

urbane Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft ist sauber und leise. Aber werden wir mit dem Elektroauto auch das gewünschte Fahrtziel erreichen?

Neben der fehlenden Ladeinfrastruktur ist die Reichweite das größte Hemmnis zur Akzeptanz der neuen Mobilität.

stadtraum testet die Möglichkeit und Grenzen der eMobilität seit 3 Jahren im Selbstversuch.

Die Unternehmensgruppe stadtraum besitzt im Fuhrpark 7 Elektroautos unterschiedlicher Marken. Das entspricht 12% des Gesamtfuhrparks.

Im Resultat kann festgehalten werden, dass bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zunächst einige Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität bestanden. Insbesondere hinsichtlich der Ladekapazität war die Sorge, dass die gespeicherte Energie nicht für

die Rückfahrt reicht. Im Laufe der Zeit wurde der Bewegungsradius immer größer, in Berlin deutlich über die Stadtgrenze hinaus und in Wickede durch das Ruhrgebiet bis nach Düsseldorf.

Neben dem Fahrspaß, der sich schon bei der ersten Beschleunigung einstellt, ist als positiver Moment auch das Bewusstsein zu nennen, sich emissionsfrei im Stadtraum zu bewegen.

Als Problem zeigt sich bisher das uneinheitliche Ladesystem im öffentlichen Raum. Ohne vorherige Registrierung und eine entsprechende Zugangskarte ist keine eLadesäule nutzbar. Nur wenige Städte verzichten auf ein umständliches und teures Abrechnungssystem und nutzen alternative Lösungen.

Eine innovative, preiswerte und tatsächlich diskriminierungsfreie Lademöglichkeit bietet

stadtraum profile

NEWSLETTER #11

stadtraum mit der Gerätekombination von Cale & Mennekes an. Mit der Kombination aus Ticketautomat und Ladesäule ist die sofortige Bezahlung am Ladepunkt möglich, und das mit Bargeld oder EC- und Kreditkarten.

stadtraum praktiziert seit Jahren das Berliner Modell, wie es jetzt überall gefordert wird. Das Laden an der öffentlichen Ladesäule wird nicht nach der Ladezeit abgerechnet, sondern pauschal während des Parkens.

Residenzstraße | Berlin

Rahmenkonzept für die Neugestaltung und Aufwertung der Hauptgeschäftsstraße in Berlin-Reinickendorf



Die Residenzstraße im Berliner Bezirk Reinickendorf besitzt als traditionelle Geschäftsstraße und Ortsteilzentrum eine wichtige Funktion für den Bezirk, leidet aber seit Jahren zunehmend an Attraktivitätsverlust und hat mit funktionalen sowie gestalterischen Defiziten zu kämpfen. Bereits 2015 wurde das Gebiet daher in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Für die zukünftige Umgestaltung der Straße hat stadtraum in Kooperation mit dem Landschaftsarchitekturbüro Fugmann, Janotta und Partner ein Rahmenkonzept zur Umgestaltung der Residenzstraße für den Abschnitt zwischen Franz-Neumann-Platz und Kolpingplatz erarbeitet.

Im Zentrum des Konzeptes steht die Residenzstraße als Lebens- und Aufenthaltsraum. Ziel war es, den heute wahrgenommenen Charakter einer Durchgangsstraße zu überwinden und eine attraktive und lebenswerte Einkaufsstraße mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Um eine möglichst umfassende Konzeption zu erarbeiten, setzt sich das Rahmenkonzept aus den Teilbereichen Verkehr, Grün- und Freiraum

sowie Beleuchtung zusammen.

Das Verkehrskonzept sieht eine Neuordnung des Straßenquerschnitts vor, welche vor allem die Situation für Fußgänger und Radfahrer spürbar aufwertet. Über weite Abschnitte der Straße wird ein straßenbegleitender Radfahrstreifen vorgeschlagen, welcher den Radfahrern auf größerer Fläche eine sichere und zügige Führung ermöglicht und gleichzeitig das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrer und Fußgänger durch Ersetzen des heute noch im Seitenraum geführten Radwegs verringert. Die Pkw-Stellplatzzahl wurde zugunsten von breiteren Gehwegen, neuen Querungsmöglichkeiten und der Einrichtung von Lieferzonen reduziert.

