

erigo

konstruktives vom planungsbüro richter-richard

Themen

editorial

Indien: Bei den Maurerinnen von Marathwada -
ein Bericht der DESWOS über den Fortgang des Projekts

Ecuador: Unser neues Unterstützungsprojekt -
Häuser für den Distrikt Chimborazo

Neue Bahnhöfe für Österreichs Eisenbahn

pRRojekt:
Lärminderungspläne in der regionalen Planung -
Kurzfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Varia

Beilagen:
Bürgerfonds der Fontanestadt Neuruppin
Nur Dummies fahren gegeneinander
DAL-Kalender 2005
6. DAL-Malwettbewerb
Spendenüberweisung DESWOS

eRgo



Ausgabe 04-12



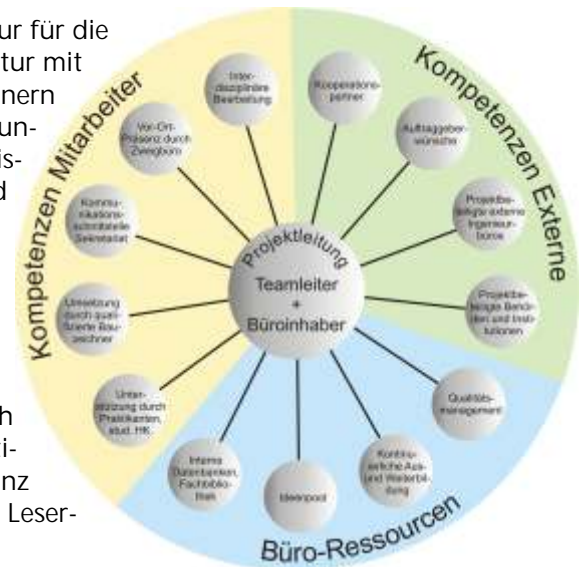


Liebe eRRgo-Leser,

das Jahr geht zu Ende und ein editorial müsste ein Mal mehr mit dem Satz beginnen "Trotz eines weite-
ren Krisenjahres in der Bau- und Planungswirtschaft...". Doch das wäre falsch. Der Begriff "Krise" würde
suggerieren, dass es sich um eine vorübergehende Erscheinung handelt, die man nur Aussitzen muss,
um anschließend wie bisher weiterzumachen. Geht man jedoch davon aus, dass es sich nicht um eine
vorübergehende, sondern um eine zumindest langanhaltende Erscheinung handelt und stellt sich auf
die neue Marktsituation ein, dann ist die "Krise" keine Krise mehr, sondern gewöhnlicher Alltag.

Im Jahr 2004 haben wir uns mit einer neuen Bürostruktur für die Zukunft fit gemacht: Anstelle einer hierarchischen Struktur mit
Büroinhabern, Projektleitern, Sachbearbeitern, Bauzeichnern
usw. haben wir uns als ein Team definiert. Denn das ist un-
ser spezifischer Vorteil: Wir sind groß genug, um interdis-
ziplinär zu arbeiten, und klein genug für eine flache und
flexible Hierarchie. Das Büro ist das Team, das die inter-
nen und externen Kompetenzen für ein optimales Pro-
jektergebnis bündelt.

Zu dieser Bürostruktur gehört selbstverständlich weiter-
hin "ergo - konstruktives vom planungsbüro richter-
richard". Die Loseblattstruktur der Zeitung hat sich durch
ihre typische Mischung aus Fachbeiträgen und informati-
ven Beilagen als Forum etabliert und eine hohe Akzeptanz
und Beliebtheit erlangt, wie wir aus den Reaktionen der Leser-
schaft immer wieder feststellen können.



Auch in dieser Ausgabe hat sich die Struktur von ergo bewährt. Berichte über Entwicklungsprojekte in
Indien und Ecuador, über neue Bahnhöfe in Österreich und ein Erfahrungsbericht über den Einsatz re-
gionaler Lärminderungspläne werden ergänzt durch interessante Beilagen zum neuen Finanzierungs-
modell "Bürgerfonds Neuruppin", über fahradfahrende Dummies und dem begehrten DAL-Kalender.

Ein bisschen Betteln gehört zur Weihnachtszeit dazu. Da sich aus verschiedenen Gründen im Jahr 2004
unser besonderes Interesse dem südamerikanischen Halbkontinent zugewandt hat, möchten wir Ihnen
dieses Jahr ein Projekt der DESWOS in Ecuador am Fuße des Chimborazo, ein Berg, der bereits Alexan-
der von Humboldt besonders fasziniert hat, nahe bringen und um eine Spende für das Projekt bitten.
Tragen Sie mit dazu bei, den Menschen dort ein sicheres Dach über dem Kopf zu verschaffen!

Das Team vom PRR dankt Ihnen für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit im abgelaufenen
Jahr, wünscht Ihnen für das Jahr 2005 Frieden und Gesundheit und freut sich auch im Jahr 2005 auf ei-
ne weiterhin vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Wolfgang Richter

Wolfgang Richter-Richard

und das Team vom PRR

Bei den Maurerinnen von Marathwada - ein Bericht der DESWOS über den Fortgang des Projekts



2003 hatten wir beginnend mit unserem 25-50-100 Jubiläum zu Spenden für das Projekt Marathwada in Indien aufgerufen. Nach einem ersten Zwischenbericht in eRRgo 03-12 möchten wir heute noch einmal Bilanz ziehen und nachschauen, was mit Ihren und unseren Spenden aus den Maurerinnen in Marathwada geworden ist. Den Bericht hat uns die DESWOS zur Verfügung gestellt, den wir hier leicht gekürzt veröffentlichen:



Die DESWOS hat mit dem IIRD ein Projekt zur Ausbildung von Maurerinnen organisiert, wissend, dass es nicht leicht sein würde, unter widrigen Umständen eine Bresche in eine Männerdomäne zu schlagen. Zweifler an der Ernsthaftigkeit des Vorhabens der Frauen gab es genug. Alle Skeptiker würden aber nun erstaunt sein, die nun fast fertig ausgebildeten Frauen auf der Baustelle agieren zu sehen. Sie verrichten die erlernten Arbeiten mit Sorgfalt und in ruhiger Art, die Teamarbeit geht fast ohne Worte ab.

Der Ausbildungsplan hat alle theoretischen Berechnungen und praktischen Arbeiten vorgesehen, die für einfache Maurerarbeiten erforderlich sind. Je eine Gruppe von Frauen wird als Kolonne arbeiten, so wie sie es jetzt einüben. Denn nach der Ausbildung müssen sie selbstständig Angebote kalkulieren können und bei den Ausschreibungen bestehen.

Während der praktischen Ausbildung in den Lehrwerkstätten wurde das Material zum Üben - Ziegelsteine, Natursteine, Tür- und Fensterstürze - nicht vermauert, um es wieder einzureißen. Die Lehrlinge haben an den vor dem Start

des Projekts unvollendeten Gebäuden gemauert, um diese Schritt für Schritt zu Ende zu führen.

Die ersten zehn Häuser sind fertiggestellt. Sie sind für Frauen bestimmt, die sich sonst kaum ein Haus hätten leisten können. Ausgewählt wurden sie von der örtlichen Frauengruppe. Es ist eine Geste der Solidarität, aber für die betroffenen Frauen, die alle-
samt in prekären Verhältnissen leben, haben die

Häuser existenzielle Bedeutung. Das wird bei jedem Besuch deutlich, wenn man sich die sonst übliche Wohnsituation vor Augen hält: notdürftig errichtete niedrige, fensterlose Lehmwände, ein Strohdach, das aus kunstlos aufgepackten Reisstrohschichten besteht, die langsam vor sich hinfaulen oder zerbröseln, je nachdem, ob die Regenstürze sie durchfeuchten oder ob Sommerhitze glüht. In dem einzigen Raum hängen die wenigen Kleidungsstücke über einem Pfosten, stapeln sich ein paar Töpfe und Kessel in der Ecke und lagern in einem provisorischen Regal Reis, Reismehl und ein paar trockene Chilischoten. Schlafmatten stehen aufgerollt in der Ecke.

Die neuen Häuser haben zwei Räume und eine Küche mit einer Arbeitsplattform. Damit ist Schluss mit dem Kochen vor der Hütte, kein Qualm wird mehr in den Augen brennen. Anders als früher, wenn in der Regenzeit die Rauchschwaden im Raum standen, bis sie durch ein Loch im Grasdach abzogen. Es entsteht ein kleines Stück verbesserter und gesünderer Lebensstandard, der für das Alltagsleben eine hohe Bedeutung hat - eine Bedeutung, die wir Europäer kaum ermessen können.





Unser neues Unterstützungsprojekt: Häuser für den Distrikt Chimborazo



Wir bleiben unserer Vorstellung treu, dass ohne ein sicheres Dach über dem Kopf alles nichts ist. Gerne unterstützen wir deshalb das neue Projekt der DESWOS im Distrikt Chimborazo (Ecuador) in 4.000 m Höhe am Fuß des gleichnamigen Bergs:



Jose Alvarez wohnt mit seiner Familie in einer zugigen Hütte ohne dichtes Dach, mit offener Feuerstelle. Im Winter, wenn der Berg Chimborazo seinen Gipfel in dichte Wolken hüllt und der nasskalte Wind durch die Ritzen pfeift, werden sie bitterlich frieren. Wenn

dann wieder ungewöhnlich starker Regen kommt, müssen sie Angst haben, dass das Fundament ihrer Hütte nicht mehr halten wird.



Schon bald wird deshalb die DESWOS gemeinsam mit ihrem Partner aus dem Distrikt Chimborazo, der nichtstaatlichen Selbsthilfeorganisation Fundacion SofoEcu, ein neues Projekt starten: 70 neue Häuser sollen gebaut werden und weitere 70 Häuser werden saniert bzw. fertig gebaut. Außerdem wird ein Teil

der jungen Leute einen Beruf im Bauhandwerk lernen können. Dann werden sie die Chance haben, regelmäßig Geld zu verdienen.



Alle Häuser erhalten einen energiesparenden Herd, der nicht so viel Holz verbraucht wie die offenen Feuerstellen der alten Hütten. Dann ist es auch vorbei mit dem Rauch, der sich so schwer auf die Lungen legt und die ganze Familie krank gemacht hat.

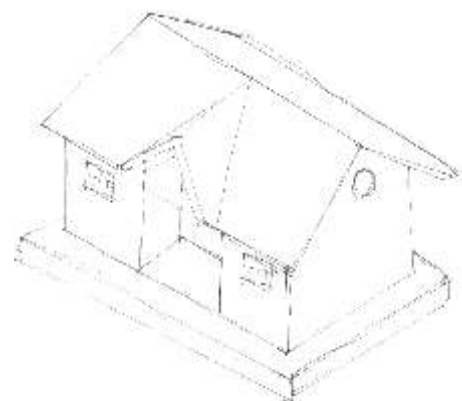


Alle Nachbarn werden zusammen anpacken, wie es hier traditionell üblich ist. Doch allein können es die Familien es nicht schaffen, denn ihnen fehlt das nötige Geld. Da das Projekt öffentlich gefördert wird, die Familien das Baumaterial größtenteils selbst herstellen und die Häuser in Selbsthilfe bauen, benötigt die DESWOS rund 300 EUR an Spenden, um ein neues Haus finanzieren zu können. Rund 200 EUR reichen aus, um ein Haus zu sanieren. Und schon mit einer Spende von 16 EUR kann ein energiesparender Herd finanziert werden.



Wir bitten um Ihre Mithilfe!

Entsprechende Überweisungsträger liegen dieser eRRgo-Ausgabe bei.



Neue Bahnhöfe für Österreichs Eisenbahn

In Österreich lohnt sich ein Blick über den Zaun, wo die Bahnhofsoffensive der ÖBB erste sichtbare Ergebnisse zeigt. Aber auch hier fragt man sich: Und wer kümmert sich um die vielen kleinen und mittleren Bahnhöfe? Sei 's drum, die Projekte sind in der Lage, Impulse für die Stadtentwicklung zu geben und sind schon deshalb einen Blick wert.

Bahnhofsoffensive der ÖBB

Im Rahmen der Bahnhofsoffensive werden derzeit österreichweit rund 300 Mio. EURO investiert. Durch die moderne Bahnhofsarchitektur erhalten viele Stadtviertel ein neues Erscheinungsbild.

Das seit 1997 entwickelte Um- und Neubauprogramm für Personenbahnhöfe, genannt "Bahnhofsoffensive", umfasst die Modernisierung der 20 frequenzstärksten ÖBB-Bahnhöfe, in denen in den vergangenen Jahren kaum Erneuerungen und Investitionen durchgeführt wurden. Es sind dies zwar nur 2 % aller Bahnhöfe und Haltestellen der ÖBB, man erreicht dort immerhin 45 % oder 82 Mio. Reisendenfrequenz pro Jahr. Darüber hinaus erzielen die ÖBB in diesen 20 Großbahnhöfen 70 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr. Die Realisierung erfolgt in zwei Etappen:

Bahnhofsoffensive Phase 1: Umfasst 10 Bahnhöfe, die bereits in Bau bzw. schon fertiggestellt sind. Als erste Projekte wurden im Dezember 2001 der Bahnhof Feldkirch, im Mai 2003 Graz Hbf und im

Mai 2004 Innsbruck Hbf in Betrieb genommen. Sieben Bahnhöfe sind in Bau: Wels Hbf, Linz Hbf, Bf Krems an der Donau, Bf Baden, Bf Wiener Neustadt, Leoben Hbf und Klagenfurt Hbf. Investitionsvolumen für Planung und Bau: 192,72 Mio. Euro.

