



stadtraum



... was uns bewegt

Energiewende und Energieeffizienz sind wichtige Schlagwörter unserer Zeit. Die Nutzung fossiler Energie ist begrenzt und ihre Verwendung wird immer teurer.

Deshalb müssen wir uns bei der täglichen konzeptionellen Arbeit als Stadt- und Verkehrsplaner immer wieder die Frage stellen, wie insbesondere die urbane Mobilität nachhaltiger und effizienter gestaltet werden kann.

Die Bevorzugung und Beschleunigung des ÖPNV ist eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtverkehrsentwicklung. Das von stadtraum entwickelte Analyse- und Bewertungssystem DASYS hilft bei der Qualitätsbewertung und der Formulierung geeigneter Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV.

Aber auch beim motorisierten Individualverkehr besteht ein hohes Potential zur Minimierung fossiler Brennstoffe und zur Reduzierung der Verkehrsemissionen im Stadtverkehr.

Elektromobilität ist schon lange keine Utopie mehr, sondern jetzt erlebbar. E-Autos sind sauber und leise und können heute bereits an vielen diskriminierungsfreien Ladesäulen im öffentlichen Raum geladen werden. Dabei wird bei der Installation von Kombigeräten Parken + Laden kein zusätzlicher Verkehrsraum beansprucht, was aus städtebaulichen Gründen immer zu bevorzugen ist. Darüber hinaus kann über eine Anbindung an das örtliche Parkleitsystem, wie in Rostock realisiert, zielgerichtet auf freie Ladeplätze hingewiesen werden.

Über die engere Betrachtung des Stadtverkehrs hinaus wird sich stadtraum in Zukunft stärker dem Thema einer energieeffizienten Architektur widmen. Das Entwerfen und

stadtraum profile NEWSLETTER #07

Planen energiesparender und ressourcenschonender Gebäude ist ein neuer Arbeitsschwerpunkt der Ingenieurgesellschaft stadtraum. Das Leistungsspektrum des energetischen und ökologischen Bauen bezieht sich dabei sowohl auf die Konzeption neuer Gebäude als auch auf die Neuplanung bestehender Häuser.

Damit erweitert stadtraum das planerische Aufgabengebiet von der konzeptionellen Raumplanung über die Stadt- und Verkehrsplanung bis zur konkreten Gebäudeplanung.

Fahrzeitgewinnermittlung im ÖPNV mit DASYS (Datenbankgestütztes Verkehrsanalyzesystem)



Ein wichtiger Aspekt der Beschleunigung von Omnibussen oder Straßenbahnen an Lichtsignalanlagen (LSA) ist die Quantifizierung des Erfolges als Zeitnutzen. Hierzu wird üblicherweise die Reisezeit im Annäherungsbereich der LSA vor und nach der Maßnahme gemessen. Solche Untersuchungen weisen häufig nicht die erforderliche statistische Sicherheit auf, oder sie sind kostenmäßig nicht vertretbar.

Mit Hilfe knotenpunktbezogener Fahrzeitauswertungen (DASYS-Modul: KFA) auf der Basis der gespeicherten Funktelegramme lässt sich eine statistisch gut abgesicherte Aussage über die Wartezeiten im verkehrabhängigen Betrieb („Nachher“-Zustand) treffen und wird im Zuge der routinemäßigen Qualitätsüberwachung erhoben. Für den Festzeitbetrieb („Vorher“-Zustand) fehlt in der Regel die messtechnische Grundlage. Hier auf effizientem Wege Abhilfe zu schaffen war Ausgangspunkt der folgenden Überlegung:

Die Wartezeit für zufällig bei freiem Verkehr an einer LSA eintreffende Fahrzeuge kann als „ $1/2 \times$ Sperrzeit“ berechnet werden, multipliziert

mit der Wahrscheinlichkeit, dass das Fahrzeug zur Sperrzeit eintrifft.

Um die individuellen Verhältnisse der einzelnen LSA zu berücksichtigen, werden weitere Informationen benötigt, wie z. B. Verkehrsstärke und Fahrstreifenanzahl.

