



konstruktives vom planungsbuero richter-richard

Themen

editoRRial

Glasgow and Clyde Valley -
eine Region geht auf die Überholspur

pRR-projekt:
Bahnhstade Heidelberg -
Parkraummanagement in einem neuen Stadtquartier

Ecuador: Häuser für Chimborazo -
Bericht der DESWOS über den Fortgang des Projekts

vaRRia

Beilagen:
DAL-Kalender 2006
7. DAL-Malwettbewerb
Überweisungsträger DESWOS
Programm Lärmkontor "Umgebungslärmrichtlinie"
Programm IfS "Stadt und Bahn"



Liebe eRRgo-Leser,



wir sind immer ganz neidisch, wenn es vor Weihnachten alle immer wieder schaffen, ihre Weihnachtsgrüße rechtzeitig zu versenden. Nein, aus irgendeinem Grund bekommen wir unser eRRgo nie pünktlich zu Weihnachten heraus, und sind deshalb unhöfliche Menschen, weil wir zu Weihnachten keinen Gruß mit guten Wünschen versenden. Nun, dafür haben wir natürlich den Vorteil, dass wir uns auf diesem Wege für die vielen Weihnachtsgrüße bedanken können. Was wir hiermit ausdrücklich machen wollen: Herzlichen Dank, verbunden mit dem Wunsch, dass Sie ein gesundes und erfolgreiches Jahr haben werden, dass sich gemäß Titelbild auch persönliche Wünsche erfüllen mögen.

Das Jahr 2006 wird ein Jahr des Umbruchs werden. Nicht nur, weil eine neue Bundesregierung mit neuen Mehrheiten verspricht, vieles anders und vor allem besser zu machen, das wollen wir mal gerne glauben, sondern weil sich am Horizont alleine schon im Umweltbereich wesentliche Änderungen und Neuerungen abzeichnen, als da beispielsweise sind:

- Wir sind Optimisten und gehen davon aus, dass bis Sommer 2006 die Bundes-Immissionschutzverordnungen zur Umgebungslärmrichtlinie Rechtskraft erlangen werden, so dass die zuständigen Behörden, wer immer das auch sein mag, dann noch genau zwei Jahre Zeit bleibt, dieses komplexe Verfahren durchzuführen.
- 2006 werden wir wohl erkennen müssen, dass die bisherigen Maßnahmen zur PM10-Minderung kaum etwas gebracht haben, und damit die Luftreinhaltspolitik neu überdacht werden muss. Brüssel ist da schon fleißig dabei, uns in Atem zu halten: "Vorschlag für eine Richtlinie über die Luftqualität und saubere Luft für Europa" vom September 2005 sowie die "Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt", die kurz vor der Veröffentlichung steht.
- Die Regierungskoalition hat sich die Aufstellung eines Umwelt-Gesetzbuchs vorgenommen. Nachdem diese Forderung jahrelang überhört wurde, ein erst einmal erfreuliches Ansinnen. Aber es wird zwangsläufig nicht ausreichen, die einzelnen Gesetze einfach hintereinander zu stellen und redaktionell anzupassen. Da gibt es reichlich Bedarf für die Harmonisierung unterschiedlicher Anforderungen. Und an dieser Stelle wird es politisch spannend zu beobachten und ggf. sinnvoll sich einzumischen, wenn es um die Anpassung bestehender Umweltstandards geht.
- Die neue Förderperiode der EU 2007-2013 wird zum Teil wesentliche Änderungen in der Förderkulisse bringen. 2006 wird man genau beobachten müssen, welche Anforderungen die EU an die neue Förderperiode stellt. Da die Kommunen immer stärker von EU-Mitteln abhängen, sollte das Jahr 2006 dazu dienen, sich für die neue Förderperiode fit zu machen. Zukünftig werden in wesentlich stärkerem Maße integrative Ansätze, horizontal wie vertikal, eine fundamentale Fördervoraussetzung darstellen.

