



für urbane Mobilität

... was uns bewegt

Gerade hat das Auto mit Verbrennungsmotor seinen 125. Geburtstag gefeiert, da zeichnet sich ein grundsätzlicher Wandel im Mobilitätsverhalten insbesondere der Stadtbewohner ab.

Das Auto war vor allem in der Bundesrepublik Deutschland stets ein Prestigeobjekt und in nahezu jedem Haushalt ist zumindest ein Auto vorhanden.

Das ändert sich gerade spürbar, vorrangig in deutschen Großstädten. Nicht mehr der Besitz eines eigenen Autos steht im Vordergrund, sondern die Frage des geeigneten Verkehrsmittels für die notwendige Ortsveränderung.

Mobilität ist nicht mehr primär auf das Auto ausgerichtet. Vielmehr wird heute vor der Fahrt geprüft, welches Verkehrsmittel wirtschaftlich

und umweltverträglich sinnvoll einzusetzen ist. In der Generation der 18-29-jährigen steht heute nicht mehr der Besitz des eigenen Autos im Vordergrund. Carsharing oder Stadtauto sind die Zauberwörter, die viele Autohersteller dazu veranlassen, in den Ballungsräumen weltweit eigene Fahrzeugflotten für den allgemeinen Gebrauch bereit zu stellen (Car-to-go). Das Gemeinschaftsauto wird gleichzeitig als Elektroauto angeboten, was dem aktuellen Trend folgt. Neben dem Spaßfaktor stehen bei der Förderung der Elektromobilität aber auch handfeste Gründe zur Reduzierung der Verkehrsemissionen im Vordergrund. Elektroautos sind leise und sauber.

Elektroautos brauchen eine flächendeckende Ladeinfrastruktur, die gerade im öffentlichen Straßenraum diskriminierungsfrei jedem Nutzer offen stehen muss.

stadtraum profile NEWSLETTER 2011

Die Installation von ersten Stromtankstellen haben die Energiekonzerne zusammen mit den örtlichen Stadtwerken vor allem für geschlossene Nutzerkreise realisiert.

Die kommunale Verwaltung hat hier in der Regel nicht mitgewirkt und ihre örtliche Zuständigkeit bislang noch nicht erkannt.

Die Kommunen sollten sich hier die Verantwortung für die örtliche Infrastruktur nicht abnehmen lassen, zumal die Genehmigungen zur Aufstellung von Ladesäulen im öffentlichen Raum bei der Verwaltung liegen.

...weiter auf Seite 2

... was uns bewegt



eLadesäulen müssen flächendeckend aufgebaut werden, was nicht bedeutet, dass hier zusätzliche technische Einrichtungen im öffentlichen Raum platziert werden müssen.

An der Stelle eines alten Parkscheinautomaten kann beispielsweise ein neuer Bezahlterminal mit Ladepunkten für eAutos installiert werden. Das ist wirtschaftlich und platzsparend.

Das Bezahlen von Parkgebühren und das Aufladen von Elektroautos und Pedelecs sowie Carsharing muss an einem Terminal erfolgen und nicht an vier Geräten.

Die Kommunen müssen die Planungshoheit für den Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum übernehmen, damit der Stadtverkehr in Zukunft sauber, leise und vor allem weniger wird.

stadtraum wird sich in diesen Prozess aktiv einbringen.

Ihre
Volker Müller und Stefan Dittrich

A10 Center in Wildau bei Berlin neues Verkehrskonzept nach großflächiger Erweiterung



Das A10 Center, am südöstlichen Berliner Autobahnring gelegen, gehört zu den größten und beliebtesten Einkaufszentren in Berlin/Brandenburg. Seit März 2010 wird das Center im laufenden Betrieb von Grund auf modernisiert und erweitert. Die Anzahl der Geschäfte wird nahezu verdoppelt und die Verkaufsfläche auf 66.000 qm vergrößert.

stadtraum erhielt den Auftrag die Verkehrserschließung und die Parkraumsituation unter Berücksichtigung der steigenden Verkehrsströme zu analysieren und konzeptionelle Vorschläge für ein neues Verkehrskonzept zu erarbeiten.

Eine besondere Bewährungsprobe des neuen Verkehrskonzeptes musste zur Eröffnung des Neubaus, des A10 Triangel, bestanden werden. Auf Grund der zu erwartenden Besucher- und Kundenströme musste für die Eröffnungswoche ein Strategiekonzept hinsichtlich der Verkehrslenkung und Verkehrsorganisation erstellt werden. Der Umfang des Konzeptes beschränkte sich nicht nur auf das Gelände des A10 Center, sondern schloss die Erschließungsstraßen für eine weiträumige

Verkehrslenkung und Verkehrsaufteilung ein. Ziel war es, den Verkehr verträglich und störungsfrei abzuwickeln.

Neben den Stellplätzen auf dem Gelände des A10 Center wurden bis zu 4.500 provisorischen Stellplätzen im nahegelegenen Gewerbegebiet Königspark dar. Entsprechend der Kapazitätsauslastung der Stellflächen erfolgte die Verkehrslenkung zum Ausweichparkplatz durch Klapptafeln. Zwischen dem Ausweichparkplatz und dem A10 Center wurde ein Bus-Shuttle eingerichtet.

Durch die räumliche Nähe zum Autobahnkreuz Schönefelder Kreuz bestand der besondere Anspruch, eine Überstauung durch den Besucherverkehr zum A10 Center zu unterbinden. Mit Hilfe einer umfangreichen Beschilderung auf den Autobahnabschnitten, Bundes- und Landesstraßen konnte dies erreicht werden. Die Verkehrsströme wurden bereits weiträumig auf das bestehende Straßennetz abgeleitet und zum A10 Center geführt.

René Fliegner

Berliner Schloss stadtraum unterstützt Wiederaufbau mit Charity- Automat



Im Jahr 1955 wurde das Berliner Stadtschloss, ehemals die Residenz des Deutschen Kaisers, auf Veranlassung der Regierung der DDR gesprengt. Stattdessen wurde an dieser historischen Stelle das Parlamentsgebäude der DDR errichtet, das wiederum nach der Wiedervereinigung abgetragen wurde. Seitdem fehlt in der historischen Sichtachse Unter den Linden ein architektonischer Kontrapunkt zum Brandenburger Tor. Auf Beschluss des Deutschen Bundestages soll nun das Stadtschloss bis zum Jahr 2019 rekonstruiert werden.

Neben der maßgeblichen Finanzierung durch die Bundesrepublik Deutschland wurde ein Betrag von 80 Mio. durch Spendengelder fest eingeplant. Diese Spenden sammelt der Förderverein Berliner Schloss e.V., der in der Infobox am Humbolthain einen Charity-Automaten von stadtraum aufgestellt hat. Besucher der Ausstellung können dort mit Münzen oder per Kreditkarte ihre individuelle Spende eingeben und erhalten auch einen Spendenbeleg vom Automaten.
Uwe Freund

Elektro-Mobilität

Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur Parken+Laden Beispiel Wallstraße in Berlin-Mitte



Elektromobilität muss sichtbar werden und eAuto-Fahrer müssen einen Ladeanschluss dort vorfinden, wo sie ihre Fahrzeuge für längere Zeit abstellen: Zuhause, am Arbeitsplatz und in der Stadt.

Private Stellflächen sind gerade im innerstädtischen Bereich begrenzt und nicht jeder verfügt zuhause über eine Garage bzw. einen Stellplatz. Deshalb kommt dem Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum eine besondere Bedeutung zu.

Jedoch sollten nicht allein die Energiekonzerne und die örtlichen Stadtwerke die Verantwortung zum Aufbau von Ladesäulen tragen, sondern im besonderen Maße die kommunalen Verwaltungen.

Um aber einen Wildwuchs von zusätzlicher technischer Infrastruktur im öffentlichen Raum zu verhindern, ist die Kombination der Funktion Parken+Laden (Parkscheinautomat und Stromtankstelle in einem Gerät) die ideale Lösung.

stadtraum hat in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte von Berlin am Sitz des Bundes

verbandes Elektromobilität in der Wallstraße das System EnergieParken realisiert.

Anstelle eines alten Parkscheinautomaten wurde ein modernes Bezahlterminal aufgestellt, das zwei Ladepunkte für eFahrzeuge seitlich angeordnet hat und zusätzlich weitere Satellitengeräte steuern kann.

In Berlin wurde damit das weltweit erste diskriminierungsfreie, für jeden Nutzer offene eLadesystem geschaffen. Die Stromgebühr wird sofort am Bezahlterminal bezahlt, ohne dass eine vorherige Anmeldung oder eine kostenintensive Abrechnung erforderlich sind. Je Ladeschacht wurden 4 verschiedene Stecker eingebaut, sodass jeder eAutofahrer mit seinem individuellen Stecker sein Auto laden kann. Während des Ladevorgangs ist der Ladeschacht verriegelt, was ein unberechtigtes Abstecken des Ladekabels verhindert. Sicherheit und einfache Bedienung wurden an dem System EnergieParken in vorbildlicher Weise realisiert.

Thomas Fischer

Verkehrsentwicklungsplan Hohen Neuendorf

Neue Form der Bürgerbeteiligung



Die Stadt Hohen Neuendorf, eine vom Wohnen im Grünen geprägte Stadt mit 24.000 Ew., im Norden von Berlin gelegen, hat Fachplaner mit der Aktualisierung der kommunalen Landschafts- und Verkehrsentwicklungspläne beauftragt. Die Ingenieurgesellschaft stadtraum wurde mit der Bearbeitung des Aufgabenbereiches Verkehr betraut.

Einen Zwischenbericht zur Neuerstellung des Verkehrsentwicklungsplanes wurde der Stadt vorgelegt.

Das Planwerk umfasst neben einer detaillierten Bestandsaufnahme die prognostische Betrachtung der Verkehrsentwicklung sowie eine umfassende Problemanalyse. Ein wesentlicher Teil der Arbeit war aber auch die Entwicklung einer Methodik zur Straßenklassifizierung, die auf den gültigen Richtlinien (RIN 08 und RASt 06) aufbaut, diese aber in Abstimmung mit dem AG für eine Stadt dieser Größe modifiziert.

Damit wird dem Wunsch der Stadtverwaltung Rechnung getragen, zum Einen im Bereich der Straßen niedriger Verbindungsfunktionsstufen eine größere Differenzierung zu erreichen und zum Anderen Leitlinien für die einzubringende

Entwurfselemente vorzugeben.

So lässt sich die Diskussion um Ausbaustandards, die im Zuge der Festsetzung von Erschließungs- bzw. Straßenausbau beitragen zwangsläufig aufkommt, auf eine stadtweit einheitliche Grundlage stellen, die gleichwohl in der Anwendung auf die örtlichen Gegebenheiten hinreichend flexibel ist.

Die Stadt Hohen Neuendorf geht mit der Bearbeitung der Landschafts- und Verkehrsentwicklungspläne auch neue Wege der Öffentlichkeitsarbeit und der Bürgerbeteiligung. Da die Stadt sich 2010 ein Leitbild gegeben hat, das ausdrücklich den Ausbau breiter Beteiligungs- und Mitwirkungsverfahren zum Ziel setzt, hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, mit den beiden vorliegenden Planwerken eine umfangreiche Offenlegung mit Beteiligungsverfahren durchzuführen, obwohl eine Verpflichtung hierzu nicht besteht. Die viermonatige Offenlegung des Planwerkes in jedem Stadtteil wird durch sechs Veranstaltungen zur Bürgerbeteiligung begleitet:

Je ein sektoraler Vortrag zum Landschafts- bzw.

Verkehrsentwicklungsplan geht vier Werkstattgesprächen voran, in denen die Bezüge bei der Planwerke auf die einzelnen Ortsteile diskutiert werden. Diese Werkstätten wurden von stadtraum und dem Büro für Landschaftsarchitektur und Landschaftsentwicklung FUGMANN JANOTTA gemeinsam vorbereitet und durchgeführt.

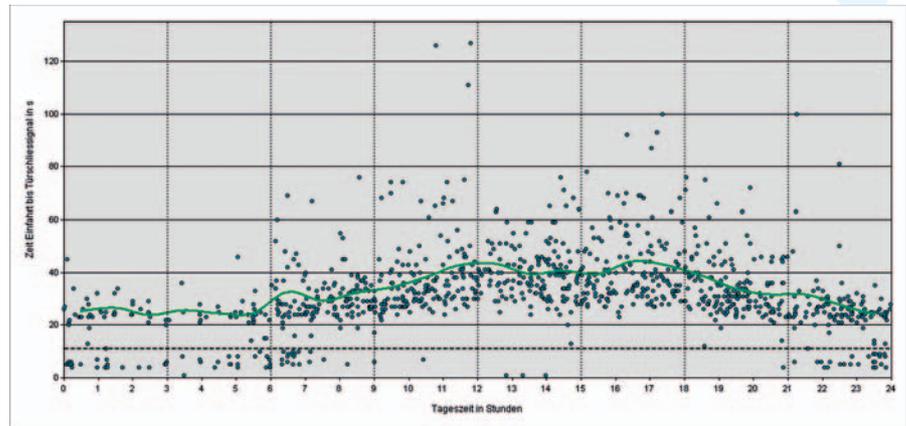
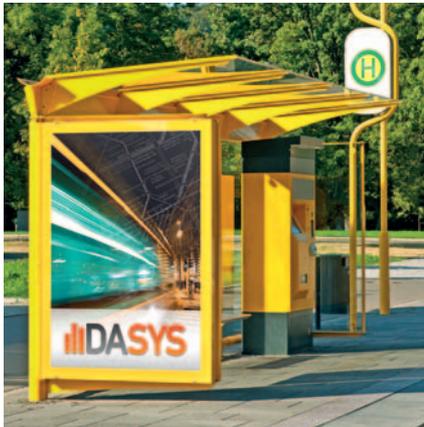
Die Ergebnisse fließen in die weitere Bearbeitung ein. Dies ist insbesondere für den Verkehrsentwicklungsplan bedeutsam, weil in der Maßnahmenkonzeption gezielt auf die Anregungen der Bürger eingegangen werden kann.

Darüber hinaus sind die Planungen auf der Internetseite www.bürgerpläne.de veröffentlicht und ein Forum für Fragen und Stellungnahmen zur Verfügung gestellt. Mit diesem dreigliedrigen System der Bürgerbeteiligung - Planauslegung, Live-Foren und Internetplattform - gehört die Stadt Hohen Neuendorf zu den Vorreitern in Deutschland.

Winfried Müller-Brandes;
René Fliegner; Sabine Kröger

DASYS (datenbankgestütztes Verkehrsanalyssystem)

MP-basierte Ermittlung von Haltestellenaufenthaltszeiten



Die Kenntnis über reale Haltestellenaufenthaltszeiten ist für verschiedene Fragestellungen von Bedeutung. Zum Einen sind sie für die Verkehrsbetriebe zur Überprüfung und Anpassung der Fahrpläne und zur Dimensionierung neuer Haltestellen eine hilf-reiche Kenngröße, lässt doch die tatsächlich benötigte Aufenthaltszeit Rückschlüsse auf die Anzahl der Fahrgäste zu, die diese Haltestelle nutzen.

Nicht unerheblichen Einfluss hat die benötigte Zeit der ÖPNV-Fahrzeuge in der Haltestelle aber auch für die Planung von verkehrabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen (VA-LSA). Liegt in näherer Umgebung einer LSA auf dem Fahrweg des Fahrzeuges hin zur Anlage eine Haltestelle, beeinflusst die zu erwartende Aufenthaltszeit in der Haltestelle die sogenannte Restfahrzeit, eine im Steuergerät berechnete Zeit, die ausschlaggebend für die Reaktion der LSA auf die Anmeldung des Fahrzeuges ist.

Bei der Planung einer verkehrabhängigen Steuerung kommt es in solchen Fällen zwangsläufig zu einer Annahme über die ungefähre

Haltestellenaufenthaltszeit der Fahrzeuge vor der LSA.

Zur Untermauerung einer solchen Annahme werden gewöhnlich Erfahrungswerte der Verkehrsbetriebe, Fahrgastzählungen und manuell durchgeführte Beobachtungen und Messungen vor Ort genutzt. Eine statistisch belastbare Angabe über die Aufenthaltszeit kann nur im begrenzten Umfang Ergebnis der genannten Maßnahmen sein, dazu liegen die erhobenen Daten zu punktuell vor.

Im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung in Berlin werden die Bordrechner der ÖPNV-Fahrzeuge derart programmiert, dass an definierten Orten auf dem Fahrweg Funksignale ausgesendet werden, um die Annäherung des Fahrzeuges an eine LSA zu melden.

Entsprechend ausgerüstete LSA enthalten Empfangseinrichtungen, die diese Funktelegramme aufnehmen, entschlüsseln, filtern, an die Steuerlogik weiterreichen und abspeichern. Die abgespeicherten Daten enthalten u.a. den Zeitstempel des Empfangs und so lässt sich entlang der Aussendeorte ein Weg-Zeit-Diagramm für jedes Fahrzeug darstellen.

Gelingt es nun, einen Meldepunkt unmittelbar vor einer Haltestelle zu platzieren („Einfahrt Haltestelle“) und einen weiteren hinter der Haltestelle („Türschließsignal“ bzw „Ausfahrt Haltestelle“), wird eine Auswertung der Fahrtzeiten zwischen diesen beiden Meldepunkten zur Berechnung der Haltestellenaufenthaltszeit sinnvoll.

Mit Hilfe des von stadtraum entwickelten datenbankgestützten Verkehrsanalyssystems daSYS ist eine zuverlässige Bestimmung der realen Haltestellenaufenthaltszeiten möglich, wodurch Verkehrsplaner und Verkehrsbetriebe wichtige Parameter zur Überprüfung der Fahrplangenaueigkeit erhalten.

Neben der Analyse von Haltestellenaufhalten befassen sich weitere Module von DASYS mit der Fahrzeitanalyse und der Qualitätsfeststellung verschiedener Signalzeitpläne.

Das Programm DASYS ermöglicht Verkehrsplanern eine schnelle, zuverlässige und objektive Bewertung von Verkehrssystemen.

Alexander Fietz

A115 – AVUS

Verkehrsführung während der Bauzeit



Die AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) wurde 1921 in Berlin als erste ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene Straße Europas eröffnet und begründete damit den modernen Autobahnbau. Bis 1998 wurden auf diesem Autobahnstück auch noch Motorsportrennen ausgetragen.

Heute ist die AVUS Teil der A115, die die Berliner Stadtautobahn (A 100) vom Autobahn-Dreieck Funkturm ausgehend mit dem Berliner Ring (A 10) am Autobahn-Dreieck Nuthetal verbindet. Im Berliner Stadtgebiet liegt die tägliche Verkehrsbelastung bei über 90.000 Fahrzeugen. Damit gehört die AVUS zu den meistbelasteten Autobahnabschnitten in Berlin.

Da die Fahrbahnen und einige Brückenbauwerke erhebliche Schäden aufwiesen, wurde die grundhafte Erneuerung des Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Spanische Allee und dem Dreieck Funkturm beschlossen. Die Baumaßnahme wurde in vier Bauabschnitten unterteilt.

stadtraum wurde mit der Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit beauftragt.

Hierbei waren für die einzelnen Bauphasen Absperrpläne nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straße RSA zu erstellen, die die Markierung, die Beschilderung und die Leiteinrichtungen (wie Baken, Leitborde etc.) umfassen. Des Weiteren waren großräumige Umfahrungshinweise und die Beschilderung einer Umleitungsstrecke zu planen. Für sämtliche 23 Lichtsignalanlagen im Zuge dieser Umleitungsstrecke wurde jeweils ein zusätzlicher Signalzeitenplan erarbeitet, der bei erhöhtem Verkehrsaufkommen zentral geschaltet werden kann.

Auf eine Besonderheit, die auf die zu geringe Breite der AVUS-Brücke über den Hüttenweg zurückzuführen ist, sei noch hingewiesen: in der ersten Bauphase wird der rechte Fahrstreifen in Richtung Süd über die Parallelrampen der geschlossenen Anschlussstelle geführt.

Frank Möllerbernd

Parkraumbewirtschaftung Private Kontrolle des Ruhenden Verkehrs



Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum ist in Deutschland eine hoheitliche Aufgabe und wird von den kommunalen Ordnungsämtern durchgeführt. In anderen europäischen Ländern sind auch Privatunternehmen berechtigt, Falschparker zu erfassen.

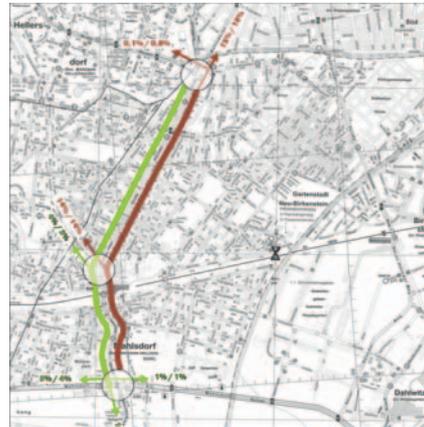
In Polen ist stadtraum mit der Tochterfirma ProjektParking seit über 10 Jahren mit insgesamt 85 Mitarbeitern in diesem Aufgabenbereich erfolgreich tätig.

Inzwischen bietet stadtraum auch in Deutschland mit der Fa. PRS Parkraum Service GmbH die Dienstleistung der Kontrolle des Ruhenden Verkehrs auf privaten Parkplätzen an. Mit einer Bezahlquote von über 95% bietet die Parkraumbewirtschaftung mit Automaten in Verbindung mit der Kontrolle eine wirtschaftliche Alternative zu kostenintensiven Schrankenanlagen.

Die Erfassung der Falschparker erfolgt durch eine Applikation auf dem Smartphone, mit der die Daten unmittelbar zur weiteren Bearbeitung an die von stadtraum entwickelte Software TechnicControl übertragen werden.

Straßenneubau oder Ausbau des vorhandenen Verkehrsnetzes

Verkehrsuntersuchung Landsberger Straße in Berlin-Hellersdorf



Der Straßenzug Mahlsdorfer Straße – Hultschiner Damm – Hönowener Straße ist die Hauptverkehrsader zwischen den östlichen Berliner Bezirken Köpenick und Marzahn-Hellersdorf.

Er verbindet die S-Bahnhöfe Köpenick und Mahlsdorf und führt über die Hönowener Straße zum Berliner Ring A10.

Auf einem Teilstück der Verkehrsachse verkehrt die Straßenbahnlinie 62, abschnittsweise als besonderer Bahnkörper in Mittel- bzw. Seitenlage und teilweise im Fahrbahnniveau des Individualverkehrs (IV).

Besonders der Abschnitt mit der Straßenbahn im Fahrbahnniveau befindet sich mit seinem geringen Ausbaugrad und einer Belastung von 15.000 Fahrzeugen pro Tag an der Leistungsfähigkeitsgrenze und er ist in Zeiten der morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen stark staubelastet.

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bedeutung dieses Straßenzuges im Berliner Straßennetz plant die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für die Hönowener Straße und Hultschiner Damm eine östliche Entlastungs-

straße. Da die Straßenbahn in der alten Trasse verbleibt und der IV erheblich reduziert wird, besteht so die Möglichkeit zumindest abschnittsweise einen doppelgleisigen Ausbau der Straßenbahntrasse herzustellen.

Die Vorteile dieser Lösung für den Verkehrsablauf zwischen der Pestalozzistraße im Norden und der Rahnsdorfer Straße im Süden der Trasse sind unstrittig. Problematisch bleiben die Verkehrsbedingungen insbesondere im Bereich des S-Bahnhofes Mahlsdorf.

Dieses Problem bildete den Kern der Untersuchung, mit der stadtraum vom Bezirk Marzahn-Hellersdorf beauftragt wurde.

Zu untersuchen war, ob und wie eine Entlastung des Bereiches nördlich der Pestalozzistraße durch einen Ausbau des Straßenzuges Landsberger Straße in Betracht käme. Voraussetzung wäre allerdings eine niveaufreie Querung der S-Bahntrasse.

Zunächst galt es zu untersuchen, wie hoch der tatsächliche Anteil des Durchgangsverkehrs im untersuchten Straßenabschnitt ist.

Nach subjektiver Wahrnehmung der Anwohner scheint der Anteil des Durchgangs-

verkehrs in der Hönowener Straße bei über 50% zu liegen. Die Verkehrszählungen nach der zielsicheren Fahrzeugkennzeichenmethode ergaben aber lediglich einen Anteil am Durchgangsverkehr von maximal 18%.

Das heißt, dass mehr als 80 % des Verkehrs nördlich der S-Bahntrasse Quell- und Zielverkehre des beiderseits der Hönowener Straße befindlichen Siedlungsgebietes sind.

Der Verkehr in der Landsberger Straße müsste also unweigerlich durch das Nebennetz zurück in das Zielgebiet beiderseits der Hönowener Straße geführt werden.

Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass ein Ausbau der Landsberger Straße mit dem Brückenneubau über den Bahnkörper der Ostbahn keine ernste Alternative zur geplanten Umfahrung der Hönowener Straße Süd ist. Mittelfristig kann aber der Ausbau der Landsberger Straße mit einer geschätzten Investitionssumme von ca. 4,0 Mio € durchaus ein wirksamer Bypass für die Hönowener Straße und speziell den Bereich am S-Bahnhof Mahlsdorf sein.

Volker Müller

Anke Krautwurst Diplom-Ingenieurin



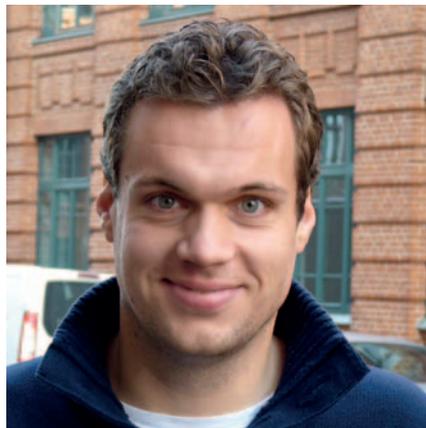
Nach dem Studium an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ (heute wieder TU Dresden) sammelte Anke Krautwurst erste Erfahrungen auf Baustellen bei der BASF Schwarzheide und bei der Sanierung von Autobahnbrücken der BABA 13.

Es folgte eine langjährige Tätigkeit im Bereich der Betoninstandsetzung von Brücken, wobei neben der Betreuung auf den Baustellen der Schwerpunkt in der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Projektbeteiligten, vom Investor über den Planer bis hin zu den Ausführungsfirmen, lag.

Einblick in eine Verkehrsverwaltung erhielt Anke Krautwurst beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, wo sie bereits für stadtraum bei der Bearbeitung von Anträgen zur Genehmigung von Schwerlast- und Großraumtransporten tätig war.

Seit September arbeitet Frau Krautwurst nun direkt im Planer-Team von stadtraum und ist verantwortlich für die Planung und Überwachung von Verkehrsprojekten.

Florian Scherenberger Diplom-Ingenieur



Bereits während seines Studiums an der Technischen Universität Berlin arbeitete Florian Scherenberger im Büro stadtraum als studentische Hilfskraft.

Aufbauend auf den praktischen Erfahrungen im Büro und der theoretischen Ausbildung am Fachbereich Straßenplanung und Straßenbetrieb an der TU Berlin schrieb er im vergangenen Jahr seine Diplomarbeit zum Thema „Untersuchungen zu Betriebsabläufen in Varianten an gemeinsam genutzten Haltestellen von Straßenbahnen und Bussen des ÖPNV an einem Haltestellenneubau vor einer Lichtsignalanlage“.

Als Diplom-Ingenieur für Planung und Betrieb im Verkehrswesen ist Florian Scherenberger nun seit September 2010 fester Mitarbeiter im Büro stadtraum.

stadtraum sportlich 10. Berliner Firmenlauf



Ganz sportlich haben Mitarbeiter von stadtraum im Juni am 10. Berliner Firmenlauf teilgenommen und gezeigt, dass nicht nur am Schreibtisch kreative Leistung möglich ist.

stadtraum profile NEWSLETTER 2011

Herausgeber:
stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH

10245 Berlin, Rotherstraße 22
Telefon 030-556 75 111
Telefax 030-556 75 166
E-mail: Berlin@stadtraum.com

58739 Wickede / Ruhr, Rissenkamp 30
Telefon 02377-783 501
Telefax 02377-783 506
E-mail: Wickede@stadtraum.com

Verantwortlich:
Stefan Dittrich