffentlichen Räume <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufteilung der Straßenräume nach dem Prinzip „von außen nach innen“ zur besseren Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzer</li> <li>• Entwicklung spezifischer Strategien zur Reduktion des ruhenden Verkehrs in den Städten</li> <li>• Weitere Erhöhung der Gestaltungsqualität von „Verkehrsräumen“ unter Berücksichtung subjektiven Sicherheitsempfindens</li> </ul>
	Sozialverträglichkeit	11.7 Barrierefreie/ generationengerechte Stadt <sup>2</sup> 11.8 Gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur gewährleisten <sup>3</sup> 11.9 Mobilitätsangebote für alle Personengruppen <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangebote</li> <li>• Einfachen Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleisten (barrierefreie Informationen, Buchungs-, und Abrechnungssysteme)</li> <li>• Erreichbarkeit generell unabhängig von PKW-Verfügbarkeit sichern</li> <li>• Sharingangebote ausbauen (um die Notwendigkeit von Kfz-Besitz zu reduzieren)</li> <li>• Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV unter Berücksichtigung sozialer Aspekte</li> </ul>
	Klimaschutz	13.1 weitgehende Reduktion der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung von Infrastruktur und vernetzten Verkehrsangeboten im SPNV/ ÖV</li> <li>• Förderung inter- und multimodaler Verhaltensweisen durch besondere Verkehrsangebote</li> <li>• Dienstleistungen</li> <li>• Sukzessive Substitution fossiler Antriebe im ÖPNV und im kommunalen Fuhrpark</li> <li>• Entwicklung von Strategien für eine umweltfreundliche (City-) Logistik</li> <li>• Schaffung geeigneter Infrastrukturen für den Betrieb von Fahrzeugen mit nichtfossilem Kraftstoff</li> </ul> <p><small><sup>1</sup> Neues Ziel <sup>2</sup> übernommenes Ziel aus dem STEP, Masterplan 100 % Klimaschutz <sup>3</sup> übernommenes und angepasstes Ziel aus dem STEP, Masterplan 100 % Klimaschutz</small></p>



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Strukturierung der Analysen

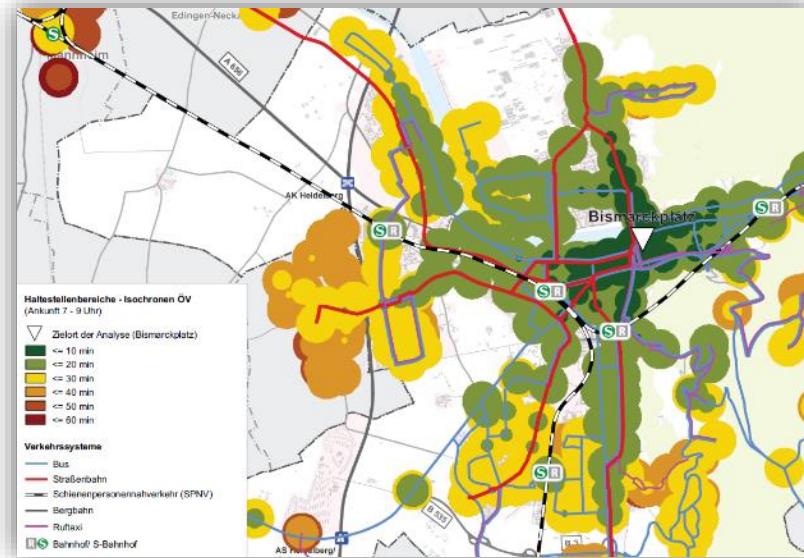
#### Potenzielle Handlungsfelder



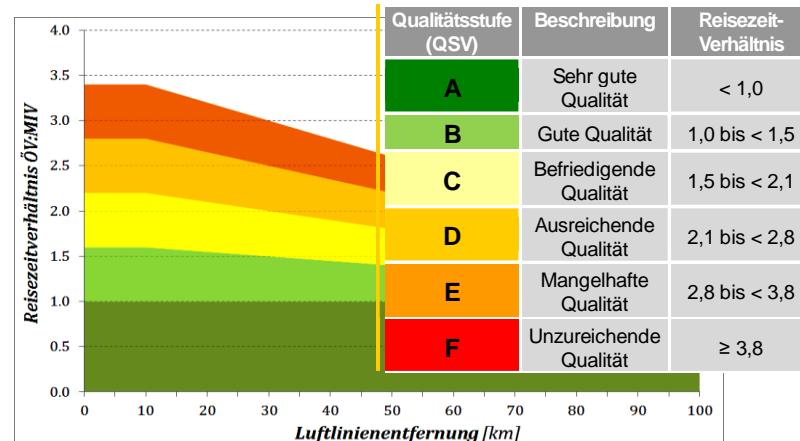
## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – ÖPNV

- Übernahme digitaler Fahrplandaten → Erarbeitung einer Verkehrsmodellgrundlage
- Analyse der Einbindung von Mannheim in den Regional- und Fernverkehr (Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr, dem SPNV und Fernverkehr)
- Analyse des Linien- und Fahrtenangebotes im ÖPNV hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Erschließung des Stadtgebietes
- Auswertung von Haltestelleneinzugsbereichen
- Bewertung der Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV hinsichtlich Umsteigemöglichkeiten (z.B. zeitliche Übergänge), baulicher Gestaltung, Barrierefreiheit
- Reisezeitanalysen des ÖPNV (Quelle-Ziel-Betrachtungen) und Vergleich mit Reisezeiten im Kfz-Verkehr → Darstellung von Qualitätsstufen gemäß RIN
- ...



### Erreichbarkeitsanalysen

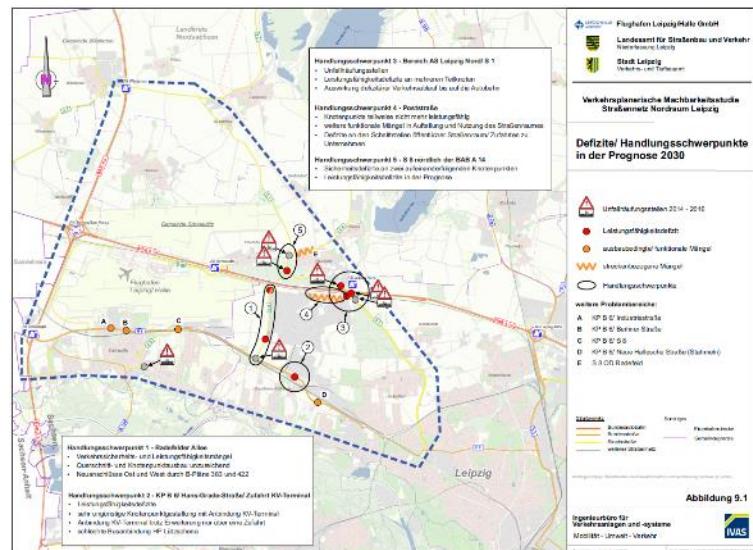
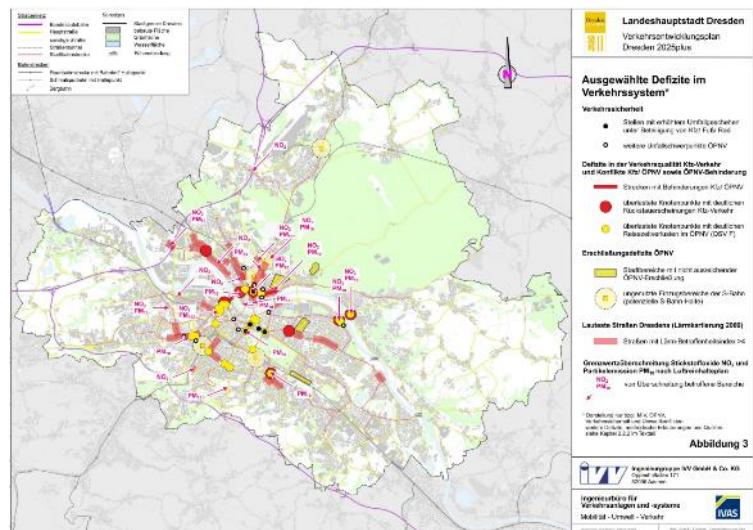


Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV (gemäß RIN)

## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – Straßennetz/ fließender Kfz-Verkehr

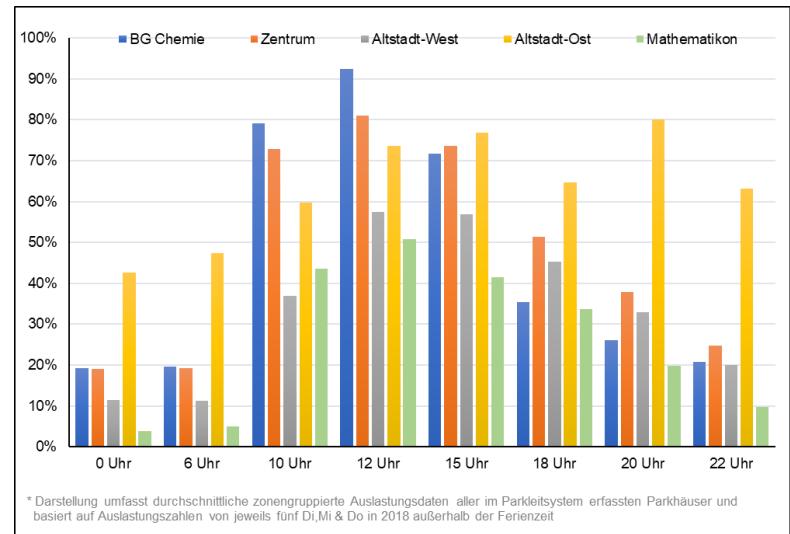
- Ausbau und Zustand des Straßennetzes und Darstellung der Entwicklungen der letzten Jahre,
- Verkehrsorganisation/ Verkehrsmanagement/ Ausstattung
- Geschwindigkeiten und Verkehrsberuhigung
- Beschränkungen für den Schwererverkehr und weitere Besonderheiten für den Wirtschaftsverkehr
- Verkehrsaufkommen und Verkehrsmengen im Straßennetz
- Vorhandene Verkehrsqualitäten auf der Grundlage von Analysen der Google-Verkehrslagedaten
- Erreichbarkeitsanalysen für bis zu 15 maßgebliche Strukturschwerpunkte unter Nutzung von online-Tools
- Auswertung der Verkehrssicherheit und Aufzeigen von Unfallschwerpunkten/ Unfallhäufungen
- Straßenräumliche Situation ausgewählter verkehrswichtiger Straßen
- Kategorisierung des bestehenden Straßennetzes nach den RIN
- ...



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – ruhender Verkehr

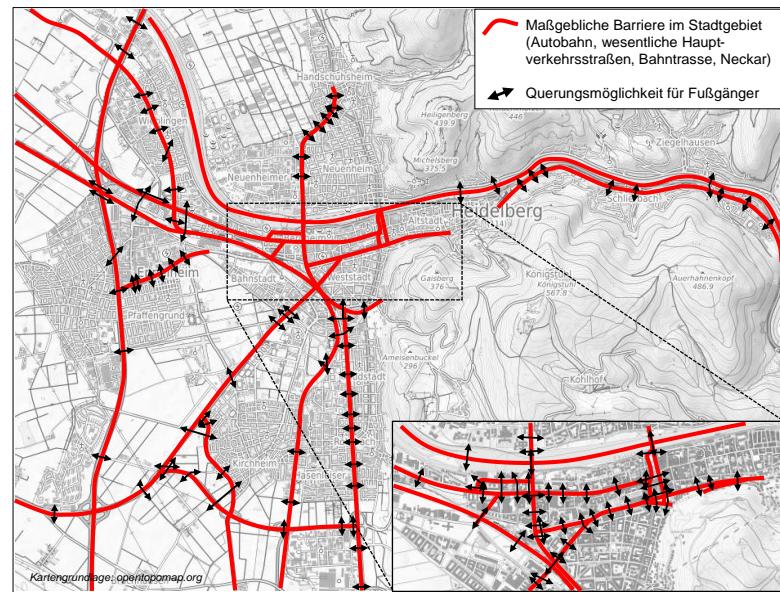
- Übernahme und Aufbereitung von Angaben zu den Parkierungsanlagen (Anzahl Stellplätze, Auslastung)
- Übernahme und Aufbereitung von Angaben zu den bewirtschafteten Stellplätzen der Straßenräume im Innenstadtbereich
- Bewirtschaftung (räumliche Verortung/ Abgrenzung von Bereichen auf der Grundlage von Unterlagen des AG, keine eigene detaillierte Vor-Ort-Aufnahme der Organisation/ Bewirtschaftung)
- Durchschnittliche Auslastung der öffentlichen Parkhäuser
- Auslastung im öffentlichen Raum der Innenstadt
- Gebührenordnung, Gebührenhöhe und Stellplatzsatzung
- vorhandene Stellplätze für Reisebusse
- Besondere Fragen des Lkw-Parkens
- Aufnahme und Beschreibung der P+R-Anlagen
- Aufnahme und Beschreibung des vorhandenen Parkleitsystems
- ...



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – Fuß- und Radverkehr

- Durcharbeitung bisheriger Analysen zum Radverkehr und ergänzende Vor-Ort-Aufnahmen
- Evaluierung des 21-Punkte-Programms zum Radverkehr
- Herausarbeitung wichtiger Fußwegeachsen im Stadtgebiet
- Analyse Unfallsituation/ Schulwegsicherheit im relevanten Umfeld von Schulen
- Querungsmöglichkeiten maßgeblicher Barrieren im Stadtgebiet
- ...



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – Wirtschaftsverkehr

- Größenordnung des Wirtschaftsverkehrs
- Verteilung Standorte und Erreichbarkeiten
- Besonderheit Häfen
- Lkw-Führung
- Lkw-Parken
- ...



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

### Analyse/ Defizite – Sharing-Angebote und innovative Mobilität

- Voraussetzungen für Inter-/ Multimodalität
- Stand Elektromobilität/ alternative Antriebe (Infrastrukturen und Konzepte)
- Car- und Bikesharing
- Fragestellungen Digitalisierung des Verkehrs
- Verkehrssystemmanagement
- Stand des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements
- ...



### Versorgung stationsbasiertes CarSharing

stationsbasierte CarSharing-Fahrzeuge  
pro 1.000 Einwohner\*innen



Bundesverband CarSharing e.V., 2019

## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 4: Handlungs- und Maßnahmenvorschläge/ Konzepte

### Potenzielle Handlungsfelder



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 5+6 Szenarien Entwickeln und Bewerten

### Herleitung Szenarien am Beispiel Dresden

#### Analyse 2010

##### **Szenario 0 2025** („Verhalten gemäß Trendentwicklung“)

... was wäre, wenn bis zum Jahr keine weiteren Maßnahmen außer den bereits begonnenen umgesetzt würden?

##### **Szenario „Sowieso“**(„Verhalten gemäß Trendentwicklung“)

... was wäre, wenn bis 2025 nur die bereits beschlossenen Maßnahmen umgesetzt würden?

##### **Szenario A 2025** („Verhalten gemäß Trendentwicklung“)

...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem das Straßennetz weiter ausgebaut, aber auch einiges für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Verkehrsberuhigung getan worden wäre?

##### **Szenario B 2025** („Verhalten gemäß Trendentwicklung“)

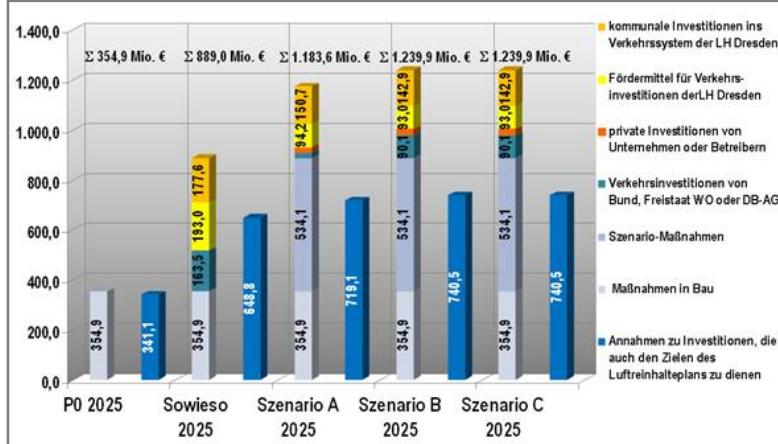
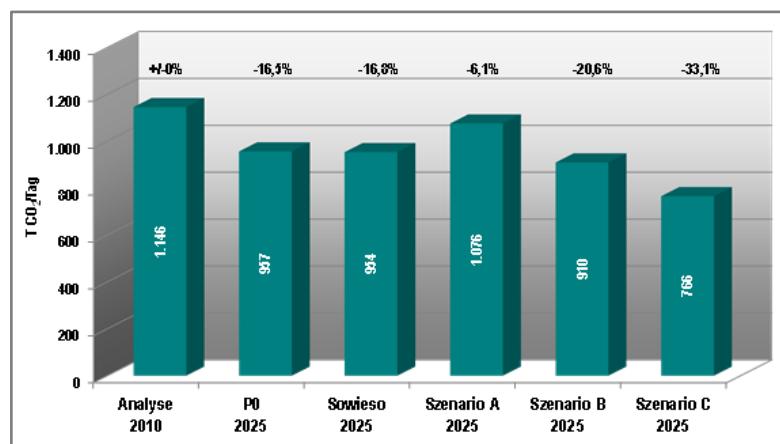
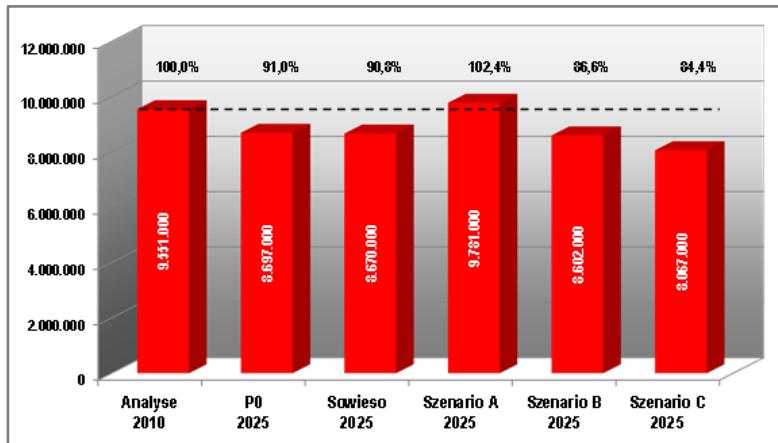
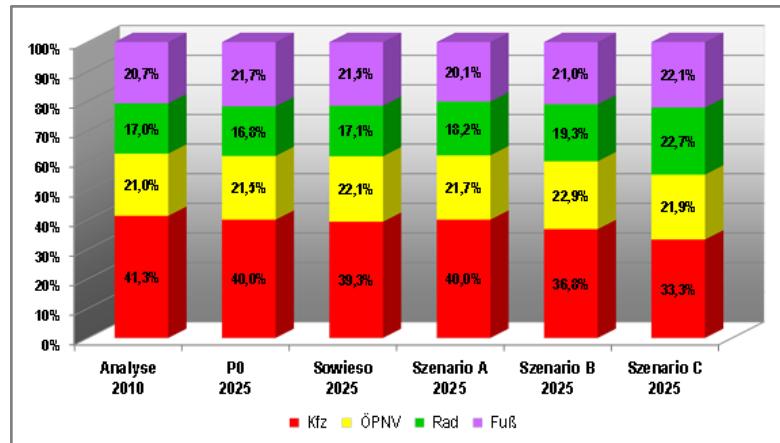
...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV in Stadt und Region weiter ausgebaut, der Verkehr beruhigt bzw. intelligent und innovativ gesteuert würde, aber auch einige weitere Maßnahmen im Straßennetz umgesetzt worden wären?

##### **Szenario C 2025** („Verhaltenswandel“)

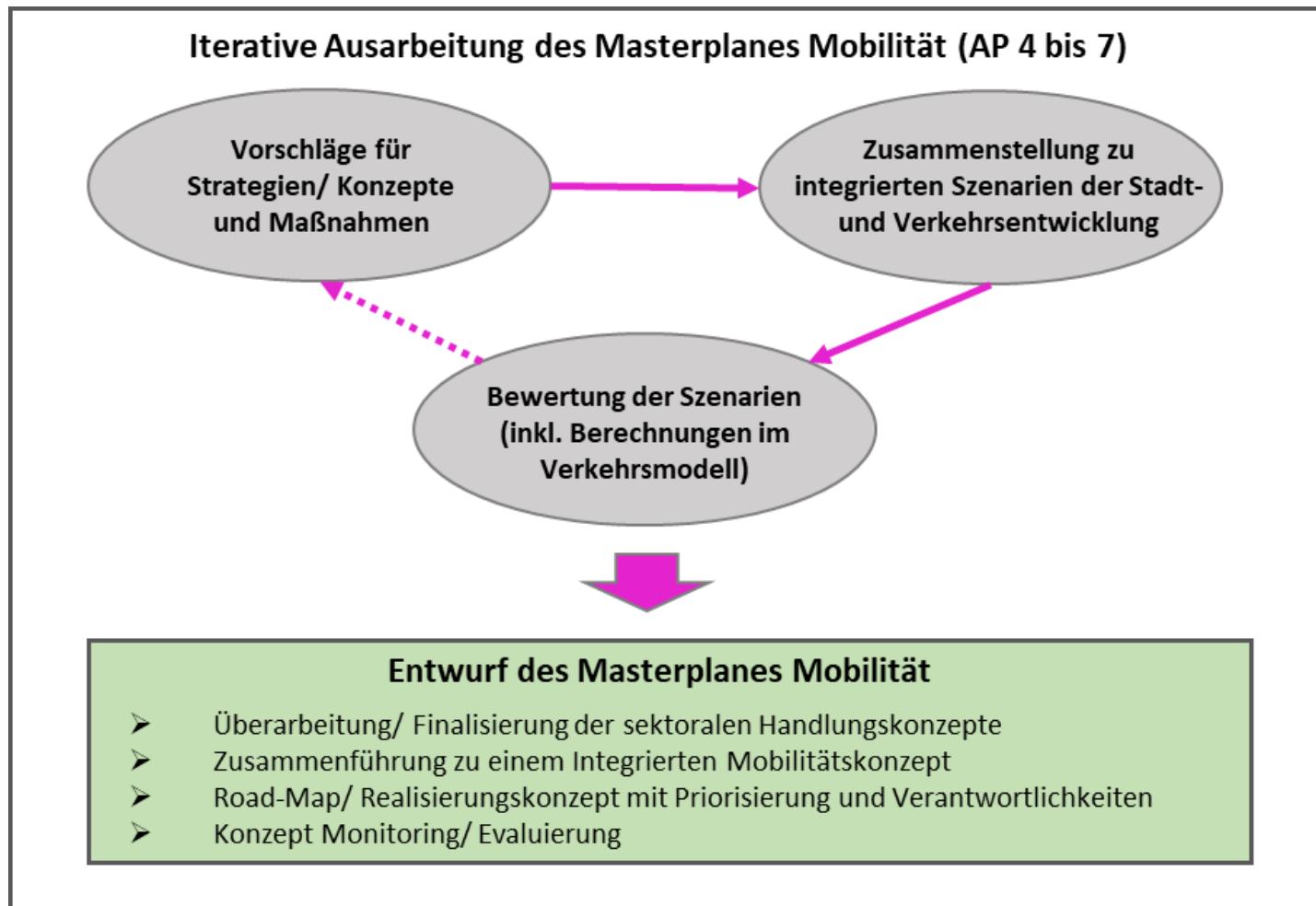
....was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen gemäß Szenario B realisiert wären, aber sich die Menschen u. a. aus Kostengründen noch stärker für integrierte Wohnstandorte und alternative Mobilitätsangebote entscheiden würden?

## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 5+6 Szenarien Entwickeln und Bewerten

### Beispiel Szenarienbewertung und Auswahl/ Komposition Zielszenario VEP Dresden 2025+



## 2. Herangehensweise im Projekt – AP 4 – 7: Iterative Ausarbeitung Masterplan



## 4. Herangehensweise – AP 4 – 7: Iterative Ausarbeitung Masterplan

- Zusammenstellung aller Strategien/ Konzepte und Maßnahmen/ Zusammenführung zu einem Integrierten Mobilitätskonzept
- Erarbeitung einer Road Map mit
  - Kostenschätzung (in Kostenklassen)
  - Priorisierung der Einzelmaßnahmen und Zusammenstellung Maßnahmenbündel
  - Visualisierung/ Handreichung
- Entwurf des MM Mannheim 2035+ und iterative Überarbeitung unter Einarbeitung der Anregungen aus Öffentlichkeit und Kommunalpolitik bis zum **beschlussfähigen Dokument**

MOBIL-E ZUKUNFT  
GEMEINSAM FÜR DEN STADTRAUM

ERGEBNIS

PROJEKTPLAN MOBIL-E ZUKUNFT

Im Rahmen der Arbeit wurde ein einfacher Faltplan erstellt. Er zeigt alle Projekte, die im Planungsprozess entwickelt worden sind und bei denen die Umsetzung noch im Verfahren vorbereitet wurde.

Der anschauliche Plan begleitete die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Stadt, Stadtwerken, Bürgern, Unternehmen und lokaler Politik im Prozess.

Es handelt sich (noch) um eher kleinere Projekte. Sie zeigen aber, dass man in Zukunft mehr erreichen kann, wenn man Probleme gemeinsam anspricht und demokratische Abschlussprozesse erleichtert und inhaltlich qualifiziert:

Der gefaltete Projektplan in der Hand. Foto: orange edge

Die Innenseite des aufgelegten Plans. Foto: orange edge

Machen.  
Einfach mal machen.  
Einfach anfangen.

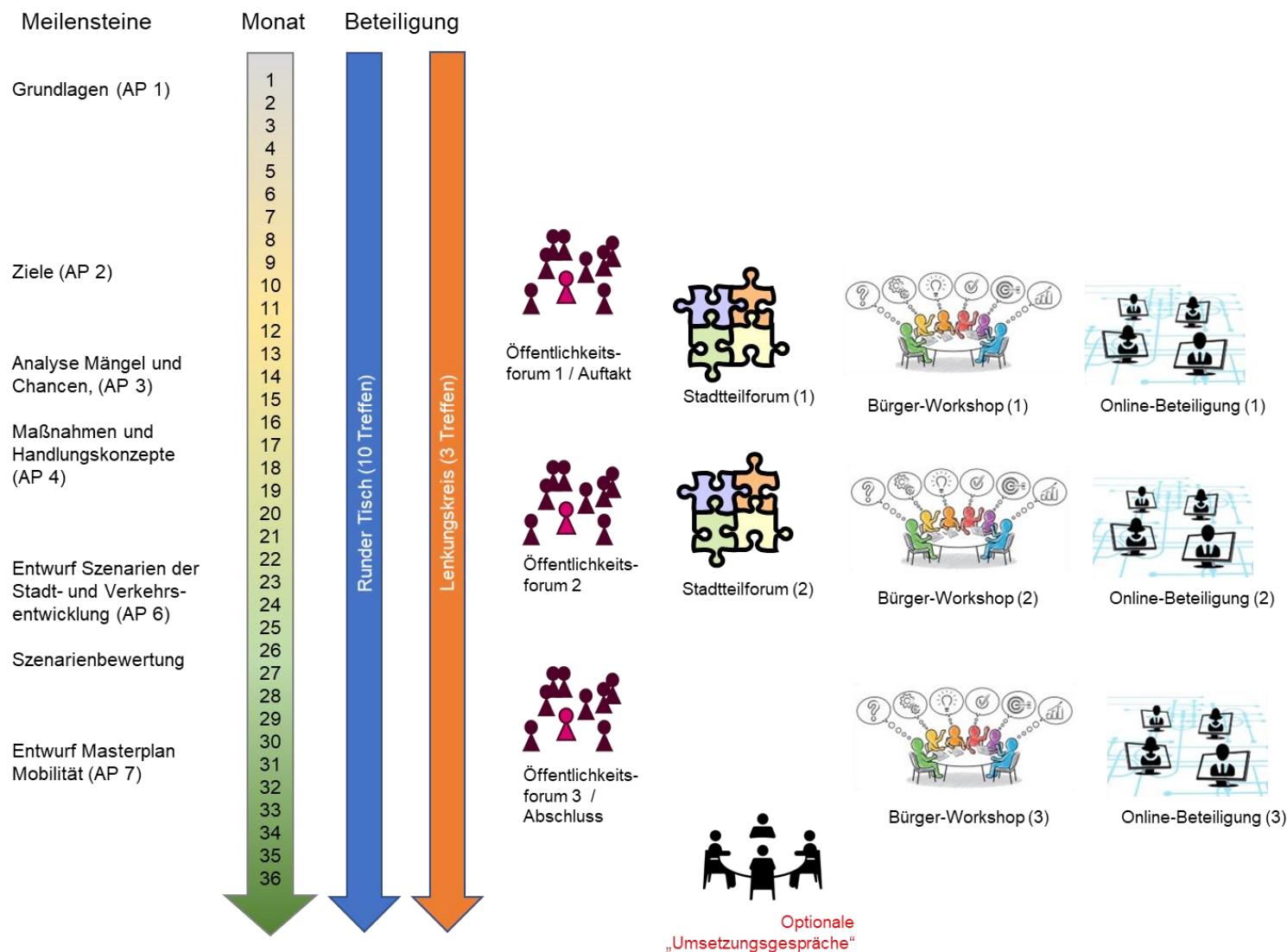
1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

4 Ihre Fragen!

## 5. Beteiligung – Beteiligungsformate über die Laufzeit

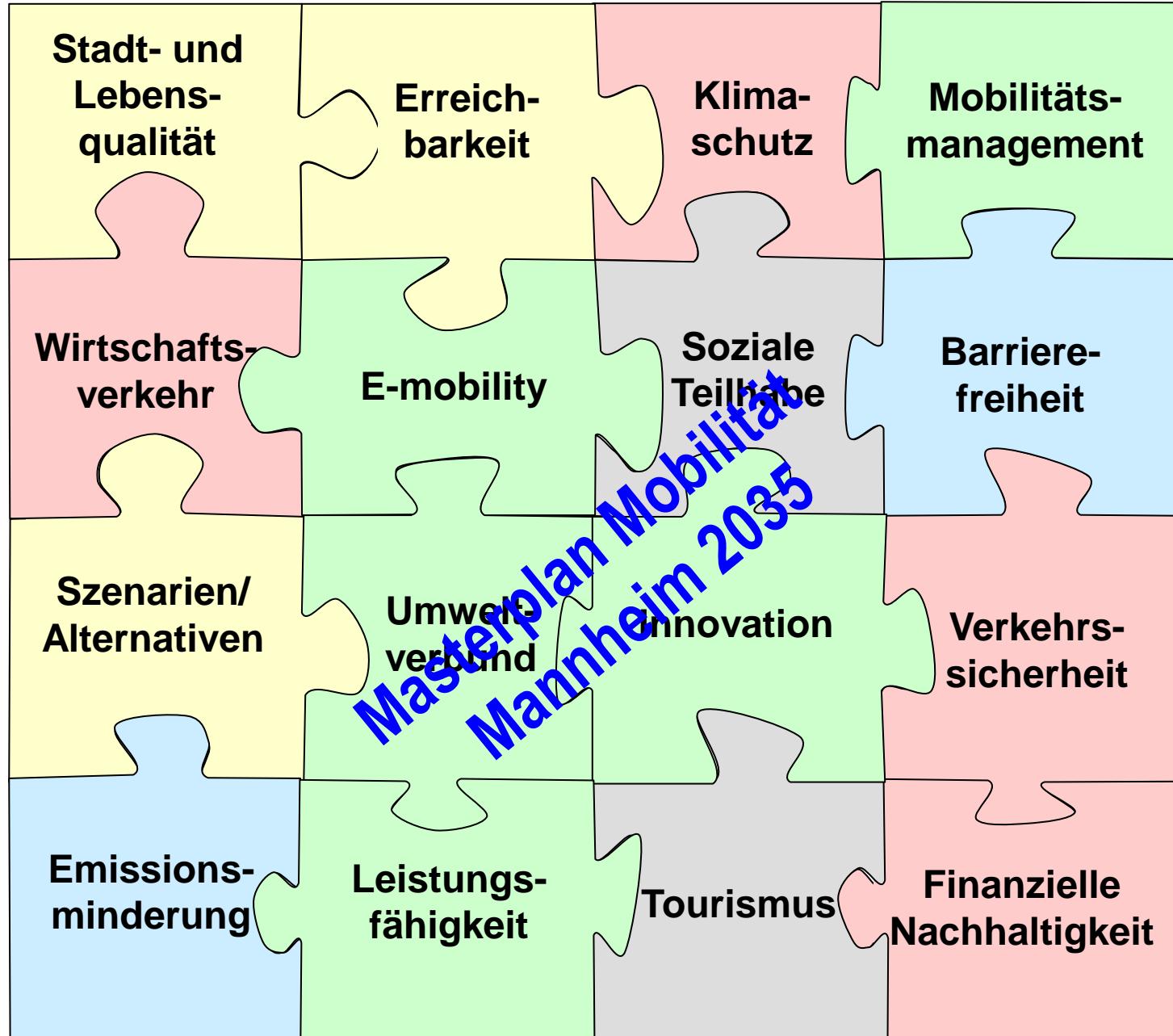


1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

4 Ihre Fragen!



**Herzlichen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**