Bleiben wir beim Titelbild: Noch ist die Zeit für "Wünsch dir was!", also hängen wir noch weitere Wunschzettel in den Baum, damit nicht nur persönliche Wünsche in Erfüllung gehen, sondern damit das neue Jahr die anstehenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen kann. Und nicht vergessen: "Du bist Deutschland!"

und das Team vom PRR

PS: Beigefügt finden Sie einen Flyer zum 7. Malwettbewerb des DAL. Wir bitten um Ihre Unterstützung für dieses erfolgreiche Projekt.

Glasgow and Clyde Valley - eine Region geht auf die Überholspur

Glasgow, die nordöstlichste Großstadt Europas, befindet sich in einem durchgreifenden Strukturwandel. Dazu bedarf es Konzepte, Planungen und Investitionen, aber bei einem Projekt dieser Dimension natürlich auch Kraft, Ideen, politischen Willen und Mut. In wenigen Jahren will die Glasgow-Region andere europäische Boomregionen hinter sich lassen. Wie soll das am "äußersten Rand Europas" gehen, wenn es selbst in Teilen Mitteleuropas kaum möglich zu sein scheint, entsprechende Kräfte zu mobilisieren?

Eine Studienreise im Rahmen des INTERREG IIB-Projekts "metropolitan areas+", an dem wir im Rahmen der Projektsteuerung für das Teilprojekt "Neuer Bahnhof Neuruppin West" beteiligt sind, sollte Antworten auf diese Frage geben.

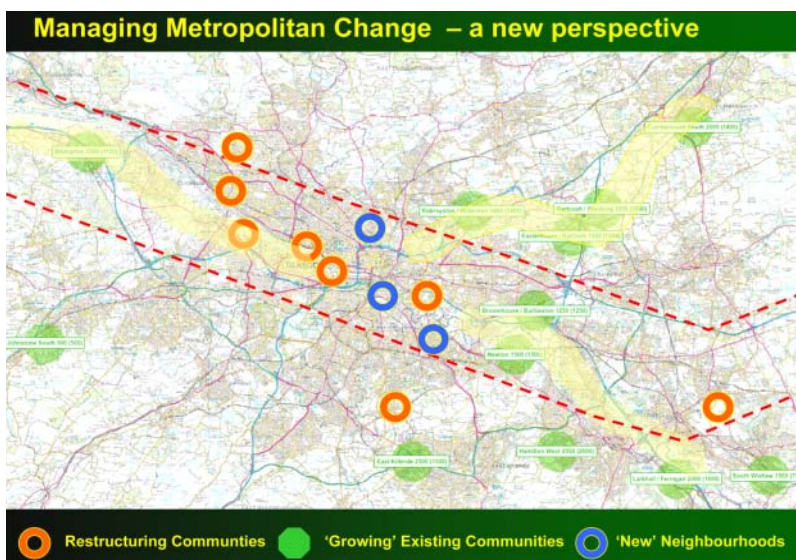
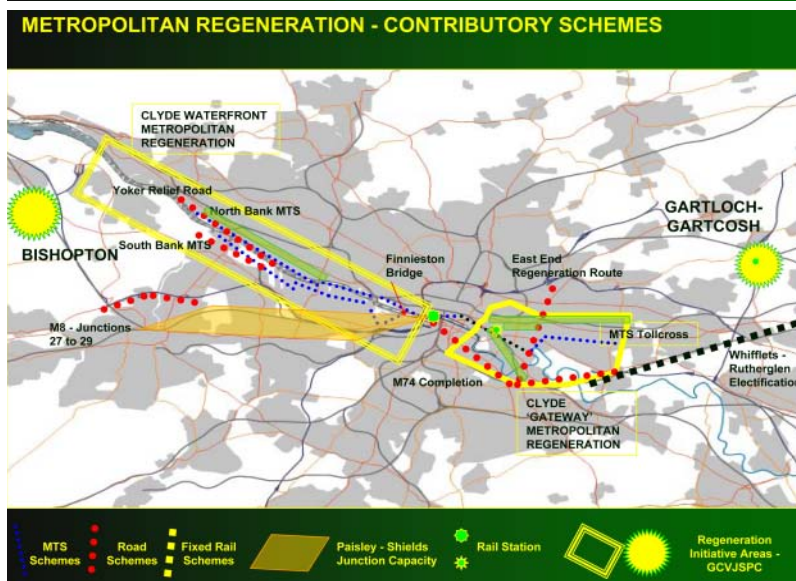
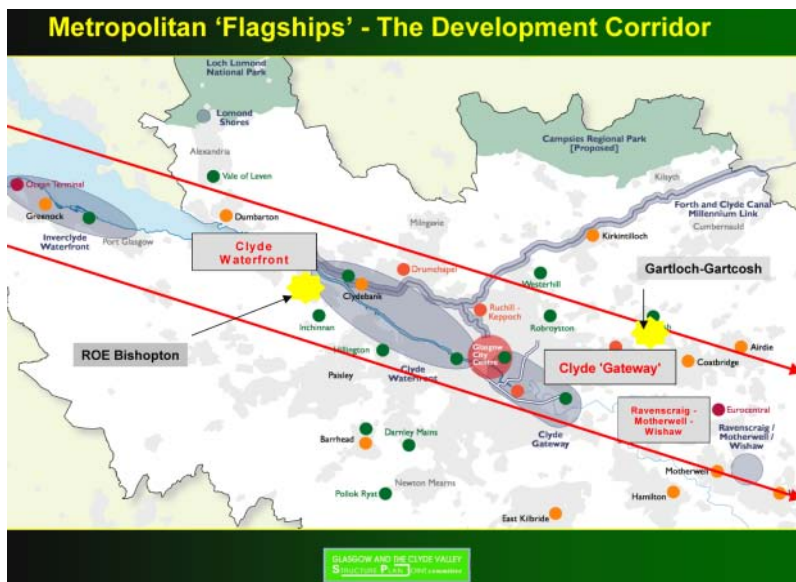
Glasgow im Herbst, Ankunft bei nasskaltem Wetter, die nördliche Lage lässt es noch früher dunkel werden als zu Hause und die mächtigen Sandsteinbauten sind auch nicht gerade ein Symbol von Leichtigkeit. Glasgow ist keine Stadt, die einen mit offenen Armen aufnimmt - Glasgow ist eine Stadt, die erobert werden möchte.

