

Erster Politischer Begleitkreis K 35n

Protokoll vom 21. Februar 2023

DIALOG BASIS, Dettenhausen, 10. März 2023

1. EINLEITUNG	3
2. ERÖFFNUNG DURCH DEN OBERBÜRGERMEISTER MARC HERTER	3
3. EINFÜHRUNG IN DAS PROJEKT K 35N	3
4. VORSTELLUNG MULTI HUB WESTFALEN	4
5. PLANUNGSPROZESS EINER KREISSTRAÙE	5
6. UMWELT / RAUMWIDERSTÄNDE BÜRO STELZIG	6
7. FRAGERUNDE ZU DEN GEHÖRTEN VORTRÄGEN	12
8. ERSTE VARIANTEN	13
9. ARBEIT AN DEN THEMENSTÄNDEN	15

1. Einleitung

Im Rahmen des politischen Begleitkreises zur Kreisstraße K 35n am 21. Februar 2023 wurden die politischen Vertreter*innen des Rates und der betroffenen Stadtbezirke über den aktuellen Planungsstand, den weiteren Prozess, den verknüpften Multi Hub und die bisherigen Ergebnisse der Umweltuntersuchungen informiert.

Das Projekt K 35n ‚Neu- oder Ausbau der nördlichen Weetfelder Straße‘ wurde im Jahr 2009 erstmalig geplant, nun möchte man die Planung im Dialog fortsetzen, mit Hilfe des politischen Begleitkreises und den Bürgerinnen und Bürgern. Ziel ist es, die Meinungen und Kenntnisse der Teilnehmenden zu erfahren, um diese in den folgenden Planungsschritten der K 35n berücksichtigen zu können.

2. Eröffnung durch den Oberbürgermeister Marc Herter

Marc Herter, Oberbürgermeister der Stadt Hamm leitet in den politischen Begleitkreis mit einem kurzen Rückblick auf den letzten Termin zur B 63n im vergangenen Jahr ein. Er erläutert, dass wie schon bei der B 63n, auch in diesem Projekt die Planung im Dialog ein wichtiger Fokus sei und es deshalb im Planungsprozess immer wieder Möglichkeiten der Beteiligung für die unterschiedlichen Akteursgruppen gebe. Die beiden Straßenbauprojekte sind zudem durch ein weiteres Element miteinander verbunden, dem Multi Hub der Deutschen Bahn. Daher richtet Marc Herter seinen Dank an Thomas Hesse, CEO der DB Intermodal Services, der die Themen des Multi-Hubs an diesem Tag präsentiert. Er betont zugleich, dass die K 35n bereits 2009 beschlossen wurde und daher nicht auf Grund des Multi Hubs gebaut wird. Besondere Highlights der Veranstaltung sind für ihn die Umweltthemen und die Arbeit des Büro Stelzig sowie die Gespräche und der Austausch zur K 35n.

3. Einführung in das Projekt K 35n

Andreas Mentz, Stadtbaurat der Stadt Hamm, führt in das Projekt ein und erläutert die Wichtigkeit des Aus- oder Neubaus der nördlichen Weetfelder Straße. Um eine verträgliche Lösung zu finden orientiere man sich an dem bereits bekannten Dialogverfahren der B 63n, bestehend aus dem politischen Begleitkreis und den Bürgerdialogen.

Wie zuvor Oberbürgermeister Herter, betont auch Herr Mentz, dass der Beschluss für die K 35n im Jahr 2009 erfolgte, nun jedoch durch die Erstellung des Multi Hubs eine weitere Dringlichkeit erhält. Er ermutigt zudem die Teilnehmenden mit Hinweis auf da CreativRevier Heinrich Robert die geplante Kreisstraße als eine Entwicklung zu denken, welche bereits verbrauchte und in Teilen belastete Fläche belebt und nutzbar macht. Die aktuelle Verkehrsentwicklung widerspreche der erhofften Verkehrswende, da die Anzahl der PKW und LKW weiterhin steige. Ziel sei es daher den konfliktärmsten Korridor zu finden, schließlich bedeute ein Straßenbau immer ein Eingriff in die Landschaft, daher wolle man den Schaden so gering wie möglich halten. Es gilt zudem das Landschaftsschutzgebiet „Wiescherbach-Senke“ und die Renaturierung Herringer/Wiescher Bach zu beachten.