Bahnhofsoffensive Phase 2: Umfasst weitere zehn Bahnhöfe, welche sich in der Bau- bzw. Planungsphase befinden. Es sind dies die Projekte: Bf Wien West, Bf Wien Europa-Mitte, Bf Wien Nord, Bf Wien Mitte, Bf Wien Heiligenstadt, Bf Wien Hütteldorf, Salzburg Hbf, St. Pölten Hbf, Bf Bruck an der Mur und Bf Attnang-Puchheim. Derzeit vom Bund übertragene Geldmittel: 107,03 Mio. Euro. In diesem Betrag sind für fünf Bahnhöfe die Geldmittel für die Planung und den Bau enthalten und für fünf Bahnhöfe die Geldmittel für die Planung.

www.oebb.at/index.htm?/Unternehmen_Bahn/Bahnhofsoffensive

Neubau Bahnhof Innsbruck

Mit einem Gesamtinvestitionsaufwand von rund 24,7 Mio. Euro wurde bis 2004 das Bahnhofsgebäude nach Plänen der Architekten Riegler-Riewe vollkommen neu errichtet. Moderne Architektur und ein neuer, urbaner Charakter sollen kombiniert werden mit einer kundenorientierten Infrastruktur sowie einer perfekten Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Im Zuge des Bahnhof-Neubaus wird der Südtirolerplatz neu gestaltet. So wird das Bahnhofsareal

optimal in die Verkehrsinfrastruktur eingebunden. Straßenbahn, Busse und Taxis sind nur wenige Schritte entfernt. Für die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wendet die Stadt Innsbruck rund 2,5 Mio. Euro auf. In der neuen Tiefgarage unter dem Bahnhofsvorplatz wird es 200 Stellplätze geben. Die "Tiefgarage Bahnhof Innsbruck Errichtungs- und Verwaltungs-GmbH" investiert rund 5,1 Mio. Euro. Ein schneller Einkauf oder Imbiss am Bahnhof, aber auch ein bequemer, stressfreier Reisebeginn wird mit diesen Maßnahmen Realität.





Neubau Bahnhof Linz

Im Rahmen einer Partnerschaft investieren ÖBB, Linz Linien GmbH (ein Unternehmen der Linz AG), Real Treuhand (eine Tochter der Raiffeisenlandesbank OÖ) und NAVEG mehr als 290,7 Mio. EUR in das neue Linzer Bahnhofsviertel. Dabei werden markante städtebauliche Impulse gesetzt und der öffentliche Nahverkehr attraktiviert.



Der Linzer Hauptbahnhof wird im Rahmen der Qualitätsoffensive der Bahn zu einer attraktiven und repräsentativen Visitenkarte für die Landeshauptstadt Linz. Der alte Hauptbahnhof wird abgerissen und nach den Plänen des Architekten Prof. Wilhelm Holzbauer durch einen strukturierten Neubau ersetzt, der den Bedürfnissen eines modernen Mobilitätszentrums entspricht. In Zukunft soll eine Verkehrsstation mit optimalen Anbindungen an den öffentlichen und privaten Verkehr entstehen.



Der Linzer Hauptbahnhof wird zu einem pulsierenden Kommunikationszentrum mit gut sortierten Handels- und Dienstleistungsbetrieben, die Artikel des täglichen Bedarfs anbieten werden. Im Hinblick auf das in der unmittelbaren Nähe neu errichtete Dienstleistungszentrum des Landes Oberösterreich und auf die neue unter dem Hauptbahnhof geführte Straßenbahn wird im Linzer Hauptbahnhof in den nächsten zehn Jahren eine Frequenzsteigerung von bis zu hundert Prozent erwartet.



Baukosten: 42 Mio. EUR, Errichter: ÖBB, Finanzierung: ca. 36,5 Mio. EUR Bund und ÖBB, ca. 5,5 Mio. EUR Kostenanteil NAVEG (für Nahverkehrsdrehscheibe).



Weitere Informationen: www.drehscheibe-linz.at

Lärminderungspläne in der regionalen Planung - Kurzfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

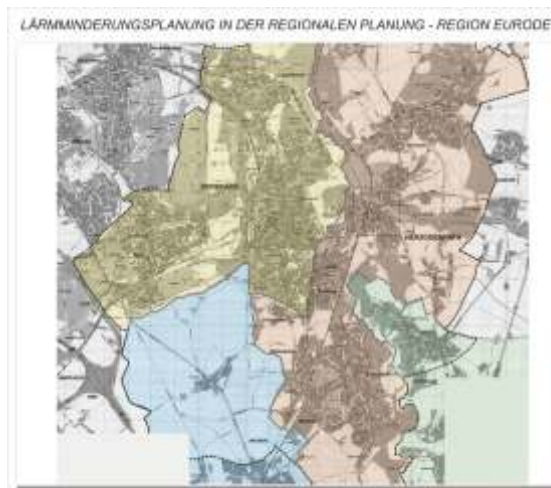
Anlass des Vorhabens



Das F+E-Vorhaben des Umweltbundesamtes "Modellvorhaben zur Optimierung von Lärminderungsplänen auf regionaler Ebene - Vorbereitende Untersuchung" (FKZ 298 55 26), abgeschlossen im Juli 2000, kam zu dem Ergebnis, dass eine regionale Lärminderungsplanung einen zusätzlichen Beitrag zur Entlastung der Bevölkerung von Lärm leisten kann. Das UBA hatte sich deshalb dazu entschlossen, das Modellvorhaben mit konkreten Fallbeispielen fortzusetzen:

- Die Region Ostbrandenburg (in Kooperation mit dem Umweltministerium des Landes Brandenburg) an der deutsch-polnischen Grenze mit vielen kleinen Amtsgemeinden und einzelnen mittelgroßen Städten (Eisenhüttenstadt, Guben) ohne Zuordnung zu einem Ballungsraum.
- Das deutsch-niederländische EURODE als Teil des Ballungsraums Aachen (D)/Parkstadt Limburg (NL).

Das Umweltbundesamt beauftragte eine interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft aus der LÄRMKONTOR GmbH (akustische Berechnungen, Schallimmissionspläne), dem PLANUNGSBÜRO RICHTER-RICHARD (Aktionsplanung) und der konsalt GmbH (Kommunikation und Moderation, Befragungen) mit der Durchführung des Vorhabens.



Ergebnisse und Erfahrungen aus den Modellregionen

Die gewonnenen Erfahrungen bestätigen, dass die regionale Lärminderungsplanung das für die Lärminderung geeignete Maßnahmenspektrum erweitert und so einen Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung der Bevölkerung leisten kann.

Die meisten regionalen Lärminderungspotenziale setzen bei der Substitution des Kfz-Verkehrs an. Ihr Ziel ist die Verlagerung von Fahrten vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Weitere regionale Lärminderungspotenziale bietet die räumliche Verlagerung der Lärmemissionen. Die Lärminderungswirkung der einzelnen Maßnahmen ist allerdings meist gering, so dass nur durch eine abgestimmten Strategie eine wirkungsvolle Lärminderung erreicht wird.

Die aus regionalen Lärminderungspotenzialen abgeleiteten Handlungsempfehlungen umfassen überwiegend die konzeptionelle Vorbereitung von Lärminderungsmaßnahmen. Diese Rahmenbedingungen gelten insbesondere für den regionalen Fahrradverkehr, regionalen ÖPNV, die Effektivität der Kfz-Nutzung, regionale Organisation des Güterverkehrs, ein regionales Parkraummanagement, sowie die Verlagerung und Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen.

Regionale Lärminderungsplanung und Ballungsräume der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Für eine differenzierte Betrachtung zukünftiger Aufgaben der regionalen Lärminderungsplanung hat der Bezug zu der Ballungsraumdefinition der Umgebungslärmrichtlinie besondere Relevanz. Unterschiedliche Anwendungsbereiche der regionalen Lärminderungsplanung lassen sich aus kommunalen Größenklassen definieren:

- A Großstädte mit mehr als 250.000 EW müssen in jedem Fall bis 2008 Lärmkarten und Aktionsplanungen erstellen. Eine regionale Lärminderungsplanung ist nur dann zwingend erforderlich, wenn die Gemeinde als Teil eines größeren Ballungsraums definiert wird.
- B Großstädte mit mehr als 100.000 EW fallen bis 2013 in jedem Fall unter die Ballungsraumdefinition der Umgebungslärmrichtlinie, sind aber bis 2008 in den meisten Fällen bereits durch Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 16.000 Kfz/Tag von der Umgebungslärmrichtlinie betroffen. Es gelten die gleichen Aussagen wie zum Typ A.