Das von den Landschaftsarchitekten erarbeitete Grün- und Freiraumkonzept umfasst die Pflanzung neuer, der Lage über der U-Bahn angepasster Bäume und Sträucher auf dem Mittelstreifen, die Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Pflanzenelementen in den Seitenbereichen, sowie die Anlage von ca. 150 neuen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Einen weiteren Bestandteil stellte die ebenfalls durch stadtraum ausgeführte Beleuchtungsplanung dar. Die vorhandenen Mittelmast-Aufsatzleuchten, die dem Straßenraum einen Fernstraßencharakter verleihen, sollen durch klassische Pendelleuchten im Seitenraum ersetzt werden. Diese weisen Doppelbogenausleger auf, sodass sie sowohl Fahrbahn als auch Gehweg beleuchten und somit den Flaniercharakter sowie in Verbindung mit gezielt zusätzlich gestellten Leuchten auch das Sicherheitsempfinden erhöhen werden. Das Beleuchtungskonzept für die Residenzstraße als Ort besonderer Lichtbedeutung beinhaltet auch die Inszenierung denkmalgeschützter Gebäude mittels Effektbeleuchtung.

Die gesamte Konzeption wurde mit einem Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung verzahnt, das an vier Terminen Workshops – einer davon in Kombination mit einem Kiezspaziergang – und eine abschließende Informationsveranstaltung umfasste.

Verkehrskonzept Neubrandenburg

Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes



Die Stadt Neubrandenburg, drittgrößte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern, beabsichtigt eine verkehrliche und städtebauliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes, nachdem Flächen der DB für eine Umnutzung zur Verfügung stehen.

Als Grundlage dafür soll ein strategisches Verkehrskonzept dienen, für dessen Erarbeitung stadtraum sowie zwei weitere Planungsbüros ausgewählt und beauftragt wurden.

Das Projektgebiet liegt in einem bereits 2008 festgesetzten Sanierungsgebiet und ist durch eine mangelhafte städtebauliche Qualität bei gleichzeitigem Entwicklungsstillstand gekennzeichnet. Der Ansatz für das Verkehrskonzept sah vor, eine stadträumliche und funktionale Zuordnung der Flächen zu entwickeln. Vor allem die Frage, ob die im Bestand existierenden Busbahnhöfe (Regionalbusbahnhof und Stadtbushof) zu einem kombinierten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zusammengefasst werden können, stellte die Grundüberlegung für das Konzept dar. Bei der Belegungsanalyse stellte sich heraus, dass ein kombinierter ZOB möglich ist, wenn dieser

über mindestens zwölf unabhängig zu bedienende Haltepositionen verfügt. Der ZOB wurde als langgestreckte Insel mit Sägezaufstellung konzipiert, sodass er sich in die vorhandene Flächenstruktur optimal einfügt und den vorhandenen Abgang der Fußgängerbrücke aufnimmt. Zugleich rückt er in die Sichtbeziehung zum Bahnhofsvorplatz und behebt damit ein zentrales Defizit.

Ein weiterer Schwerpunkt war, neben der Anordnung eines P+R-Parkplatzes, die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Hier empfiehlt stadtraum eine städtebauliche Klärung der Platzsituation durch eine bauliche Ergänzung. Auf dem Vorplatz soll im vorgestellten Konzept die Nutzung durch unmotorisierten Verkehr und Aufenthalt dominieren. Im gesamten Planungsgebiet wurde zudem die bauliche Schließung von Raumkanten vorgeschlagen, um den Charakter des Gebietes städtebaulich zu stärken.

Das Konzept wurde auf der Abschlussveranstaltung vom AG als positiv bewertet und wird in die weiteren Planungen der Stadt einfließen.

Verkehrsuntersuchung

Historische Stadt Luckau



Bereits im Jahr 2015 hat stadtraum im Auftrag der brandenburgischen Stadt Luckau eine verkehrstechnische Untersuchung für den westlichen Stadtbereich durchgeführt. In einer weiteren Verkehrsuntersuchung standen nun die Gebiete Luckau-Ost und das Zentrum im Fokus der Betrachtung. Seit Fertigstellung der Ortsumfahrung B 87 im Jahre 2008 hat sich das Verkehrsaufkommen des Hauptstraßennetzes in Luckau deutlich reduziert. Der Ausbaugrad der Straßen blieb jedoch unverändert, wodurch heute viele Verkehrsanlagen baulich überdimensioniert sind. Das Ziel der Untersuchung bestand in einer ganzheitlichen Analyse der Verkehrsräume und der Entwicklung von Handlungsvorschlägen für die Anpassung der Straßenzüge und der Knotenpunkte an die heutigen Bedürfnisse. Dabei sollten im Besonderen die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer sowie die allgemeine Verkehrssicherheit verbessert werden. Die Verkehrsuntersuchung wurde im November 2016 im Bauausschuß der Stadt Luckau präsentiert und steht der Stadt nun als Handlungsgrundlage zur Verfügung.

eMobilität

diskriminierungsfreie Ladeinfrastruktur für Elektroautos



In Deutschland stehen etwa 7500 Ladepunkte für Elektroautos im öffentlichen Raum zur Verfügung.