Da bei unserem Untersuchungszweck grundsätzlich eine größere Anzahl von LSA betrachtet wird, muss es zulässig sein, vom Mittelwert einer Stichprobe auf ein anderes Kollektiv derselben Gundgesamtheit zu schließen. Dafür wurde an einer genügend großen Zahl von funkbeeinflussten LSA die Weitergabe der Meldetelegramme gesperrt und die gemessenen Wartezeiten mit DASYS-KFA ausgewertet. Die o. g. Formel wurde nach „ $1/2$ “ hin umgestellt, dies als Faktor „f“ ausgedrückt und mit Hilfe der gemessenen Wartezeiten berechnet. Dieser Faktor ersetzt anschließend, in der Anwendung auf beliebige andere LSA, die Konstante „ $1/2$ “.

Er spiegelt die Qualität des Verkehrsablaufs wider, unabhängig von der konkreten örtlichen Situation (kleiner bzw. größer als 0,5 bedeutet

besser bzw. schlechter als bei freiem Verkehr und zufälligem Eintreffen). Alle weiteren zur Berechnung benötigten Daten lassen sich aus den vorliegenden VTUn ablesen.

Die Differenzbildung aus der so berechneten Wartezeit des Vorher-Falls und der gemessenen Wartezeit des Nachher-Falls liefert den Fahrzeitgewinn. Die Anwendung auf die Festzeitsteuerung von LSA in Kollektiven ohne Messung des Vorher-Falls ist, bezogen auf die einzelne LSA, mit einer statistischen Ungenauigkeit behaftet. Die Summierung über alle LSA des Kollektivs führt aber zu verlässlichen Angaben für die insgesamt an den LSA „freigesetzte“ Fahrzeit.

Da die Daten aus dem realen Betrieb gewonnen werden, weisen sie eine hohe praktische Relevanz auf. Entscheidend ist die Anwendung auf Kollektive, z. B. alle LSA entlang einer Linie. Eine Bildung von Kategorien zur Differenzierung der LSA wird zurzeit ergänzt.

Winfried Müller-Brandes
Alexander Fietz

InnoTrans 2012 stadtraum präsentiert DASYS auf internationaler Messe für Verkehrstechnik



Auf der Messe InnoTrans 2012 wurde das datenbankgestützte Analysesystem DASYS einem breiten Fachpublikum als umfassendes Werkzeug zur Analyse und Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes präsentiert.

Auf dieser internationalen Fachmesse für Verkehrstechnik, innovative Komponenten, Fahrzeuge und Systeme wurde bereits mit der Gestaltung des Messestandes signalisiert, dass DASYS mit seinen unterschiedlichen Modulen ein verkehrstechnisches Werkzeug zur Qualitätssicherung im ÖPNV ist. Der Messestand in Form einer Straßenbahn markierte schon von weitem das zentrale Thema und führte die Fachbesucher gezielt an den Stand von stadtraum.

Das Messteam unter Leitung von Alexander Fietz konnte zahlreiche ausführliche fachliche Gespräche mit Vertretern von Verkehrsbetrieben aus dem In- und Ausland führen. Besonderes Interesse fanden die dem System DASYS zugrunde liegenden Theoriemodelle bei den Vertretern von Forschungseinrichtungen.

Alexander Fietz

Elektro-Mobilität Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum



Der flächenhafte Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für den weiteren Erfolg der Elektromobilität.

Elektrofahrzeuge sind sauber und leise und tragen hierdurch erheblich zur Reduzierung der Verkehrsemissionen im Stadtverkehr bei.

Insbesondere in städtischen Ballungsräumen gehört das Elektroauto heute ganz selbstverständlich zum Stadtbild dazu. Carsharing und die Fuhrparks großer Unternehmen verfügen über Elektroautos sowie auch immer mehr Privathaushalte.