Glasgow and Clyde Valley Structure Plan

Einige Fakten über den Metropolbereich: 1,75 Mio. Einwohner, 40 % der schottischen Wirtschaftskraft, 4.500 ha umzunutzende Flächen, Strukturplan durch die Regierung nach eingehenden Beratungen verbindlich für acht unabhängige Gemeinden eingeführt.

Fünf Phasen des Ab- und Wiederaufstiegs des Region beschreiben das "strategische Pendel": 60er Jahre - ökonomisches Wachstum und Expansion, 70er Jahre - Welt-Rezession, Rückgang der Investitionen mit wirtschaftlichem Niedergang, 80er Jahre - Übergang von der Rezession zur Konsolidierung und Stadterneuerung, 90er Jahre ökonomische Restrukturierung, Umstrukturierung des Metropolbereichs, 2010 - wirtschaftliches Wachstum, Rückkehr der Region in den Wettbewerb der Regionen. Das "Pendel" wird damit 50 Jahre vom beginnenden Abstieg bis zur Rückmeldung an die Spitze benötigt haben - davon 30 Jahre Entwicklungsarbeit für den Wiederaufstieg der Region.

Trotz der peripheren Lage der Region führte die Restrukturierung der Wirtschaft bereits in den letzten Jahren zu anhaltendem Wachstum. In zehn Jahren soll das Wachstum größer sein als in den anderen Wachstumsregionen der EU und dennoch dem Nachhaltigkeitsgedanken folgen. Investitionen in die Transportinfrastruktur schaffen den Zusammenhalt für die Einzelprojekte der Entwicklungsstrategie. Angestrebt wird darüber hinaus eine Allianz mit der "schönen Schwester" Edinburgh für eine "Superregion" in der EU - angesichts der emotionalen Konkurrenz zwischen beiden Städten allerdings eine große Herausforderung für die Politik.





