



konstruktives vom planungsbuero richter-richard

Themen

editoRRial

Fachliteratur

Plätze, Parks und Co. - Stadträume im Wandel

ExWoSt-Studie "Gute Beispiele der Lärminderungsplanung zur Stärkung integrierter Standorte"

Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung
in der Verkehrsplanungspraxis -
Teil 1: Luftreinhalteplanung – Teil 2: Lärmaktionsplan

Emissionshandel und Joint Implementation als
Beiträge zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg-Nord/Oberhausen -
Pilotprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen
Erfahrungen und Empfehlungen

Wirksamkeit und Effizienz kommunaler
Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und
Umgebungsärmrichtlinie

Handbuch zur Lärminderung

Betriebsausflug 2011

DESWOS-Spendenauf Ruf
Uganda - Ausbilden und Wohnen in Kyabasaija

vaRRia

eRgo





Liebe eRRgo-Leser,

auf der Herbstveranstaltung des Arbeitsrings Lärm der DEGA (ALD) hat PRR einen Vortrag zum Thema "Minderung des Straßenverkehrslärms - Mehrwert durch integrierte Lösungsansätze" gehalten. Der Vortrag führte in der Diskussion seitens eines Ministerialbeamten aus dem Umweltministerium zu der Frage, welche Gesetze geändert werden müssten, um den immer wieder zu Recht geforderten integrierten Ansatz endlich in der Praxis umzusetzen. Die Antwort des Referenten lautete, dass in den letzten 10 bis 20 Jahren strategische Planungen, von der Stadtentwicklungsplanung bis zur städtebaulichen Rahmenplanung, immer mehr an Bedeutung verloren haben und Planung heute vielfach nur noch aus isolierten Fachgutachten zu einzelnen Fragestellungen besteht. Rückfrage: "Sie meinen also, dass jeder nur noch seinen eigenen Vorgarten harkt"? Das war ein schönes Bild. Um in diesem Bild zu bleiben: Einen Grünzug gemeinsam entwickeln ist eben mehr, als nur seinen Vorgarten zu harken.

Passend zu der immer wiederkehrenden Forderung nach integrierten Planungsansätzen dieses Mal ein ganz anderes eRRgo als die bisherigen 30 Ausgaben. Statt eines bunten Straußes von Themen rund um die Planung und auch darüber hinaus, gibt es heute ein "Literatur"-eRRgo. Der Zufall wollte es, dass seit Ende 2010 einige Veröffentlichungen auf den Markt gekommen sind, an denen wir beteiligt waren und die es Wert sein können, der Fachwelt vorgestellt zu werden. Sie geben alle in irgendeiner Weise Hinweise auf die Organisation eines abgestimmtes Vorgehen zwischen verschiedenen Fachplanungen ("Vorgärten"): Straßengestaltung und Aufenthaltsqualität, Lärminderung- und Luftreinhalteplanung, Städtebau und Lärmschutz oder Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Emissionshandel. Da diese Veröffentlichungen nicht unbedingt für ein breites Publikum geeignet sind, gibt es keine Chance, deswegen in eine Fernsehtalk-Show eingeladen zu werden, um sie zu promoten. Schön, wenn man dann ein Medium wie eRRgo zur Verfügung hat. Es würde uns freuen, wenn die eine oder andere Veröffentlichung für ihre Arbeit eine Hilfe sein könnte.

Der Tradition Folge leistend, möchten wir auch in diesem eRRgo auf ein Entwicklungsprojekt der DESWOS aufmerksam machen, das wir im letzten Jahr unterstützt haben und für das wir auch in diesem Jahr wieder um Ihre Spende bitten möchten.

Wir wünschen Ihnen erfolgreiches Jahr 2012 und bis zur nächsten Ausgabe grüßen Sie

und das Team vom PRR

Plätze, Parks und Co. - Stadträume im Wandel Öffentlicher Raum - Rückeroberung des Straßenraums

Als Prof. Klaus Selle mit der Bitte auf uns zukam, für den Sammelband in der Edition Stadtentwicklung "Plätze, Parks und Co. - Stadträume im Wandel" einen Beitrag zu schreiben, wie es mit der Verkehrsberuhigung Ende der 1970er Jahre angefangen hat, waren wir etwas überrascht und auch ein wenig vorsichtig. Also gut, wir schauten uns mal an, ob das, was man damals geschrieben und in der Phase der Bürogründung veröffentlicht hat, noch trag- und vor allem veröffentlichungsfähig ist – zu unserer Überraschung: es ist. So entstand der Beitrag zu dem Buch, aus dem nachfolgend die erste Seite des Aufsatzes zitiert wird:

"Im Jahr 1979 gab ein renommierter Verkehrsplaner, Gerhard Hinterleitner, im Generalverkehrsplan der Stadt Gladbeck folgende Empfehlungen zur Förderung des Fahrradverkehrs: "Bei der allgemein herrschenden Absicht weitester Kreise, sich – wenn nur irgend möglich – am motorisierten Individualverkehr intensiv zu beteiligen, kann kaum mit einer wesentlichen Zunahme des Radverkehrs gerechnet werden, wenn nicht durch wirtschaftspolitische oder energiepolitische Ereignisse diese Entwicklung gebremst wird. Wahrscheinlicher ist noch, dass der Radverkehr stagniert oder gar noch weiter abnimmt." Er führt weiter aus: "Die Anlage von besonderen Radwegen ist eine Verkehrssicherheit fördernde Maßnahme wie alle Trennungen unterschiedlicher Verkehrsarten... Aus wirtschaftlicher Sicht können sie kaum begründet werden; sie sind vielmehr als eine soziale Leistung anzusehen, bei der auch bekanntlich die Kosten-Nutzen-Frage nicht gestellt werden darf."

Das wirkt heute wie Satire, zeigt aber, wie einseitig die Verkehrsplanung bis weit in die 1970er und zum Teil noch 1980er Jahre auf die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs gesetzt hat. Sie erklärt auch das Gesicht vieler Städte, die bis heute von der rigorosen Verkehrsplanung der 1970er Jahre gezeichnet sind. Sie zeigt aber auch, auf welche ideologischen und sogar emotionalen Widerstand damals neue Ansätze für eine stadtgerechtere Verkehrsplanung stießen, was bis weit in die Fakultäten der Hochschulen und die dortige Lehre hineinreichte.

Angesichts der aktuellen Diskussion um "Shared Space" und "Begegnungszonen" ist der Beitrag immer noch, oder besser: wieder, aktuell und selbstverständlich sind auch die übrigen Aufsätze des Buches absolut lesenswert.



Plätze, Parks & Co.

Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen
und Konzepte

Antje Havemann, Klaus Selle (Hg.)

edition stadt|entwicklung

Havemann, A.; Selle, K. (Hg.)
"Plätze, Parks und Co. - Stadträume im Wandel"
Edition Stadtentwicklung
Dortmund, 2010



ExWoSt-Studie "Gute Beispiele der Lärminderungsplanung zur Stärkung integrierter Standorte"

Wohnungsleerstände und Umnutzungen sowie niedrigere Mieten an Hauptverkehrsstraßen sind ein sichtbarer Beweis auf die Problemlagen. Hierauf hat die Stadtplanung bisher sehr unterschiedlich, aber nicht unbedingt effizient reagiert, weil Lärm bisher nur selten als städtebaulicher Missstand erkannt wird. Es muss jedoch im Interesse der Städte und Eigentümer gleichermaßen liegen, diese Flächen insbesondere für Wohnbebauung, aber auch andere hochwertige Angebote zu nutzen.

Damit entsteht auf vielen Ebenen Handlungsbedarf. Dieser beginnt beim Erhalt einer kompakten Stadt- und Versorgungsstruktur, geht über Instandsetzungs-, Modernisierungs- und Sanierungsbedarf und reicht letztlich über die erzielbaren Mieten mit den daraus resultierenden Steuereinnahmen bis in die kommunalen Haushalte hinein.

In der Studie wurden gemeinsam mit dem Stadtbüro Hunger, Berlin, im Auftrag des BBSR deshalb kleinräumliche Konzepte der Lärminderung auf der konkreten baulich-räumlichen Ebene untersucht, in denen an das jeweilige Wohngebiet, Quartier oder Projekt angepasste Maßnahmen aufgezeigt werden. Ein Schwerpunkt lag zwangsläufig auf städtebaulichen Lösungen an lärmbelasteten Trassen des Straßen- und Schienenverkehrs.

Die Beispiele zeigen eine erfreulich große Breite von Möglichkeiten zur Lärminderung, nicht nur im baulichen Bereich, sondern durch Einbindung in weitergehende bauliche

Maßnahmen oder geschickte organisatorische Lösungen und Verfahrensweisen. Sie bergen einen vielfältigen Ideenpool, der Anregungen geben kann, auf die jeweilige Situation zugeschnittene, auf den Genius Loci eingehende Lösungen zu finden.