4. Vorstellung Multi Hub Westfalen

Das Projekt *Multi Hub Westfalen - Reaktivierung des stillgelegten Teils des Hamm Rangierbahnhofs (Rbf)* wird von Thomas Hesse, CEO der DB Intermodal Services, erläutert. Einleitend in seinen Vortrag zeigt Herr Hesse ein Informationsvideo zum geplanten Multi Hub. In diesem wird das Ziel des Projekts erläutert: Güter sollen auf die Schiene verlagert werden, um einen nachhaltigen Güterverkehr zu garantieren und zugleich durch die trimodale Anbindung Hamms eine neue wirtschaftliche Dynamik für die Stadt zu schaffen. Die Wagen könnten in Hamm justiert werden, zudem sei man mit der Stadt Hamm im Austausch, um die Bahnlogistikflächen für innovative Unternehmen nutzbar zu machen. Dabei wird der Bahnhof in die vier Bereiche KV Terminal, Depot, Instandhaltung und Bahnlogistikflächen unterteilt.

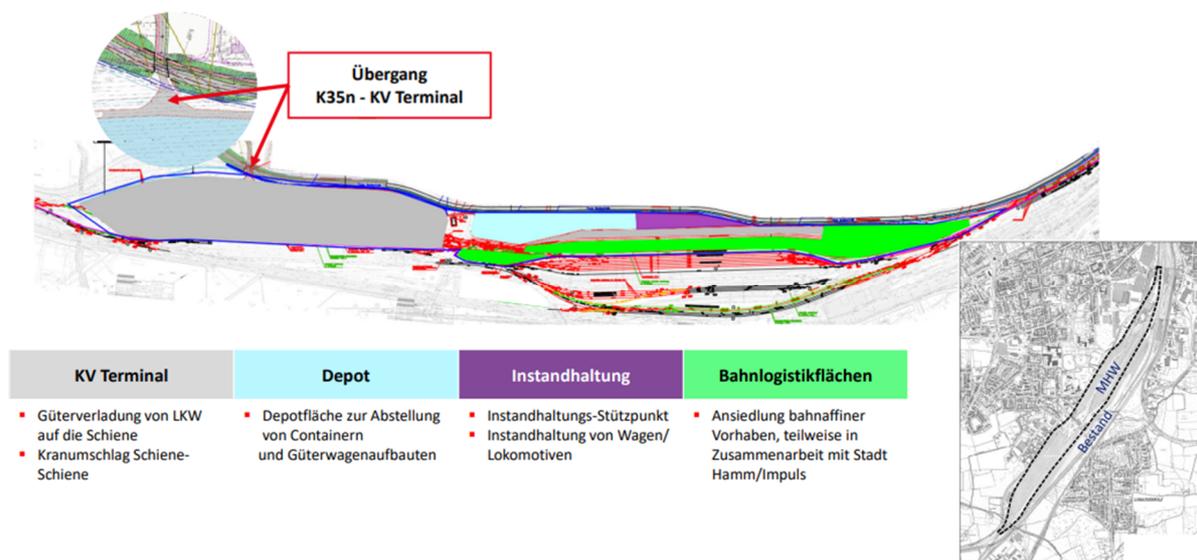


Abbildung 1 Der Multi Hub Westfalen

Anschließend erläutert er die Bedeutung des Straßenbauprojekts für den Multi Hub. Die K 35n verbinde das übergeordnete Straßennetz (L664 Kamener Straße) mit dem KV Terminal im südlichen Teil des Rbf, da dort die Güter auf den LKW verladen werden. Ohne diese Anbindung sei ein geregelter Ablauf nicht möglich. Zudem finde im KV Terminal mit Hilfe der Kräne auch Umschlag zwischen verschiedenen Zügen statt. Herr Hesse führt weiter aus, dass im Depot eine Fläche zur Abstellung von Containern und Güterwagenaufbauten entstehen soll. Den nördlichen Teil des Bahnhofs wolle man für die Instandhaltung von Wagen und Lokomotiven sowie für eine Ansiedlung bahnaffiner Vorhaben und Unternehmen, teilweise in Zusammenarbeit mit Stadt der Hamm, nutzen.

Anschließend stellt Herr Hesse die Vorteile des Multi Hubs Westfalen vor. Diese seien:

- Eine deutliche Stärkung des Wirtschafts- und Logistikstandortes Hamm,
- ein Schaffen von neuen, hochwertigen Arbeitsplätzen,
- ein wesentlicher Baustein für eine klimaneutrale Verkehrswende,

- eine Wiederbelebung des bedeutenden Eisenbahnstandortes Hamm,
- eine Umsetzung auf bereits für Eisenbahnverkehr gewidmetem Gelände,
- eine Lage auf europäisch, zentralem Eisenbahnknoten,
- ein Nukleus für wichtige bahnaffine Innovationen.

Herr Hesse betont abschließend, dass der Multi Hub für die Region sowie auch die gesellschaftliche gewollte Verlagerung des Transports wichtig sei.



Abbildung 2
Informationsstand des Multi
Hub Westfalen

5. Planungsprozess einer Kreisstraße

Im Anschluss bringt Frank Büchting, Projektleiter der K 35n, den Teilnehmenden den Planungsprozess einer Kreisstraße näher. Da viele der Anwesenden bereits mit dem Planungsprozess der Bundesstraße 63n vertraut sind, nutzt Herr Büchting dessen Ablauf, um zu zeigen, dass ein deutlich vereinfachter und schnellerer Prozess erwartet werden als bei der B 63n, da die Stadt Hamm der alleinige Baulastträger ist. So entfielen Abstimmungen mit Anderen mit Straßen NRW und dem Bund. Im Unterschied zu dem Planungsprozess der B 63n verläuft die Planung der K 35n nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG), anstatt nach dem Bundesfernstraßennetz (FStrG).

Momentan befindet man sich in der Vorplanung, diese beinhaltet eine Verkehrsuntersuchung, eine Umweltverträglichkeitsstudie, Trassenvarianten und eine Vorzugsvariante. Die Vorplanung endet mit der Linienabstimmung.

Eine Umweltverträglichkeitsstudie werde derzeit durch das Büro Stelzig durchgeführt, das Verkehrsgutachten werde im späten Frühling vorliegen und fließe dann in die Bewertung der Variantenentscheidung ein. Zugleich finde, am heutigen Abend, die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung in Form des Korridorworkshops statt.

Die nächsten Schritte seien:

- Die Erstellung des Verkehrsgutachtens
- die Entwicklung der Varianten für die Abwägung
- die Variantenbewertung und Festlegung der Vorzugsvariante
- die Fertigstellung der UVS
- sowie die Linienabstimmung.

Neben der begleitenden frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung finde bei der Linienabstimmung auch eine formale Beteiligung mit öffentlicher Auslegung statt.

Anschließend folgt die Entwurfsplanung. Diese beinhaltet neben der Ausarbeitung des technischen Entwurfs die immissionsschutztechnischen Berechnungen, die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Aufstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans.

Auch in dieser Phase der Planung würden die Bürgerinnen und Bürger durch die kontinuierliche frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden werden.

Auf die Entwurfsplanung folgen die Genehmigungsplanung und das Genehmigungsverfahren, bei dem auch wieder eine formale Beteiligung der Öffentlichkeit stattfindet.

Wenn das Genehmigungsverfahren abgeschlossen ist, folgen gegen Ende des Jahrzehnts die Ausführungsplanung, der Bau und anschließend die Verkehrsfreigabe.

6. Umwelt / Raumwiderstände Büro Stelzig

Volker Stelzig, Inhaber des Büros Stelzig für Landschaft, Ökologie und Planung, stellt den Teilnehmenden die vertiefende Raumanalyse vor. Er berichtet, dass die Umweltuntersuchung vor Ort im Jahr 2021 begonnen hat. Momentan befinde man sich in einer Phase der Feststellung der Verhältnisse. Ziel sei es, die Kreisstraße in einem Bereich mit dem geringsten Konflikt zu bauen.

