



für urbane Mobilität

...was uns bewegt: 100 Jahre Lichtsignalanlagen

Im August 1914 wurde in Cleveland (Ohio) die erste elektrische Ampel in Betrieb genommen. 1922 regelte schließlich in Hamburg die erste deutsche LSA den Straßenverkehr. Erst 2 Jahre später wurde in Berlin der bekannte Ampelturm errichtet, dessen Nachbau heute am Rande des Potsdamer Platzes steht.

Die Errichtung einer lichtsignalisierten Verkehrssteuerung war notwendig geworden, weil 1924 am Potsdamer Platz 11 Polizisten erforderlich waren, um täglich 20.000 Autos, 26 Straßenbahn- und 5 Buslinien sowie 80.000 Fußgänger sicher über die fünfarmigen Kreuzung zu bringen.

Nach der Errichtung des Ampelturms auf der Mitte des Potsdamer Platzes war schließlich nur noch ein Polizist notwendig, der in der Glaskuppel saß und die Hebel zur Signalisierung der jeweiligen Richtung bediente.

Vor 100 Jahren lag der Motorisierungsgrad bei etwa 2 Kfz/1000 EW. Seitdem hat sich der Wert um den Faktor 250 erhöht.

In Berlin regeln heute über 2000 LSA das koordinierte Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten. Die Anforderungen an eine verkehrsabhängige Verkehrssteuerung unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV werden immer größer und die qualifizierten Verkehrsplaner von stadtraum tragen seit fast 25 Jahren dazu bei, dass in Berlin und in vielen anderen deutschen Städten der Verkehr störungsfrei fließt.

Auch in Zukunft werden die Ingenieure bei stadtraum an innovativen Verkehrslösungen mitarbeiten.

Lesen Sie auf den nächsten Seiten mehr über die vielschichtigen Planungsaufgaben bei stadtraum.

stadtraum profile NEWSLETTER #08



Neubau der BMW-Niederlassung in Berlin

Verkehrsführung während der Bauzeit



Am 07. April 2014 eröffnete die BMW AG die neue Niederlassung am Kaiserdamm in Berlin. Die neue Hauptstadt-Repräsentanz umfasst dabei auch jeweils eigene Gebäudeteile für die Motorrad-Sparte, für die Konzern-Tochter MINI sowie für das Gebrauchtwagengeschäft. Vorhaben dieser Größenordnung erfordern sowohl während des Baus als auch im Hinblick auf ihre spätere verkehrliche Bedeutung umfängliche verkehrstechnische und verkehrsplanerische Betreuung. Angefangen von Prognose- und Leistungsfähigkeitsberechnungen zum später neu induzierten Verkehrsaufkommen bis hin zu den Planungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung während der Maßnahmen von Leitungsbetrieben und des eigentlichen Bauvorhabens.

So wurde das Ingenieurbüro stadtraum seitens der BMW AG mit der Konzeption der Verkehrsführung während der Bauzeit beauftragt, die sich rückblickend in die vier Phasen Leitungsumverlegungen, Baugrubenherstellung, Hochbau und Außenanlagenherstellung samt Gehwegsneubau einteilen lässt.

Neben der Klärung der technischen Erfordernisse spielten in der Entwicklungsphase des Baugeländes auch unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörden von Bezirk und der Verkehrslenkung Berlin in die zu führenden Abstimmungsverfahren hinein.

Mit dem Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan-Verfahren hat stadtraum auch einen Beitrag zur komplexen Genehmigungsphase von Grunderwerb und Bauantrag geleistet, das sich inhaltlich mit Nachweisen zu Erschließungsfragen, Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit der betroffenen LSA befasste.

Eine weitere verkehrsplanerische Leistung wurde mit der Konzeption der StVO gerechten Beschilderung der öffentlich erreichbaren Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb des Gebäudes sowie den angrenzenden Funktionsflächen bei stadtraum abgerufen, die in enger Abstimmung mit den Architekten erbracht wurde und intensive Auseinandersetzung auch mit den internen Betriebsabläufen erforderte.