- C Klein- und Mittelstädte unter 100.000 EW, auch Großstädte zwischen 100.000 und 250.000 EW, können bis 2008 bzw. 2013 als Teil eines Ballungsraums unter die Umgebungslärmrichtlinie fallen, sofern Ballungsräume gemeindeübergreifend definiert werden. Eine regionale Lärminderungsplanung hat hier eine hohe Bedeutung, da die Gemeinde als "Juniorpartner" in einem Ballungsraum selbst nur bedingt Einfluss auf lärmrelevante Parameter in der Siedlungs- und Verkehrsplanung nehmen kann.
- D *Klein- und Mittelstädte unter 100.000 EW außerhalb eines Ballungsraums* sind bis 2008 durch Straßen mit mehr als 16.000 Kfz/Tag und 2013 von Straßen mit mehr als 8.000 Kfz/Tag betroffen. Diese Gemeinden, insbesondere die kleineren unter ihnen, sind auf eine regionale Lärminderungsplanung angewiesen, da nur sie sicherstellen kann, dass Straßenzüge nicht nur für die Teilabschnitte in den einzelnen Gemeinden sondern im größeren Netzzusammenhang untersucht werden.
- E *Klein- und Mittelstädte unter 100.000 EW*, die erst bis 2013 durch Straßen mit mehr als 8.000 Kfz/Tag unter die Umgebungslärmrichtlinie fallen. Es gelten die gleichen Aussagen wie zum Gemeindetyp D.

Die differenzierte Betrachtung der Gemeindetypen zeigt deutlich, dass gemeindeübergreifende Lärminderungsplanungen durch die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zukünftig eine höhere Bedeutung erlangen werden. Insofern wird die regionale Lärminderungsplanung in der Praxis ein Instrument zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie sein.

Abgrenzung von regionaler und kommunaler Lärminderungsplanung

Die Abgrenzung der regionalen zur kommunalen Lärminderungsplanung ist differenziert zu betrachten:

- In Ballungsräumen liegt ein wesentlicher Schwerpunkt der regionalen Lärminderungsplanung auf Elementen, die unter dem Oberbegriff Prozesssteuerung zusammengefasst werden können. Hier verfolgt deshalb die regionale Lärminderungsplanung im Wesentlichen einen *prozessbezogenen Planungsansatz*, der die kommunale Lärminderungsplanung auf regionaler Ebene ergänzt.
- In ländlichen Räumen sollte die regionale Lärminderung eine Doppelaufgabe übernehmen: Identifizierung der lokalen Lärminderungspotenziale und deren Bündelung zu einem regionalen Handlungskonzept. Zudem können die originär regionalen Lärminderungspotenziale aktiviert werden. In ländlichen Räumen steht die regionale Lärminderungsplanung für einen *umsetzungsbezogenen Planungsansatz*, der die kommunale wie die regionale Lärminderungsplanung abdeckt.

Bezieht man diese beiden Planungsansätze auf die oben definierten Gemeindetypen, lassen sich folgende Zuordnungen vornehmen:

- *prozessbezogener Planungsansatz*: Gemeindetyp A, B und C,
- *umsetzungsbezogener Planungsansatz*: Gemeindetyp D und E.

Rahmenbedingungen für eine regionale Lärminderungsplanung

Die nachfolgende Tabelle fasst die Einsatzkriterien für eine regionale Lärminderungsplanung zusammen und zeigt, dass jede Gemeinde von der Umgebungslärmrichtlinie und damit von einer regionalen Lärminderungsplanung direkt oder indirekt betroffen ist, wenn man unterstellt, dass es in Deutschland nur wenige Gemeinden gibt, auf deren Gebiet sich keine Straße mit mehr als 8.000 Kfz/Tag befindet.

Gemeindetyp	Einwohner	Betroffenheit durch die ULR	prozessbezogene reg. LMP	umsetzungsbez. reg. LMP	Stichjahr
A	> 250.000	Ballungsraum	(x)		2008
B	> 100.000	Ballungsraum Straßen > 16.000 Kfz/Tag	x		2008/2013
C	< 100.000	sonstige Gemeinde in Ballungsraum	x		(2008/2013)
D	≤ 100.000	sonstige Gemeinde mit Straßen > 16.000 Kfz/Tag		x	2008
E	≤ 100.000	sonstige Gemeinde mit Straßen > 8.000 Kfz/Tag		x	2013

Darüber hinaus sollten folgende Vorgaben beachtet werden:

1. Festlegung eindeutiger *Kompetenzen* für die regionale Lärminderungsplanung und Definition klarer Entscheidungs- und Beteiligungsstrukturen.
2. Vereinfachte Bereitstellung von gemeindeübergreifenden Strukturdaten durch den Aufbau von geografischen Informationssystemen (GIS).
3. Aufstellung regionaler Verkehrsmodelle zur zeitnahen Bereitstellung von Ausgangs- und Prognosedaten.
4. Zeitfaktor als bedeutende Einflussgröße durch längere Kommunikationswege auf regionaler Ebene.
5. Höherer finanzieller und personeller Aufwand für Kommunikation und Information der Öffentlichkeit.

Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung wählt neuen Vorstand

Auf der Tagesordnung der Mitgliederversammlung des Deutschen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung (DAL) stand am 26. November 2004 in Dresden auch die Wahl eines neuen Vorstands. Neuer erster Vorsitzender ist Heinrich Sürder, Rechtsanwalt aus Gera. Dieter Krane, der nicht mehr als erster Vorsitzender kandidierte, wurde vom Vorstand als zweiter Vorsitzender gewählt. Jochen Richard wurde für weitere vier Jahre als Mitglied des Vorstands rat bestätigt.

atmosfair: Ausgleich der CO₂-Belastung bei Flugreisen

Nicht jeder kann oder will auf einen Flug verzichten – auch wenn er weiß, dass er damit zur Klimaerwärmung beiträgt. Wer die Folgen seines Tuns nicht einfach anderen aufhalsen will, für den gibt es jetzt ein neues Angebot: atmosfair. Der Passagier zahlt freiwillig für die von ihm verursachten Klimagase. Das Geld wird zum Beispiel in Solar-, Wasserkraft-, Biomasse- oder Energiesparprojekte investiert, um dort eine Menge Treibhausgase einzusparen, die eine vergleichbare Klimawirkung haben wie die Emissionen aus dem Flugzeug. Finanziert werden Projekte in Entwicklungsländern. Die "Ausgleichszahlungen" tragen dazu bei, diese Projekte zu ermöglichen. atmosfair ist eine gemeinsame Initiative des "forum anders reisen" und der Umwelt- und Entwicklungsorganisation Germanwatch. Das Bundesumweltministerium unterstützt die Initiative und fördert die Entwicklung von atmosfair. Schirmherren sind unter anderen Prof. Dr. Klaus Töpfer, Exekutiv-

Direktor des UN-Umweltprogramms (UNEP) und Jürgen Trittin, Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Auf der Homepage von atmosfair gibt es einen Emissionsrechner, der für jede Flugstrecke die anfallenden CO₂-Emissionen berechnet und auch gleich den Zahlungsbetrag angibt, der für den ökologischen Ausgleich notwendig wäre. Für die Strecke Köln/Bonn - Berlin-Tegel, die wir häufig fliegen müssen, sind 4,00 EUR pro Strecke fällig. Wir finden die atmosfair-Idee gut und werden uns entsprechend dem von uns erzeugten Flugverkehr pauschal "freikaufen". Nach Auskunft von atmosfair sind die Beiträge noch nicht als Spenden steuerabzugsfähig. In den nächsten Wochen wird jedoch eine gemeinnützige GmbH gegründet, die die Voraussetzungen für den Spendenabzug erfüllt.

Weitere Informationen: www.atmosfair.com.

Gastmitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung

Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) hat Jochen Richard als Gast in die Akademie berufen. Sie ist ein Zusammenschluss von Fachleuten, die auf den Gebieten des Städtebaus und der Landesplanung oder der damit verknüpften Forschungs- und Planungsdisziplinen durch besondere Leistungen hervorgetreten sind. Sie geht zurück auf die 1922 gegründete Freie Akademie des Städtebaus und hat sich 1946 unter dem heutigen Namen konstituiert. Die Zahl der Mitglieder ist satzungsgemäß auf 400 beschränkt. Neue Mitglieder werden jeweils auf Vorschlag einer Landesgruppe vom Präsidium berufen.

Bürgerfonds als Finanzierungskonzept - Fontanestadt Neuruppin geht neue Wege

Als erste Kommune in Deutschland legt die Fontanestadt Neuruppin zur Entwicklung eines städtischen Gebiets einen Bürgerfond auf und setzt hierbei auf die Verbundenheit der Bürger mit ihrer Heimatstadt. Unter dem Motto "Bürger unternehmen ihre Stadt" können Anleger Bürgerfondsurkunden im Wert von jeweils 250 EUR zeichnen und sich so am Projekt "Entwicklung des Fehrbelliner Tores" beteiligen. Diese Beteiligung ist ein echtes unternehmerisches Engagement der Bürger mit allen Chancen und allen Risiken, die jede Unternehmung birgt. Mit Hilfe des Kapitals aus dem Bürgerfonds beabsichtigt die Fontanestadt Neuruppin, die letzte große Industriebrache der Stadt am "Fehrbelliner Tor" in ein Wohngebiet mit hoher Wohn- und Lebensqualität umzugestalten. Für alle, die sich für diese neue Form der Finanzierung interessieren oder sich durch Zeichnung einer Urkunde an dem Projekt beteiligen möchten, fügen wir ein Faltblatt mit weiteren Informationen zum Projekt bei. Und natürlich fühlen wir uns der Fontanestadt soweit verbunden, dass wir einen Anteil erworben haben und so zukünftig aus eigenem Erleben über den erhofften Erfolg des innovativen Projekts in eRgo berichten können.