Die Potenziale, die mit städtebaulichen Maßnahmen erschlossen werden können, sind erstaunlich: Sie liegen in einer Größenordnung von 10 bis 20 dB(A) auf angrenzenden Flächen. Alleine mit verkehrstechnischen oder straßenbaulichen Maßnahmen sind solche Werte nur in Ausnahmefällen erreichbar.

Die planerische Auseinandersetzung mit dem Lärmschutz bietet die Chance, auch an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen selbst unter Wahrung des verkehrlichen Status Quo eine spürbare Lärminderung zu erreichen und Hauptverkehrsstraßen wieder als Kommunikationsräume zurückzugewinnen. Magistralen können so ihrer städtebaulichen Bedeutung wieder gerecht werden.

Gute Beispiele der städtebaulichen Lärminderung
 BMVBS-Online-Publikation 12/11, Hrsg.: BMVBS, Juli 2011

Kostenloser Download unter:
bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2011/ON122011.html



Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis -

Teil 1: Luftreinhalteplanung – Teil 2: Lärmaktionsplan

Vom europäischen Parlament wird in immer stärkerem Maß der Rahmen für das nationale Umweltrecht bestimmt. Hierzu gehören in besonderem Maß die Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 und die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002.

Alle genannten Umweltstrategien und -richtlinien betreffen in starkem Maße verkehrs- und stadtplanerische Fragestellungen bzw. die sich daraus ergebenden Umweltauswirkungen. Sie beeinflussen deshalb auch Pflichtaufgaben für die kommunale Ebene und beschreiben Arbeitsfelder von Verkehrs- und Stadtplanern.

Seit 2002 gibt es in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den von Jochen Richard geleiteten Arbeitskreis 1.7.2 "Stadtverträgliche Umweltbelastungen". Dieser Kreis ausgewiesener Fachleute versucht, mit der Veröffentlichung von Arbeitspapieren und Hinweisen das komplizierte EU-Umweltrecht für die Verkehrsplanungspraxis aufzubereiten. Mit dem Arbeitspapier Nr. 61 "Neue Anforderungen an die Verkehrsplanungspraxis durch veränderte EU-Umweltgesetzgebung" wurde bereits 2003 eine zusammenfassende Dokumentation mit ersten Praxisempfehlungen vorgelegt. Der hohe Bedarf in der Planungspraxis hat den Arbeitskreis veranlasst, das Arbeitspapier in zwei Teilen fortzuschreiben:

- Teil 1: "Luftreinhalteplanung" - Wegen der besonderen Problematik der Feinstaubpartikel PM10 und von Stickstoffdioxid (NO₂) liegt der Schwerpunkt auf den Ursachen und Minderungsmöglichkeiten der Belastungen dieser beiden Schadstoffe mit einem Ausblick auf die Feinstaubpartikel PM2,5.
- Teil 2: "Lärmaktionsplan" - Diese Hinweise beschreiben den aktuellen Sachstand, die Inhalte und Aufgaben des Lärmaktionsplans, die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und schließen mit Hinweisen zur Kombination von Luftreinhalte- und Lärmminderungsplanungen.

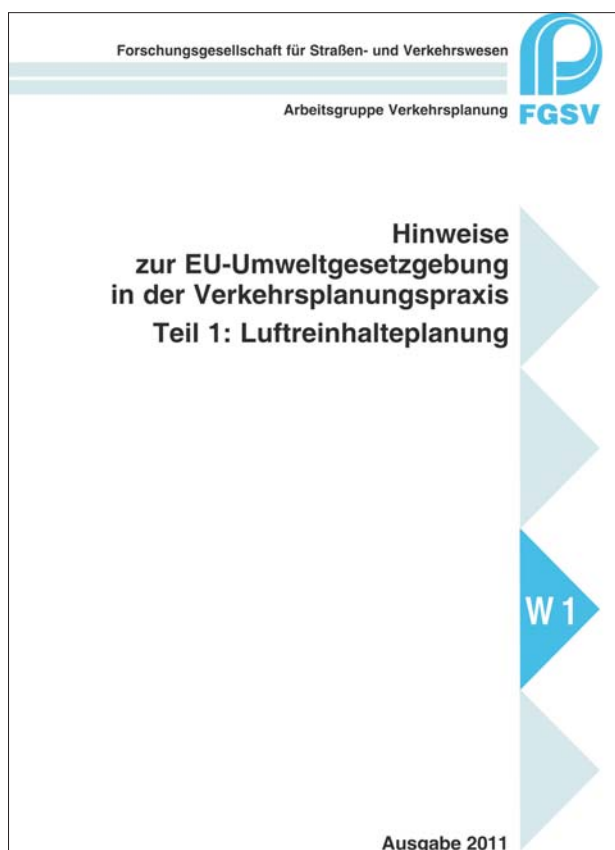
In 2011 konnten beide Hinweise erstmalig (Lärm) bzw. aktualisiert (Luft) veröffentlicht werden. Damit liegen für die beiden für den Verkehrsbereich wichtigsten Umweltpläne aktuelle Hinweise zur Aufstellung vor.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
"Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis -Teil 1: Luftreinhalteplanung"
Ausgabe 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
"Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis - Teil 2: Lärmaktionsplan"
Ausgabe 2011



