eRRgo

konstruktives vom **planungsbüro richter-richard**

Themen

editoRRial

pRRojekt:
Verkehrsentwicklungs- und
Lärmminderungsplanung Willich

Fontanestadt Neuruppin -
Baubeginn am Bahnhof West

pRRojekt:
Stadt Pulheim - Städtebauliche
Beurteilung eines Kreisverkehrs

DAL-Wettbewerb
Städtebaulich vorbildliche Lösungen zum
Schutz von Wohngebieten gegen Lärm

Büro Berlin:
Wir sind umgezogen!

vaRRia

eRRgo !

Ausgabe 02-05

editoRRial

Liebe eRRgo-Leser,

vor Ihnen liegt das dickste *eRRgo* aller Zeiten. Wir hoffen, dass wir Ihnen nicht nur Masse, sondern auch interessante Informationen bieten können.

Wir freuen uns ganz besonders, als *pRRojekt* die Verkehrsentwicklungs- und Lärmminderungsplanung Willich vorstellen zu können. Die Stadt Willich hat unseren verkehrlichen Rahmenplan seit 1995 kontinuierlich in den einzelnen Stadtteilen umgesetzt. Die Lärmminderungsplanung konnte nun bestätigen: Die Umsetzung des verkehrlichen Rahmenplans hat in erheblichem Maße zur Lärmminderung beigetragen. Am Beispiel Willich zeigt sich einmal mehr sehr deutlich, wie eng die Planungsinstrumentarien "Verkehrsentwicklungsplanung" und "Lärmminderungsplanung" miteinander verbunden sind und wie wichtig es deshalb ist, beide Instrumentarien abgestimmt einzusetzen. Hat der verkehrliche Rahmenplan die Grundlagen für die Lärmminderungsplanung geschaffen, so soll nun die Fortschreibung des Rahmenplans wiederum die Umsetzung der Lärmminderungsplanung fördern. Man sieht, die Entwicklung eines möglichst umweltschonenden Stadtverkehrs ist kein einmaliges Werk, sondern ein Prozess.

Kreisverkehre sind an vielen Stellen ein sinnvoller Ersatz für konventionelle Knotenpunkte, erst recht, wenn durch den Einsatz Signalanlagen gespart werden können. Weniger Folgekosten, aber auch geringere Umweltbelastungen sind die Folge. Dennoch gibt es Fälle, in denen Kreisverkehre kritisch betrachtet werden sollten. Dies sind zum einen Knotenpunkte, die eine "strategische" Bedeutung für die Lenkung des Verkehrs haben, und zum anderen Knotenpunkte in besonderen städtebaulichen Situationen. Auf den letzten Fall sind wir in Pulheim-Stommeln gestoßen. Aus städtebaulichen Gründen (und auch aus verkehrstechnischen Machbarkeitsgründen) haben wir der Stadt Pulheim empfohlen, dem Umbau des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehrsplatz nicht zuzustimmen und Hinweise gegeben, wie möglicherweise eine städtebaulich besser integrierbare Lösung gefunden werden. Da die Diskussion um das Für und Wider von Kreisverkehren in vielen Kommunen stattfindet, fassen wir die Argmente der Untersuchung in einem weiteren *pRRojekt*-Bericht zusammen.

Der Deutsche Arbeitsring für Lärmbekämpfung e.V. führt einen Wettbewerb über "Städtebaulich vorbildliche Lösungen zum angemessenen Schutz von Wohngebieten gegen Lärm" durch, dessen Ergebnisse zum 50-jährigen Bestehen des DAL im Dezember 2002 in Düsseldorf vorgestellt werden sollen. Wir möchten alle unsere Leser auffordern, sich mit entsprechenden Projekten an diesem Wettbewerb zu beteiligen. Das Anmeldeformular ist diesem eRRgo beigefügt. Wir können leider nicht teilnehmen, da wir gemeinsam mit der Lärmkontor GmbH im Auftrag des DAL den Wettbewerb konzipiert und die Vorprüfung der eingereichten Arbeiten übernommen haben.