Die Verfügbarkeit von Ladesäulen zum jederzeitigen Nachladen des Akkus gibt den Nutzern die Sicherheit sich auch über längere Strecken innerhalb der Stadt zu bewegen. Oftmals steht in der privaten Garage oder am Arbeitsplatz eine Wallbox zum Stromtanken zur Verfügung. Aber in den Geschäftszentren und in den Freizeitregionen des Umlandes gibt es häufig noch keine Lademöglichkeit.

Hier ist die kommunale Verwaltung gefordert, gemeinsam mit den örtlichen Stadtwerken die Ladeinfrastruktur bereitzustellen.



Die Senatsverwaltung von Berlin hat sich zur Aufgabe gestellt, bis 2015 ca. 800 Ladepunkte im öffentlichen und halböffentlichen Raum zu installieren. In einer europaweiten Ausschreibung hat sich eine sehr hohe Anzahl an Fachfirmen um eine Teilnahme beworben, von denen 7 Unternehmen im weiteren wettbewerblichen Dialog gemeinsam mit der Fachverwaltung den Leistungsumfang der endgültigen Ausschreibung formulieren.

stadtraum konnte sich aufgrund der langjährigen Erfahrung in der Projektierung und dem Aufbau von Ladesäulen im öffentlichen Raum für dieses Verfahren qualifizieren.

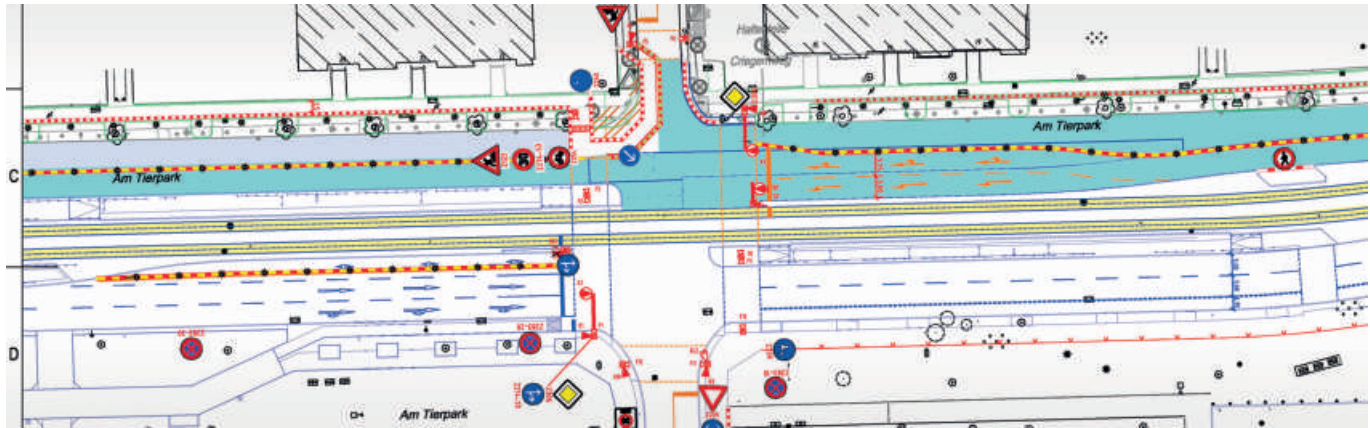
Anderenorts hat aber schon der Aufbau von Stromtankstellen begonnen, die wegen der Kombination aus Parkscheinautomat und Ladesäule gerade in zentralen Stadträumen multifunktional einsetzbar sind.

In der Stadt Rostock wurde beispielsweise die Verfügbarkeit freier Stellplätze an der Stromtankstelle im Technologiezentrum mit dem örtlichen Parkleitsystem verbunden.

Thomas Fischer

Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente in Berlin

Bauzeitliche Verkehrsführung im 5. Bauabschnitt



Der Ausbau der Nord-Süd-Tangente des Straßenbahnnetzes in Berlin stellt ein langfristig zu planendes und umzusetzendes Gleisbauvorhaben des Landes Berlin dar, das sich in ca. einem Dutzend Bauabschnitte im Osten Berlins unterteilt und im Wesentlichen entlang der Straßenachsen von Rhinstraße - Am Tierpark - Treskowallee erstreckt.

Bereits seit einigen Jahren werden unter Federführung der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) sowohl die Planungen vorangetrieben als auch die Bauvorhaben abschnittsweise umgesetzt. Der Abschluss der Gesamtmaßnahme ist jedoch erst in einigen Jahren zu erwarten.

Für die Projektierung und Betreuung der Verkehrsführung während der Bauzeit für den 5. Bauabschnitt beauftragte die BVG die Ingenieurgesellschaft stadtraum, als langjährigen Partner bei der Planung und Projektierung komplizierter Verkehrsführungen und Lichtsignalsteuerungen während der Bauzeit von Gleisbauprojekten.

In diesem 5. Bauabschnitt sahen die Planungen umfangreichere städtebauliche Eingriffe im öffentlichen Straßenland wie auch privaten

Liegenschaften vor, da die Herstellung eines durchgängigen, eigenen Gleiskörpers für die Straßenbahnen eine Umverlegung der Straßenachse und eine entsprechende Verbreiterung des Straßenquerschnitts beinhalteten. Insbesondere im Bereich der evangelischen Dorfkirche Alt Friedrichsfelde erforderte die deutliche Straßenraumverbreiterung ein komplexes Vorgehen, das bis zur Einbindung von Archäologischen Grabungen und Umbettungsmaßnahmen auf dem Kirchengelände führte.

Eine Neuausrichtung des Straßenraums dieses Umfangs zieht die Neuordnung der Nutzungen im unterirdischen Raum nach sich, zum einen weil vorhandene Leitungen unter den künftigen Trassen von Straßenbahn und Fahrverkehr weichen müssen oder direkt dem Straßenverlauf untergeordnet sind. Zum anderen, weil ausstehende Sanierungs-, Um- und Neubaumaßnahmen an diversen Leitungsnetzen nur im Rahmen solcher großen Bauvorhaben realisiert werden können.

So sind bei fast allen Leitungsbetrieben umfangreiche Umplanungen vorgenommen worden.

Die Abstimmung der konkreten, seriellen Bauabschnitte und die Koordinierung mit den Leistungen anderer Leitungsbetriebe, insbesondere in Schnittpunkten und Überlagerungen von Leitungstrassen, erfolgte somit erst im Rahmen wöchentlich stattfindender Baubesprechungen unter projektsteuernder Führung. Erst nach Klärung dieser operativen Anforderungen der verschiedenen Interessensträger konnte dann eine sinnvolle Zusammenfassung der baulichen Erfordernisse und der Vorgehensweise festgelegt werden, die dann die Vorgaben für Umfang und Dauer von Absperrmaßnahmen und bauzeitlicher Verkehrsführung eingrenzten. Somit kam den Abstimmungen und Anträgen zur Anordnung der bauzeitlichen Verkehrsführung mit der zeichnerischen Darstellung der erforderlichen Verkehrsflächen im Verkehrszeichenplan letztlich eine koordinierende und dokumentierende Funktion und Bedeutung zu.

Neben der fachlichen Qualifikation zur bauzeitlichen Verkehrsbetreuung, den dabei ebenfalls betroffenen Lichtsignalanlagen nebst ÖPNV beschleunigten Steuerungen, erforderte diese



Funktion somit auch eine intensive Auseinandersetzung mit den bautechnischen Erfordernissen jedes Gewerkes. Nur auf diese Weise konnte das Baugeschehen in ein konzeptionelles Korsett gefasst, der kontinuierliche Baufortschritt gewährleistet und der Bauablauf nach außen kommuniziert und dargestellt werden.

Wenngleich die diesbezüglich aufwendige erste Bauphase der Leitungsumverlegungen dem eigentlichen Straßen- und Gleisneubau größtenteils vorauslief, erforderten die Schwierigkeiten bei den originären Bauleistungen mit der Vorausschau auf die Aufrechterhaltung sämtlicher Anwohner- und Anrainer-Anbindungen sowie der des ÖPNV mit provisorischen Haltestellen und Ersatzverkehrslösungen ein adäquates Vorgehen.

Dabei umfassten die Maßnahmen großräumige Verkehrsumleitungen inklusive der Umverlegung von Buslinien. So war beispielsweise die Organisation der Vollsperrung der Alfred-Kowalke-Straße gegenüber allen Beteiligten nur durchsetzbar, weil entsprechende LSA-Maßnahmen entlang der Robert-Uhrig-Straße

eine zumutbare und verträgliche Verkehrslösung als Umleitungsstrecke darstellte und verkehrssicher und leistungsfähig betrieben werden konnte. Die koordinierende Funktion der bauzeitlichen Verkehrsorganisation wirkte jedoch nicht nur nach innen, sondern auch in die Genehmigungsverfahren benachbarter Bauvorhaben hinein.

So wurden von Seiten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) auch Abstimmungen mit weiteren Bauvorhaben gefordert, bei denen stadtraum ebenfalls für die Verkehrsführung während der Bauzeit zuständig war:

- Erneuerung der ADL entlang der Alfred-Kowalke-Straße Ost von der Straße Am Tierpark bis zur Einbeckerstraße im Auftrag der Berliner Wasserbetriebe.
- Oberflächensanierungsmaßnahme Robert-Uhrig-Straße im Vorfeld der großräumigen Umleitung im Auftrag des Bezirksamtes.
- Straßensanierung der östlichen Richtungsfahrbahn zwischen Franz-Mett-Straße und Sewanstraße im Auftrag des Bezirksamtes.

Technologische Zusammenhänge noch größerer Reichweite ergaben sich durch

Abhängigkeiten der Versorgungsgewährleistung des Trinkwassernetzes mit den Bauvorhaben

- zum 6. Bauabschnitt der Straßenbahn-Nord-Süd-Tangente im Bereich des Knotenpunktes Treskowallee /Waldowallee und
- des R-Kanal-Neubaus der Berliner Wasserbetriebe im südlichen Abschnitt der Treskowallee.

Bei beiden Maßnahmen lag die Projektierung und Betreuung der bauzeitlichen Verkehrsführung ebenfalls in den Händen von stadtraum.

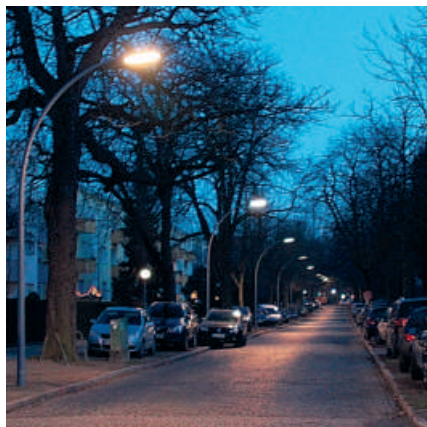
Ferner entstand weiterer betrieblicher Abstimmungsaufwand in der Berücksichtigung der von VLB A abgestimmten Termine und Randbedingungen für die Vollsperrung der Treskowallee im Zuge der Bahn-Brückensanierung der DB AG am S-Bahnhof Karlshorst, was auch Einfluss auf die Art des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahn / Busse des Schienen-Ersatzverkehrs) und den unterschiedlichen Haltestellenanforderungen entlang des gesamten Streckenzuges hatte.

Neben der Bearbeitung und der Koordinierung der unterschiedlichen bauzeitlichen Verkehrsmaßnahmen sind mit dieser Aufgabe auch die Abstimmungen und Zuarbeiten für die Öffentlichkeitsarbeit verbunden. Nicht zuletzt im Zuge dieser engen Abstimmungen und der Interessensdurchsetzungen des Bauvorhabens im Sinne des Gemeinwohls hat sich die Zusammenarbeit mit BVG und dem Bezirksamt Lichtenberg vertrauensvoll und erfolgreich entwickelt.

Nach einer Laufzeit von 2 1/2 Jahren und annähernd 120 Anordnungs-Anträgen zur Verkehrsführung während der Bauzeit wurden die Arbeiten am 5. BA zum Ende 2012 im Wesentlichen abgeschlossen.

Christian Ruppel

neue Leuchten für Berlin moderne LED statt historischer Gaslaternen



Investitionen sind besonders dann interessant, wenn im Ergebnis Geld und Ressourcen eingespart werden können.

Energieeffizienz und Kostenersparnis stand auch im Vordergrund als die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt entschied einen Großteil der noch 8000 in Berlin vorhandenen Gasreihenleuchten auf elektrische Beleuchtung mit LED-Leuchten umzurüsten. 6500 Gasreihenleuchten benötigen im Jahr ca. 40 Gigawattstunden. Die gleiche Menge LED-Leuchten dagegen nur 1,14 Gigawattstunden.

Es ist daher ein Grundanliegen des Management-Vertrages, den die Senatsverwaltung mit der Fa. SWARCO abgeschlossen hat, die Umrüstung sehr zeit- und leistungsorientiert durchzuführen. Diese terminorientierte Leistungsbereitschaft wurde nun auch von stadtraum für die Erstellung der Planungsunterlagen zur Umrüstung der Gasreihenleuchten erwartet.

Der Projektzeitraum bezieht sich auf die Jahre 2012 bis 2014. Die Leistungen von stadtraum umfassen die Erstellung der Planungsunterlagen

für die Abstimmungen zur Bereitstellung der Energie und zum Anschluss an das Netz, für das Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren mit dem Baulastträger (Eigentümer) der Straßenbeleuchtung, der straßentypbezogenen lichttechnischen Berechnungen und Nachweise sowie der Erstellung der Planungsunterlagen für die Bauausführung.

Die Planungsphase wurde erheblich erschwert, weil in Berlin keine aktuellen Straßenbestandspläne verfügbar sind. Weder die Tiefbauämter noch die Vermessungsämter der Bezirke verfügen über entsprechende Bestandspläne.

So gibt es nur die Möglichkeit, die auch von einigen Leitungsverwaltungen in ihren Bestandsdateien genutzte Allgemeine Liegenschaftskarte (ALK) für die Planungszwecke aufzubereiten und mit den vor Ort aufzunehmenden planungsrelevanten Bestandsdaten zu ergänzen.

Für die Umrüstung auf LED-Beleuchtung wurden vom Baulastträger die einzusetzenden Leuchten und Maste einschl. der zu verwendenden Ausleger vorgegeben.

Mit der Umstellung von 6.500 der noch vorhandenen 8.000 Gasreihenleuchten auf LED-Leuchten wird der Forderung nach einer Kostenreduzierung im Landeshaushalt Rechnung getragen. Gleichzeitig geht aber auch eine über 200-jährige Geschichte der Gasbeleuchtung in Berlin langsam zu Ende, die 1678 mit der Anordnung des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm, in Berlin eine flächendeckende öffentliche Straßenbeleuchtung zu errichten, begann. Bis Ende des 19. Jh. gab es bereits 27.000 Gasleuchten. Heute gibt es noch insgesamt 44.000 Gasleuchten, von denen die „Berliner Laterne“ Modelleuchte für die Gestaltung historischer Räume in vielen Städten wurde.