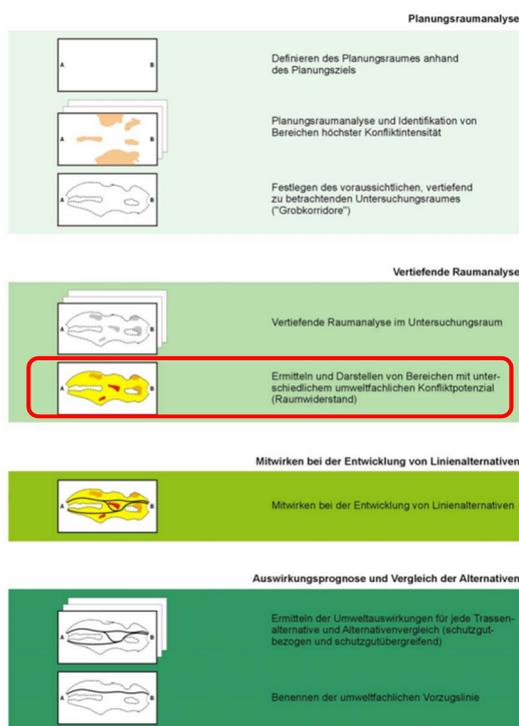


Abbildung 3 Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau

Die Erstellung einer Umweltverträglichkeitsstudie ist in vier aufeinander folgende Arbeitsschritte aufgeteilt. Auf den ersten Schritt, die Planungsanalyse, folgte nun die vertiefende Raumanalyse im Untersuchungsraum. Diese beinhaltet:

- eine Bestandserfassung und ggf. -Bewertung der einzelnen Schutzgüter gem. UVPG sowie deren Wechselwirkungen.
- das Ableiten des Konfliktpotenzials des Untersuchungsraumes,
- das Ermitteln von Konfliktschwerpunkten und
- das Darstellen des sog. „Raumwiderstandes“.
- neben straßen- und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten eine Grundlage für das Entwickeln zu untersuchender Linienalternativen.

Im Anschluss daran folgt ein Mitwirken bei der Entwicklung von Leitlinien und abschließend eine Auswirkungenprognose sowie ein Vergleich der Alternativen.

Herr Stelzig erklärt weiter, dass das genannte Ziel eines konfliktfreien Raums für die Kreisstraße mit Hilfe des Raumwiderstands klassifiziert wird. Dieser stelle die Zusammenschau des Konfliktpotentials der einzelnen Schutzgüter dar. Die ermittelten Sachverhalte werden in Raumwiderstandsklassen überführt.

Der Raumwiderstand leitet sich jeweils aus demjenigen Sachverhalt mit dem höchsten Konfliktpotenzial, beziehungsweise der höchsten Entscheidungsrelevanz entsprechend der Definition der einzelnen Raumwiderstandsklassen ab. Durch das Ermitteln und Darstellen des Raumwiderstandes wird zur Entwicklung einer umweltschonenden Linienführung zu einem frühen Planungszeitpunkt beigetragen.

Die Raumwiderstandsklassen selbst lassen sich in drei Stufen einteilen. Um dieses Prinzip den Gästen der Veranstaltung näher zu bringen zeigt Herr Stelzig die Raumwiderstandsklassen am Beispiel des Schutzguts „Tiere Pflanzen und biologische Vielfalt“. Die Klasse I ist hierbei die konfliktreichste, wird in dieser Klasse eine Straße gebaut so hat dies erhebliche Umweltauswirkungen, welche zulassungshemmend wirken können. Zur Klasse I gehören in dem genannte Beispiel:

- Schutzgebiete mit gesetzlichem oder europäischem Schutzstatus
- sowie Habitate streng geschützter, seltener, beziehungsweise besonders gefährdeter Arten oder auch gesetzlich geschützte Biotope.

Die Raumwiderstandsklasse II führe ebenfalls zu erheblichen Umweltauswirkungen, allerdings würde diese lediglich entscheidungserheblich sein, jedoch nicht hemmend wirken. Für das Beispiel Schutzgut „Tiere Pflanzen und biologische Vielfalt“ würden in die Klasse II folgende Vorkommnisse zählen:

- Geschützte Landschaftsbestandteile
- Biotopverbunde
- Besonders schutzwürdige Habitate und Lebensräume nach gutachtlicher Bewertung
- RAMSAR-Gebiete

Die konfliktärmste Raumwiderstandsklasse III könne zu unterschiedlich erheblichen Umweltauswirkungen führen, welche bedingt entscheidungsrelevant seien. Dies beinhalte beispielsweise:

- Faunistische Lebensräume, Biotope entsprechend der gutachtlichen Bewertung zur ökologischen Einstufung
- Nicht arten- und schutzgebietsbezogene Bereiche zur Sicherung der biologischen Vielfalt

Die beschriebenen Raumwiderstandsklassen ließen sich nun auf verschiedene Schutzgüter anwenden. Das Schutzgut mit der höchsten Priorität sei zu meist der Mensch einschließlich seiner Gesundheit.