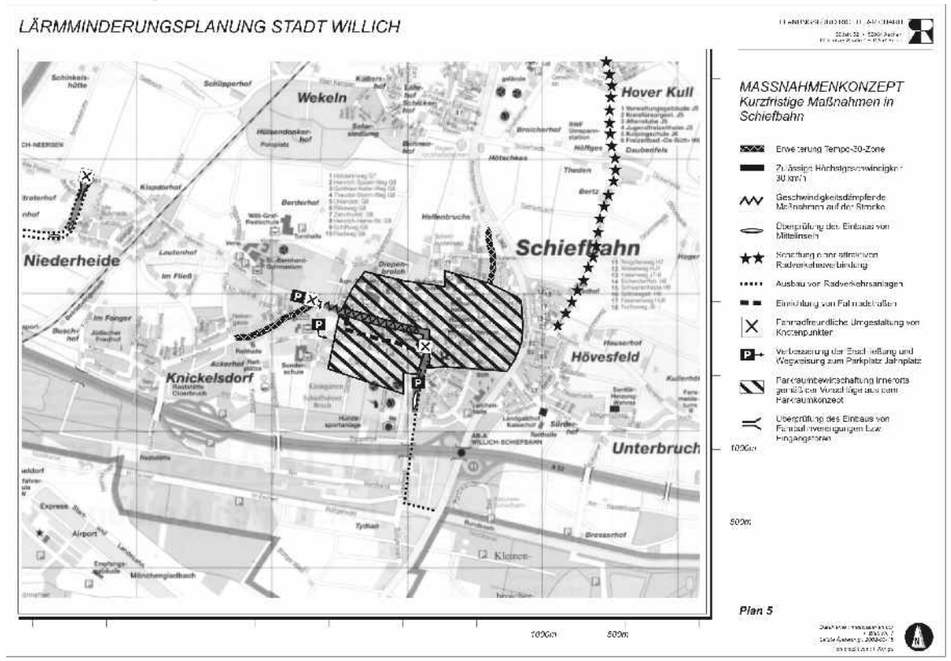
Und schließlich möchten wir berichten, dass wir mit unserem Berliner Büro in den Technologie- und Innovationspark Berlin (TIB) umgezogen sind. Nachdem sich der "*Ingenieurverbund für Verkehrsmanagement Berlin*" (IVM) gut etablieren konnte, haben wir gemeinsam mit den anderen Partnern des *IVM* die Gelegenheit genutzt, im TIB gemeinsame Büros zu beziehen und nach der fachlichen Integration nun auch im räumlichen Verbund zu arbeiten. Eine Erreichbarkeitsskizze finden Sie auf dem letzten Blatt.

...und das Team vom PRR

Für die beiden Stadtteile Willich und Schiefbahn wurden in der Lärmminderungsplanung zeitlich abgestufte Maßnahmenkonezpte entwickelt. Kurzfristig sollen die Lärmminderungspotenziale ausgeschöpft werden, die schnell zu spürbaren Entlastungen führen. Dafür gibt es folgende Schwerpunkte:

1. Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen,
2. Ausschöpfung der Potenziale zur Geschwindigkeitsdämpfung auf Hauptverkehrsstraßen
3. Förderung des Fahrradverkehrs mit dem Ziel einer "Fahrradfreundlichen Stadt Willich",
4. Umsetzung der Parkraumbewirtschaftungskonzepte,
5. Ausschöpfung der Potenziale zur Geschwindigkeitsdämpfung in Wohnbereichen,
6. Förderung des Fußgängerverkehrs.

Auch diese Maßnahmenkonzepte werden so bald als möglich in die Tat umgesetzt, um eine Lärmminderung zu erreichen.



4. Schritt - Die Zukunft - Umsetzung des Lärmminderungsplans durch Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplans

Da sich die Stadt kontinuierlich weiterentwickeln und mit dem erwarteten Einwohnerzuwachs eine Verkehrszunahme von 18 % prognostiziert wird, muss sich auch die Verkehrsplanung der Stadt Willich weiterentwickeln. Die Lärmminderungsplanung hat bereits den Weg gewiesen, wie der verkehrlichen Rahmenplan weiterzuentwickeln ist.

Wir freuen uns, dass wir die Stadt Willich auf ihrem Weg weiter begleiten dürfen und 2002/ 2003 die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung fortschreiben werden.

5. Schritt: Nach Willich

All denjenigen, die mit den politischen Entscheidungsträgern in ihrer Kommune bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele ihre "Liebe Müh" haben, können wir nur den Rat geben: "Auf nach Willich". Die Stadtverwaltung stellt ihnen gerne das Verkehrskonzept vor Ort vor.
Kontakt: *Stadt Willich, Stadtplanung, Herr Syrotzki, Hauptstraße 6, 47877 Willich*