Volker Müller

Leitsysteme touristische Hinweise in einer modernen Industriestadt

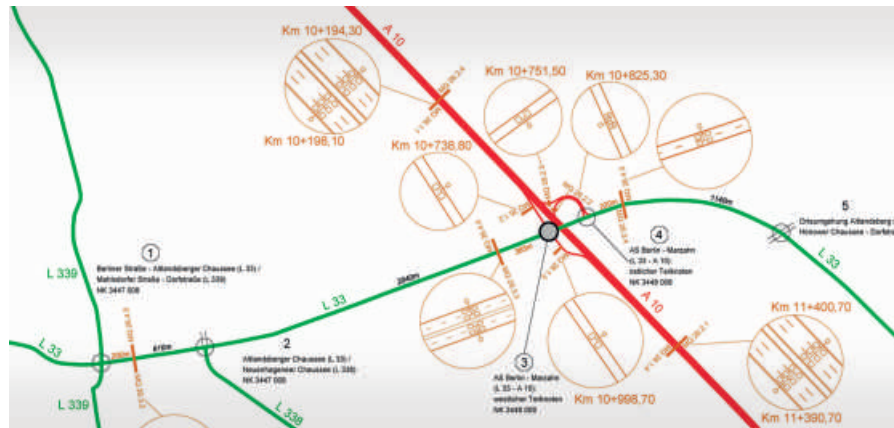


Die Stadt Sieradz gehört zu den ältesten Städten in Polen und erhielt das Magdeburger Stadtrecht bereits im 13. Jahrhundert. Heute sind in der modernen Industriestadt nur noch wenige historische Spuren sichtbar und die Stadtverwaltung hat sich zur Aufgabe gestellt, diese verbliebenen Denkmale wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken und vor allem Touristen in die Stadt zu führen.

Im Rahmen eines umfassenden Revitalisierungsprogramms wurde auch die Entwicklung eines touristischen Leit- und Orientierungssystems ausgeschrieben, das unter dem Gesichtspunkt eines einheitlichen, gut lesbaren und dem Corporate Design der Stadt entsprechenden Leitsystem zu entwickeln sei. Dabei sollte die wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr, den Fahrrad- und Fußgängerverkehr getrennt gestaltet werden. stadtraum Polska erhielt den Auftrag und konzipierte ein komplexes Leitsystem, das über die vielfältigen Attraktionen im Ort und im weiteren Umfeld der Stadt Sieradz informiert und den Verkehr zielgerichtet leitet.

Dominika Wawruszczak

Koordinierung Landesstraße L 33 Ausbau einer hoch belasteten Radiale



Zwischen der Autobahn A 10 und der Berliner Stadtgrenze soll die Landesstraße 33 (L 33) durchgängig vierstreifig ausgebaut werden. Nach anderthalb Jahren konnte der erste Bauabschnitt zwischen der A 10 und dem Hoppegartener Ortsteil Hönow abgeschlossen werden. Bei der feierlichen Verkehrsfreigabe am 23.11.2012 sagte Brandenburgs Verkehrsminister Vogelsänger: "Ich freue mich, dass dieses von Berlin und Brandenburg gemeinsam vorbereitete Projekt schneller als geplant fertig wurde. Die L 33 gehört zu den wichtigsten Verbindungen nordöstlich von Berlin. Berlin und Brandenburg wachsen damit erneut ein Stück zusammen."

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen mit der Dorfstraße (L 33 / L 339) und mit der Neuenhagener Chaussee (L 33 / L 338) mussten an die durch den vierstreifigen Ausbau der L 33 geänderte Knotengeometrie angepasst werden. Unter Berücksichtigung der Informationen aus der Stauwarnanlage auf der A 10 waren die Signalprogramme in die existierende Koordinierung mit den Lichtsignalanlagen an der AS Berlin-Marzahn und an der

Ortsumgehung Altlandsberg einzubinden. Die vorhandenen Umlaufzeiten mussten beibehalten werden, da durch Informationen aus der Stauwarnanlage lastrichtungsabhängige Programme (stadteinwärts, stadtauswärts, beide Richtungen ausgeglichen) geschaltet werden. Grundsatz bei der Erarbeitung der neuen verkehrsabhängigen Signalsteuerungen an den Knotenpunkten ist die konsequente Anwendung von Hauptrichtungs-Dauergrün-Schaltungen mit Freigabe der Anforderungsphasen in bestimmten Zeitfenstern.