Beeindruckend ist jetzt bereits die Vielzahl und Vielschichtigkeit der Projekte. Die unterschiedlichen Projektstadien verdeutlichen die kontinuierliche Entwicklung und den stetigen Fortgang der Projekte. Aus den Busexkursionen seien nachfolgend schlaglichtartig drei Projekte vorgestellt:

Glasgow Waterfront

Dieser Bereich umfasst die Umnutzung früherer Werften, Docks, Lagerhäuser und Silos an den Ufern von Clyde und Kelvin. Das Ziel ist die Umnutzung von 49 ha mit einer Uferlänge von drei Kilometer. In der ersten Phase, gestartet im Januar 2003, wurden 649 Wohnungen errichtet. In der zweiten Phase kommen 770 Wohnungen hinzu. Letztlich sollen insgesamt 2.500 Wohnungen zwischen Clyde Tunnel und Patrick Stadion entstehen.



Der Bereich des früheren Yorkhill Quays soll Einzelhandel und Freizeitnutzungen (einschließlich eines Transport-Museums von Zahah Hadid) aufnehmen. Etwa 42 % der Fläche wird für neue Parks mit Uferpromenaden, Fuß- und Radwegverbindungen genutzt. Der erste Abschnitt der Promenade wurde 2004 eröffnet, weitere Freiflächen wurden im Sommer 2005 fertiggestellt.

Die nächsten Schritte: Ausbau der inneren Erschließungsstraßen, Tieferlegung eines Teils des Clydeside Expressways, Aufwertung von Fußwegverbindungen und Herstellung eines hochleistungsfähigen Bussystems zur City als Vorläufer für eine Light Rail.

Clyde Gateway

Bisher wurde dieser Bereich mit folgende Maßnahmen aufgewertet: GlasgowScienceCenter mit Ausstellungen, Cafés und Läden. Die Ausstellungen umfassen verschiedene Experimente, Workshops, Online-Einrichtungen, Planetarium sowie ein IMAX-Kino. Im Glasgow Tower werden die letzten 300 Jahre der Stadt vorgestellt, während in einer zweiten Präsentation die Zukunftsvision zu sehen ist. Die BBC hat in unmittelbarer Nachbarschaft ihr neues Hauptquartier für Schottland fertiggestellt. Hinzu kommen Fuß- und Radwegverbindungen mit neuen Brücken über die Wasserwege.

Gorbals - Crown Street Regeneration Project

Glasgow besitzt aus den 70er Jahren über das Stadtgebiet verstreute Gruppen von mindestens 20-geschossigen Wohnhochhäusern, die heute soziale Brennpunkte darstellen. Nach und nach verschwinden nun diese "Landmarken" aus dem Stadtbild. Die Gebäude werden systematisch leergezogen und anschließend gesprengt. Eines der ersten Erneuerungsgebiete war das innenstadtnahe Gorbals, begonnen im Jahr 1990, Abschluss voraussichtlich 2010.



Anstelle der Wohnhochhäuser entstanden niedergeschossige Wohngebäude und ein Nebenzentrum mit Einzelhandel und Infrastruktureinrichtungen. Seit Beginn des Erneuerungsprogramms im Jahr 1990 entstanden 1.871 Wohnungen. Im Gegensatz zu den bisher sozial unkontrollierten Abstandsflächen zwischen den Hochhäusern erfolgt nun eine klare Zuordnung von Wohnbebauung und Freiraum, die das Verantwortungsbewusstsein der Bewohner für ihr Wohnumfeld sichtbar erhöht.

Nicht zuletzt die gastfreundlichen Kollegen, die kompetent und selbstkritisch über ihre Arbeit berichteten, haben dazu beigetragen, dass wir nach drei Reisetagen beeindruckt die Stadt wieder verlassen und das Gefühl hatten, wiederkommen zu müssen. Denn da wäre ja noch Mackintosh, die neuen und umgebauten Einkaufszentren in der City, das Lichtprojekt in der Innenstadt, der Central Station und, last but not least, der ständige Fortgang der Umstrukturierungsprojekte entlang des Clyde.