Reduzierung des Verkehrslärms durch Verkehrsentwicklungsplanung

1. Schritt - Die Theorie - Der Verkehrliche Rahmenplan 1995

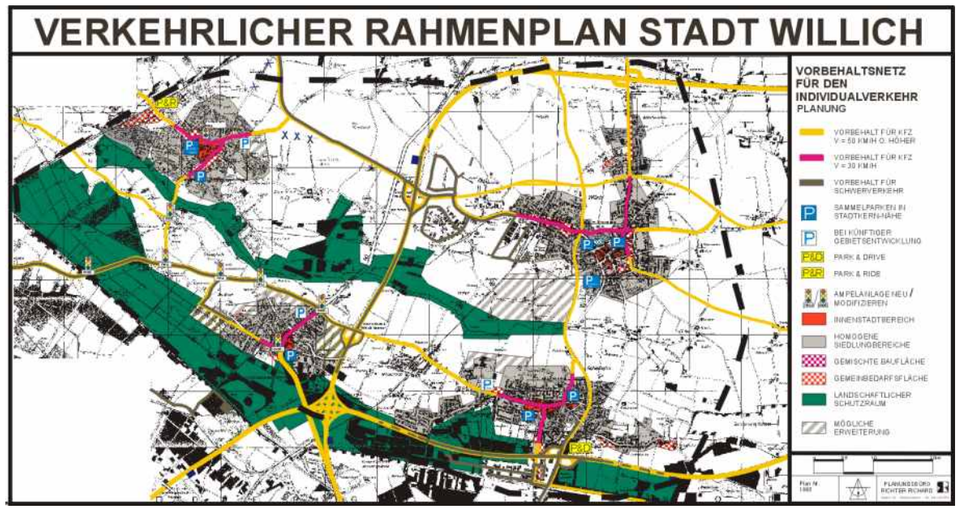
Im Jahr 1993 erhielt das PRR von der Stadt Willich (im Städtedreieck Mönchengladbach/Krefeld/ Düsseldorf gelegen) den Auftrag für eine verkehrliche Rahmenplanung. Die exponierte Lage der Stadt und die damit verbundene Stadtentwicklung (Ansiedlung von zukunftsorientierten Gewerbebetrieben, Erschließung neuer großer Wohngebiete und ein daraus resultierendes erhebliches Bevölkerungswachstum) erforderte eine verkehrsplanerische Steuerung.

Ziel der verkehrlichen Rahmenplanung war, durch eine Angebotsplanung für den Umweltverbund und eine stärkere Einbeziehung der überregionalen Verkehrsstraßen den Stadtverkehr so verträglich wie möglich zu gestalten. Daher wurden aufeinander abgestimmte Konzepte für die einzelnen Verkehrsarten erstellt und integrativ verzahnt:

mot. IV-Baustein: Bau der Nordumgehung Willich, Rückbau der Ortsdurchfahrten in Anrath , Neersen und Willich, Rückstufung der Ortsteilverbindungen Anrath - Neersen und Willich - Schiefbahn, Neuordnung des Parkraums in allen vier Ortskernen.

ÖPNV-Baustein: Bau einer Straßenbahnlinie Krefeld - Schiefbahn, Einführung eines Stadtbussystems mit drei Stadtbuslinien und einer "Gewerbelinie".

Radverkehrsbaustein: Schaffung von Stadtteilverbindungen, Verbesserungen im innerörtlichen Radverkehr z.B. durch Fahrradstraßen, Regionalnetzergänzungen, Verbesserung der ergänzenden Infrastruktur (z.B. B+R).



Aus dem verkehrlichen Rahmenplan der Stadt Willich wurde der neue Stadtteil Wekeln herausgelöst und 1994 gesondert betrachtet. Er ist für etwa 6.000 Einwohner konzipiert. Ein neuer Stadtteil dieser Größenordnung hat zwangsläufig erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, so dass eigenständige Untersuchungen sowohl zur inneren Erschließung als auch zur Anbindung an das überörtliche Netz erforderlich waren. Durch eine integrierte Städtebau- und Verkehrsplanung sollten wohngebietstypische Verkehrsprobleme von Beginn an minimiert werden. Gemeinsam mit dem Lehrstuhl für Städtebau der RWTH Aachen wurde ein städtebaulich und verkehrlich integriertes Konzept erarbeitet.

Neben der optimalen Anbindung an den ÖPNV, und einem geschlossenen Fuß- und Radwegenetz war die Unterbindung von "Schleichverkehren" durch das neue Wohngebiet ein zentrales Anliegen des Verkehrskonzepts Willich-Wekeln.

eRRgo
Konstruktives vom Planungsbüro Richter-Richard

2. Schritt - Die Praxis - Umsetzung in Form von Stadtteilkonzepten

Die Stadt Willich hat die im verkehrlichen Rahmenplan entwickelten Systembausteine weiterentwickelt und in Stadtteilkonzepte für die vier Stadtteile eingebracht. Diese Stadtteilkonzepte haben einen integrierten Ansatz und präzisieren in Form von Maßnahmenkatalogen die Forderungen des verkehrlichen Rahmenplans. In Willich wurde gehandelt. Konsequent setzte die Stadt die Vorschläge aus den verkehrlichen Gutachten um.

Seit 1995 wurden die Maßnahmenkataloge abgearbeitet und in den Stadtteilen Anrath und Neersen nahezu vollständig umgesetzt. Es haben sich hier deutliche Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ergeben, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit wurde - auch auf Hauptverkehrsstraßen - herabgesetzt. Im Stadtteil Willich befindet sich das Stadtteilkonzept in der Umsetzungsphase. Hier muss mit der rasanten städtebaulichen Entwicklung mitgehalten werden, da sich sowohl die Gewerbe- als auch die Wohngebiete in schnellem Tempo entwickeln und zu erheblichen Verkehrszuwächsen führen. Im Stadtteil Schiefbahn steht die Umsetzung des Maßnahmenkonzepts aus der verkehrlichen Rahmenplanung noch aus.

