



## ... was uns bewegt

Planung im öffentlichen Raum und im Auftrag von kommunalen Gebietskörperschaften ist abhängig von der Finanzstärke der Kommune. Angesichts der Finanznot in den Städten und Gemeinden wird auch das Budget für Planungsaufgaben gekürzt. Dennoch ist es wichtig in Zeiten knapper Haushalte das planerische Handeln und die Entwicklungskonzepte für die zukünftige Stadt- und Verkehrspolitik weiterzuentwickeln.

In fast 20 Jahren planerischer Tätigkeit hat stadtraum kommunale Auftraggeber durch mehrere Phasen knapper Kassen begleitet und dennoch durch kommunale Leutturnprojekte Akzente für die zukünftige Stadtentwicklung setzen können.

Obwohl die Planungstätigkeit für die Ingenieurgesellschaft stadtraum nach wie vor das

wichtigste Standbein ist, orientiert sich stadtraum immer stärker im Bereich der Softwareentwicklung und Übernahme von personellen Dienstleistungen.

Als Kooperationspartner der Deutschen Telekom hat stadtraum das elektronische Ticketingsystem moBILET mitentwickelt. Anders als andere Anbieter setzt stadtraum dabei auf eine javabasierte Anwendung für das Handy. Die Betriebskosten sind wesentlich niedriger und die Anwenderfreundlichkeit höher als bei einer SMS-Lösung.

Im Rahmen der Tätigkeit als Projektmanager für die ÖPNV-Beschleunigung in Berlin hat stadtraum neue Maßstäbe für die Qualitätsbewertung der durchgeführten Maßnahmen gesetzt. Mit dem Auswertesystem daSYS kann nachhaltig eine dauerhaft stabile ÖPNV-Beschleunigung bewertet und garantiert werden.

## stadtraum profile NEWSLETTER 2009

Darüber hinaus hat sich stadtraum im Bereich der Parkraumbewirtschaftung als Partner der Kommunen stärker etabliert. Von der Finanzierung neuer Parkscheinautomaten bis zum technischen Service und Inkasso gewährleistet stadtraum eine Entlastung der knappen kommunalen Finanzmittel.

Im 20. Jahr der Firmengründung blicken wir zuversichtlich in die Zukunft, die angesichts knapper finanzieller Ressourcen neue kreative Ideen braucht.

Ihre  
Volker Müller und Stefan Dittrich

## Neue Weg für den Radverkehr

### Radverkehrsplanung in Berlin

Es ist ein erklärtes Ziel des Berliner Senats, die Stadt fahrradfreundlicher zu gestalten und die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen. Im Vordergrund stehen hierbei die Verbesserung der Sicherheit, die Erhöhung der Geschwindigkeit und die Steigerung der Qualität der Radverkehrsanlagen.

In der Vergangenheit wurden Verkehrsanlagen für Radfahrer hauptsächlich baulich als Radwege angelegt, oftmals in ungenügender Breite und zu Lasten der Fläche für den Fußgängerverkehr. Ein zusätzlicher Nachteil dieser Lösungen ist vielfach, dass die Radfahrer für den parallelen Kraftfahrzeugverkehr meist schlecht sichtbar hinter parkenden Fahrzeugen fahren und an Knotenpunkten erst zu spät im Sichtbereich von Rechtsabbiegern auftauchen.

Zur Entschärfung dieser Probleme werden in den vergangenen Jahren verstärkt Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs markiert. Wenn am Fahrbahnrand rechts neben dem Radfahrstreifen das Parken erlaubt ist, werden sog. Angebotsstreifen (mit durchbrochener Markierung) angelegt. Der entscheidende Vorteil beider Lösungen ist die bessere Sichtbarkeit der Radfahrer über längere Strecken (und nicht nur im unmittelbaren Knotenbereich). Ein weiterer Vorteil ist die einfache – und damit kostengünstige und kurzfristige – Umsetzbarkeit, da in der Regel auf einen größeren baulichen Aufwand verzichtet werden kann.

Ein ideales Anwendungsbeispiel hierfür ist die Reichsstraße im Ortsteil Westend des Berliner Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf zwischen dem Theodor-Heuss-Platz und der Marathonallee.

In dem rund 750 m langen Straßenabschnitt wurde vom Ing.-Büro stadtraum in beiden Fahrrichtungen ein Angebotsstreifen geplant.



Den gegebenen örtlichen Verhältnissen entsprechend, wurden jedoch auch kurze Abschnitte als Radfahrstreifen markiert bzw. als Radweg neu gebaut.

Die Richtungsfahrbahnen der Reichsstraße weisen in diesem Abschnitt in der Regel einen rund 8 m breiten Querschnitt auf. Am rechten Fahrbahnrand wird ein Parkstreifen von 2 m Breite markiert, der zum 1,6 m breiten Angebotsstreifen durch einen 0,5 m breiten Sicherheitsstreifen abgesetzt wird. Es verbleibt somit eine Fahrstreifenbreite von mehr als 3,5 m für den Kfz-Verkehr.

Im Bereich des Theodor-Heuss-Platzes erfüllt die Reichsstraße, neben den auf ganzer Länge vorhandenen Wohnfunktionen, auch die Funktion einer Einkaufsstraße. Im Bereich der Ausfahrt aus dem Theodor-Heuss-Platz überlagern sich zwei Konflikte: zum einen musste aus Leistungsfähigkeitsgründen das zweistreifige Ausfahren aus dem Theodor-Heuss-Platz gewährleistet bleiben, zum anderen ist hier der Druck durch parkende und liefernde Fahrzeuge besonders hoch. Um die



Blockierung der Radverkehrsanlage zu verhindern, wurde der Abschnitt bis zur Einmündung Stormstraße als Radweg baulich angelegt. In den Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn wurden Poller eingebaut. Im Übergangsbereich zu den vorhandenen baulichen Radwegen jenseits der Marathonallee wurden in beiden Fahrrichtungen kurze Radfahrstreifen markiert.

Seit der Realisierung der Maßnahme ist das Befahren der Reichsstraße für Radfahrer deutlich sicherer und angenehmer. Die Einschränkung des Verkehrsraums für Kfz hat zu keinen gravierenden Leistungsfähigkeits-einbußen geführt, da die parallele Benutzung der zuvor vorhandenen zwei Fahrstreifen durch die vielen Ein- und Ausparkvorgänge am rechten Fahrbahnrand und am Mittelstreifen ohnehin kaum möglich war. Durch die deutliche Markierung der Parkflächen sind darüber hinaus auch die Haltestellenbereiche durch Busse besser anfahrbar.

Frank Möllerbernd

## Messe-Leitsystem Messe Essen



Die Messe Essen gehört zu den besucherstärksten Messestandorten in Deutschland. Mit 1,5 Mio. Besuchern und 110.000 qm Ausstellungsfläche gehört Essen zu den TopTen.

Als wichtigste Messen mit großer internationaler Beteiligung sind hier vor allem zu nennen die Equitana (größte Pferdefachmesse der Welt), die Essen Motor Show sowie die Messe Reise&Camping.

Ein klarer Standortvorteil für die Messe Essen ist ihre Zentralität im Ruhrgebiet sowie in Europa. Das gut ausgebaute Verkehrsnetz im Ruhrgebiet ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit des Messeplatzes.

Über ein individuelles Leitsystem, wobei die Hinweistafeln auf Autobahnen als Klapptafeln gestaltet sind, werden die motorisierten Besucher zielgerichtet zu den freien Besucherparkplätzen geleitet.

Die Messegesellschaft Essen arbeitet seit nahezu 20 Jahren mit stadtraum bei der Erweiterung und Erneuerung des Messeleitsystems zusammen.

Stefan Dittrich

## Echtzeitbezahlung weiter auf Erfolgskurs

das von stadtraum entwickelte bargeldlose Bezahlssystem an Parkscheinautomaten wird jetzt in der ganzen Stadt Bergisch Gladbach eingesetzt.



Im Jahr 2006 hat die Stadt Bergisch Gladbach im Rahmen einer Ausschreibung 18 der insgesamt 60 im Stadtgebiet stehenden Parkscheinautomaten erneuert.

stadtraum hat die neuen Automaten mit der Funktion Echtzeitbezahlung geliefert und das System ist schnell zu einem großen Erfolg geworden.

Echtzeitbezahlung am Parkscheinautomaten bezeichnet die Möglichkeit die Parkgebühr am Ende des Parkens bequem mit der GeldKarte zu bezahlen und das minutengenau für die tatsächlich geparkte Zeit.

Bislang konnte an Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum nur für eine bestimmte Parkdauer im Voraus ein Parkschein gekauft werden. Das bedeutet für Kunden und Besucher der Innenstadt natürlich immer viel Stress bei der genauen Abschätzung der voraussichtlichen Parkzeit. Eine Überzahlung soll vermieden werden, aber gleichzeitig soll natürlich auch kein Knöllchen wegen Überschreitens der Parkdauer riskiert werden. Deshalb ist das Parken am Parkschein-

automaten für die Kunden immer mit einem hohen Stressfaktor verbunden.

Mit der Funktion Echtzeitbezahlung kann der Besucher sich völlig stressfrei dem Stadtbummel oder dem Arztbesuch widmen, ohne ein Knöllchen zu riskieren.

Die positiven Erfahrungen der Stadt Bergisch Gladbach, die östlich von Köln im Bergischen Land liegt, hat nun zu einer Erweiterung der Funktion auf alle Parkscheinautomaten in der Stadt geführt. Im Juli 2009 hat stadtraum weitere 23 Parkscheinautomaten mit der Funktion Echtzeitbezahlung in der Stadt Bergisch Gladbach aufgestellt.

Echtzeitbezahlung an Parkscheinautomaten wird inzwischen in zahlreichen Städten angeboten, die damit eine hohe Kundenbindung erreichen. Gleichzeitig ist es eine gute Möglichkeit den Anteil der bargeldlosen Bezahlvorgänge deutlich zu erhöhen und die Kosten der Bankgebühren zu minimieren.

Uwe Freund

## Anna Wieczorek

Diplom-Ingenieurin



Im September 2009 hat Anna Wieczorek ihr Studium an der Technischen Fachhochschule in Wildau mit dem Titel Diplom Wirtschaftsingenieurin für Logistik (FH) erfolgreich abgeschlossen und ist danach in das Team von stadtraum Polska eingestiegen.

Gleich zu Beginn bei stadtraum Polska hat Anna Wieczorek drei Projekte für die Stadt Toruń, unter anderem zum Thema Parkleitsystem für die Parkzone in der Altstadt, bearbeitet sowie an dem Projekt für ein Parkleitsystem für die City Helle Mitte in Berlin Hellersdorf mitgearbeitet.

Der Schwerpunkt ihrer Arbeit im Büro Poznań wird neben der Bearbeitung von Ausschreibungen vor allem im direkten Kontakt zu den kommunalen Auftraggebern liegen. Projekte der Lichtsignalisierung und Parkraumbewirtschaftung stehen dabei im Fokus ihrer Arbeit.

## Hartmut Lege

Software-Entwickler



Seit Mai 2009 arbeitet Hartmut Lege bei stadtraum als Software-Entwickler und technischer Leiter der mobilen Bezahlplattform moBILET. Zum Team dieses Projekts von stadtraum und Projekt&Parking gehört er bereits seit Frühjahr 2007, als er, damals noch Mitarbeiter der T-Systems-Tochter GEMAPPS, das erste mobile Ticketing-System im polnischen Opoln implementierte.

Als Klassischer Philologe mit Magisterabschluss der Universität Paris-Sorbonne begann Hartmut Lege seine berufliche Laufbahn im New Yorker Kunsthandel. Zurück in Deutschland, widmete er sich Ende der 90er dem Digital Marketing, wo er bald vom Text zum Quelltext wechselte. Seine Karriere als Software-Entwickler führte ihn u. a. zu den Unternehmen debitel und Deutsche Telekom, wo er sich ein Expertenwissen in der Entwicklung Mobilfunk-basierter Anwendungen erwarb.

stadtraum – Marken und Produkte:



### stadtraum profile

NEWSLETTER 2009

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