eRgo
konstruktives vom
planungsbuero richter-richard



Emissionshandel und Joint Implementation als Beiträge zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Im Rahmen des Kyoto-Protokolls hat sich die Europäische Gemeinschaft verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen von 2008 bis 2012 um 8 % gegenüber 1990 zu senken. Im Dezember 2008 wurde dazu vom Europäischen Parlament das EU-Klimapakett verabschiedet, das u.a. die Richtlinie über die dritte Phase des Europäischen Emissionshandelsystems enthält. Darin geht die EU die Verpflichtung ein, ihre Emissionen bis 2020 um mindestens 20 % gegenüber 1990 zu senken, und im Falle, dass ein internationales Übereinkommen zum Klimaschutz zustande kommt, um bis zu 30 %. Die Bundesregierung hat darüber hinausgehend zugesagt, dass Deutschland bis zum Jahr 2020 seine Treibhausgasemissionen um 40 % (bezogen auf das Basisjahr 1990) reduzieren wird, wenn die EU-Staaten einer Reduzierung der europäischen Emissionen um 30 % im gleichen Zeitraum zustimmen.

Zur Umsetzung dieser Ziele steht eine Reihe klimapolitischer Instrumente zur Verfügung, worin seit einigen Jahren der Emissionshandel eine prominente Rolle einnimmt. Bisher ist der Verkehrssektor nur indirekt über die aus fossilen Brennstoffen bereitgestellte elektrische Energie (elektrisch betriebene Eisenbahnen, U-, Stadt- und Straßenbahnen, Trolleybusse, sonstige Elektrofahrzeuge) dem Emissionshandel unterworfen. Auch internationale Kooperationsprojekte zum Klimaschutz im Verkehr stellen bislang eher die Ausnahme dar. Die Einbeziehung des gesamten motorisierten Verkehrs in den Emissionshandel würde deutlich machen, dass der Verkehr einen aktiven Beitrag zur Minderung der CO₂-Emissionen leisten kann.

Der Emissionshandel könnte ein Instrument zur Förderung eines nachhaltigen Stadtverkehrs darstellen. Nur wenige Untersuchungen haben jedoch bisher Handlungsmöglichkeiten und Umsetzungshindernisse für den Verkehrssektor in den Mittelpunkt ihrer Arbeit gestellt.

Der AK 1.7.4 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen "Emissionshandel und nachhaltiger Verkehr" hat deshalb unter Leitung von Jochen Richard versucht, mit einem Arbeitspapier diese Lücke zu schließen.

Zumindest für den deutschsprachigen Raum stellt dieses Arbeitspapier inzwischen ein wesentliches Grundlagenwerk dar, das die unterschiedlichen Mechanismen und ihren möglichen Einsatz im Verkehrssektor erklärt. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Aspekt, ob eine der untersuchten Varianten potenziell eine Finanzierungsquelle für Investitionen in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene sein kann.



Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg-Nord/Oberhausen - Pilotprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen Erfahrungen und Empfehlungen

Für die Aufstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne sind in Nordrhein-Westfalen die Gemeinden zuständig. Dem entsprechend müssen auch die Städte Duisburg und Oberhausen auf Grundlage der strategischen Lärmkarten Lärmaktionspläne ausarbeiten, um Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Entsprechend der in Nordrhein-Westfalen gewählten Abgrenzung der Ballungsräume nach Gemarkungsgrenzen bildet die Stadt Duisburg mit mehr als 250.000 Einwohnern bereits in der ersten Stufe der Lärm-minderungsplanung einen Ballungsraum. Die Stadt Oberhausen mit weniger als 250.000 Einwohnern gehört nicht zu den Ballungsräumen, wird aber mit knapp 216.000 Einwohnern in der zweiten Stufe in die Kategorie Ballungsräume aufrücken.