Die meisten Ladesäulen sind aber erst nach einem komplizierten Verfahren nutzbar. Der Kunde muss sich zunächst registrieren und identifizieren. Damit sind die meisten Stromtankstellen für Besucher nicht ohne weiteres nutzbar.

stadtraum geht einen anderen Weg. Die Ladesäulen von stadtraum stehen in Verbindung mit einem Parkscheinautomaten. Die Bezahlung erfolgt per Münz- oder Kartenzahlung am Automaten, wodurch ein aufwendiges Abrechnungs- und Anmeldesystem entfällt.

Die Ladesäule ist jederzeit (24/7) nutzbar. Ein diskriminierungsfreier Zugang ist nur hier gewährleistet.

Das jüngst als Berliner Modell gefeierte Verfahren zur pauschalen Berechnung pro Ladevorgang wird von stadtraum schon seit langem propagiert und in eigenen Projekten umgesetzt. Jederzeit nutzbar ist somit auch die Ladesäule am Berliner Ostbahnhof (s.Foto).

Verkehrssensoren

Belegung von Stellplätzen



Sensoren zur Messung der Belegung von Parkplätzen werden inzwischen vielerorts eingesetzt. Diese Technik wird immer preiswerter und zuverlässiger.

stadtraum bringt auf dem Parkplatz am Berliner Ostbahnhof diese neue Technik zum Einsatz. Im ersten Schritt wird die Belegung der Stellplätze an der Elektroladesäule überwacht. Wird eine Belegung des Stellplatzes registriert, aber kein Ladevorgang an der Stromladesäule gestartet, dann handelt es sich um einen Falschparker und der Ordnungsdienst wird aktiv. Leider werden die im vorgenannten Artikel erwähnten 7500 Ladepunkte im öffentlichen Raum vielfach von Falschparkern missbraucht. Auch diese Fehlbelegung verzögert eine breite Akzeptanz der Elektromobilität.

Mit dem Einsatz von Sensoren kann der Missbrauch von Stellplätzen, die z. B. Elektroautos vorbehalten sind, minimiert werden. Letztendlich kann mit dem flächenhaften Einsatz von Stellplatzsensoren in innerstädtischen Quartieren der Parksuchverkehr erheblich reduziert werden.

Kamerasystem

eine Alternative zu Schrankenanlagen auf Parkplätzen

Die Bewirtschaftung von Privatparkplätzen wird in Deutschland überwiegend mit Schrankenanlagen durchgeführt.

Das geht auch einfacher und kostengünstiger.

Die Bewirtschaftung von gebührenpflichtigen Kurzparkplätzen kann mit einem Parkscheinautomaten und einer Kontrolle durch Mitarbeiter der PRS Parkraum Service effektiv abgewickelt werden.

Aber auch Dauerparkplätze, die ohne Ticketautomat betrieben werden, können barrierefrei ausgestattet sein.

stadtraum hat am Berliner Ostbahnhof einen Parkbereich für Dauerparker mit einem Kamerasystem ausgerüstet, das die Kfz-Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Autos erkennt und verarbeitet.

Jede Fahrzeugbewegung wird registriert und das Kennzeichen wird mit dem in der Datenbank hinterlegten Kennzeichen abgeglichen. Falschparker werden erfasst und erhalten eine Zahlungsaufforderung. Das System kann weitestgehend ohne Kontrollpersonal betrieben werden.

moBilet

elektronisches Ticketing startet in Deutschland



Das Bezahlen der Parkgebühren mit der Handy-App ist heute in vielen deutschen Städten ganz einfach möglich.