Ein Gutes Beispiel für die Umsetzung ist die "Unterbrechungsschleife" (Am Anger) im Zentrum der zentralen Erschließungsstraße (Bonnenring) des Wohngebiets Wekeln. Mit dem Kfz muss hier ein ca. 600 m langer deutlich sichtbarer Umweg gefahren werden, wohingegen Fußgänger, Radfahrer und Busse über eine Busschleuse den direkten Weg nehmen können:

Weitere beispielhafte Maßnahmen:

Verkehrsberuhigung durch Minikreisel in Neersen

Fußgänger- und Radverkersförderung in Neersen

Vorbildliche Sicherung des Radverkehrs in Neersen

Querungssicherung für Fußgänger an einer Bushaltestelle in Willich

pRRojekt

eRRgo
Konstruktives vom Planungsbüro Richter-Richard

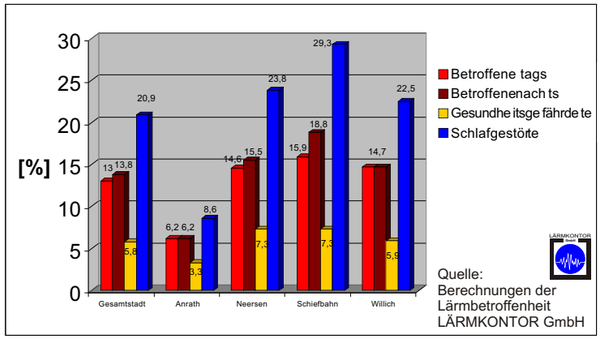
3. Schritt - Der Nachweis - Die Lärmminderungsplanung 2001

Die Bearbeitung der Lärmminderungsplanung führte uns wieder nach Willich und wegen der kontinuierlichen Umsetzung der verkehrlichen Rahmenplanung konnten wir im Gegensatz zu vielen anderen Lärmminderungsplanungen, die wir mit unserem Partner LÄRMKONTOR bearbeitet haben, hier nun den "Nachher-Fall" untersuchen, denn die Maßnahmen aus den Stadtteilkonzepten verfolgen - ohne von ihrem Grundsatz darauf ausgerichtet gewesen zu sein - auch Lärmminderungsziele.

Stadt	Einwohner	Anteil Betroffener [%] Tags	Nachts
Brühl	45.000	8	10
Seevetal	40.000	11	12
Willich	52.000	13	14
Baesweiler	27.000	15	18
Eberswalde	49.000	18	16
Frankfurt (Oder)	85.000	18	17
Fürstenwalde	35.000	18	18
Hennigsdorf	26.000	22	18
Schwedt	50.000	21	31
Kerpen 2010	63.000	30	25

Die Frage, die wir unseren Kollegen in Hamburg nun stellten, hieß: Würde sich die Umsetzung der Maßnahmen tatsächlich bei der Berechnung der Lärmbetroffenheit bemerkbar machen? Stimmen Theorie und Praxis überein? Ein Vergleich mit Städten ähnlicher Größenordnung brachte Gewissheit, Willich ist im Vergleich mit anderen Städten und Gemeinden gering von Lärm belastet.

Ebenso zeigt ein Vergleich der Stadtteile, dass dort, wo die Maßnahmenkonzepte vollständig abgearbeitet sind, die geringeren Belastungen zu finden sind (insbesondere in Anrath, Neersen ist ein Sonderfall, da es nur wenige "abseits" der Hauptverkehrsstraßen gelegene Wohngebiete aufweist).



Aus Sicht der Lärmminderungsplanung ist der Stadt Willich zu empfehlen, den eingeschlagenen Weg weiter zu gehen. In den Stadtteilen, in denen aus der verkehrlichen Rahmenplanung noch Maßnahmenpakete abzuarbeiten sind, sollte dies unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Lärmminderungsplanung erfolgen.

Zukünftige Schwerpunkte der Verkehrsplanung in Willich sind dabei die Radverkehrsförderung und die Einführung eines Stadtbussystems, um eine weitere Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Straßenbahnverbindung nach Krefeld nun doch nicht gebaut wird.

eRRgo
Konstruktives vom Planungsbüro Richter-Richard

Stadt Pulheim - Städtebauliche Beurteilung eines Kreisverkehrs

Der Erftkreis beabsichtigt im Stadtteil Pulheim-Stommeln den Knotenpunkt Venloer Straße (L 24, ehemals B 59) / Hauptstraße - Nettegasse (K 20, ehemals L 93) zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Der Knotenpunkt hat als Besonderheit einen Anger zu bieten, der sich im Laufe der Jahrhunderte kaum veränderte. Die K 20 begleitet den Anger auf der Nordseite, die K 24 schneidet den Anger (***Abb.1***).