Durch die erstmalige Aufstellung der Lärmaktionspläne fehlten Erfahrungen zu notwendigen Inhalten und organisatorischen Abläufen, insbesondere im ungleichen Zusammenspiel zwischen Gemeinden als Ballungsraum und Nachbargemeinden außerhalb der Ballungsräume. Da in der zweiten Stufe der Lärm-minderungsplanung bis 2013 vermehrt solche Fälle auftreten, wollte das damalige Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem Pilotprojekt "Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg Nord/Oberhausen"

wirksame Maßnahmenansätze identifizieren und Hinweise auf eine effiziente Organisation der Planaufstellung erhalten. Ergänzend wurde geprüft, wo Parallelen zur Luftreinhalteplanung liegen. Dies bezieht sich auf Belastungsschwerpunkte und auf Synergiepotenziale bei Maßnahmenkonzepten.

Die Dokumentation der Erfahrungen und die Ableitung von Empfehlungen erfolgten begleitend zur Aufstellung des integrierten Lärmaktionsplans Duisburg-Nord/Oberhausen. Mit dem Pilotprojekt wurden die Arbeitsschwerpunkte und -schritte dokumentiert, die aufgrund der uneinheitlichen Ausgangssituation in den beiden Städten voneinander abweichen. Darüber hinaus wird aufgezeigt, welche Besonderheiten durch das Aneinanderstoßen von Ballungsraum und Nicht-Ballungsraum entstehen und welche zusätzlichen Erfordernisse sich daraus ergeben.

Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg-Nord/Oberhausen
Pilotprojekt des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-
Westfalen - Erfahrungen und Empfehlungen
Aachen, April 2010

Kostenloser Download unter:
http://www.umgebungslaerm.nrw.de/Dokumente/Berichte/Abchlussbericht_zum_Pilotprojekt_DU-OB_Klein.pdf

Weitere Veröffentlichungen:
"Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg-Nord/Oberhausen",
Immissionsschutz, Heft 1, 2011

NRW-Pilotprojekt "Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg-
Nord/Oberhausen - Erfahrungsbericht", Eildienst Städtetag
NRW, 2011



Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie



Bereits in eRRgo 1/2011 haben wir die Ergebnisse des des FOPS-Vorhabens 73.0334 "Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EU-Luftqualitäts- und -Umgebungslärmrichtlinie" vorgestellt. Das Vorhaben hat Potenziale zur Steigerung der Effizienz der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung durch Maßnahmen- und Verfahrensoptimierung aufgezeigt und die Anwendungsmöglichkeiten bewertet.

Leider hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung den Bericht noch nicht veröffentlicht. Der Bericht ist aber beim BBSR einsehbar bzw. kann dort ausgeliehen werden. Durch das große Interesse der Öffentlichkeit an den Ergebnissen dieses Vorhabens können die wesentlichen Ergebnisse jedoch, jeweils in Kurzfassung, in folgenden Veröffentlichungen nachgelesen werden:

"Konzepte zur Minderung von Lärm, Luftbelastungen und CO₂ in Städten", Straßenverkehrstechnik, Heft 11, 2010

mobilogisch, Heft 4, 2010

Straßentechnisches Taschenbuch, Ausgabe 2011

eRRgo 1/2011

Download unter: www.prr.de/download/errgo30.pdf

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

"Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis - Teil 2: Lärmaktionsplan", Ausgabe 2011

Kolloquium "Luftqualität an Straßen" 2011, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Vortrag: Wirksamkeit und Effizienz kommunaler Maßnahmen zur Einhaltung der EG-Luftqualitäts- und Umgebungslärmrichtlinie

http://www.bast.de/nr_42254/DE/Publikationen/Veranstaltungen/V3-Luftqualitaet-2011/luftqualit_C3_A4t.html



Handbuch zur Lärminderung

Das vom Umweltbundesamt herausgegebene "Handbuch Lärminderungspläne" aus dem Jahr 1993 (Auftragnehmer: PGT) und die "Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung" (Auftragnehmer: PRR) aus dem Jahr 2000 beinhalten eine Vielzahl grundlegender Aussagen zur Lärminderung, die auch heute noch für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen Gültigkeit haben.