Das System kann bequem im Auto aktiviert werden, ohne langen Weg zum Automaten und die Suche nach passendem Kleingeld. Sofern die Gemeindefassung es zulässt, kann die Abrechnung der Parkgebühren sogar minutengenau erfolgen. Bei Rückkehr zum Auto wird das System deaktiviert und die Parkzeit wird minutengenau berechnet.

stadtraum startet nun mit dem selbst entwickelten System moBilet in Deutschland. Bislang waren die Parkkunden eher zurückhaltend gegenüber elektronischen Systemen und die Bezahlung am Parkscheinautomaten wurde vorrangig mit Münzgeld durchgeführt. Doch mit der großen Dominanz von Smartphones werden sich auch in Deutschland die Bezahl-Apps beim Parken weiter verbreiten.

moBiLET wurde vor 10 Jahren bereits in Polen gestartet und dort werden über 750.000 Tickets pro Monat mit moBiLET gebucht.

moBiLET ist einfach, preiswert und schnell. Nach dem Herunterladen der App kann der Nutzer das System sofort anwenden. Die Abrechnung erfolgt über ein Prepaid-Konto oder per Lastschrift. Jede Transaktion wird mit einer Servicegebühr von 10 Cent berechnet. Darüber hinaus entstehen dem Nutzer keine weiteren Kosten.

Der Kommune oder dem Parkplatzbetreiber entstehen gar keine Kosten für den Betrieb des Systems. Gegebenenfalls muss eine Anpassung an das Kontrollsystem der Kommune durchgeführt werden.

stadtraum verzichtet bei moBilet bewusst auf den Versand von kostenintensiven SMS. Stattdessen erhält der Kunde vor Ablauf der Parkzeit eine Nachricht über das System, so dass jederzeit eine Verlängerung der Parkzeit bequem aus dem Büro oder während des Einkaufens abgeschickt werden kann.

moBiLET startet ab Juli 2017 zunächst in Berlin und in Meißen.

Hoppegarten

Verkehrstechnische Voruntersuchung



Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg plant den Umbau des Knotenpunkts L 339/ Köpenicker Allee, welcher sich ca. 150 Meter südlich der hoch belasteten Lichtsignalanlage B 1/5 / L 339 befindet. Aufgrund des geringen Abstandes beider Knotenpunkte ist die Ermittlung eines potenziellen Rückstaus des Knotenzwischenraums ein wesentlicher Aspekt für die Betrachtung der Umbaumöglichkeiten.

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Voruntersuchung wurde neben einer Variantenbetrachtung für den Umbau eine umfangreiche 72-stündige Verkehrserfassung durchgeführt, bei der sechs firmeneigene Verkehrskameras zum Einsatz kamen. Mithilfe dieser Kameras konnten gleichzeitig die Stärken der einzelnen Verkehrsströme beider Knotenpunkte erfasst sowie die Rückstaubeziehungen zwischen diesen beobachtet und somit ein Gesamtbild der Verkehrssituation erreicht werden. Zudem ermöglichte die gezielte Analyse des Rückstaus unter realen Bedingungen eine Gegenüberstellung zu der theoretischen Berechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS).

Revitalisierung des Quartiers am Funkhaus Berlin

ÖPNV-Bedarfsanalyse für das Areal Nalepastraße in Oberschöneweide



Das Bezirksamt Treptow-Köpenick befasst sich mit der städtebaulichen Revitalisierung und der Förderung der gewerblichen Nutzung des Areals um das Funkhaus Berlin, welches sich an der nördlichen Nalepastraße im Ortsteil Oberschöneweide befindet. Eine entscheidende Voraussetzung für die vorgesehene Entwicklung dieses Gebiets ist eine bedarfsgerechte und leistungsfähige Anbindung durch den ÖPNV.

Das Ziel des Projekts bestand darin, den durch die Entwicklung des Areals hervorgerufenen Bedarf einer Erschließung mit den öffentlichen Nahverkehrsmitteln abzuschätzen.

Es wurde zunächst eine umfangreiche Bestandsanalyse des Verkehrsnetzes, der Flächennutzung und der Bebauungspläne durchgeführt, bei der auch Abhängigkeiten zu den umliegenden Ortsteilen Rummelsburg und Karlshorst einbezogen wurden. Weiterhin wurde das bestehende ÖPNV-Angebot hinsichtlich Betriebszeiten und Erschließungsqualität hinterfragt. Im Rahmen von Interviews mit den Investoren des Areals wurde das zukünftige Potenzial an Erwerbstätigen und