Literatur im Internet:

www.gvcvcore.gov.uk/publications/publications.htm

www.glasgow.gov.uk

www.glasgowsciencecentre.org

Bahnstadt Heidelberg - Parkraummanagement in einem neuen Stadtquartier

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs beeinflusst wesentlich die städtebauliche Qualität von neuen Stadtquartieren. Good Practice-Beispiele wie die Quartiere Freiburg-Vauban oder Tübingen, Französisches Viertel, demonstrieren, welche hohe Aufenthalts- und Wohnqualität durch ein konsequentes Parkraummanagement erzielt werden kann. Bei konventionellen Parkraumkonzepten droht hingegen die Gefahr, dass der öffentliche Straßenraum durch parkende Fahrzeuge dominiert wird und anderen Nutzungen (Aufenthalt, Kinderspiel usw.) nicht zur Verfügung steht.

Die Stadt Heidelberg beabsichtigt, die Bahnstadt - ein 116 ha großes ehemaliges Bahnareal südwestlich des Hauptbahnhofs - zu entwickeln. Die Rahmenplanung gliedert die Bahnstadt in Quartiere mit unterschiedlicher Nutzungs- und Baustruktur (urbane Wohngebiete, innerstädtische Mischgebiete, Fachmarktzentrum usw.). Im Vergleich zu Bewirtschaftungsansätzen im Bestand kann die Unterbringung des ruhenden Verkehrs bereits in der konzeptionellen Phase berücksichtigt werden und eröffnet so neue Chancen für die Gestaltung eines hochwertigen Wohnumfeldes.

Um die sich bietenden Steuerungsmöglichkeiten abzugrenzen, wurde PRR beauftragt, mit einem Fachworkshop und einem darauf aufbauenden Exposee grundsätzliche Lösungswege für die Bemessung des Stellplatzangebots, die Anordnung der Stellplätze, die baulich-technische Ausgestaltung und die organisatorisch-rechtliche Umsetzung aufzuzeigen.

Fachworkshop



Plenum Workshop, (Foto Stadt Heidelberg)

Zum Auftakt der Parkraumkonzeption hat PRR einen eintägigen Workshop organisiert. Vertreter aus Wissenschaft und Planungspraxis haben in Impulsreferaten zu den Themenfeldern "Bemessung und Anordnung des Parkraumangebots",

"Parkbauten und Parksyste" sowie "Bewirtschaftung, Betrieb und Trägerschaft" innovative Planungsansätze zur Diskussion gestellt. Teilnehmer des Workshops waren die Stadtverwaltung, Grundstückseigentümer, Kommunalpolitik und beteiligte Fachplaner.

Die Darstellung unterschiedlicher Planungsansätze aus verschiedenen Blickwinkeln und die daraus resultierende Fachdiskussion hat sich für die Bearbeitung des Exposees, insbesondere aber für die anschließende lokale Fachdiskussion bewährt. Die Durchführung eines Workshops kann durch die breit angelegte Diskussion in einem offenen Forum einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, Denkanstöße zu vermitteln und innovative Planungsansätze in den Planungsprozess einzubinden. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt und kann deshalb auch für Projekte mit vergleichbaren Anforderungen empfohlen werden.

Exposee

Die Ergebnisse des Workshops hat PRR in einem Exposee um weitere Erfahrungen aus der Planungspraxis ergänzt und für die spezifischen Rahmenbedingungen der Bahnstadt Heidelberg konkretisiert. Das Exposee stellt die Handlungsmöglichkeiten für das Parkraummanagement dar und entwickelt Szenarien zur Bewirtschaftung des öffentlichen und privaten Parkraums. Die Ergebnisse dienen der Entscheidungsvorbereitung und -findung.

Szenarien / Empfehlungen

Zentrale Handlungsfelder sind das Management des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum und in (privaten) Parkbauten. Aufgrund wechselseitiger Abhängigkeiten wurden die Themenfelder in zwei Szenarien gebündelt:



Parkraumkonzept Bahnstadt Heidelberg, Szenario 2 (Plan: PRR)



- Szenario 1: dezentrale Parkbauten mit einem geschlossenen Nutzerkreis - Parkdauer im öffentlichen Straßenraum max. 2 Stunden,
- Szenario 2: semizentrale Parkbauten mit einem offenen Nutzerkreis und kostendeckender Bewirtschaftung - Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenraum (bis zu 30 Minuten).