Das Umweltbundesamt hat sich deshalb entschlossen, beide Werke fortzuschreiben und zu einem Werk zusammenzuführen. Das "Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung" soll Kommunen und Interessierten eine Handreichung bieten, ihrer Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit optimaler Wirkung und effizientem Aufwand nachzukommen und die wesentlichen Arbeitsschritte für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen aufzeigen.

Die Neufassung des Handbuchs wurde auch vor dem Hintergrund der zahlreichen Erfahrungen in den Ländern erstellt und reflektiert aktuelle Forschungs- und Modellvorhaben des Bundes und der Länder. Bei der Erarbeitung dieses Handbuchs wurde besonderer Wert auf die praktische Umsetzbarkeit in den Städten und Gemeinden gelegt.

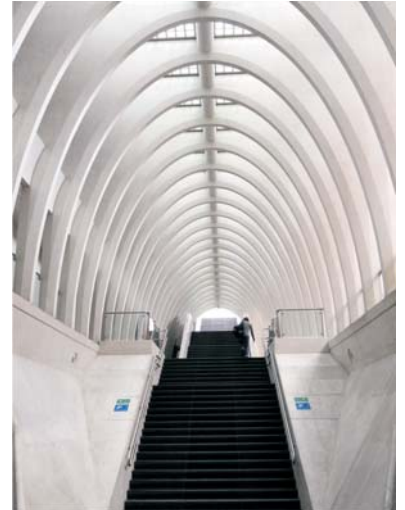
Das Umweltbundesamt beabsichtigt, das Handbuch bis zur Veröffentlichung der strategischen Lärmkarten im Juli 2012 und damit zum Start der Aufstellung der Lärmaktionspläne herauszugeben.



Büroausflug 2011 nach Lüttich (B)

Unser diesjähriger Büroausflug führte uns Anfang Juli nach Lüttich (B). Während das für die Aachener fast ein Katzensprung ist, flogen unsere Berliner Kollegen zunächst nach Maastricht (NL). Mit nur wenigen Minuten Umsteigezeit auf den Zug nach Lüttich kamen die Busse vom Flughafen und aus Aachen am Bahnhof Maastricht an. So haben wir innerhalb kurzer Zeit sowohl verschiedene Verkehrsmittel genutzt (Flugzeug, Bus, Bahn), als auch drei Länder bereist. Das Euregio-Ticket, das in den drei Ländern in der gesamten Grenzregion gilt, macht das "Länder-Hopping" einfach, kostengünstig (16 EUR) und komfortabel – gelebtes Europa!

In Lüttich stand zunächst der Bahnhof Liège-Guillemins zur Besichtigung an. Der Hauptbahnhof der Stadt an der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Aachen – Brüssel wurde nach den Entwürfen des Architekten Santiago Calatrava für 312 Millionen Euro errichtet und 2009 nach 13-jähriger Planungs- und Bauzeit eröffnet. Er besitzt die für den Architekten typischen organischen Formen und bietet ständig neue Perspektiven.



Weitere Stationen unseres Ausflugs waren das Villenviertel im Stadtteil Cointe und die Treppenstraße Montagne de Beuren, die mit ihren 374 Stufen vom historischen Stadtkern zur mittelalterlichen Zitadelle führt.



Dank des in diesem Sommer seltenen Sonnenscheins durfte das traditionelle Picknick mit einer zwangslosen Bürobearbeitung nicht fehlen



Zwischen ausgiebigen Fußmärschen halfen uns immer wieder Bus und Bahn, vom einen Punkt zum nächsten zu kommen. Auf der Rückfahrt tuckerten wir schließlich in einem betagten belgischen Triebwagen über die alte Bahnstrecke durch das belgische Wesertal nach Aachen.





Ausbilden und Wohnen in Kyabasaija (Uganda)

Bau eines Wohnheims für Mädchen - ein Hilfsprojekt der DESWOS

Für viele an einer Berufsausbildung interessierte Mädchen ist der Weg zum Ausbildungszentrum in Kyabasaija lang und gefährlich. Die Eltern beklagen viele Übergriffe und behalten ihre Töchter deshalb zuhause. Für die Mitarbeiter der DESWOS und des Kyabasaija Village Development Programme (KVDP) liegt eine Lösung im Bau eines Wohnheims. Die frisch ausgebildeten Maurer errichten ein 210 m² großes Gebäude nach afrikanischen Standards. Es wird sieben Schlafräume mit Etagenbetten geben. Auch Toiletten und eine Zisterne gehören selbstverständlich zum Projekt. Von Montag bis Freitag finden 42 Mädchen hier zukünftig eine sichere Unterkunft. Am Wochenende kehren sie dann in ihre Dörfer zurück - zu stolzen Eltern, die inzwischen die Ausbildung der Töchter wertschätzen und anerkennen.