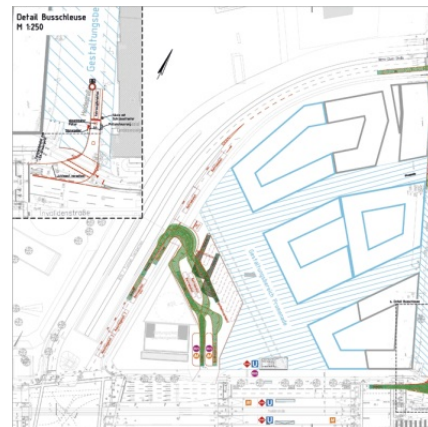
Besuchern bestimmt und ein ÖPNV-Bedarf prognostiziert. Anschließend wurde der zu erwartende ÖPNV-Bedarf dem bestehenden Angebot gegenübergestellt und Defizite ermittelt. Diese fanden sich vor allem bei geplanten Großveranstaltungen.

Auf dieser Grundlage wurden verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Steigerung der Angebotsqualität durch den Bus oder die Straßenbahn gegeben. Besondere Beachtung fanden dabei die neuen Verbindungsmöglichkeiten, welche sich durch den Bau der Minna-Todenhagen-Brücke, als Teil der Süd-Ost-Verbindung, ergeben.

In der Verkehrsuntersuchung wurde ein Handlungsbedarf festgestellt und eine frühzeitige Befassung mit den Entwicklungen empfohlen, um der Daseinsvorsorge des öffentlichen Personenverkehrs nachzukommen und die Bildung autoaffiner Strukturen zu vermeiden. Das Projekt wurde von 2016 bis Anfang 2017 bearbeitet und in enger Abstimmung mit den Bezirksämtern Treptow-Köpenick und Lichtenberg sowie mit der BVG durchgeführt.

Berlin-Europaplatz

Errichtung einer Busschleuse



Nach Abschluss der Tunnelbaumaßnahmen für die neue S-Bahn-Strecke S21 soll der nördlich der Invalidenstraße gegenüber dem Berliner Hauptbahnhof gelegene Europaplatz Nord neu gestaltet werden. Der Umbau betrifft vor allem die Verkehrsflächen für die Linien- und Reisebusse.

Im Auftrag der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat stadtraum für die zukünftige Anordnung der Fahrgast- und Betriebshaltestellen des Linienbusverkehrs verschiedene Varianten entwickelt. In diese wurde darüber hinaus eine geeignete Aufstellung für Reisebusse eingepasst.

Zunächst wurden drei mögliche Planungsvarianten erarbeitet, in denen die Anzahl der Haltepositionen sowie die Umsteigewege optimiert wurden. Hierbei konnten die Anforderungen der Aufgabenstellung zum Teil sogar übertroffen werden. In allen Varianten wurde die Befahrbarkeit mit Hilfe dynamischer Schleppkurven nachgewiesen.

Ein weiterer Teil der Aufgabe bestand darin, eine Busschleuse einschließlich einer vom Bus per Funktelegramm ansteuerbaren Polleran-

Fahrrad-Parken

stadtraum entwickelt eine Handy-App zur Buchung & Bezahlung



lage zu konzipieren und straßenräumlich sowie verkehrstechnisch einzubinden. Dazu wurden die signaltechnische Integration in den vorhandenen Knotenpunkt am Friedrich-List-Ufer untersucht und Berechnungen zum funktionalen Ablauf der Busschleuse aufgestellt, welche unter anderem die Netto-Gesamtdurchfahrtszeit des Busses und die minimal- bzw. maximal benötigte Durchfahrtszeit aufzeigen.

Die Komplexität bei der Untersuchung Europa-platz Nord bestand darin, eine Haltestellenkonzeption sowie eine Busschleuse zu entwickeln, welche eine leistungsfähige, flexible und zukunftsfähige Abwicklung der Linien- und Reisebusverkehre gewährleisten und gleichzeitig genug Spielraum für eine hochwertige Freiraumgestaltung zulassen.

Das Resultat ist eine Konzeption, welche die gestalterischen Ansprüche mit den verkehrlichen Anforderungen zu einer integrierten Gesamtlösung zusammenführt.

In der letzten Ausgabe der stadtraum profile schrieben wir zu diesem Thema, wie schleppend die Planung von Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäusern in Berlin im Gegensatz zu anderen Städten vorangeht.

Noch in diesem Jahr soll nun eine öffentliche Ausschreibung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz starten, mit welcher der Bau und der Betrieb von öffentlichen Fahrradabstellanlagen sowie eines öffentlichen, vollautomatisierten Fahrradparkhauses im Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin vergeben werden soll.

In Vorbereitung auf diese Ausschreibung lud die Senatsverwaltung stadtraum im März dieses Jahres zu einem Markterkundungsgespräch ein, in dem verschiedene Betreiber- und Finanzierungsmodelle diskutiert wurden. stadtraum konnte sich hierbei, gemeinsam mit der PRS Parkraum Service GmbH und der Orion Stadtmöblierung GmbH, als kompetente Arbeitsgemeinschaft vorstellen und richtungweisende Hinweise geben.

Gleichzeitig wird stadtraum in Kooperation mit Orion im Herbst 2017 ein System marktreif ent-

wickeln, bei dem per Handy-App Fahrradboxen angemietet und bezahlt werden können.

Durch die Zunahme des Radverkehrs und dem Trend zu höherwertigen Rädern ist das Interesse an Fahrradboxen im öffentlichen Raum stark gestiegen.

Bislang besteht häufig das Problem, dass die wenigen angebotenen Fahrradboxen an Dauernutzer vergeben werden, die mit Chipkarten Ihren Zugang zur Box erhalten. Eine spontane, zeitlich befristete Anmietung, insbesondere außerhalb der Geschäftszeiten, ist kaum möglich.

Um die Bedienung zu vereinfachen und die spontane Buchung einer Box zu ermöglichen, soll nun die von stadtraum entwickelte Smartphone-App moBiLET, die ab August 2017 für das mobile Handyticketing beim PKW-Parken verfügbar ist, für das Fahrradparken aufgerüstet werden.

Mit moBiLET kann der Nutzer künftig entweder weit im Voraus oder auch kurzfristig die Verfügbarkeit einer Fahrradbox prüfen, sie reservieren, anmieten und auch bezahlen.

Rahmenverträge

Alliander Stadtlicht I
BVG | BWB | NBB



stadtraum hat sich als leistungsstarkes und qualitätsbewusstes Büro für Verkehrsplanung etabliert. Mit seiner ingenieurtechnischen Leistungskraft und der praktischen Erfahrung seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versteht sich das Büro als ingenieurtechnischer Dienstleister für verkehrliche Planungen.

In Berlin ist stadtraum über Rahmenverträge mit wichtigen Partnern, wie z.B. den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) für den Service am Kommunikationssystem ÖV-Fahrzeug/Lichtsignalanlage, der Alliander Stadtlicht GmbH für die verkehrstechnischen Planungen von Lichtsignalanlagen sowie den Berliner Wasserbetrieben und der Netzgesellschaft Berlin -Brandenburg für die Planung der Maßnahmen zur Verkehrsführung während der Bauzeit, gebunden.

Diese Form der Zusammenarbeit bietet wegen ihrer Kostentransparenz und ihrer Planungssicherheit für beide Seiten große Vorteile.

Stephanie Delecate das neue stadtraum Gesicht



Seit Januar 2017 ist Frau Stephanie Delecate die neue Assistentin der Geschäftsleitung, nachdem Frau Carola Schmidt nach über 20 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist.

So wie zuvor Frau Schmidt ist jetzt Frau Delecate das Gesicht von stadtraum und die erste Ansprechpartnerin für Besucher. Mit viel Fleiß, Engagement und Frische erfüllt sie die ihr übertragenen Aufgaben und bereichert damit das Unternehmen.

Geboren und aufgewachsen in Berlin, begann Frau Delecate 2002 ihre Ausbildung am Oberstufenzentrum für Bürowirtschaft und Dienstleistungen. Dank umfangreicher Berufserfahrung bei verschiedenen größeren Unternehmen konnte sie sich schnell in ihren neuen Arbeitsbereich bei stadtraum einarbeiten.

Sie unterstützt nicht nur die Geschäftsführung, sondern auch die Buchhaltung sowie die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit mit Frau Delecate in den nächsten Jahren.

stadtraum profile NEWSLETTER 2017

Herausgeber:
stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH

D-10245 Berlin | Rotherstraße 22 | T. 030-556 75 111
D-58739 Wicked (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

Bildnachweis: Fotolia (S. 1; 3.2; 5.2; 6.2; 8.1)
stadtraum (S. 2; 3.1; 4; 5.1; 6; 7; 8.2);

Verantwortlich: Stefan Dittrich | Annegret Müller | Juli 2017