Christian Ruppel

Verkehrszeichenkatalog 2013

gem Neufassung der StVO vom 6. März 2013



Mit der Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) am 6. März 2013 wurden zahlreiche Verkehrszeichen mit einer Frist bis zum 31.10.2022 abgeschafft. Weitere Verkehrszeichen, wie z.B. Z.140 Viehtrieb, sollen nur noch bei besonderen Gefahrenlagen angeordnet werden.

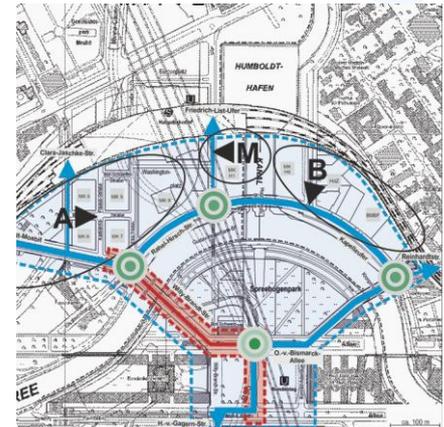
Gleichzeitig wurden neue Verkehrszeichen aufgenommen, die der Verdeutlichung der Verkehrssituation dienen, wie Z. 357-1 (durchlässige Sackgasse) und zur Reduzierung des Schilderwaldes beitragen, wie Z. 314.1 bzw. 314.2 (Anfang und Ende einer Parkraumbewirtschaftungszone).

stadtraum hat aus diesem Anlass ein Heftchen im praktischen quadratischen Format 10x10 cm gedruckt, das es jedem Planer ermöglicht, bei Ortsterminen sofort die richtige Verkehrszeichen-Nummer nachschlagen zu können. stadtraum möchte damit nicht nur die Arbeit der eigenen Planerinnen und Planer unterstützen, sondern auch die Tätigkeit der Verwaltung und anderer Büros.

Auf Wunsch senden wir Ihnen Einzelexemplare zu. Rufen Sie uns an: 030-556 75-0

Ruhig regieren in Berlin

Untersuchung zum Straßenrückbau im Regierungsviertel



Im Zuge der Überlegungen zur Verlagerung des Regierungssitzes von Bonn nach Berlin, die vor nun bald 25 Jahren begannen, entschied man sich für ein städtebauliches Konzept, das am Berliner Reichstag ein „Band des Bundes“ in Ost-West-Ausrichtung vorsah, mit Schwerpunkt im Spreebogen nordwestlich des Reichstagsgebäudes.

Zwischen dem Bundeskanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus, das der Arbeit der Bundestagsabgeordneten dient, entstand eine Freifläche, die als „Bürgerforum“ angelegt war und – daran sei im Jubiläumsjahr des Mauerfalls am Rande erinnert – in den ursprünglichen Entwürfen sogar nördlich und südlich von Tribünen flankiert werden sollte.

Verkehrliche Randbedingung hierfür war die Verlegung der Bundesstraße 96, die das Forum durchquert, in den Tiergartentunnel. Für den Zeitraum bis zu dessen Fertigstellung wurde eine provisorische Straße errichtet, die unmittelbar südlich der Moltkebrücke von der Willy-Brandt-Straße abzweigt, die Schweizerische Botschaft östlich umfährt und das Forum in Nord-Süd-Richtung quert.

Der Entwurf des Bebauungsplans für das Forum sieht keine Tribünen mehr vor, sondern im Wesentlichen eine Freifläche, die -wie bislang- von einer Straße gequert wird. Die Ostumfahrung der Schweizerischen Botschaft soll jedoch zurückgebaut werden, um den Spreebogenpark vollenden zu können. Weiterhin soll jedoch die Willy-Brandt-Straße keine Kraftfahrzeuge aufnehmen, sondern nur dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehalten sein, außer den berechtigten Fahrzeugen zum Bundeskanzleramt bzw. der Schweizerischen Botschaft.

Die Aufgabe der verkehrlichen Untersuchung, mit der stadtraum von der DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH beauftragt wurde, ist zweigeteilt: Zum Einen ist unter Berücksichtigung der veränderten Buslinienführung zu überprüfen, ob die Umfahrungsroute über den äußeren Spreebogen den zusätzlichen Verkehr – auch unter Prognosebedingungen – aufnehmen kann. Zum Anderen ist der Straßenraum vom Washingtonplatz bis zur Forumsquerung zu

entwerfen.