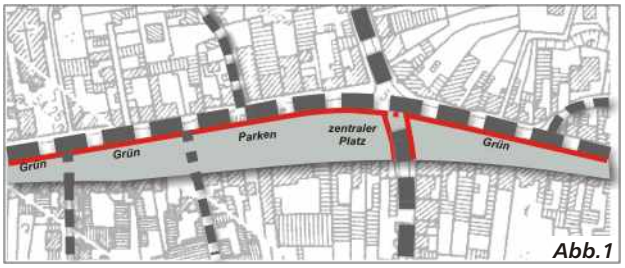


Abb.1

Verkehrsplanerisch haben sich Kreisverkehre in vergleichbaren Situationen bewährt. Das gilt nicht immer für die Städtebauliche Integration, da mit einem Kreisverkehrsplatz im Vergleich zu einem konventionellen Knotenpunkt eine neue Städtebauliche Form in ein bestehendes Umfeld eingebracht wird. Der geplante Kreisverkehrsplatz bedeutet denn auch den ersten Eingriff in die festgefügte Stadtgestalt (***Abb.2***).

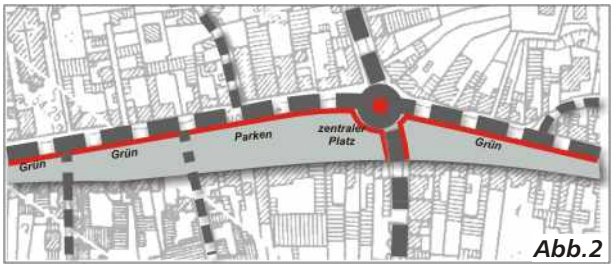
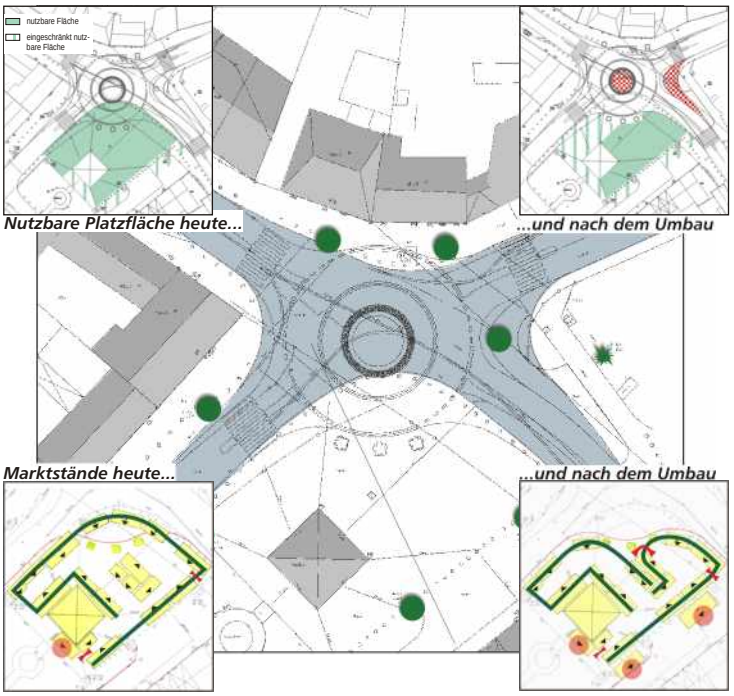


Abb.2

Das Gutachten beurteilt die Inegration des Kreisverkehrsplatzes in das vorhandene städtebauliche Umfeld und untersucht die Auswirkungen hinsichtlich der städtebaulichen und verkehrstechnischen Erfordernisse in dem individuellen Umfeld, sowie die Funktionalität des vorliegenden Entwurfs. Im Ergebnis wird der geplante Kreisverkehrsplatz nicht befür-



wortet. Der Eingriff in den Anger stört das historische Stadtbild und seine Nutzbarkeit, ohne dass verkehrstechnische zwänge den Bau eines Kreisverkehrsplatzes erfordern.
Statt dessen wird empfoh

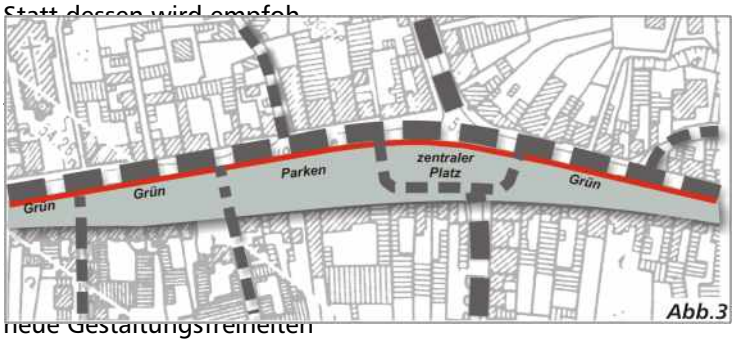


Abb.3

neue Gestaltungsfreiheiten den Anger und seine kommunikative Funktion in den Vordergrund stellen. Als Denkanstoß für eine alternative Verkehrsführung wäre beispielsweise die Erweiterung des Marktplatzes nach Osten mit umlaufender Verkehrsführung als Kreisverkehr oder Pseu-do Kreisverkehr denkbar.
(***Abb.3***)

Marktplatz mit Teilung Venloer Straße oder mit Umfahrung als Kreisverkehr

Fontanestadt Neuruppin - Baubeginn am Bahnhof Neuruppin-West

eRRgo
Konstruktives vom
Planungsbüro Richter-Richard

Seit Januar dieses Jahres befindet sich der Bahnhof Neuruppin-West in Bau. Erste Konturen des zukünftigen Bahnhofsvorplatzes sind bereits erkennbar.

Am 6. Oktober 1998 tagte der erste Arbeitskreis, der seitdem die Entwicklung des Bahnhofs begleitet. Der Termin der 15. Sitzung des Arbeitskreises fiel nicht ganz zufällig zusammen mit dem Bahnhofsfest, das die Stadt Neuruppin am 18. März veranstaltete. Es sollte auch ein kleiner Dank für die Arbeit der AK-Mitglieder sein, insbesondere sollten jedoch die Anwohner im engeren und weiteren Umfeld des Haltepunkts über das Projekt informiert werden.

In einer Lagerhalle in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofs wurden die geplanten und derzeit laufenden Maßnahmen im Bahnhofsumfeld vorgestellt. Die Lagerhalle vemittelte die richtige Werkstatt-Atmosphäre für eine solche Ausstellung: Für die Westachse wird gerade das Trogbauwerk zur Unterfahrung der Bahnanlagen und ein zweistreifiger Kreisverkehr hergestellt, die Präsidentenstraße wird als wichtige Fuß- und Radwegverbindung zwischen Altstadt und Bahnhof West umfassend erneuert, der nördliche Bahnhofsvorplatz mit der Eisenbahnstraße befindet sich im Bau, die Bebauungspläne für das Bahnhofsumfeld stehen unmittelbar vor dem Satzungsbeschluss, mit Maßnahmen aus dem Förderprogramm "Zukunft im Stadtteil" (ZiS) wird das (Wohn-)Umfeld in der Bahnhofsvorstadt aufgewertet. Bei so viel "Action" im Stadtteil war die Resonanz der Bürger entsprechend groß.

Neben dem üblichen Baustellenrundgang, dem Bürgermeister im Führerhaus des Baggers (eine Lokalzeitung titelte "Bürgermeister an den Hebeln der Baggermacht") fand ein Preisaus- auf die ausgestellten Pläne, so dass man schon genau hinschauen musste, um alle Fragen richtig zu beantworten. Verlosung und Preisverleihung waren Teil des Bahnhofsfestes.

Bleibt als Fazit dieser erfolgreichen Aktion festzuhalten:

Veranstaltungen rund um die Bahn erzeugen immer eine große Neugierde. Findet die Veranstaltung zusätzlich an einem ungewöhnlchen Ort statt, ist der Erfolg fast garantiert. Das hat das Fest am Bahnhof Neuruppin-West einmal mehr bewiesen.

Forum Bahnflächen beruft das PRR als Koordinatoren

Das Forum Bahnflächen NRW bildet die Plattform für alle beigetretenen Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens, spezifische Informationen zur Bahnflächenthematik zu erhalten und auszutauschen, direkte Ansprechpartner zu finden, konkrete Lösungen zu erarbeiten, aber auch Fragen zur Förderung zu behandeln. Trotz der Komplexität der Aufgaben und Aspekte bei der Aktivierung von Bahnflächen sind viele Problemlagen ähnlich, so dass generalisierbare Lösungen entwickelt werden sollen. Mitglieder des Forums Bahnflächen NRW können alle nordrhein-westfälischen Städte und Gemeinden werden. Aktuell hat das Forum mehr als 80 Mitglieder. Für besonders schwierige Planungsfälle bietet das Forum Bahnflächen NRW nun die Möglichkeit, die Vorhaben in den Kommunen mit Hilfe eines ortsbezogenen Koordinationsverfahrens zu unterstützen und nach vorne zu bringen. Dem Forum steht dafür ein Team von qualifizierten Planern zur Verfügung, dem auch das Planungsbüro Richter-Richard mit seinen Erfahrungen bei der Entwicklung kleiner und mittlerer Bahnhöfe angehört.

eRRgo als Ausbildungsprojekt

Jede Woche zwei Tage Schule, drei Tage Ausbildung im Betrieb - leider gibt es in Aachen keinen Blockunterricht, der es ermöglicht, einmal am Stück im Ausbildungsbetrieb zu arbeiten und mit zunehmendem Können auch ein Stück Verantwortung für die Zeichenarbeiten in einem Projekt zu übernehmen. Wie können Auszubildende dann lernen, für ihre Arbeit Verantwortung zu übernehmen? Da wir den Unterrichtsmodus in der Berufsschule nicht verändern können, können wir also nur auf betrieblicher Seite etwas verändern. Die Lösung: eRRgo als Ausbildungsprojekt.

Das bedeutet: selbstverantwortliches und selbstständiges Arbeiten an einem Projekt über einen längeren Zeitraum, im Team um Hilfe zu bitten, wenn man alleine nicht klarkommt, Absprachen über Inhalte treffen, Seiten layouten, Kollegen auf die Füße treten, wenn sie nicht rechtzeitig mit ihren Beiträgen fertig werden, Kritik vertragen können, den Zeitplan und die einzelnen Produktionsschritte im Auge behalten. Das ist alles zusammen nicht einfach, aber: Wir sind in einer Lernphase, da zählt nun das Motto "learning by doing".

Iris Krings und Yvonne Altmann

Ruhe für Mitte

Mit den Pflichten aus der kommenden EU-Richtlinie zum Umgebungslärm wird die Lärmminderung in Ballungsräumen stärker in des Blickfeld der Lärmminderung rücken als bisher der § 47a BImSchG leisten konnte. Betrachtet man die bisher vollständig bis zum Handlungskonzept durchgeführten Lärmminderungspläne, liegen die Klein- und Mittelstädte eindeutig vorne, in Metropolen gibt es bisher europaweit nur wenig Erfahrung mit Lärmminderungsplänen. Die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geht als Vorbild voran und hat für zwei Ortsteile Lärmminderungspläne als Pilotmaßnahmen für weitere Bezirke beauftragt.

Das Planungsbüro Richter-Richard wurde mit seinen Partnern *Lärmkontor GmbH* für die Öffentlichkeitsarbeit und dem Büro *konsult* für die Moderation mit der Lärmminderungsplanung Berlin-Mitte beauftragt. Es wird ohne Zweifel ein spannendes Projekt - wir werden in eRRgo darüber berichten.

Rettung der Bahnstrecke RB 53

Die RB 53 Neuruppin - Neustadt (Dosse) ist nun auf 10 Jahre bestellt. Ausschlaggebend war die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzpts zur besseren Abstimmung zwischen Bus und Bahn. Aber auch der starke Einsatz der Region für den Erhalt der bereits vor der Stilllegung stehenden Strecke hat nun zum Erfolg geführt!

Alles klar?

In einem Fahrplanheft fanden wir den für den Fahrgast außerordentlich hilfreichen Hinweis: "*F 9*
hat KA nach Wutike Linie 945 F 16 in Kolrep B 103".

Keine Knöllchen

Falschparker aufgepaßt: Wer oft von der Polizei zur Kasse gebeten wird, sollte sein Glück mit dem nebenstehenden Aufkleber des Künstlers Peter Niemann versuchen. Der Parkgebühr-Sparer kostet nur eine Mark. Diese, sowie weitere fünf haftfähige Gedankenspielereien können im fiktiven "Museum für Moderne Kunst München" bestellt werden: 0 89/4 31 52 23

Quelle: "art DAS KUNSTMAGAZIN", Ausgabe Nr. 7 Juli 2001

Reaktionen auf die letzte Ausgabe

Herzlichen Dank übrigens für die letzten DM-Reserven in Ihrem letzten eRRgo, sie bescherten mir bereits so manchen Heiterkeitserfolg. Ansonsten alles Gute, auf ein Neues im nächsten Jahr. Viele Grüße, Arne Krohn

Liebe Öcher, aus Bremen die besten Grüße in Erinnerung an die "gute alte Zeit". Sendet mir noch ein paar Tüten Geldschnipsel, bis Februar hab' ich ja noch Zeit zum Puzzeln. Gruß Willi Hamburger

Neue Postfachnummer

Ab dem 10. Juni 2002 gilt für das Aachener Büro eine neue Postfachnummer. Ab diesem Zeitpunkt sind wir unter der ***Postfachnummer 10 18 13*** *in 52018 Aachen zu erreichen.*

Veröffentlichungen des PRR

"Schnittstellen für die Mobilität - Mobilität in Sachsen-Anhalt" bearbeitet vom PRR im Auftrag des Ministeriums für Wohnwesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt.

Unser Kollege Dieter Bohlen

"Ich habe BWL studiert, weil meine Eltern wollten, dass ich Straßen, Häuser und Brücken baue."

O-Ton Dieter Bohlen in der ZDF-Sendung "Johannes-B.- Kerner-Show" am 11. April 2002

Tagungen unter Beteiligung des PRR

"Die Umgebungslärmrichtlinie der EU und ihre Bedeutung für Bund, Länder und Gemeinden", 19./20. September 2002, Hotel Hafen Hamburg, Veranstalter: Lärmkontor GmbH mit dem Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung und der Europäischen Akademie für städtische Umwelt, weitere Informationen: eMail hamburg@laermkon-tor.de oder www.laermkontor.de

Woche der Umwelt im Schlosspark Bellevue, Fachforum:"Stand der Technik zur Lärmminderung". 4. Juni 2002, 15.00 Uhr, weitere Informationen: www.WochederUmwelt.de

eRRgo Impressum 02-05

Herausgeber und Copyright:
Planungsbüro Richter-Richard
Südstraße 52 *52064 Aachen
Tel. 0241/47077-0 - Fax 0241/47077-4
eMail info@prr.de

Konzeption: Hansen Kommunikation, Köln

Für den Inhalt verantwortlich:
Planungsbüro Richter-Richard

Infos über unser Büro und vorherige Ausgaben von eRRgo finden Sie im Internet unter *www.prr.de.*

Nachdruck und Vervielfältigung jeder Art mit Quellenangabe und gegen Belegexemplar gestattet.

Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt:
Planungsbüro Richter-Richard

WIR SIND UMGEZOGEN!

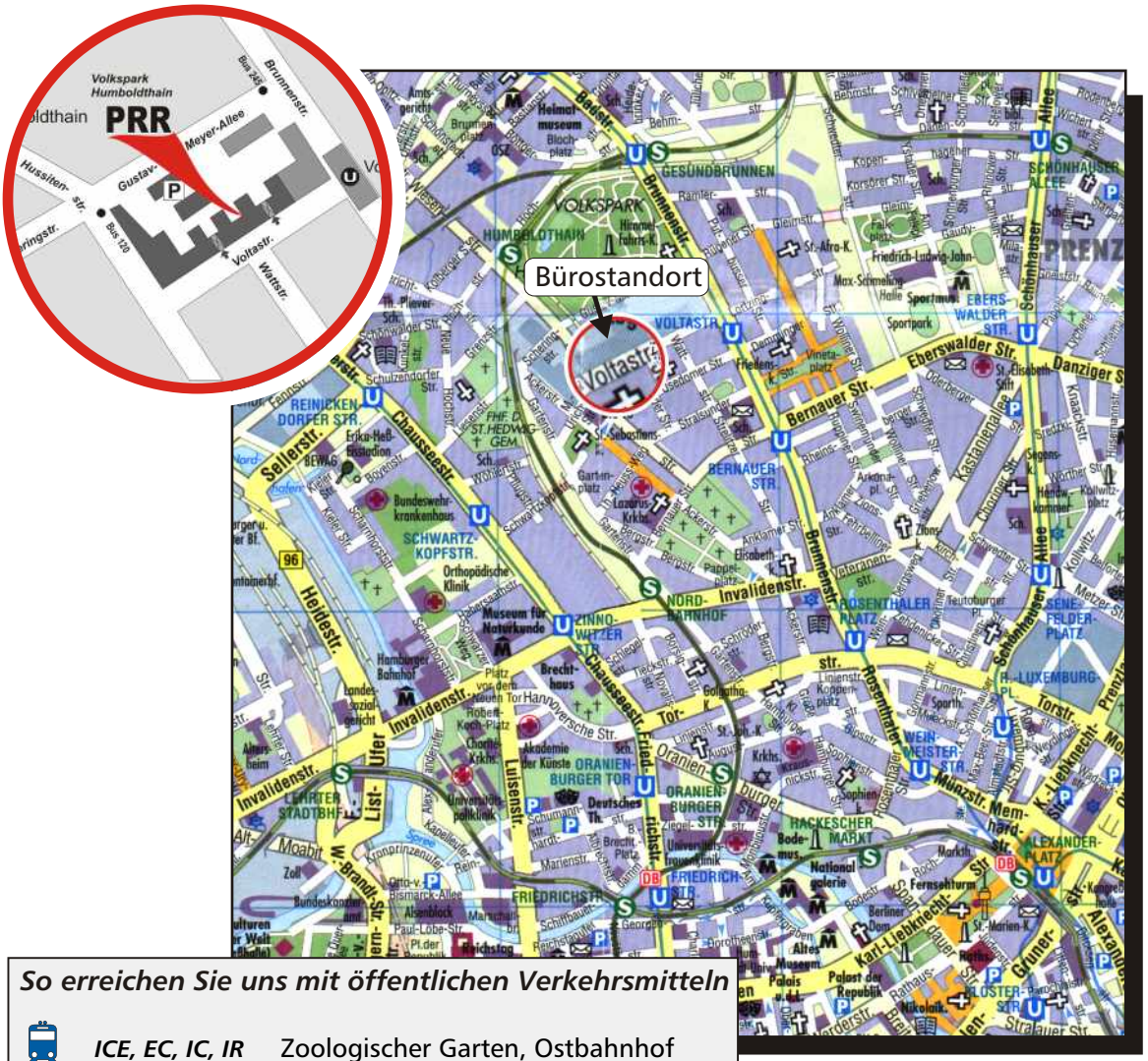
!

eRRgo
Konstruktives vom Planungsbüro Richter-Richard

Büro Berlin

Voltastraße 5
D-13355 Berlin (Wedding)
im Technologie- und
Innovationspark Berlin (TIB)
Haus 10, Aufzug 6, Raum 450

Tel. 030 / 397 03 09-0
Fax 030 / 397 03 09-4
eMail: berlin@prr.de
Internet: www.prr.de



So erreichen Sie uns mit öffentlichen Verkehrsmitteln

ICE, EC, IC, IR	Zoologischer Garten, Ostbahnhof
RE, RB	Alexanderplatz, Friedrichstraße
1, 2, 25, 26	Humboldthain
1, 2, 4, 25, 26	Gesundbrunnen
8	Voltastraße

Ausgabe 02-05