Für den Bau des Mädchenwohnheims mit Wasserversorgung und Sanitäreinrichtungen bittet die DESWOS um Ihre Spende. Zum Beispiel für:

- Bau eines Schlafraums, je 5.700 EUR,
- Toilettenanlage, je 800 EUR,
- 2 Zisternen, je 800 EUR,
- 21 Etagenbetten, je 100 EUR.

Wenn es die Zeit und vor allem die Straßenverhältnisse zulassen, wollen wir bei einer Reise nach Uganda im Februar 2012 dieses Projekt besichtigen. Im nächsten eRRgo werden wir berichten.

Ihre Spende ist der Beginn einer besseren Zukunft für die Mädchen in Kyabasaija, herzlichen Dank!

Spendenkonto

DESWOS
 Sparkasse KölnBonn, Konto 660 22 21
 BLZ 370 501 98
 Stichwort: PRR Uganda

Wir bitten um Ihre Mithilfe!

Entsprechende Überweisungsträger liegen dieser eRRgo-Ausgabe bei.



Die Maurerlehrlinge sind am Bau des Wohnheims beteiligt



Berufsbildung für Mädchen - eine Investition in die Zukunft

San Francisco: Pavement to Parks



In San Francisco gibt es einmal mehr eine kreative Initiative, das Stadtleben für Fußgänger erträglicher zu gestalten: "Asphalt zu Parks". Schöne Beispiele für die Umgestaltung überdimensionierter Fahrbahnflächen und von Parkstreifen mit einfachen Mitteln sind zu finden unter <http://sfpavementtoparks.sfplanning.org>.

Für die Umnutzung von Parkstreifen kommen vor allem modulare Gehwegweiterung zum Einsatz. Sie haben die Breite eines Parkstreifens und werden an den Bordstein angesetzt. Angeboten werden verschiedene kombinierbare Elemente wie Einzelsitz, hoher Tisch, Sitz mit Pflanzbeet, Sitz mit Baumbeet oder Bodenplatten als Erweiterung und Zwischenstück, siehe auch www.walklet.org.



eRgo
konstruktives vom
planungsbuero richter-richard

Pimp up your Office Window

Quelle: Art-Magazin, 10/2011

Es waren einmal ein paar Angestellte in Paris. Eines Tages im Frühling waren sie von großer Langeweile geplagt. Sie nahmen ein paar bunte Notizzettel und klebten damit ein Bild ins Fenster. Kurz darauf taten die Kollegen von gegenüber das Gleiche – nur bunter und größer. Es dauerte nicht lange und ganz Paris war im **Rausch der Klebezettelbilder**. Die Medien fachten den Wettstreit an. Wer hat das größte, das bunteste, das schönste Fensterbild? Bald schrieben Zeitungen in der ganzen Welt von der französischen Bilderflut. Bald prangten überall auf der Erde bunte Klebezettel in grauen Konzernfassaden. Und es werden immer noch mehr! Zu sehen auf www.postitwar.com

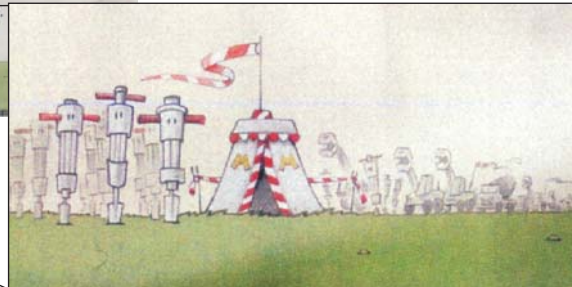


Hier ging es los: Dieses Pariser Bürohaus im Stadtteil La Défense war einer der Vorreiter des Post-it-Hypes

DB BAHN ... auf dem Feldzug gegen das Böse



Mit unseren Bau-Informationen sind Sie bestens gewappnet.
Internet www.bahn.de/bauarbeiten
BahnBau-Telefon 0800 5 99 66 55



DB BAHN ... hat mal wieder Pech

ICE 591, 23. Mai 2011, 08.35 Uhr: "Wir verlassen Mannheim mit einer Verspätung von fünf Minuten wegen des Zustiegs von Fahrgästen!"