Letzteres unter den Randbedingungen der Belange des Bundeskanzleramts (Protokollfahrten, Sicherheitsbereich, Abfertigung, Stellplätze für Besucher, Reisebusse usw., Minimierung von „Schleichverkehr“), darunter nicht zuletzt die Entschärfung des Konfliktes zwischen Radverkehr und ausfahrenden, von Polizeifahrzeugen begleiteten Konvois.

Für die Untersuchung der Umfahrungsstrecke waren in einer separaten Berechnung die Parkziel-/quellverkehre im Bereich südlich des Hauptbahnhofs zu prognostizieren und einzubeziehen.

Die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrecke konnte nachgewiesen werden. Zur Gestaltung des für den allgemeinen Kfz-Verkehrs liegen Varianten vor, die mit dem Auftraggeber, dem Land Berlin, dem Bundeskanzleramt und den anderen Anliegern abgestimmt werden.

Winfried Müller-Brandes

Straßenbahn-Beschleunigung in Warschau

stadtraum wurde im Frühjahr 2014 von den Straßenbahnbetrieben in Warschau beauftragt, die festgestellten Mängel der bestehenden Lichtsignalanlagen in der polnischen Hauptstadt zu beseitigen und eine Steuerung zur Bevorrechtigung der Straßenbahnen zu erarbeiten



Im Nordwesten Warschaws befindet sich an der Station Młociny, einem Endpunkt der bislang einzigen Metrolinie der polnischen Hauptstadt, ein wichtiger Umsteigeknoten für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Insbesondere während der Spitzenstunden sind hier sehr starke Fußgängerströme zu verzeichnen, die zwischen Metro, Straßenbahnen und Bussen umsteigen.

Hinzu kommt der motorisierte Individualverkehr, der an einem an der erwähnten Metro-Station liegenden signalisierten Kreisverkehrsplatz Richtung Warschauer Zentrum abbiegt. Der stadteinwärtige Strom muss hierbei zweimal die mittig durch den Kreisverkehr fahrende Straßenbahnstrecke kreuzen.

Die erwähnte vierstreifig ausgebaute Straße endet rund 150 m südwestlich des Kreisverkehrs an einer weiteren Lichtsignalanlage, so dass die vom Kreisverkehr kommenden Kraftfahrzeuge einstreifig zunächst links abbiegen, anschließend die Straßenbahngleise queren, um dann rechts abbiegend die weiter-

führende zweistreifige Straße zu erreichen.

In diesen Knoten mündet auch die Ausfahrt eines großen Park-and-Ride-Parkhauses, die insbesondere während der Nachmittagsspitzenstunde stark belastet ist. Östlich des Kreisverkehrs kreuzt die Straßenbahnstrecke signalgesichert eine weitere vierstreifige Straße.

Rund 800 m nordöstlich dieser Stelle befindet sich an der Ein- und Ausfahrt eines Straßenbahn-Betriebshofs eine weitere Lichtsignalanlage, in die auch der benachbarte Straßenknoten eingebunden ist. Die ungünstige Geometrie des Knotens, der keine Abbiegefahrstreifen aufweist, lässt eine Trennung der Signalanlagen für Straßenbahn und Individualverkehr nicht zu.

Alle genannten Knoten sind zwar mit recht aufwändigen Einrichtungen für verkehrabhängige Steuerungen ausgerüstet, werden mit sehr einfachen Algorithmen gesteuert, die die vorhandenen technischen Möglichkeiten bei weitem nicht ausschöpfen.

Da der Auftraggeber eine Erfassung der Straßenbahnen durch Funk explizit ausgeschlossen hatte, wurde die vorhandene Ausrüstung mit ortsfesten Erfassungseinrichtungen im Gleis gemäß den Erfordernissen erweitert.

In der Regel sind pro Signalquerschnitt drei Detektionen vorgesehen: eine Voranmeldung, die auf der freien Strecke bis zu 500 m entfernt liegen kann, eine Hauptanmeldung unmittelbar vor dem Signalquerschnitt (als Rückfallebene) und eine Abmeldung nach Überfahren des Signalquerschnitts.

Besonders aufwändig wurde diese Art der Ausrüstung zum einen im Bereich des Kreisverkehrs, da hier jeder der drei Signalquerschnitte pro Fahrtrichtung mit einer An- und einer Abmeldung ausgerüstet ist, ergänzt durch jeweils eine Voranmeldung im Bereich der vorgelagerten Haltestellen. Zum anderen musste jedes der sieben Haltestellengleise im Bereich der Haltestellen- und Wendeanlage mit jeweils einer Voranmeldungs-Schleife versehen werden. Hier ist außerdem die Kopplung mit der Weichenanlage notwendig.

Neben den Fahrzeitverkürzungen im Straßenbahnverkehr, die in dieser Rigorosität erstmals in Warschau umgesetzt werden sollen, wurden selbstverständlich auch die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Insbesondere am Kreisverkehrsplatz kann der oben erwähnte starke Linksabbiegestrom Richtung Innenstadt nun konfliktfrei und ohne Zwischenhalt im Kreis abfließen, was neben der Verbesserung der Sicherheit auch die Leistungsfähigkeit erhöht.

Frank Möllerbernd
Bartosz Bursa

Zeitkonto am PSA

Neue Funktionalität am CALE Parkscheinautomaten



Das Städtische Klinikum Solingen beschäftigt 1.700 MitarbeiterInnen, die jährlich ca. 60.000 Patienten betreuen.

Auf dem Krankenhausgelände stehen nicht ausreichend viele Parkplätze zur Verfügung, um die Ansprüche der Besucher, Patienten und vor allem der Mitarbeiter zu erfüllen. Deshalb hat die Krankenhausleitung eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Besonderen Wert wurde dabei auf eine Vergünstigung des Parkens für Mitarbeiter gelegt.

Auf Vorschlag von stadtraum wurde an den CALE-Parkscheinautomaten für Beschäftigte ein elektronisches Rabattsystem eingeführt. Alle Mitarbeiter erhalten ein monatliches Zeitkontingent, während dessen sie die Tageskarte zum reduzierten Preis von 0,50 € erhalten.

Jeder Mitarbeiter besitzt eine persönliche PIN, die über die Tastatur am PSA eingegeben und über das BackOffice System CWO verwaltet wird. Eine Doppelnutzung und Überschreitung des Zeitrahmens ist ausgeschlossen.

Das System arbeitet zuverlässig und effizient und reduziert die Verwaltungskosten.

Uwe Freund

Zwischen Theorie und Praxis

Tätigkeit studentischer Hilfskräfte bei stadtraum

Durch die stark wachsende Globalisierung und die steigende Vernetzung der Welt wird Mobilität immer wichtiger. Eine verlässliche Infrastruktur und schnellere Verkehrsmittel bilden die Basis für zukünftige Generationen. Um den Weg in die Zukunft erfolgreich zu gestalten, müssen Verkehrsprobleme schon heute gelöst werden.

An der Technischen Universität Berlin gibt es deswegen den Studiengang Verkehrswesen. Ziel des Studiums ist es, dem Studenten Verkehr als ein Gesamtsystem technischer, ökologischer, ökonomischer und planerischer Komponenten nahezulegen.

Während des Studiums wählen die Studierenden eine von vier Vertiefungsrichtungen, um sich schon im Bachelor zu spezialisieren. Studenten aller Vertiefungsrichtungen besitzen grundlegendes Wissen und methodische Kenntnisse, um aus ganzheitlicher Sicht einen ingenieurspezifischen Beitrag zur Lösung der heute relevanten Probleme des Verkehrs zu leisten. Dies bedeutet, dass sowohl die Entwicklung und der Betrieb von Verkehrsmitteln, die Anlage und der Betrieb von Verkehrswegen als auch das komplexe Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrssysteme Inhalt des Studiums sind.

Da in der Universität selten der praktische Bezug zwischen Vorlesungsinhalt und späterem Berufsleben vermittelt wird, bietet es sich an, als studentischer Mitarbeiter diesen Bezug selbst herzustellen. So arbeiten derzeit beim Ingenieurbüro stadtraum fünf Studenten des Studienganges Verkehrswesen in verschiedenen Aufgabenfeldern.

Die Verbindung von Praxis und Theorie gelingt hierbei sehr gut. So wird beispielsweise in dem Modul „Grundlagen der Verkehrssystempla-



nung und Verkehrsinformatik" die theoretische Verkehrserhebungen besprochen und analysiert. Während einer Verkehrszählung wird dann bei stadtraum aktive Feldarbeit geleistet. In den Vorlesungen und Übungen kann durch die praktischen Erfahrungen viel besser nachvollzogen werden, wie beispielsweise eine Knotenpunkt-Matrix zustande kommt.

Auch bei universitären Projekten wie z.B. der Erarbeitung eines Parkraumkonzepts ist es hilfreich, auf praktische Erfahrungen zurückgreifen zu können. Methoden und Praktiken können angewandt und gut mit der Theorie verknüpft werden.

Dass stadtraum ein gutes Umfeld für Studenten bietet, lässt sich auch an den vielen Mitarbeitern ablesen, die nach ihrem Studium als Festangestellte hier übernommen wurden. Dies zeigt, dass eine Verbindung von Studium und Nebenjob auf jeden Fall empfehlenswert ist und gut auf die Zukunft vorbereitet.

Till Richter

Freie Stellplätze in der City

Restplatzanzeige für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum



Die Suche nach einem freien Stellplatz im Zentrum einer Großstadt ist nicht einfach. Parkplatzsuchende finden vielfach nur einen Hinweis auf freie Stellplatzkapazitäten in Parkhäusern. Aber die Situation im öffentlichen Raum wird nicht erfasst.

Dabei stellen die Parkstände im öffentlichen Raum in den meisten Städten mehr Kapazität zur Verfügung als in Parkhäusern.

Das Verkehrsverhalten Parkplatzsuchender ist vorrangig auf die Nutzung im öffentlichen Raum ausgerichtet, weshalb vielfach lange Suchfahrten in Kauf genommen werden, bevor dann doch ein Parkhaus angesteuert wird.

Dieser Parksuchverkehr ist vermeidbar, wenn auch die freien Kapazitäten im öffentlichen Raum über ein Parkleitsystem angezeigt werden.

Die Ingenieurgesellschaft stadtraum Polska hat gemeinsam mit Swarco Traffic Polska in der Innenstadt von Łódź ein solches System umgesetzt. In einem Pilotprojekt werden Erfahrungen über das Verkehrsverhalten gesammelt.

Diese innovative verkehrstechnische Anwendung kann den Parksuchverkehr und damit die Verkehrsmissionen in der Stadt wesentlich reduzieren.

Jeder Parkstand im öffentlichen Raum ist mit einem Sensor ausgerüstet, der in den Straßenbelag eingebaut ist und die Belegung des Stellplatzes registriert. In der Summe der erfassten Parkstände eines Straßenabschnittes werden die freien Stellplätze an eine Leitzentrale per GPS gemeldet und den Verkehrsteilnehmern über ein dynamisches Leitsystem angezeigt, das von stadtraum konzipiert wurde. Nach dem erfolgreichen Feldversuch soll nun das gesamte Zentrum der Stadt Łódź mit dem neuen System ausgerüstet werden.

Die Verknüpfung der Information freier Stellplätze in privaten Parkhäusern und im öffentlichen Straßenraum sollte das Ziel aller Städte mit hohem Parksuchverkehr sein, um das Ziel der Verkehrsreduzierung zu erreichen.

Aleksander Sagan
Dominika Wawruszczak

Schranke auf

stadtraum bietet mit dem System ParkControl ein eigenes Produkt



Mit Geräten zur Parkzeiterfassung und Gebührenerhebung im öffentlichen Straßenraum befasst sich stadtraum seit 25 Jahren.

In dieser Zeit hat stadtraum wesentliche technische Weiterentwicklungen an Parkscheinautomaten, wie die Solartechnologie und die Echtzeitbezahlung, mit vorangetrieben.

Nun wird stadtraum sich auch dem privaten Parkraum widmen und Schrankenanlagen mit Kassenautomaten anbieten.

Das eigene Produkt *ParkControl* zeichnet sich aus durch einfache Bedienbarkeit und hohe Widerstandsfähigkeit gegen Vandalismus.

ParkControl ist besonders gut geeignet für Einzelparkplätze an Krankenhäusern und Kliniken, Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen, sowie viele weitere Einsatzmöglichkeiten auf privaten und öffentlichen Grundstücken.

Park & Bike

Fahrradparkhaus am Bahnhof Bernau bei Berlin



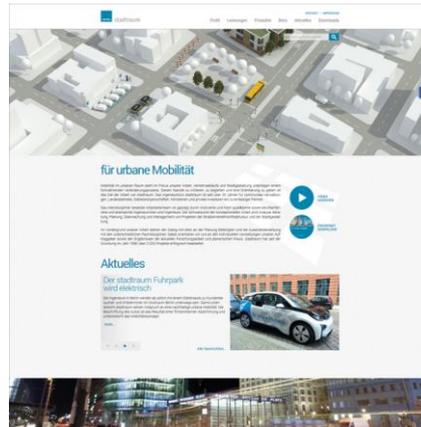
Es ist fast wie in Amsterdam - überall stehen Fahrräder. Am Bahnhof Bernau bei Berlin starten täglich fast 10.000 Pendler Richtung Berlin und viele kommen mit dem Fahrrad zu dem zentralen S- und Regionalbahnhof. Seit der Eröffnung des dreistöckigen Fahrradparkhauses im Sommer 2013, dem ersten im Land Brandenburg, werden die zahlreichen Fahrräder der Pendler nicht mehr wild auf dem Bahnhofsvorplatz abgestellt, sondern witterungsgeschützt und geordnet im Parkhaus.

Das moderne Gebäude fügt sich als städtebaulicher Solitär harmonisch in die neue Platzgestaltung vor dem Bahnhof Bernau ein. Das Parkhaus bietet Raum für 566 Fahrräder, wobei 508 Plätze kostenfrei angeboten werden. Für 58 Fahrräder stehen kostenpflichtige abschließbare Fahrradboxen bereit. Betreut wird das Fahrradparkhaus am Bahnhof wie auch zwei weitere Parkhäuser durch PRS Parkraum Service GmbH, einem Schwesterunternehmen der stadtraum GmbH.

Wilfried Bartels

Facelifting

Neues Corporate Design für stadtraum Produkte



5 Jahre sind im Computerzeitalter eine lange Zeit. Deshalb war es notwendig Werbeprojekte und vor allem den Internetauftritt von stadtraum neu zu gestalten.

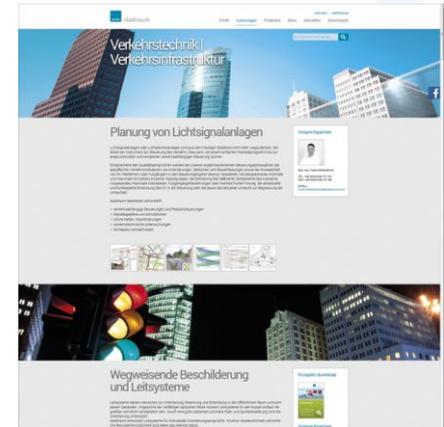
Nach anfänglichen Überlegungen die Arbeit extern zu vergeben, haben wir uns entschlossen, die kreativen Möglichkeiten unseres Büros zu nutzen und die neuen Broschüren wie auch die neue Webseite in Eigenarbeit zu erstellen.

Auf der neuen Internetseite sollte der Nutzer sofort das Arbeitsumfeld unseres Tätigkeitsbereichs, nämlich den urbanen Raum, erkennen und intuitiv zu den einzelnen Arbeitsschwerpunkten gelangen.

Darüber hinaus wird auf der neuen Webseite besser differenziert zwischen unseren planerischen Tätigkeitsbereichen und Vertriebsangeboten.

Die Ingenieurdienstleistung ist klar gegliedert nach

- Stadtgestaltung, Raumplanung, Architektur
- Verkehrsplanung und -management
- Verkehrstechnik, Infrastruktur und Telematik
- Parken und eMobility



Die Arbeit jedes Geschäftsbereichs und seiner Unterbereiche wird kurz erklärt und Ergebnisse bildlich dargestellt. Das interdisziplinäre Team von anerkannten Ingenieuren arbeitet in der Praxis eng verbunden und im beiderseitigen Austausch miteinander. Die Darstellung unserer Leistungsfähigkeit mit nicht mehr als jeweils 2 Ebenen je Geschäftsbereich soll dieses verdeutlichen.

Im Produktbereich finden Sie detaillierte Informationen zu den Bereichen:

- moderne Parkscheinautomaten
- Elektroladesäulen & E-Tankstellen
- Schrankenanlagen
- versenkbare, automatische Poller

Schlussendlich stellen wir uns immer neuen Herausforderungen und arbeiten stets zeitgemäß. Die Scrollfunktion durch die einzelnen Abschnitte simuliert die Smartphone und iPad-Generation.

Am besten machen Sie sich selbst ein Bild:
www.stadtraum.com

Thomas Fischer

Geräuschlos in der City stadtraum Fuhrpark wird elektrisch



Die Ingenieure von stadtraum in Berlin sind seit Sommer 2014 mit einem Elektroauto zu Kundenbesuchen und Ortsterminen im Großraum Berlin unterwegs. Damit unterstreicht stadtraum seinen Anspruch an eine nachhaltige urbane Mobilität. Die Beschriftung des Autos ist das Resultat einer firmeninternen Abstimmung und unterstreicht das Mobilitätskonzept.

Mit dem i3 von BMW wird Elektromobilität in einem ganz neuen Autotyp erlebbar. Das eAuto fährt sauber und leise und trägt zur Minimierung von Verkehrsemissionen in der Stadt bei.

Die Reichweite des i3 erlaubt es, auch Fahrten in das Brandenburger Umland zu unternehmen, zumal mehrere Kommunen im Umfeld der Metropole Berlin öffentliche Stromtankstellen installiert haben.

Auch hier leistet stadtraum einen wichtigen Beitrag zum Aufbau einer diskriminierungsfreien, kommunalen Ladeinfrastruktur.

Zu guter Letzt Weihnachten 2013



Es ist mittlerweile eine schöne Tradition, das Geschäftsjahr mit einer gemeinsamen Weihnachtsfeier ausklingen zu lassen.

Dabei kommen nicht nur die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Büros in Berlin und Wickede (Ruhr) zusammen, um ein festliches Menü zu genießen, sondern es soll auch ein erlebnisreicher Abend sein.

Im Dezember 2013 war tatkräftige Unterstützung aller gefordert, um überhaupt etwas auf den Tisch zu bekommen. Die Geschäftsleitung hatte zum gemeinsamen Kochen eines 4-Gänge-Menüs im Kochatelier in Berlin aufgerufen.

Nachdem alle geschneipelt, gerührt, gebraten und gekocht hatten, standen Rote-Bete-Suppe, Kürbisrisotto mit Jacobsmuschelcassoulet, Hirschgulasch mit Spitzkohl-Pilz-Gemüse und Haselnusspätzle sowie ein Spekulatiusparfait mit Bratapfelragout auf der festlich geschmückten Tafel. Natürlich durfte der obligatorische Dresdner Stollen und das eine oder andere Glas Glühwein nicht fehlen.

stadtraum profile NEWSLETTER 2013/14

Herausgeber:
stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH

D-10245 Berlin | Rotherstraße 22 | T. 030-556 75 111
D-58739 Wickede (Ruhr) | Rissenkamp 30 | T. 02377-783 501
PL 61-693 Poznań | ul. Drużbickiego 11 | T. +48 61 657 66 75

E-Mail: info@stadtraum.com
Internet: www.stadtraum.com

Verantwortlich: Stefan Dittrich
November 2014

Bildernachweis:
Seite 1: Fotolia
Seite 2: BMW | stadtraum
Seite 3: Fotolia | stadtraum
Seite 4: iStock
Seite 5: stadtraum
Seite 6: stadtraum
Seite 7: stadtraum
Seite 8: stadtraum