Beide Szenarien sind grundsätzlich realisierbar. In dem innovativen Szenario 2 sind verschiedene konzeptionelle Ansätze enthalten, die auch für andere vergleichbare Stadtquartiere Lösungswege öffnen können:

Durch eine zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung soll im öffentlichen Straßenraum nur Liefern, Laden und Kurzzeitparken bis zu 30 Minuten zulässig sein. Grundfunktionen wie das Ein- und Ausladen, Ein- und Aussteigen oder kurze Besorgungen können zielnah (Wohnung, Arbeitsplatz, Geschäft) erledigt werden. Die Fahrzeuge der Bewohner und Beschäftigten (Dauerparker) sollen primär in Parkbauten untergebracht werden. Im öffentlichen Straßenraum sind daher keine Ausnahmen für Bewohner vorzusehen. Auch für länger parkende Besucher und Kunden werden ausschließlich öffentlich zugängliche Parkbauten angeboten. Entfernungen bis zu 200 m Fußweg sind aufgrund der längeren Aufenthaltsdauer vertretbar.



Spielende Kinder Freiburg-Vauban (Foto: PRR-Bildagentur)

den ruhenden Verkehr multifunktional nutzbare Flächen im Seitenraum bzw. in verkehrsberuhigten Bereichen vorgesehen. Dies ermöglicht eine hohe, mit autoarmen bzw. autofreien Quartieren vergleichbare Aufenthalts- und Gestaltungsqualität.

Für die private Stellplatznachfrage werden in der Bahnstadt öffentlich zugängliche, semizentrale



Hohe Fahrradnutzung Freiburg-Vauban (Foto: PRR-Bildagentur)

Parkbauten mit einem Einzugsbereich von 200 m und ca. 300 Stellplätzen empfohlen. Die mittlere Größe der Parkbauten ermöglicht einerseits die Realisierung von Kostenvorteilen gegenüber kleinen Anlagen und minimiert andererseits die bei großen zentralen Parkbauten vorhandenen Akzeptanzprobleme. Mit Standorten an Verkehrs- und Sammelstraßen reduzieren sie den Parkverkehr im untergeordneten Straßennetz.

Der offene Nutzerkreis und der Verzicht auf reservierte Stellplätze (Ausgabe von Parklizenzen) ermöglicht eine Mehrfachnutzung der Parkbauten durch Nutzergruppen mit unterschiedlicher zeitlicher Nachfrage. Die Mischung der verschiedenen Nachfrager sorgt für eine hohe Auslastung, vermeidet hohe Abfertigungsspitzen und ermöglicht einen wirtschaftlichen Betrieb. Der Stellplatzbedarf in der Bahnstadt (und damit die Kosten) kann durch die Mehrfachnutzung im Vergleich zu konventionellen Konzepten um ca. ein Drittel reduziert werden. Die Kosteneinsparungen eröffnen die Möglichkeit, die Stellplatzkosten (vollständig) auf die Nutzer umzulegen und den Stellplatzbedarf marktwirtschaftlich über deren Zahlungsbereitschaft zu ermitteln. Zudem werden die allgemeinen Wohnbaukosten durch die Entkoppelung von den Stellplatzkosten entlastet.

Die angestrebte hohe städtebauliche Dichte erfordert ein verdichtetes Parken in raumsparenden Parkbauten. Sie sollen möglichst wenig Erdgeschossfläche in Anspruch nehmen (vermeiden blinder Baukörper) und die Gestaltung, Bepflanzung und Nutzung des öffentlichen und privaten Freiraums nicht beeinträchtigen. Der Einsatz automatischer Parksyste me soll deshalb aufgrund der Raumersparnis, der Kostenvorteile sowie der hohen Benutzerfreundlichkeit (soziale Sicherheit und Benutzungskomfort) im weiteren Verfahren vertieft untersucht werden.