Denk' ich an Deutschland in der Nacht ...

Aus einer Mitteilung unseres Steuerberaters:
"Wenn Sie die Reisekosten nicht über das Lohnkonto aufzeichnen, sondern nur in der Finanzbuchführung erfassen, können Sie dies auch weiterhin tun, brauchen aber eine Genehmigung Ihres Finanzamtes. Wir haben daraufhin beim Finanzamt nachgefragt, wie eine solche Genehmigung aussieht. Wenn Sie die Genehmigung formlos beantragen, wird Ihnen das Finanzamt nur mitteilen, dass sie dazu noch keine Stellungnahme beziehen können, weil vom Finanzministerium noch keine Anweisung erfolgt ist. Die mangelnde Information des Finanzamtes entbindet Sie jedoch nicht von der Antragstellung, wenn Sie weiterhin die Reisekosten nur in der Finanzbuchführung erfassen wollen."

Audit zum Qualitätsmanagement



Hier rauchen die Köpfe anlässlich unseres jährlichen QM-Audits. Bei dieser Gelegenheit nehmen wir uns auch ein Stück Auszeit, über zukünftige Strukturen und Ziele des Büros nachzudenken. Eine Kreativliste mit vielen großen und kleinen Ideen ist das Ergebnis dieser Gespräche, die uns helfen, unsere Planungs- und Beratungsqualität ständig weiter zu entwickeln.

Brad Pitt will Städteplaner werden

Brad Pitt, 40, derzeit als griechischer Held Achill im Hollywood-Epos „Troja“ zu sehen, bewundert den Architekten Frank O. Gehry. Dessen Rat „Wenn du weißt, wo ein Weg hinführt, lohnt er sich nicht“ sei zu einem Motto für ihn geworden. „Im Leben eines Künstlers geht es nicht darum, sicherzustellen, dass man erfolgreich ist. Gehry hatte bis 60 keinen Hit und sein Kollege Louis Kahn auch nicht“, sagte Pitt der Zeitschrift „Vanity Fair“. Er denkt jetzt daran, bei Gehry in die Lehre zu gehen und träumt sogar davon, eines Tages selbst eine „modernistische“ Stadt zu entwerfen, die „von Licht erfüllt“ ist.



Eifert Frank O. Gehry nach: Brad Pitt

Quelle: Art Magazin Nr. 7, 2004

Betriebsjubiläen

Ein Mal im Jahr möchten wir traditionsgemäß unseren Mitarbeitern in Anlehnung an die Bezeichnungen der Hochzeitstage zu den Betriebsjubiläen gratulieren und für ihre Arbeit danken! In diesem Jahr gratulieren wir: *Christine Kobuhs* und *Ruth Bäuml* aus dem Berliner Büro zum "ledernen" Jubiläum für dreijährige Betriebszugehörigkeit und *Jochen Eckart* aus dem Aachener Büro zum "baumwollenen" Jubiläum für die einjährige Zugehörigkeit. Wer mehr über die teilweise recht seltsamen Bezeichnungen der Hochzeitstage wissen möchte, findet reichliche Informationen im Internet.

DAL-Kalender 2005 und 6. Malwettbewerb

Wir freuen uns, Ihnen auch in diesem Jahr mit dem "Weihnachts" ergo wieder den beliebten und jedes Jahr aufs Neue beeindruckenden DAL-Kalender überreichen zu können. Gleichzeitig können Sie zum Gelingen des Kalenders 2006 beitragen: Falls sie selbst schulpflichtige Kinder haben, regen Sie doch mit dem beiliegenden Flyer in ihrer Schule an, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen oder geben Sie den Flyer an interessierte Bekannte, Freunde oder Kollegen weiter. Zusätzliche Flyer sind beim DAL erhältlich, die Informationen sind auch unter www.dalaerm.de abrufbar.

Nur Dummies fahren gegeneinander!

Bereits mit dem "Armluchter" hatten wir in eRRgo 03-12 das Vergnügen, auf die piffige Öffentlichkeitsarbeit der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" aufmerksam zu machen. Heute freuen wir uns, Sie mit dem beigegeführten Heft darauf hinweisen zu können, dass nur Dummies gegeneinander fahren!



ergo Impressum 04-12

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

Konzeption: Hansen Kommunikation, Köln

Für den Inhalt verantwortlich:
Planungsbüro Richter-Richard

Weitere Infos über das PRR und vorherige Ausgaben von ergo: www.prr.de.

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

Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt:
Planungsbüro Richter-Richard