Unter Berücksichtigung der Stauwarnanlage an der AS Marzahn stellte die Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf dem Streckenabschnitt der als Kraftfahrstraße ausgewiesenen Landesstraße eine besondere Herausforderung dar. Mit dem vierstreifigen Ausbau und der Errichtung von Abbiegespuren in den Kreuzungsbereichen wurde die Verkehrssicherheit erhöht. Es ist zu erwarten, dass bestehende Umweltbeeinträchtigungen durch CO2 Emissionen durch die Koordinierung der Lichtsignalanlagen erheblich verringert werden. Frank Möllerbernd

Energieeffiziente Architektur neuer Geschäftsbereich



Die globalen fossilen Ressourcen sind rückläufig. Die Rohstoffpreise genauso wie die Abhängigkeit von Energielieferanten steigen und die weltweiten CO2-Emissionen haben ein bedrohliches Ausmaß erreicht.

Fast 40 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs entfallen auf die Bewirtschaftung des Gebäudebestands. Somit ist die Energieeffizienz neben der Funktionalität, der Gestaltung und der Wirtschaftlichkeit eines Gebäudes eine der wichtigsten zukünftigen Herausforderungen in der Architektur. Architekten, Planer und Hersteller entwickeln mittlerweile immer kreativere und kostengünstigere energieeffiziente Lösungen für Neubauten und für Bestands-Sanierungen und bewirken damit eine enorm steigende Nachfrage nach energieeffizienten Gebäuden.

Auch stadtraum nimmt die neue Herausforderung an und wird mit der Bildung des neuen Geschäftsbereiches „Energieeffiziente Architektur“ noch aktiver an der Entwicklung einer modernen, energiebewussten und nachhaltigen Stadtgestaltung teilnehmen. Annegret Müller

Berliner Stadtrundgang Privataudienz bei Friedrich II



Es ist mittlerweile eine gepflegte Tradition, dass zum Ende des Jahres die Firmenweihnachtsfeier verbunden wird mit einer kulturellen Veranstaltung. 2011 besuchte das Mitarbeiterteam der Ingenieurgesellschaft stadtraum das Kriminaltheater im Umspannwerk Ost in Berlin-Friedrichshain.

Ein Jahr zuvor ging die Reise unter sehr erschwerten Wetterbedingungen zum Striezelmarkt nach Dresden und ins Staatsweingut Wackerbarth in Radebeul.

Das Firmenevent 2012 stand nun ganz im Zeichen des 200. Geburtstags von König Friedrich II. Der Preußenkönig selbst empfing das Mitarbeiterteam von stadtraum am wohl bekanntesten Stadttor, dem Brandenburger Tor, um stadtraum in einer privaten Audienz in einer 2-stündigen Zeitreise durch das historische Berlin zu führen.

Unter fachkundiger Leitung und in Gestalt Friedrich des Großen hat der Philosoph Dr. Olaf Kappelt die städtebauliche Entwicklung Berlins verbunden mit zahlreichen Anekdoten aus dem Leben des Preußenkönigs präsentiert.

Bedeutsame Spuren der klassizistischen Bautätigkeit prägen bis heute das Stadtbild der historischen Mitte von Berlin.

König Friedrich II war selbst planerisch tätig und erstellte erste Entwürfe für das Forum Fridericianum, das durch das Gebäudeensemble rings um den heutigen Bebelplatz gebildet wird. Die Staatsoper Unter den Linden, die Humboldt-Universität, die Hedwigskirche sowie die Königliche Bibliothek bilden die zentralen Bauten dieses Platzes.

Wenige Schritte vom Bebelplatz entfernt befindet sich der wohl schönste Platz der Stadt, der Gendarmenmarkt. Bis 1782 wurden die Gebäude am Gendarmenmarkt als Wohnhäuser und Ställe für das Kürassierregiment „gen d'arms“ genutzt, woher sich der Ortsname ableitet. Erst Ende des 18. Jahrhunderts wurde der Platz einheitlich gestaltet und es entstand das einmalige Gebäudeensemble aus Französischem und Deutschem Dom sowie dem dazwischen liegenden Konzerthaus.

stadtraum profile NEWSLETTER 2012/13

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