Häuser für Chimborazo -

Bericht der DESWOS über den Fortgang des Projekts



www.deswos.de



Ausgabe 06-01

eRgo
konstruktives vom
planungsbuero richter-richard

Im letzten Jahr haben wir das DESWOS-Projekt in Ecuador vorgestellt und um Ihre Unterstützung gebeten. Nach einem Jahr konnten dank der Spenden erste Erfolge erzielt werden, die die DESWOS ermutigt haben, das Projekt in weiteren Dörfern fortzusetzen. Hier der aktuelle Bericht, den wir von der DESWOS erhalten haben:

Pullingi, Niño Loma, Lirio und Molobog - die Namen von vier Dörfern in der Provinz Chimborazo, Ecuador. Sie liegen in etwa 4.000 Meter Höhe in einer faszinierenden Berglandschaft, in der Nähe des Vulkans Chimborazo. Aber der Reiz der Landschaft trägt. Ecuador ist eines der ärmsten Länder Südamerikas. Die fast 1.000 Bewohner der vier Dörfer leben weit unterhalb der Armutsgrenze. Das Klima in den Bergen ist extrem rau. Die Hütten bieten keinen Schutz gegen die extreme Kälte und die Regengüsse in den Anden. Sie haben keine Fenster und undichte Dächer aus Stroh oder Dachpappe. Die Indiofrauen kochen und heizen auf offenem Feuer im Hausinneren. Offenes Feuer birgt die große Gefahr, dass das Haus abbrennen könnte, zudem schadet die Rauchbelastung der Gesundheit, denn es gibt keine Rauchabzüge.

Aber in Pullingi, Niño Loma, Lirio und Molobog gibt es jetzt Hoffnung und Zuversicht. Im Nachbarort Tambohuasha haben die DESWOS, ihr Projektpartner Fundación SofuEco und die Dorffamilien den Bau von 27 Häusern in Selbsthilfe gemeinsam erfolgreich abgeschlossen. Mit der gleichen Konzeption soll es jetzt in den vier Bergdörfern mit dem Projekt Nuca Huasi weitergehen.

Die Erfahrungen aus dem ersten Anden-Projekt sind in die Planungen für die vier Nachbardörfer eingeflossen. Mit der Verwendung von Lehmsteinen, den Adobes, lässt sich die architektonische Tradition der Region bewahren. Die Dächer werden mit leichten Micro-Betonziegeln gedeckt. Auf diese Weise bauen die Familien in traditioneller Nachbarschaftshilfe insgesamt 70 neue Häuser und renovieren 70 sanierungsbedürftige oder halbfertige Häuser.

Die Familien können die Adobe-Steine nach einer fachlichen Einweisung selbst herstellen. Das hilft, die Baukosten zu senken. Die Ziegel sind geeignet zum Schutz gegen die extremen Witterungsbedingungen und halten die Wärme im Hausinnern. Außerdem ist die Herstellung kostengünstig, weil der Lehm als Baustoff am Ort vorkommt. Gusseiserne Herdöfen, die auch in Tambohuasha eingebaut wurden, sorgen für ausreichende Wärme. Rauchabzüge leiten den gesundheitsschädigenden Rauch nach außen ab.



Die Fundación SofuEco hat die Öfen speziell für die Bergregion entwickelt und lässt sie in einer Schlosserei vor Ort herstellen. Die Fundación SofuEco hat so gute Erfahrungen mit der Ausbildung von Dorfbewohnern zu Bauhandwerkern gemacht, dass sie die Ausbildungskomponente im Projekt Nuca Huasi vertieft hat. Hierfür wurde das vorher informell angewandte Ausbildungsprogramm so überarbeitet, dass es von offizieller Stelle nunmehr anerkannt ist. Für die Ausbildung wurden zehn Jugendliche ausgewählt, die sonst keine Aussicht auf eine Ausbildung außerhalb ihrer Heimatdörfer gehabt hätten.



Zur Sicherung der Ernährungsgrundlage wie auch dem Gelderwerb wird die Zucht, Haltung und Vermarktung von Anden-Meerschweinchen finanziert. Der Nutzen ist vielfältig: Das Fleisch der Meerschweinchen ist nahrhaft. Die Aufzucht ist unkompliziert. Die Tiere sind so widerstandsfähig, dass sie den extremen Witterungsbedingungen trotzen können. Die Vermarktung gilt als unproblematisch, weil das Fleisch ein gängiges und beliebtes Produkt in den Anden ist (wie das Foto unserer Tochter bestätigt).

Die Lebensbedingungen der 1.000 Menschen in Pullingi, Niño Loma, Lirio und Molobog werden sich mit der Fortführung und Ausweitung des Projekts deutlich verbessern, ohne dass in die traditionellen Strukturen der Menschen eingegriffen wird.



Foto: Bärbel Richard

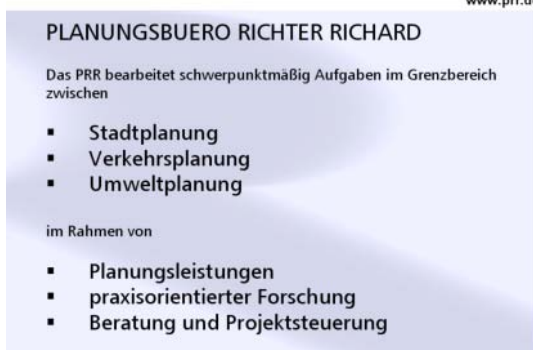
Wir bitten um Ihre Mithilfe!

Ein Überweisungsträger liegt dieser eRgo-Ausgabe bei.

"Wir über uns" als ppt-Präsentation

Als Kurzpräsentation unseres Büros haben wir einen ppt-"Film" erstellt, der zum Download auch im Internet bereitsteht. Wer Lust hat, etwas mehr über unser Büro zu erfahren, kann unter www.prr.de > "Wir über uns" saugen gehen. (Laufzeit ca. 2.45 Minuten, Dateigröße 9 MB)

Wir über uns



PLANUNGSBUERO RICHTER RICHARD

Das PRR bearbeitet schwerpunktmäßig Aufgaben im Grenzbereich zwischen

- Stadtplanung
- Verkehrsplanung
- Umweltplanung

im Rahmen von

- Planungsleistungen
- praxisorientierter Forschung
- Beratung und Projektsteuerung

www.prr.de

Vollmitglied in der DASL

Die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) 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. Die Zahl der Mitglieder ist satzungsgemäß auf 400 beschränkt und neue Mitglieder werden auf Vorschlag einer Landesgruppe vom Präsidium berufen. Wir freuen uns und sind stolz darauf, dass die Akademie nach der bisherigen Gastmitgliedschaft Jochen Richard nun als Vollmitglied berufen hat.

Veranstaltungen

- | | |
|---|---|
| 16.-17. März 2006
in Hamburg | Lärmkontor GmbH
Tagung zur Umgebungslärmrichtlinie mit Workshop zum BMVBS-Vorhaben "Lärm-minderungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung" (siehe beiliegendes Programm) |
| 25. April 2006
in Essen | DVWG
"Luftreinhalteplanung" |
| 16.-17. Mai 2006
in Berlin | Institut für Städtebau, Berlin
513. Kurs: "Stadt und Bahn"
(siehe beiliegendes Programm) |

Beschilderungsvariante zur Lärminderung

Eine interessante Beschilderungsvariante zur nächtlichen Lärminderung haben wir in St. Gallen (CH) entdeckt: Ganztägiger verkehrsberuhigter Bereich (mit Tempo 20) kombiniert mit einem quartiersbezogenen Nachtfahrverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr für alle Kraftfahrzeuge, ausgenommen Anlieger.



Veröffentlichungen

"Verkehrsbedingte Feinstaubbelastungen in Städten - Ursachen, Minderungsmöglichkeiten und Wissensdefizite"
Straßenverkehrstechnik, Heft 10, 2005

eRgo Impressum 06-01

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

Konzeption: Hansen Kommunikation, Köln

Für den Inhalt verantwortlich:
Planungsbuero Richter-Richard

Weitere Infos über das PRR und vorherige eRgo-Ausgaben:
www.prr.de

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

Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt:
Planungsbuero Richter-Richard