Innovative Lösung zur Lärminderung

Das Titelbild der niederländischen Kampagne für leisere Reifen aus dem Jahr 2007 zeigt, mit welchen einfachen Mitteln der Lärm (und auch der Flächenverbrauch!) um die Hälfte reduziert werden kann.



Postlaufzeiten

Auch im elektronischen Zeitalter lässt sich die analoge Post (auch Schnecken-Post genannt) nicht ganz vermeiden. Das betrifft insbesondere rechtsverbindliche Unterlagen wie beispielsweise Verträge. Viele Kommunen bedienen sich hierzu nicht mehr der Deutschen Post sondern anderer Anbieter.

Kann man bei der Deutschen Post von einer Zustellung am nächsten Tag, spätestens nach zwei Tagen ausgehen, sind andere Anbieter als echte Schneckenpost zu bezeichnen: MAZMAIL benötigt i.d.R. drei Tage, TNT fünf Tage! Wenn Sie also einmal nicht so schnell eine Reaktion von uns erhalten, wie Sie es erwarten dürfen, dann hat es vermutlich am Briefdienstleister gelegen. Wir werden unsere Post weiterhin mit der Deutschen Post versenden, damit wenigstens unsere Antwort schnell bei Ihnen ist.

Sonderfragen des Stadtverkehrs

Der FGSV-Arbeitsausschuss 1.7 "Sonderfragen des Stadtverkehrs" hat in der letzten Sitzung Jochen Richard zum stellvertretenden Leiter gewählt. Das kam etwas überraschend (um den Begriff "Überfall" zu vermeiden). Für Ehre, Aufgabe und Vertrauen sei dennoch (bzw. erst Recht) gedankt.

Straßen.NRW: Frauen auf dem Vormarsch

Auszug aus einer E-Mail des Pressedienstes von Straßen.NRW zum Internationalen Frauentag 2011: "Fast ein Viertel der Beschäftigten in den Bereichen Straßenplanung, Straßenbau und Betrieb und Betrieb und Verkehr sind mittlerweile weiblich... Und auch der Anteil der weiblichen Führungskräfte liegt mittlerweile bei fast einem Fünftel..." Diese Bilanz zogen Winfried Pudenz, Straßen-NRW-Hauptgeschäftsführer und Bernd A. Löchter von der Pressestelle.

Straßen.NRW: Baustellen-Management

Noch ein Fundstück bei Straßen.NRW, 18. März 2011: "Ein Drittel der Tagesbaustellen findet nachts statt..."

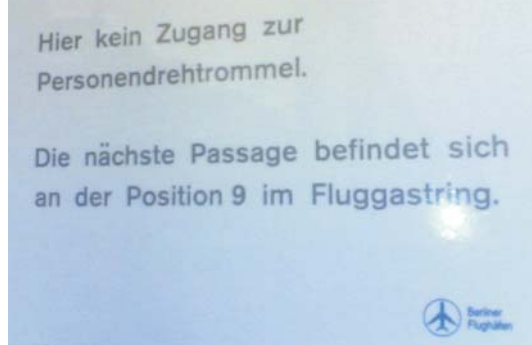
Vorträge

VSVI Baden-Württemberg
"Verkehrslärm - Aktuelle Themen zur Lärmaktionsplanung"
Leinfeld, 21. März 2012 (siehe beigefügtes Programm)

Institut für Städtebau
"Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten –
Neue Anforderungen und innovative Konzepte"
Berlin, 10./11. Mai 2012 (siehe beigefügtes Programm)

Institut für Städtebau
"Lärm in der Stadt"
Berlin, 12. Juni 2012 (siehe beigefügtes Programm)

Schleudergefahr



Wärmeschutz gleich Schallschutz?

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen hat ein Faltblatt veröffentlicht, das aufzeigt, wie beim Kauf von Fenstern die Eigenschaften der Wärmedämmung und der Lärminderung bestmöglich in Einklang gebracht werden können. Das Faltblatt kann über den Link www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/infoblaetter/info18/lanuvinfo18start.htm heruntergeladen oder als Druckexemplar beim LANUV angefordert werden.



eRgo Impressum 12-01

Herausgeber und Copyright:
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Südstraße 52 • 52064 Aachen
Tel. 0241/47077-0 - Fax 0241/47077-4
E-Mail aachen@pr.de

Für den Inhalt verantwortlich:
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

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

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

Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt:
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD