



Das 15-jährige Firmenjubiläum im Jahr 2005 war Anlass, um stadtraum in einer Jubiläumsschrift mit ausgewählten Aufgaben und Projekten vorzustellen.

Die positive Resonanz auf das Heft hat uns ermutigt, auch künftig mit aktuellen Themen und Projekten auf die Arbeit von stadtraum aufmerksam zu machen und unsere Kunden, Partner und Fachkollegen regelmäßig über unsere Tätigkeit zu informieren.

Mit der nunmehr in festen Zeitabständen erscheinenden Broschüre *stadtraum profile* möchten wir Sie gern auf unserem Weg der Planung und Gestaltung innovativer Lösungen, die den mobilen Alltag der Menschen erleichtern sollen, mitnehmen.

Diese neue Qualität der Stadt und Verkehrsgestaltung sowie der Verkehrs-

abwicklung erfordert von den heutigen Planern ein hohes Maß an Kreativität, visionärem Denken und schöpferischer Ingenieurleistung.

Dieser Herausforderung müssen und wollen wir uns stellen und wir sind sicher, dass unsere kreativen und leistungsbereiten Mitarbeiter diesen Anforderungen in einem ständig hektischer und zunehmend auch komplizierter werdenden Markt gerecht werden.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen unserer ersten Ausgabe von *stadtraum profile*.

Ihre
Volker Müller und Stefan Dittrich
Geschäftsführer

stadtraum profile

NEWSLETTER 2007



Flughafen Berlin Brandenburg International BBI

stadtraum plant die Verkehrsanbindung des neuen Hauptstadt-Airport Berlin-Brandenburg



Foto: ©Archimation / Berliner Flughäfen

stadtraum ist als Mitglied der Planungsgemeinschaft für die Verkehrsanbindung des neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International an dem zur Zeit bedeutendsten regionalen Großprojekt im Raum Berlin/Brandenburg beteiligt.

Unter der Führung der Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und der Bung Ingenieure AG erhielt die *Planungsgesellschaft Landseitige Flächenbauwerke und Freiflächen –pglff–* den Planungsauftrag für die Projektierung des Primärstraßennetzes.

Dies zählt zu einem der fünf großen Teilprojekte des Gesamtvorhabens, die im Auftrag der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) vergeben wurden. Innerhalb der Planungsgemeinschaft zeichnete stadtraum zunächst für die Aufgabenbereiche Technische Ausstattung mit den Teilbereichen öffentliche Beleuchtung, Wegweisung und Lichtsignalanlagen sowie die Aufbereitung der Verkehrsprognose und der Verkehrsumlegung

verantwortlich.

Bei den Anbindungen an die Autobahn A 113n und die Bundesstraße B96a konnte weitestgehend auf den vorhandenen Planungsgrundlagen aufgebaut werden. Die Definition des Planungsraums im Terminal- und Wirtschaftsbereich bestand dagegen aus festgelegten Verkehrskorridoren, so dass hier zunächst die Entwicklung und Abstimmung des verkehrlichen Gesamtsystems im Vordergrund stand.

stadtraum stellte sich der Aufgabe der Verkehrskonzeption und erweiterte so seine Zuständigkeit um einen wesentlichen Bestandteil der Planungsaufgabe.

Die intensive Zusammenarbeit aus der Planungsgemeinschaft heraus mit verschiedenen Abteilungen des Auftraggebers, sowie den Architekten des Terminals und der städtebaulichen Konzeption verlangte neben der Herausforderung der Projektierung im hohen Maße auch Kompetenz und Transparenz bei der Erläute-

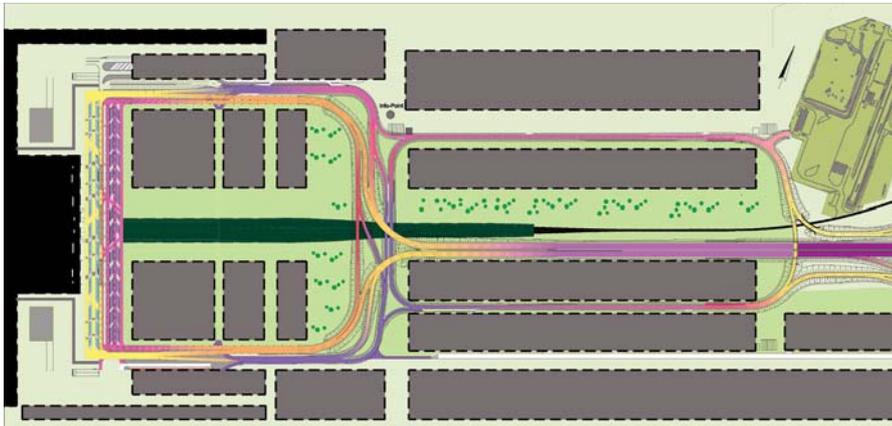
rung und Darstellung der technischen und planerischen Grundlagen.

Neben der Entwicklung verschiedener Varianten zur Gesamtverkehrsführung zählte auch die Berücksichtigung anknüpfender Unternetzen wie beispielsweise die Hauptanfahrtsrouten des Lieferverkehrs oder Geh- und Radwegeführungen zum Planungsinhalt.

Komplexe Anforderungen an das System der Wegeverbindungen wie die direkte Erreichbarkeit aller Gebäude vom Feuerwehrstützpunkt aus, beeinflussten als verbindliche Ziele die Planungen ebenso wie der Anspruch an die Flexibilität des Gesamtverkehrssystems, das betrieblich oder strategisch bedingt auf Teilbereiche reduziert werden kann ohne dabei auf eine notwendige verkehrliche Grundversorgung verzichten zu müssen.

WebTerminal

neue Generation von
Parkscheinautomaten



Die Entwürfe von stadtraum bildeten die Grundlagen der internen Abstimmungen innerhalb der Planungsgemeinschaft und trugen so maßgeblichen Anteil an den vorgestellten Varianten der Zwischen- und Endpräsentationen gegenüber den verschiedenen Abteilungen des Auftraggebers sowie deren Generalplanern.

Die Entwicklung der Vorfahrtsbereiche von Abflugs- und Ankunftsebene direkt am Terminalgebäude markiert das Kernstück der Konzeptionsleistungen. Hierbei erweiterte sich der Abstimmungskreis um die Tragwerksplaner von Terminal, Vorfahrt und Bahnstrecke, sowie den endgültigen Nutzern und daran anknüpfenden Betreibern, wie öffentliche Nahverkehrsunternehmen, Taxi-Verbände und Parkraumbewirtschaftern.

Im Bemühen, die unterschiedlichen Ansprüche an Flächenanteilen, Komfort und Erreichbarkeit aller am Planungsprozess und späteren Betrieb Beteiligten für den endgültigen Ausbau zu finden, führten

erst eine Reihe von Anregungen zur Entwicklung alternativer Nutzungskonzepte, die letztendlich zur Festlegung endgültiger Planungsgrundlagen beitrugen.

Die Bewertung der Verkehrsprognose als Grundlage der Leistungsfähigkeitsnachweise für konkrete Planungsabschnitte offenbart das hohe Maß an technisch-integrativer Arbeit innerhalb eines solchen Großprojektes.

Die Konzeption des Gesamtverkehrssystems und die Arbeiten zur Prognose und der räumlichen Verteilung des Fahrverkehrs fanden mit der Erstellung der Endpräsentation im Frühjahr 2006 ihren vorläufigen Abschluss.

Dipl.-Ing. Christian Ruppel

stadtraum wird auf der Messe Parken 2007 in Wiesbaden einem breiten Fachpublikum die neueste Generation an Cale Parkscheinautomaten präsentieren.

Der neue WebTerminal 2120 wird dabei zum INFO-Terminal und bietet dem Autofahrer in Zukunft nicht nur die Möglichkeit den Parkschein zu kaufen, sondern auch gleich touristische Informationen über den Standort zu bekommen und diese am Gerät auszudrucken.

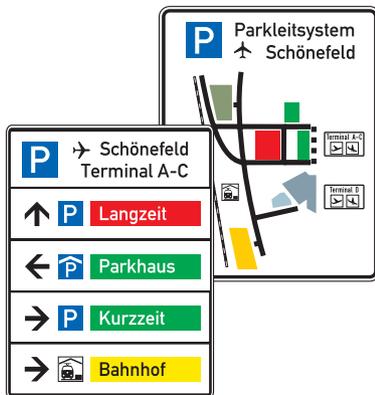
Auf dem 8,4"großen grafischen Touch Screen Bildschirm können variabel gestaltete Benutzerdaten angezeigt werden und sogar eine alphanumerische Tastatur eingerichtet werden, die eine Internetverbindung erlaubt.

Cale WebOffice bietet die optimale Back-Office Ergänzung zum Terminal für eine flexible und anwenderfreundliche Handhabung und Überwachung der Geräte.

Uwe Freund

Facelifting für den SXF

Parkleitsystem Flughafen Berlin-Schönefeld



Jährlich steigende Fluggastzahlen (Verdreifachung des Passagieraufkommens innerhalb von 2 Jahren) führten zu einer Erweiterung des bestehenden Flughafens Berlin-Schönefeld. Neben dem Terminal A-C wurde der Terminal D errichtet und in Betrieb genommen.

Mit der Erweiterung des Flugbetriebes und der Änderung der Infrastruktur wurden die bisherigen Zielangaben auf Vorwegweisern und Wegweisern unvollständig und missverständlich.

stadtraum wurde vom Flughafen Berlin-Schönefeld beauftragt, die Wegweisung zu überarbeiten. Bei der Neukonzeption zur wegweisenden Beschilderung im Umfeld des Flughafens sollten die Anforderungen an die Begreifbarkeit, die Orientierung sowie die Systematik wieder hergestellt werden.

Um diesem Konzeptansatz gerecht zu werden, wurden zunächst die Zielangaben zu Parkplätzen und Parkhäusern aus der wegweisenden Beschilderung herausgelöst.

Durch die Verringerung und Optimierung der Zielangaben konnte eine Verbesserung der Begreifbarkeit und Zielführung in der wegweisenden Beschilderung erreicht werden.

Im zweiten Schritt wurde ein spezielles und eigenständiges Parkleitsystem errichtet. Es setzt sich von der übrigen innerörtlichen Wegweisung ab. Die Zielangaben korrespondieren jedoch miteinander. Mit der Errichtung des statischen Parkleitsystems soll neben der frühzeitigen Information eine kontinuierliche Führung zu den nutzungsbezogenen Parkmöglichkeiten erreicht werden.

Durch das Parkleitsystem werden Besucher und Fluggäste so geleitet, dass diese auch ohne Ortskenntnis das Parkziel erreichen. Unerwünschte Parksuchverkehre werden minimiert.

Im unmittelbaren Zufahrtsbereich der Parkplätze wird der Besetztgrad über dynamische Wechselanzeigen angezeigt. Weiterhin wird bereits in den Zufahrtsstraßen zum Flughafen (B 96a und B 179) über Ankündigungstafeln das Parkleitsystem Flughafen Schönefeld leicht und verständlich angekündigt.

Hierzu wurden funktional zusammengehörige Parkbereiche gebildet und farblich dargestellt. Zur leichteren Orientierung wurde die Straßennetzstruktur des Flughafenumfeldes aufgenommen und symbolisch mit den Zielangaben Terminal A-C und Terminal D untersetzt.

Dipl.-Ing. René Fliegner

Bus öffnet Schranke

ÖPNV-Steuerung einer Einfahrtschranke mit FEA



Zur Verbesserung des Angebotes für die Besucher und Patienten der Robert-Rössle-Klinik in Berlin-Buch hat die BVG die stark genutzte Buslinie 351 vom S-Bahnhof Berlin-Buch bis in das Gelände der Robert-Rössle-Klinik verlängert.

Die Zufahrt zum Campus ist durch ein Schrankensystem abgesichert, welches nur über ein betriebsinternes Transpondersystem bedient werden kann.

Eine Nachrüstung mit diesem System wäre für die BVG-Busse zu aufwändig gewesen.

Die Lösung dieses Problems bestand im Einsatz der für die LSA-Steuerung entwickelten FEA, die die mit dem Funksystem der BVG-Busse ausgesendeten Telegramme empfängt und über eine spezielle FEA-Schnittstelle an die Schrankensteuerung weiterleitet.

Mit dieser Anforderung öffnen sich die Schranken sowohl der Einfahrt als auch der Ausfahrt.

Das System arbeitet seit Mitte 2006 zuverlässig und ohne Probleme.

Dipl.-Ing. Udo Scharke

Intelligente „Grüne Welle“

Probetrieb der TEU (Traffic Eye Universal) basierten Verkehrsabhängigkeit für die Koordinierung entlang des Straßenzuges Leipziger Straße – Potsdamer Straße in Berlin

Schon im Rahmen der verkehrlichen Begleitmaßnahmen zur Eröffnung des Tiergartentunnels im März 2006, an denen stadtraum als Koordinator und Beteiligter der Betriebsbeobachtungen fungierte, waren der Verkehrslenkung Berlin (VLB) Leistungsdefizite der Verkehrsabwicklung entlang der Leipziger Straße offenkundig geworden.

Für die Zeit der Fußball-Weltmeisterschaft wurden außergewöhnliche Belastungen gerade dieses Streckenabschnittes befürchtet, zum einen durch die Zuschauermassen auf dem Wege zum Olympia Stadion, zum anderen durch die Besucher der Fan-Meile vor dem Brandenburger Tor. Neben der ohnehin starken Belastung als durchgängige Ost-West-Verbindung ist dieser Streckenabschnitt immer wieder zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgesetzt, die sich infolge von Sperrungen entlang der Straße des 17. Juni und den Behinderungen durch die Baustellen des U-Bahn-Neubaus entlang der Straße Unter den Linden hierher verlagern.

Gerade bei der Fülle der veranstaltungsbedingten Sperrungen der Straße des 17. Juni steht VLB kein ausreichender Zeitvorrat zum Ergreifen entsprechender betrieblicher Präventivmaßnahmen zur Verfügung, wie es etwa die Anpassung der Koordinierungen entlang paralleler Entlastungsstrecken erforderlich machen würde.

Als konzeptionellen Ansatz zur Steigerung der Leistungsfähigkeit stellte VLB daher die flexible und verkehrsabhängige Anpassungsfähigkeit der Koordinierung in den Mittelpunkt der Überarbeitung der „Grünen Welle“ Leipziger Straße, mit der

stadtraum im März 2006 beauftragt wurde.

Der betrachtete Abschnitt umfasste dabei die Strecke zwischen der Spandauer Straße im Osten und der Staatsbibliothek im Westen. Mit dem Bereich um den Potsdamer Platz ist damit auch der bekannteste Teil der Potsdamer Straße Bestandteil der Überarbeitung, die auf einer Länge von ca. 3 km insgesamt 13 LSA-Anlagen berücksichtigt.

Als Indikator für die aktuelle Verkehrssituation und Ausgangspunkt der Verkehrsabhängigkeit dienen die Auswertungsergebnisse von bereits an der Strecke vorhandenen, stationären Detektoren, vom Typ Traffic Eye Universal (TEU), die von der Senatsverwaltung betrieben und von der Verkehrsmanagementzentrale Berlin (VMZ) zur Erhebung der stadtweiten Verkehrssituation bereits seit längerem genutzt werden. Der betrachtete Streckenabschnitt wird derzeit von drei derartigen Detektoren pro Richtung erfasst. Die Auswertung der kontinuierlichen Erhebung wird als Indikator für entsprechende Maßnahmen zur Beeinflussung der Koordinierung an die Verkehrsregelungszentrale (VkrZ) weitergeleitet.

Die hier hinterlegte Steuerungslogik stellt den Kern der Projektierung und die Neuerung im Management von Koordinierungen in Berlin dar. Die von hieraus eingeleiteten Programm-Umschaltungen der Einzelanlagen in verschiedenen Abschnitten, stellt die Koordinierung innerhalb einer festgelegten Strategie um.

Innerhalb fester Zeitintervalle wird die



Wellenkonfiguration mit der aktuell ermittelten Verkehrssituation abgeglichen.

Zur Festlegung der verschiedenen Koordinierungs-Konstellationen war die Erarbeitung unzähliger Varianten notwendig, die in enger Zusammenarbeit mit VLB abgestimmt wurden. Neben den Erfahrungswerten von VLB aus dem Alltagsbetrieb und den Wirkungsweisen der Koordinierungsumstellungen während der Fußball-WM führten kontinuierliche Beobachtungen zu einer optimierten Version der so genannten TEU-Verkehrsabhängigkeit.

Nach Abnahme der Steuerungsversorgung in der VkrZ im zu Beginn dieses Jahres befindet sich die erste derartige verkehrsabhängige „Welle“ Berlins seit Anfang März 2007 im Probetrieb.

Dipl.-Ing. Christian Ruppel

Mit M+K auf neuen Wegen

LISA+ jetzt auch in Polen



In Zusammenarbeit mit dem Softwareentwickler Schlothauer & Wauer hat stadtraum mit der polnischen Tochterfirma M+K für die LSA-Planungssoftware LISA+ eine polnische Version erstellt und damit die Voraussetzung für einen umfassenden Einsatz dieses innovativen und komplexen Planungsinstrumentes auf dem polnischen Markt geschaffen.

Das Interesse für LISA+ ist sowohl bei öffentlichen Auftraggebern als auch bei Lehreinrichtungen oder privaten Nutzern wie Signalbaufirmen oder Planungsbüros sehr groß.

Unsere polnischen Partner haben erkannt, dass alle Vorzüge, die dieses Planungsinstrument in Deutschland auszeichnen auch für die Planung und Vorbereitung der in großem Maße geplanten Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Polen von Bedeutung sind.

Dipl.-Ing. Michal Sroka; M+K

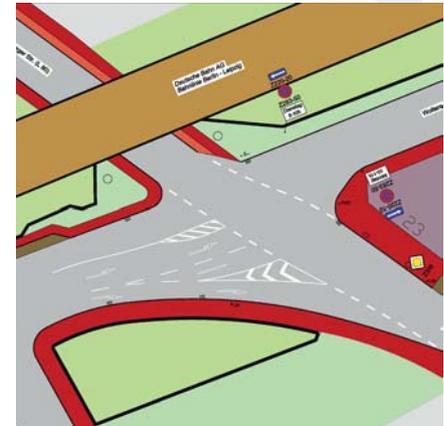
Verkehrsführung während der Bauzeit

Provisorischer Kreisverkehr statt LSA-Provisorium

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg Niederlassung Süd Nebensitz Wünsdorf baut abschnittsweise die Landesstraße 73 zwischen den Teilstücken 070 bis 080 im Bereich der Ortslage Luckenwalde aus. Die Länge der gesamten Ausbaustrecke beträgt 0,8 km. Die Landesstraße 73 gehört zum übergeordneten Straßennetz und ist eine der wichtigsten Ortsverbindungs- und Erschließungsstraße in Luckenwalde. Aktuelle Verkehrszählungen weisen in dem betrachteten Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 14.300 Kfz/24 h auf. Eine technologisch vernünftige Baudurchführung konnte nur mit einer Vollsperrung erreicht werden, da sich im unterirdischen Verkehrsraum über den gesamten Straßenquerschnitt verteilt eine große Zahl an Leitungen, Kanälen und Kabeln befinden.

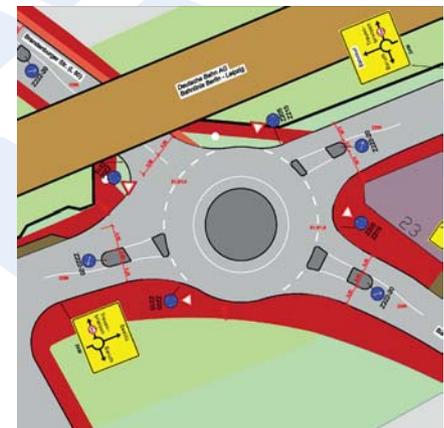
Um die Leistungsfähigkeit der einzurichtenden Umleitungsstrecke zu sichern, wurden bedarfsweise an Kreuzungen und Einmündungen provisorische Lichtsignalanlagen (LSA) eingerichtet.

Im Bereich der Kreuzung Brandenburgische Straße (L 80) / Wolterdorfer Straße / Bahnhofstraße (siehe Abb.) hätte neben der straßenbaulichen Anpassung die Verkehrsführung aus Leistungsfähigkeitsaspekten nur mit einer provisorischen LSA erfolgen können. Alternativ kam die Errichtung eines zeitweiligen Kreisverkehrsplatzes zur Anwendung. Der provisorische Kreisverkehrsplatz wurde als ein Bestandteil der Umleitungsstrecke zum Bauvorhaben Ausbau L 73 eingerichtet. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird er mindestens bis Ende 2007 Bestand haben.



Es gibt aber schon erste Überlegungen, das Provisorium in einen festen Kreisverkehr umzubauen. Die Wiederverwendung der Bauteile des provisorischen Kreisverkehrs an anderer Stelle ist noch offen. Unter Berücksichtigung der baulichen und verkehrlichen Randbedingungen können sie als Alternative zur LSA eingesetzt werden.

Dipl. Ing. René Fliegner



Carola Schmidt

Sekretärin der
Geschäftsführung



Professionelle Geschäftsleitungssekretärin und "gute Seele" des Ingenieurbüros - so könnte man Carola Schmidt vielleicht am trefflichsten beschreiben.

Seit 1996 ist die gelernte Bürokauffrau Sekretärin der Geschäftsführer. In dieser Funktion bearbeitet sie nicht nur die Korrespondenz ihrer Chefs, sondern übernimmt auch die Kalenderführung und Terminkoordination.

"Ich habe einen modernen Arbeitsplatz mit zeitgemäßen Arbeitsmethoden und aktueller Technik", betont die gebürtige Berlinerin.

Als gelernte Zeichnerin hat Carola Schmidt berufliche Erfahrungen sowohl in Projektierungsbüros wie im Architekturbüro ihres Mannes gesammelt.

Die vielfältigen Erfahrungen im Umgang mit Menschen kommen ihr heute sehr zugute, denn Carola Schmidt ist prägend für das Erscheinungsbild nach außen und das gute Betriebsklima.

Kay Beuster

ein neues Gesicht
im Team



Seit August 2006 wird unser verkehrstechnisches Planungsteam verstärkt von Dipl.-Ing. Kay Beuster.

Kay Beuster, geboren am 05.02.1972 in Eisenach, beendete 1998 sein Studium an der Technischen Universität Berlin mit dem Titel „Ingenieur für Planung und Betrieb im Verkehrswesen“.

Er war von 1999 bis 2006 für die gevas Ingenieurgesellschaft mbH in Berlin tätig und betreute in dieser Zeit Projekte im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau von Lichtsignalanlagen in allen Leistungsphasen nach HOAI. Sein Tätigkeitsschwerpunkt lag dabei auf der Planung und Simulation von Verkehrsabläufen unter Berücksichtigung der Beschleunigung des ÖPNV.

Messetermine

16.-18. Mai 2007
AUTOSTRADA-POLSKA
13.Int. Verkehrsmesse in Kielce

04.-05. Juli 2007
PARKEN 2007
Fachausstellung und Fachtagung für Planung, Bau und Betrieb von Einrichtungen des ruhenden Verkehrs in Wiesbaden

stadtraum
profile
NEWSLETTER 2007

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



Gesellschaft für Raumplanung
Städtebau & Verkehrstechnik mbH

www.stadtraum.com