



STADTMANNHEIM²

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

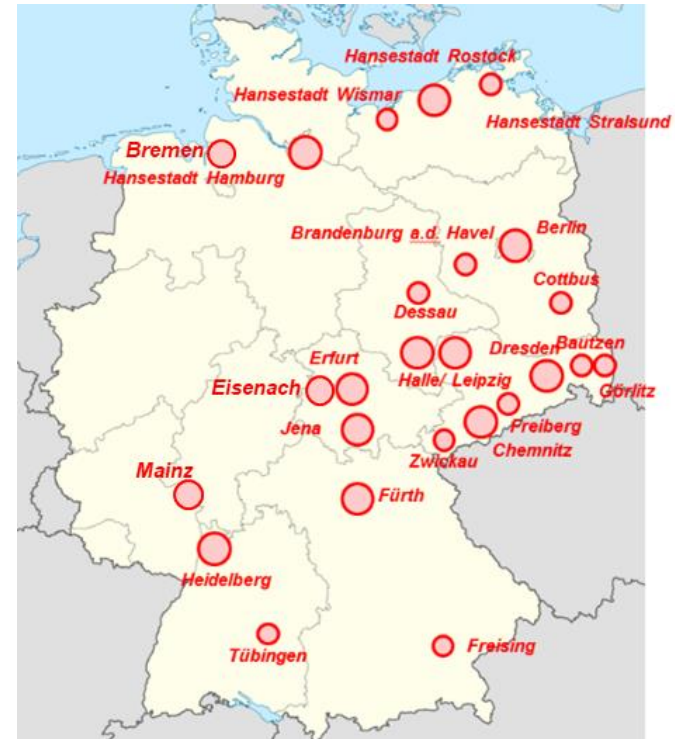


Der Mensch im Mittelpunkt -

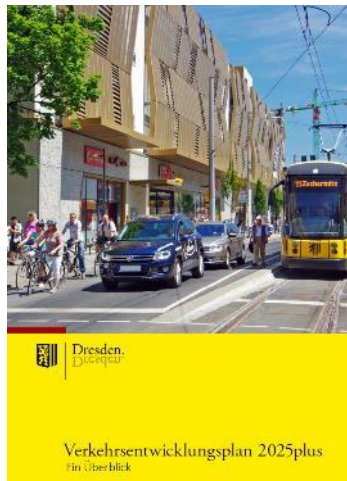
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden



- 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, ...



1. Kurzvorstellung – IVAS/ Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne



1. Kurzvorstellung – VCDB

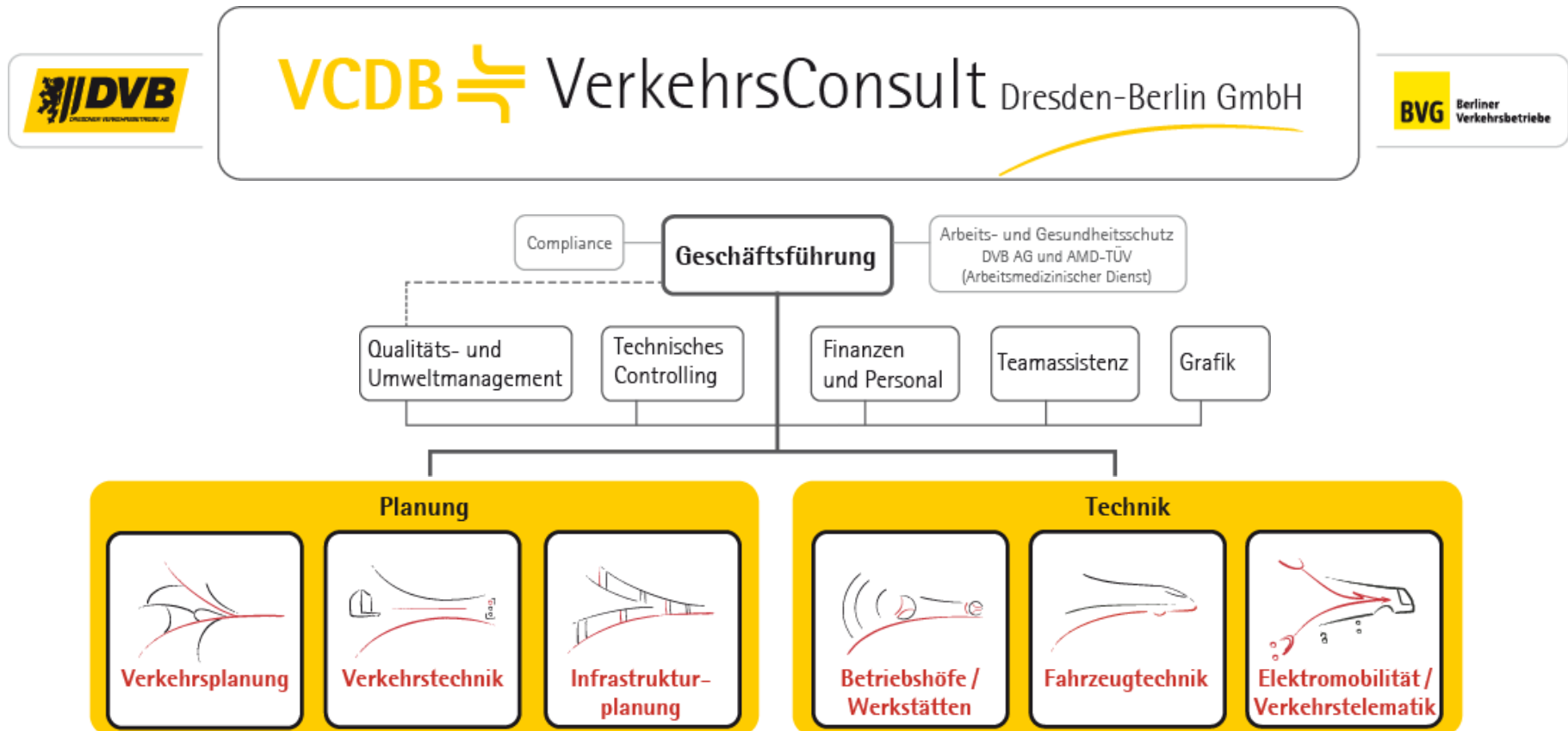
VCDB – Fakten & Eckdaten

- ➔ 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



Büronachrichten

Verkehr wird Heimat
Prof. Bremer ist von Horst Seehofer,
Bundesminister des Innern, für den

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)



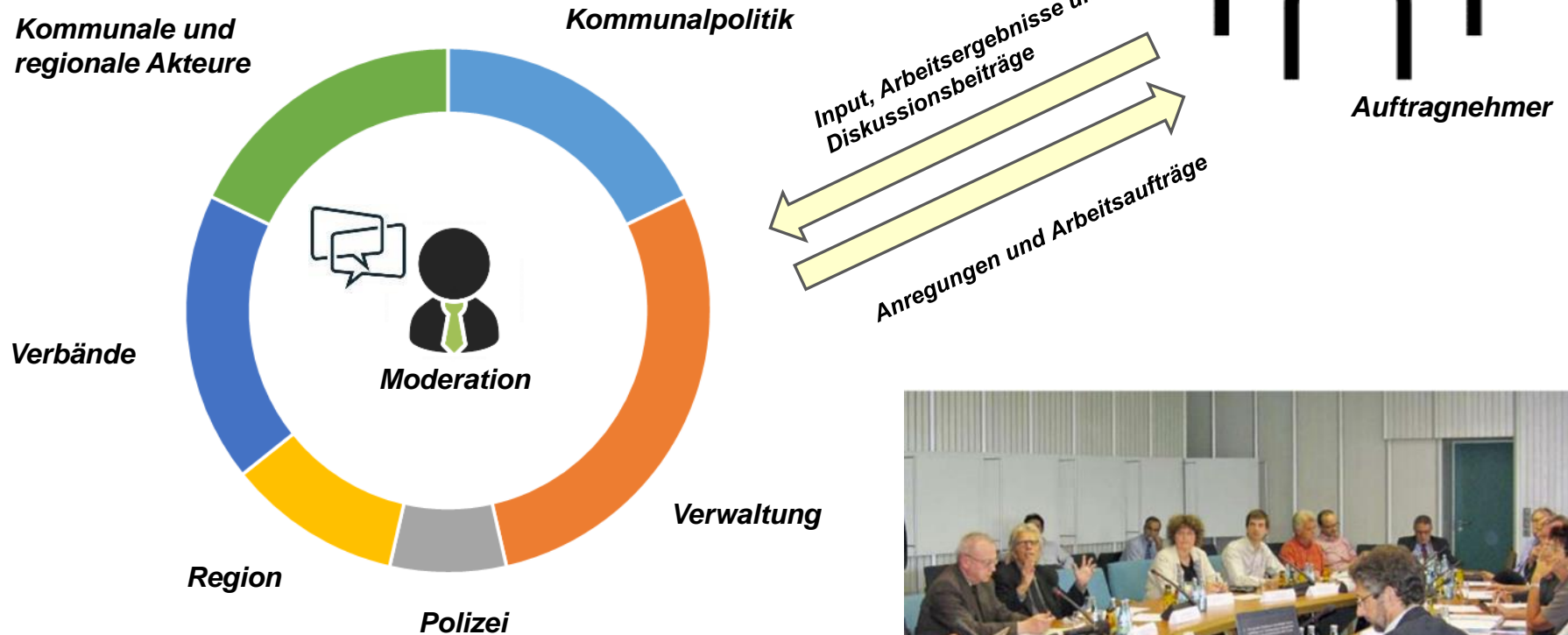
Ms.Sc.. Philipp Wetzel
Bearbeitung Mobilität, Beteiligung
(6 Jahre Berufserfahrung, ab
02/2021)



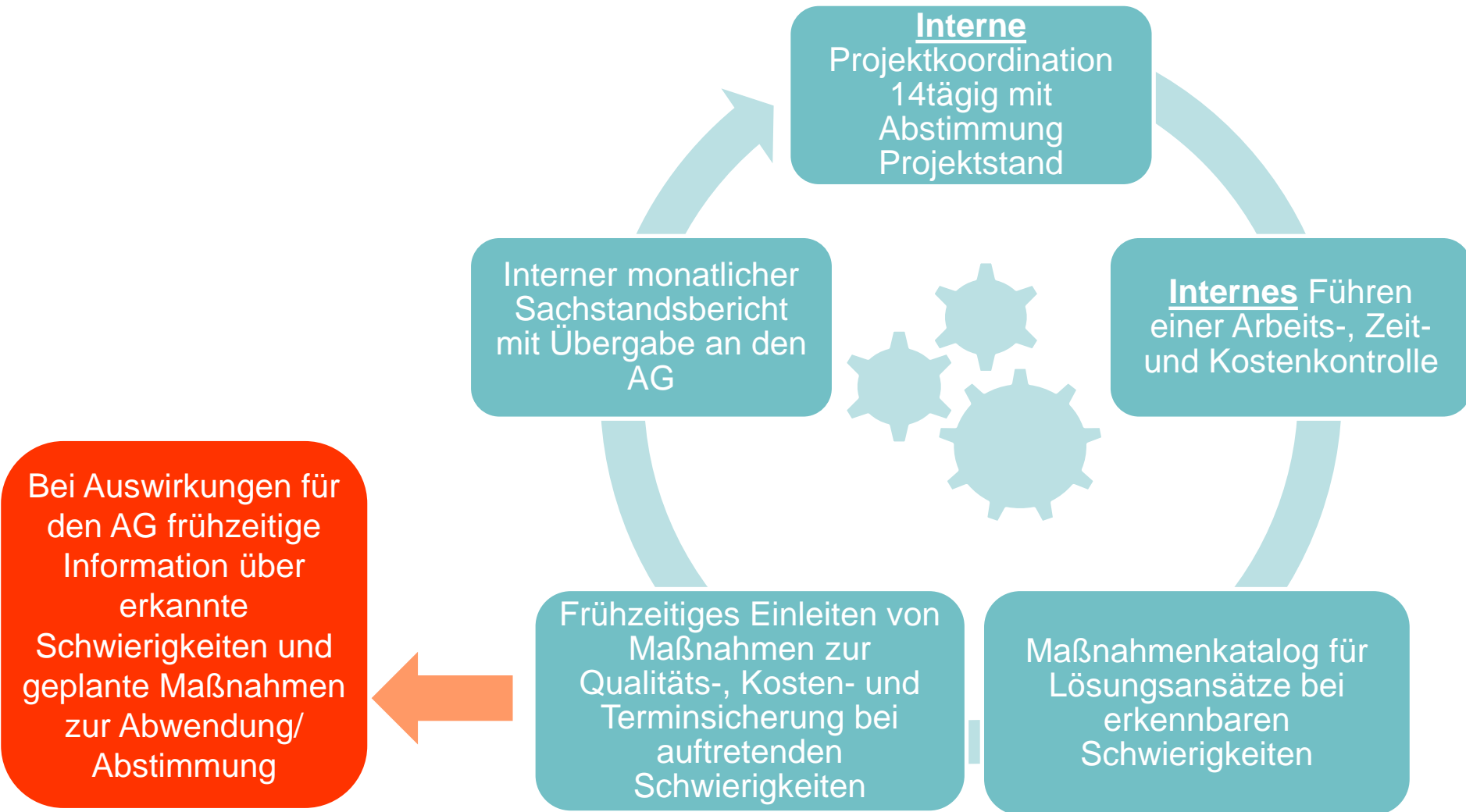
Prof. Dr. Stefanie Bremer
Beratung (/ Moderation)
(21 Jahre Berufserfahrung)

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

Runder Tisch Masterplan Mobilität Mannheim



1. Vorstellung der Büros und Organisation



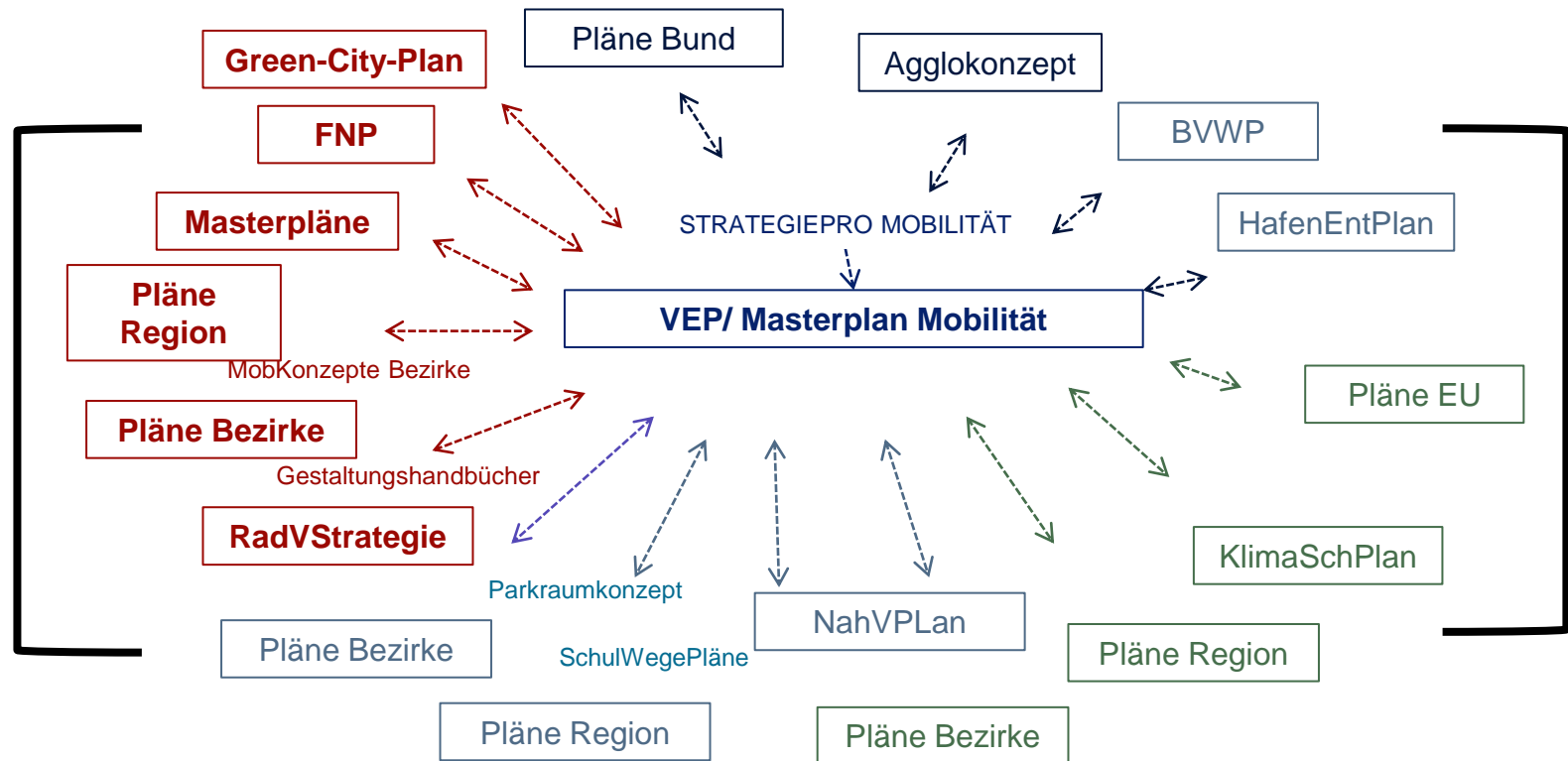
1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

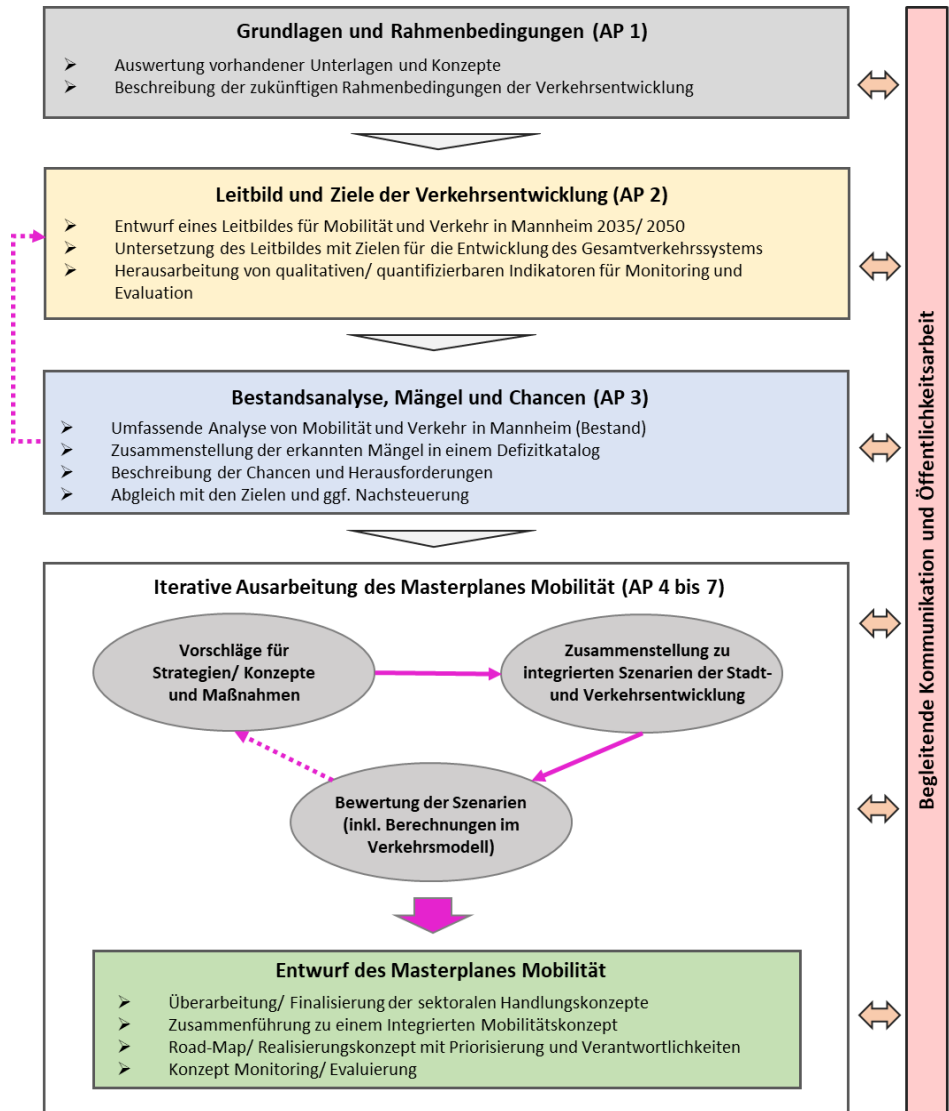
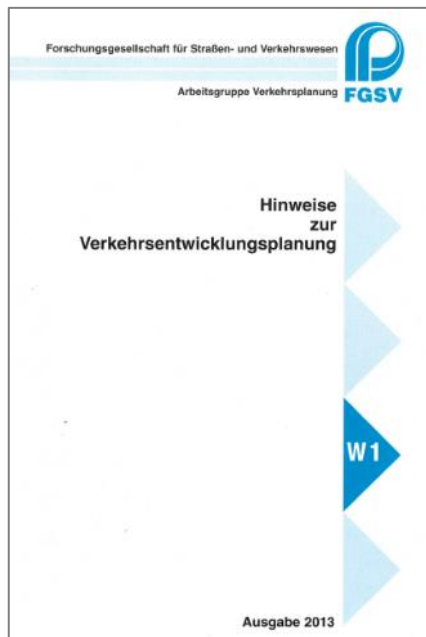
4 Ihre Fragen!

2. Herangehensweise im Projekt – Ausgangslage

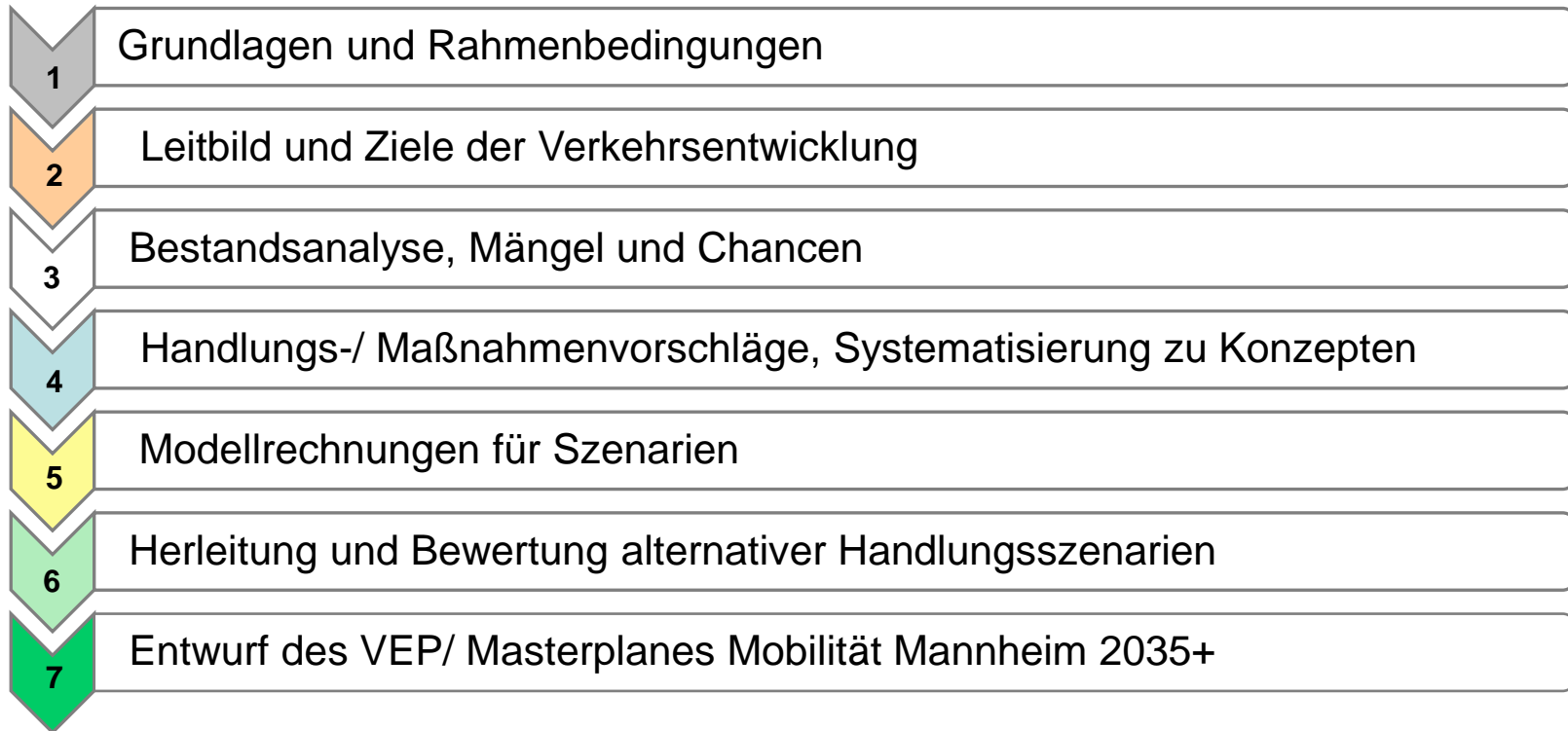


2. Herangehensweise im Projekt – Grundstruktur

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

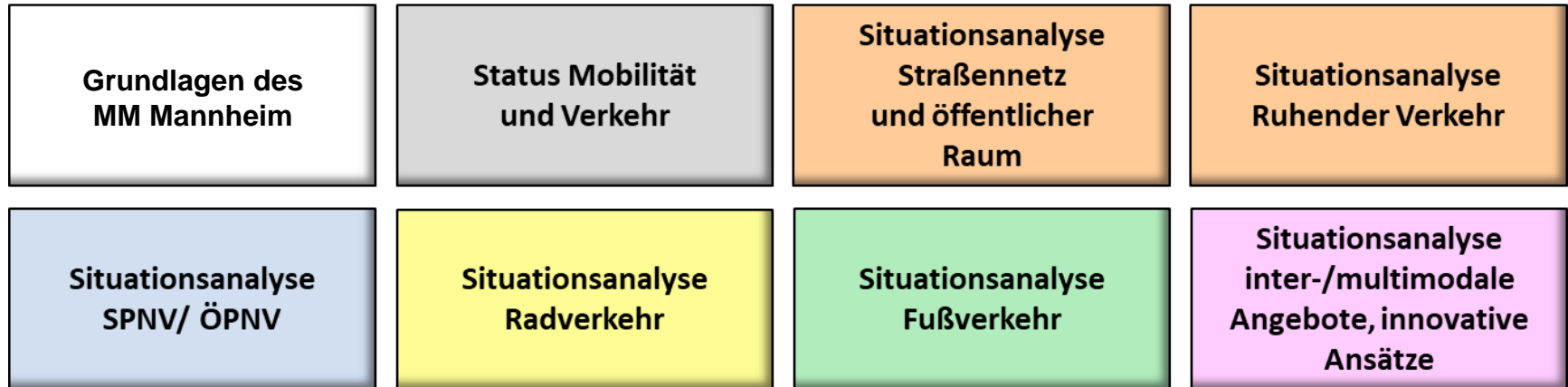


2. Herangehensweise im Projekt – Arbeitsschritte







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 besserer Verständlichkeit
- Untersetzung mit Zielen
- Ableitung von Indikatoren zur Quantifizierung

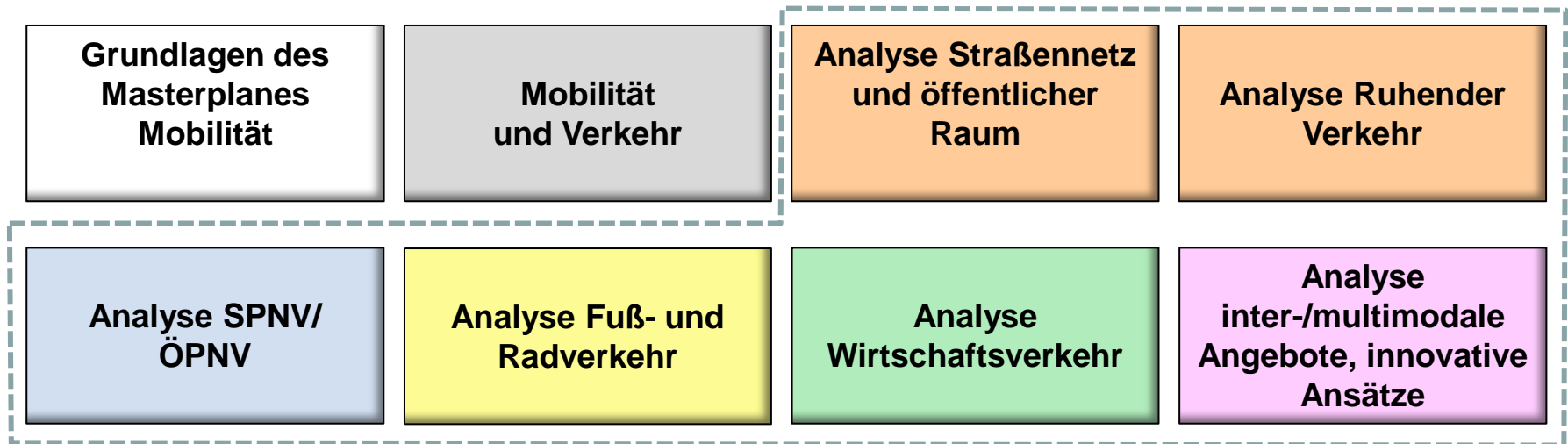
SDG	Thema	VEP-Ziel	Strategien/ Handlungsfelder (weiter zu untersetzen in Konzeptbearbeitung)
3 GESUNDE UND WOHLFÄHRIGKEIT  Ziel 3: Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern	Verkehrssicherheit	3.1 Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit für alle Verkehrsteilnehmer "Vision Zero" ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Systematische Arbeit Unfallkommission • Verkehrssichere Umgestaltung von Unfallschwerpunkten • Systematische Verbesserung der Verkehrssicherheit auch außerhalb von Unfallschwerpunkten • Information/ Kampagnen zu sicherheitsrelevanten Fragestellungen/ Verhalten im Straßenverkehr • Kontrolle und Verkehrsüberwachung, Durchsetzung von Verkehrsregeln
	Gesundheitsschutz	3.2 Verringerung der Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr ¹ 3.3 Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm ²	<ul style="list-style-type: none"> • Maximierung des Anteils des Umweltverbundes • Systematische Förderung umweltfreundlicher Antriebe bei Kfz und ÖV • Verstärkung der Verkehrsflüsse im ÖPNV und Kfz-Verkehr • Sicherung guter Fahrbahnzustände und Förderung emissionsarmer Bauweisen
9 MODERNE, INNOVATIONSGESTÜTZTE INFRASTRUKTUR  Ziel 9: Eine belastbare Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen	Funktionalität und Effizienz	9.1 Sicherung der oberzentralen Funktion durch Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Hinwirken auf eine weitere Verbesserung der Infrastrukturen und Verkehrsangebote im Schienenpersonenverkehr (Fern-, Regional- und S-Bahn) und im regionalen ÖPNV • Weitere Sicherung der guten Erreichbarkeit im Fernstraßennetz von Bund und Land • Stärkere regionale Vernetzung im Radverkehr fördern
		9.2 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Innenstadt, der weiteren Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln (Kfz, ÖV, Rad und Fuß) ¹ 9.3 Vernetzung der Verkehrsträger ³	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und anforderungsgerechte Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Beachtung des Umweltverbundes und der finanziellen Nachhaltigkeit • Effektiver Betrieb der Netze durch Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystems und der Digitalisierung • Spezifische Anforderungen von Wirtschaftsverkehr und touristischem Verkehr berücksichtigen • Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern neu schaffen bzw. optimieren • Entwicklung/ Optimierung verkehrsträgerübergreifender Buchungs- und Abrechnung • Abbau der von Bahnstrecken, dem Neckar und Hauptverkehrsstraßen ausgehenden Barrierewirkungen • Förderung autoarmer Quartiere sowie innovativer Mobilität, vor allem auch in den neugeordneten Stadtquartieren • Vermeidung von Kfz-Verkehr durch räumliche Ausstattung mit Elementen der Distributions- (Versorgung, Dienstleistungen, Bildung und Betreuung, Naherholung/ "Stadtpaasen"), nachhaltigen Etablierung des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements • Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes gemäß den Anforderungen aus der Stadtentwicklung • Gewährleistung hoher Erschließungsdichten und Taktfolgen im ÖPNV
11 NACHHALTIGE STÄDTE UND SIEDLUNGEN  Ziel 11: Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen	Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit	11.1 Nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Rad als besonders umweltverträgliche Formen des Individualverkehrs ¹ 11.2 Weitere Stärkung des SPNV/ ÖPNV als Rückgrat des Verkehrssystems ² 11.3 Förderung Stadt der kurzen Wege ²	<ul style="list-style-type: none"> • Aufteilung der Straßenräume nach dem Prinzip „von außen nach innen“ zur besseren Berücksichtigung der Anforderungen aller Nutzer • Entwicklung spezifischer Strategien zur Reduktion des ruhenden Verkehrs in den Stadtquartieren • Weitere Erhöhung der Gestaltungsqualität von „Verkehrsräumen“ unter Berücksichtigung subjektiver Sicherheitsempfindens
	Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	11.4 Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer ¹ 11.5 Entlastung/ Neuordnung übernutzter Straßenräume vom ruhenden Verkehr ¹ 11.6 hohe Aufenthaltsqualitäten und Baukultur als Maßstab für die Gestaltung der öffentlichen Räume ³	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangeboten • Einfacher Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleistet (barrierefreie Informationen, Buchungs- und Abrechnungssysteme) • Erreichbarkeit generell unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit sichern • Sharingangebote ausbauen (um die Notwendigkeit von Kfz-Besitz zu reduzieren) • Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV unter Berücksichtigung sozialer Aspekte
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ  Ziel 13: Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen	Sozialverträglichkeit	11.7 Barrierefreiheit/ generationengerechte Stadt ² 11.8 Gleichberechtigten Zugang zur Infrastruktur gewährleisten ² 11.9 Mobilitätsangebote für alle Personengruppen ³	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen und Verkehrsangeboten • Einfacher Zugang zu Verkehrsmitteln mit und ohne digitale Unterstützung gewährleistet (barrierefreie Informationen, Buchungs- und Abrechnungssysteme) • Erreichbarkeit generell unabhängig von Pkw-Verfügbarkeit sichern • Sharingangebote ausbauen (um die Notwendigkeit von Kfz-Besitz zu reduzieren) • Angemessene Tarifstrukturen im ÖPNV unter Berücksichtigung sozialer Aspekte
	Klimaschutz	13.1 weitgehende Reduktion der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr ²	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung von Infrastruktur und vernetzten Verkehrsangeboten im SPNV/ ÖPNV • Förderung inter- und multimodaler Verhaltensweisen durch besondere Verkehrsangeboten • Sukzessive Substitution fossiler Antriebe im ÖPNV und im kommunalen Fuhrpark • Entwicklung von Strategien für eine umweltfreundliche (City-) Logistik • Schaffung geeigneter Infrastrukturen für den Betrieb von Fahrzeugen mit nichtfossilen Antrieben



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

Strukturierung der Analysen

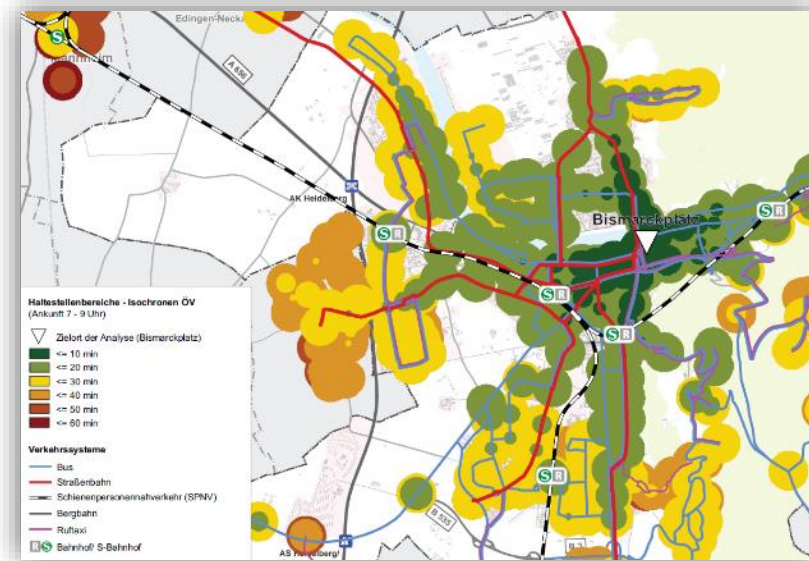
Potenzielle Handlungsfelder



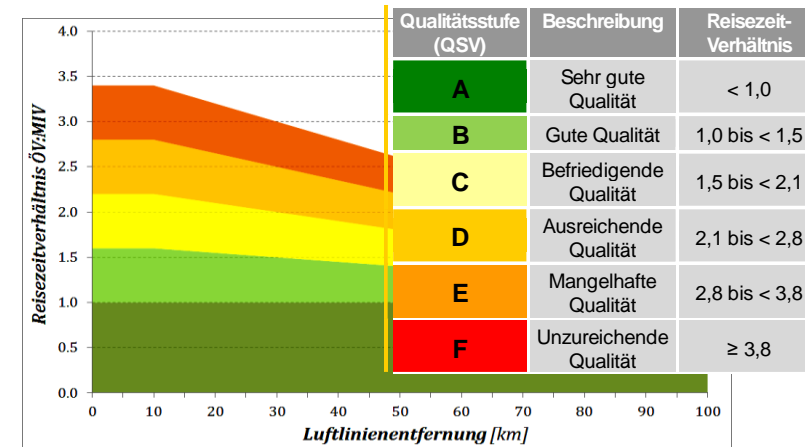
2. Herangehensweise im Projekt – AP 3: Bestandsanalyse, Mängel und Chancen

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

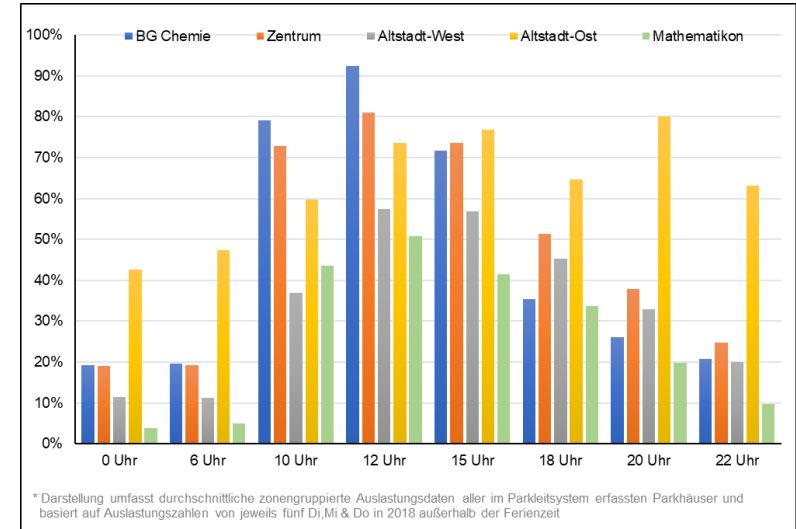


Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV (gemäß RIN)

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

Analyse/ Defizite – ruhender Verkehr

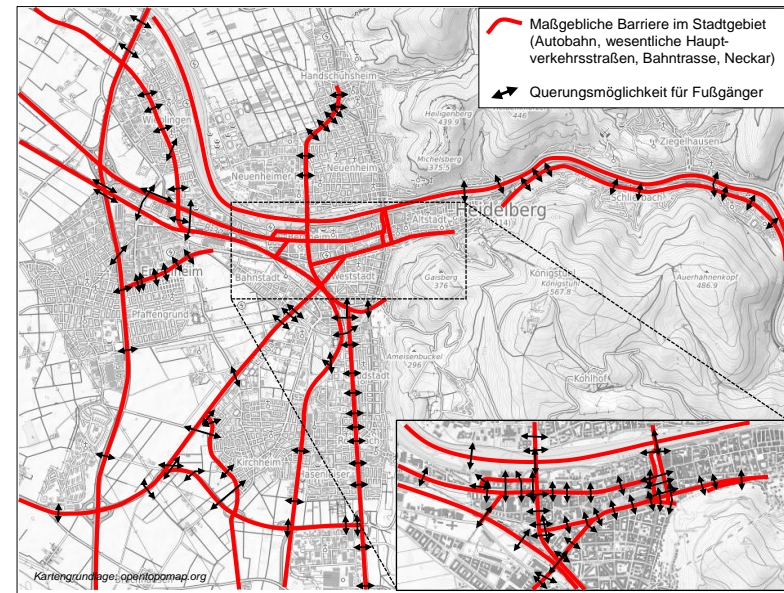
- Übernahme und Aufbereitung von Angaben zu den Parkierungsanlagen (Anzahl Stellplätze, Auslastung)
- Übernahme und Aufbereitung von Angaben zu den bewirtschafteten Stellplätzen der Straßenräume im Innenstadtbereich
- Bewirtschaftung (räumliche Verortung/ Abgrenzung von Bereichen auf der Grundlage von 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

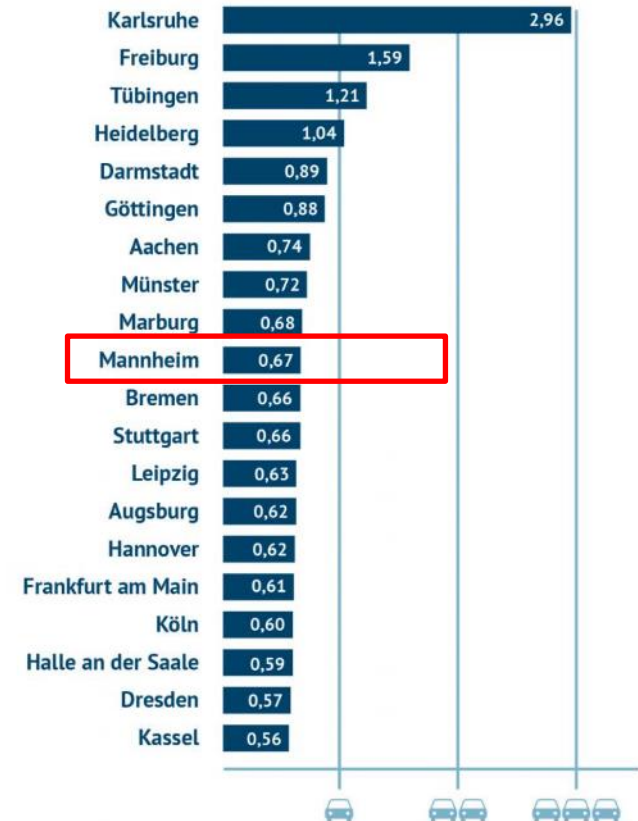
Analyse/ Defizite – Sharing-Angebote und innovative Mobilität

- 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“)

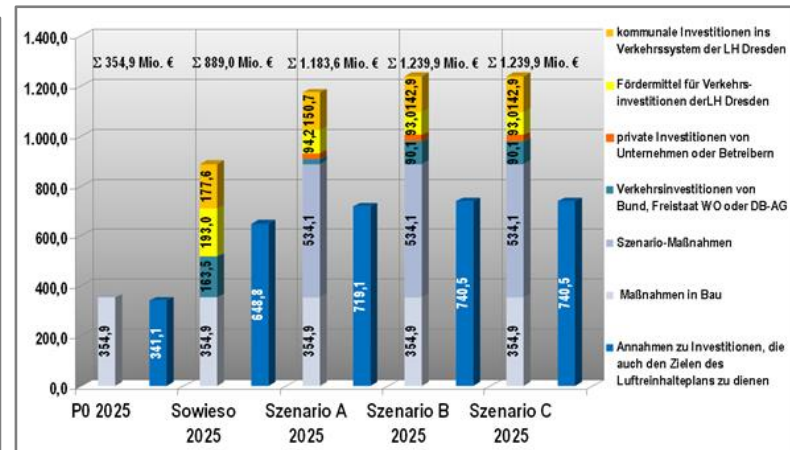
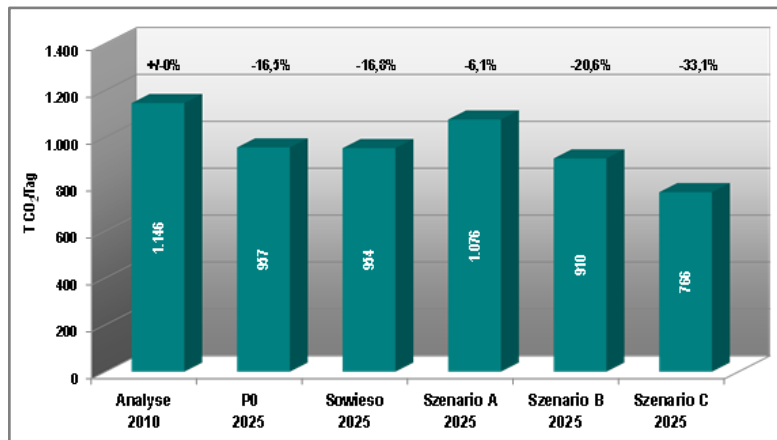
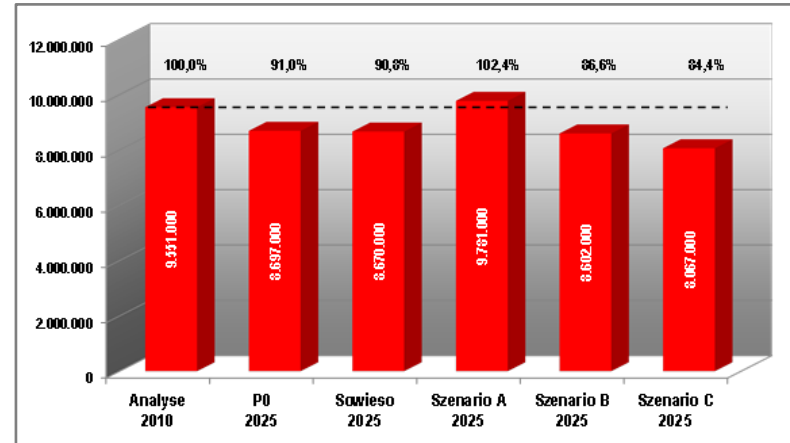
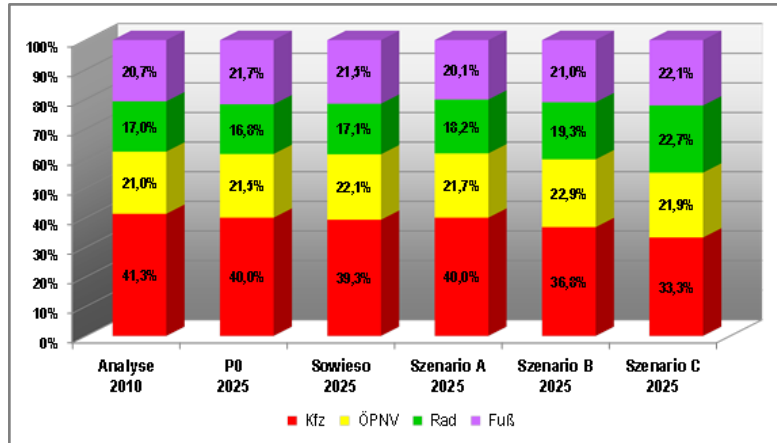
...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV in Stadt und Region weiter ausgebaut, der Verkehr beruhigt bzw. intelligent und innovativ gesteuert würde, aber auch einige weitere Maßnahmen im Straßennetz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

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

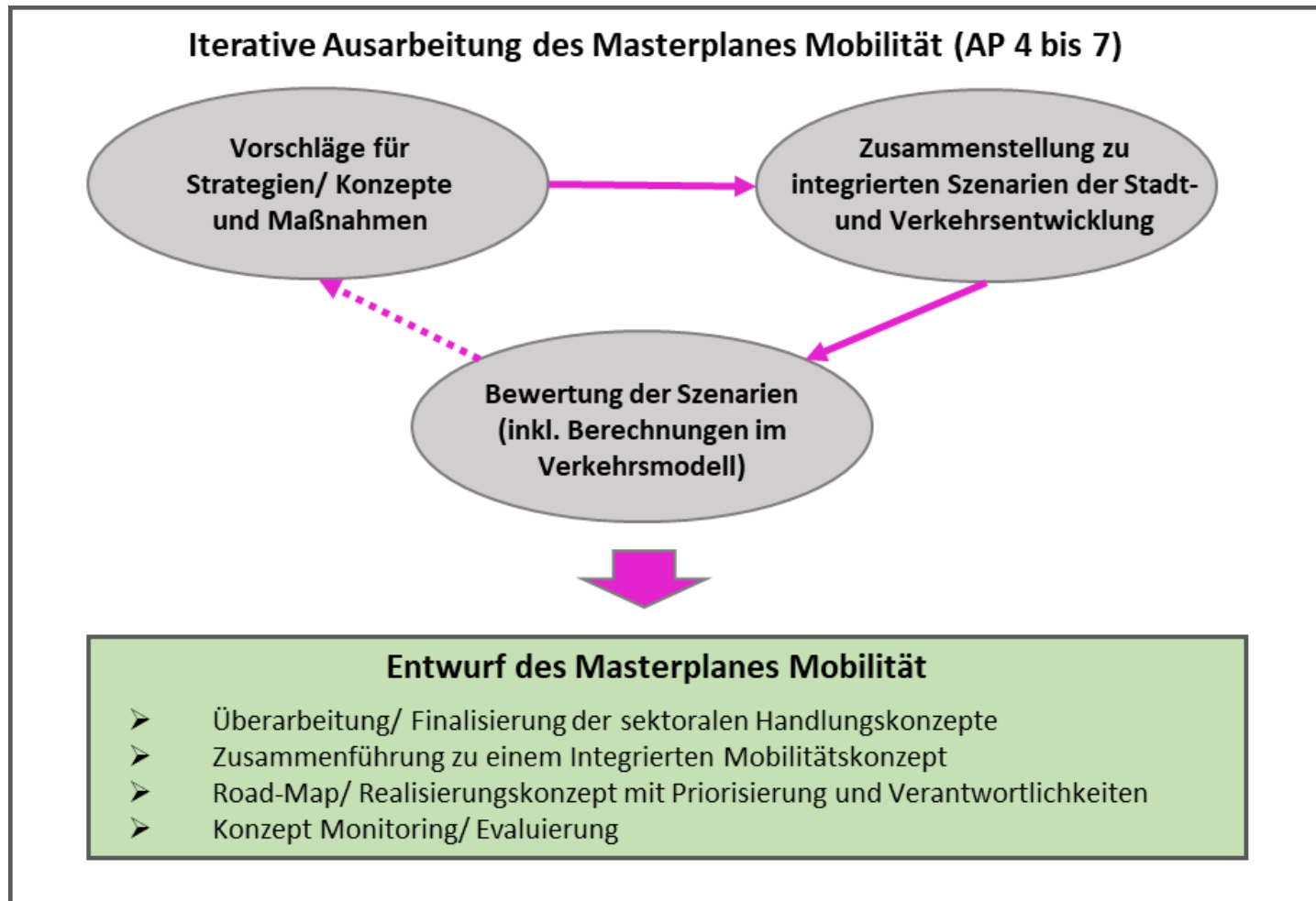
„...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen gemäß Szenario B realisiert wären, aber sich die Menschen u. a. aus Kostengründen noch stärker für integrierte Wohnstandorte und alternative Mobilitätsangebote entscheiden würden?“

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**

SOZIALKUNFT PLANUNGSPROZESS, INHALTLICHE UND METHODISCHER KONTAKT

ERGEBNIS

PROJEKTPLAN MOBIL-E ZUKUNFT

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

Der anschauliche Plan belegt 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 anpackt und demokratische Abstimmungsprozesse erleichtert und inhaltlich qualifiziert.



Der gefaltete Projektplan in der Hand. Foto: orange edge



Die Innenseite des aufgetragenen Plans. Foto: orange edge

MOBIL-E
ZUKUNFT
LÖSUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Machen.
Einfach mal machen.
Einfach anfangen.

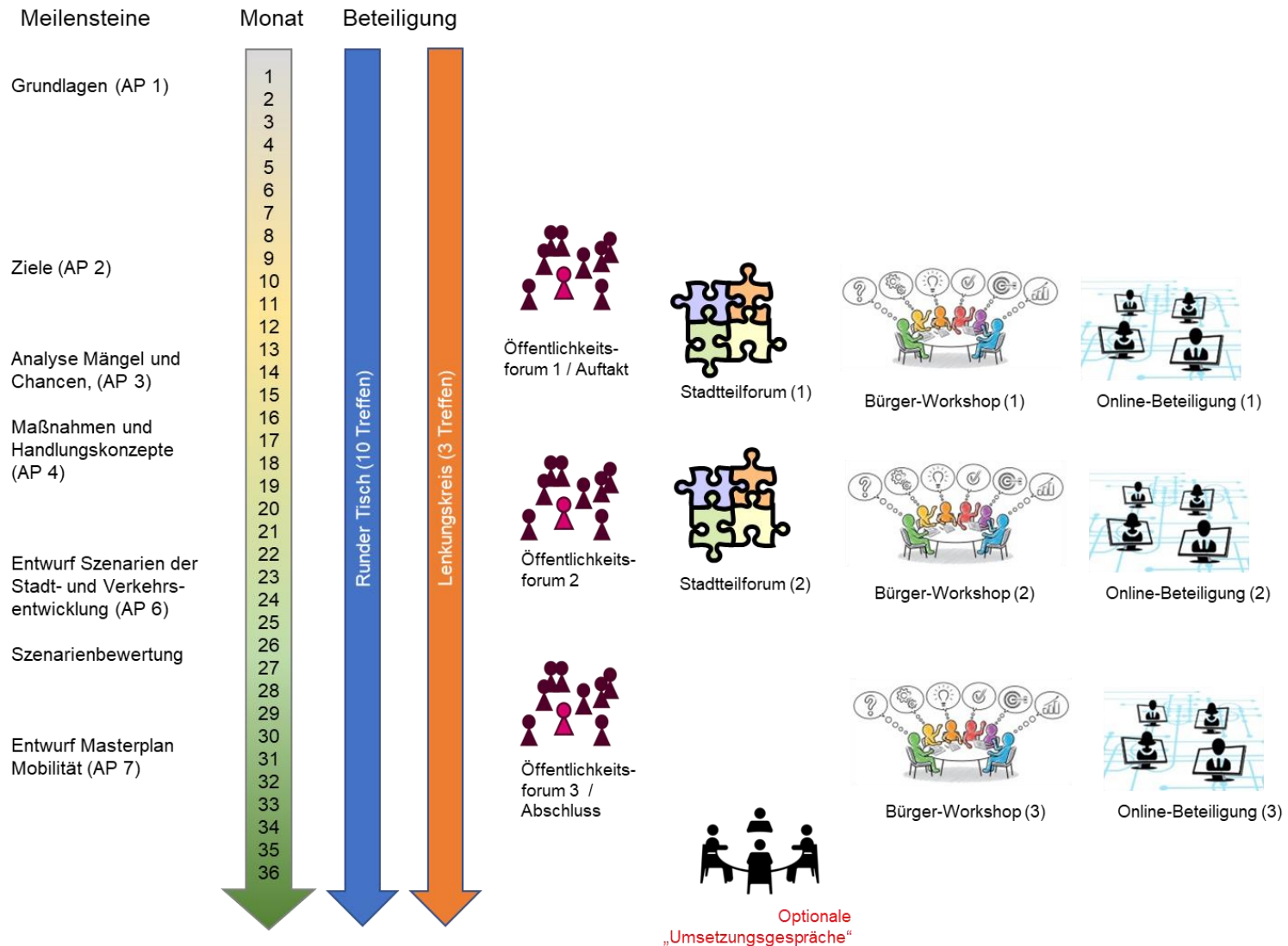
1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

4 Ihre Fragen!

5. Beteiligung – Beteiligungsformate über die Laufzeit

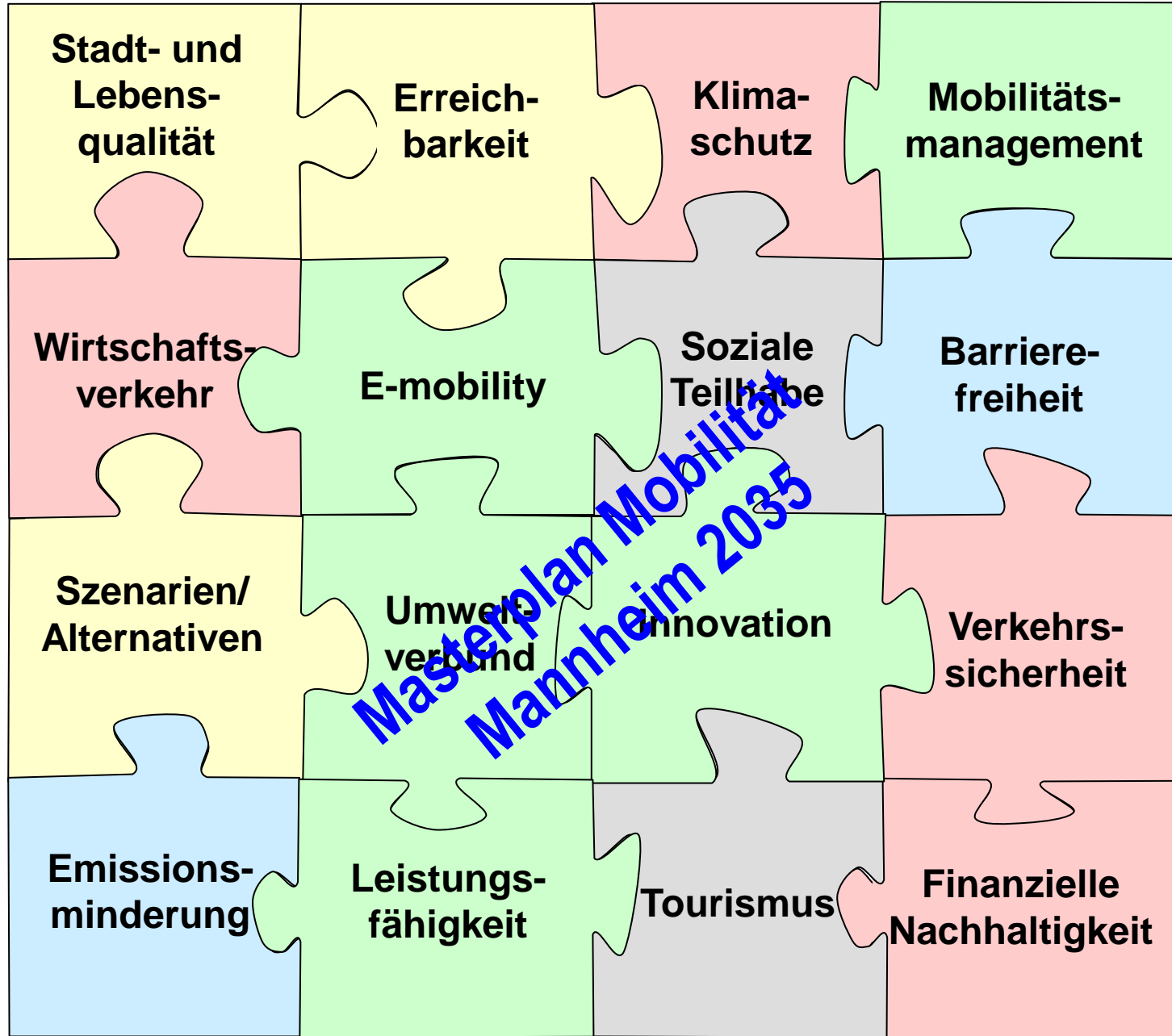


1 Vorstellung der Büros und Organisation

2 Herangehensweise im Projekt

3 Vorgesehene Beteiligung

4 Ihre Fragen!



**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