Das folgende Bild zeigt die Raumwiderstandsklassen des von der K 35n betroffenen Gebiets zum Schutzgut Mensch.



Abbildung 4 Raumwiderstandsklassen des Schutzguts Mensch

Hierbei käme es durch reine und allgemeine Wohngebiete, Friedhöfe sowie Flächen für den Gemeinbedarf zu großem Konfliktpotential. Diese Räume des Menschen würden folglich zur Raumwiderstandsklasse I gehören. Dies betreffe insbesondere die Ränder des Gebiets. Zu der Raumwiderstandsklasse II gehörten im Planungsgebiet der K 35n bebauter Bereiche

im Außenbereich, Bereiche, die der Erholungsnutzung dienen sowie signifikante Sachgüter, darunter falle beispielsweise ein Pumpwerk des Lippeverbandes. Die Raumwiderstandsklasse III beinhaltet Sportanlagen und Kulturlandschaftsbereich und betreffe den größten Teil der Fläche.

Ein weiteres Schutzgut sei Boden und Wasser, dieses betreffe insbesondere das Zentrum des Planungsgebiets.



Abbildung 5 Raumwiderstandsklassen des Schutzguts Boden und Wasser

Dieses Schutzgut betreffe nur zwei der drei Raumwiderstandsklassen. Zum einen die Raumwiderstandsklasse II durch die vorhandenen Flutpolder sowie den Archivboden, zum anderen die Raumwiderstandsklasse III auf Grund des Wiescher Baches.

Da die „Wiescherbach-Senke“ ein Landschaftsschutzgebiet sei, sei diese, für das Schutzgut Landschaft sowie Luft und Klima, der Raumwiderstandsklasse II zugeordnet.



Abbildung 6 Raumwiderstandsklasse des Schutzguts Landschaft sowie Luft und Klima

Das Büro Stelzig hat zudem eine Gesamtkarte der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erstellt. Diese beinhaltet unter anderem Brutvögel, Fledermäuse sowie Amphibien und Reptilien.



Abbildung 7 Gesamtkarte der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Herr Stelzig erklärt den Teilnehmenden im Detail, worauf die genannten Schutzgüter aufbauen. So wurden beispielsweise 14 Vogelarten festgestellt, die planungsrelevant sind. Es müsse dementsprechend geprüft werden, wie sich ein zunehmender Verkehr auf die Brutvogelarten auswirken würde. Auch andere Tiergruppen seien in dem Gebiet vorgekommen, unter anderem zwölf verschiedene Fledermausarten. Da diese häufig Begrünung in Form von Hecken als Leitstrukturen nutzen, müsse im Fall des Neubaus einer Straße ein Ausgleich garantiert sein. Zwei weitere, besonders entscheidende Tierkategorien seien die Amphibien und Reptilien. Diese würden in Teilen zu der konfliktreichsten Raumwiderstandsklasse I gehören.

Zu dieser zählten damit:

- Die Laichgewässer Kammmolches
- Der Gewässerkomplex des Kammmolches
- Sowie die Revierzentren planungsrelevanter Brutvogelarten.

Die Raumwiderstandsklasse II umfasse:

- Den Aktivitätsraum der Fledermäuse
- Die Flugkorridore der Fledermäuse
- Die Landhabitate des Kammmolches
- Geschützte Landschaftsbestandteile
- Sowie Verbundflächen

In der Raumwiderstandsklasse III seien vertreten:

- Laichgewässer sonstiger Amphibien
- Landhabitate sonstiger Amphibien
- Lebensräume Reptilien
- andere Faktoren, wie Fläche für Wald, Natur und Landschaft



Abbildung 8 Vortrag des Büro Stelzig

Abschließend stellt Herr Stelzig die Gesamtübersicht der Raumwiderstände bezogen auf die beschriebene Schutzgüter vor.

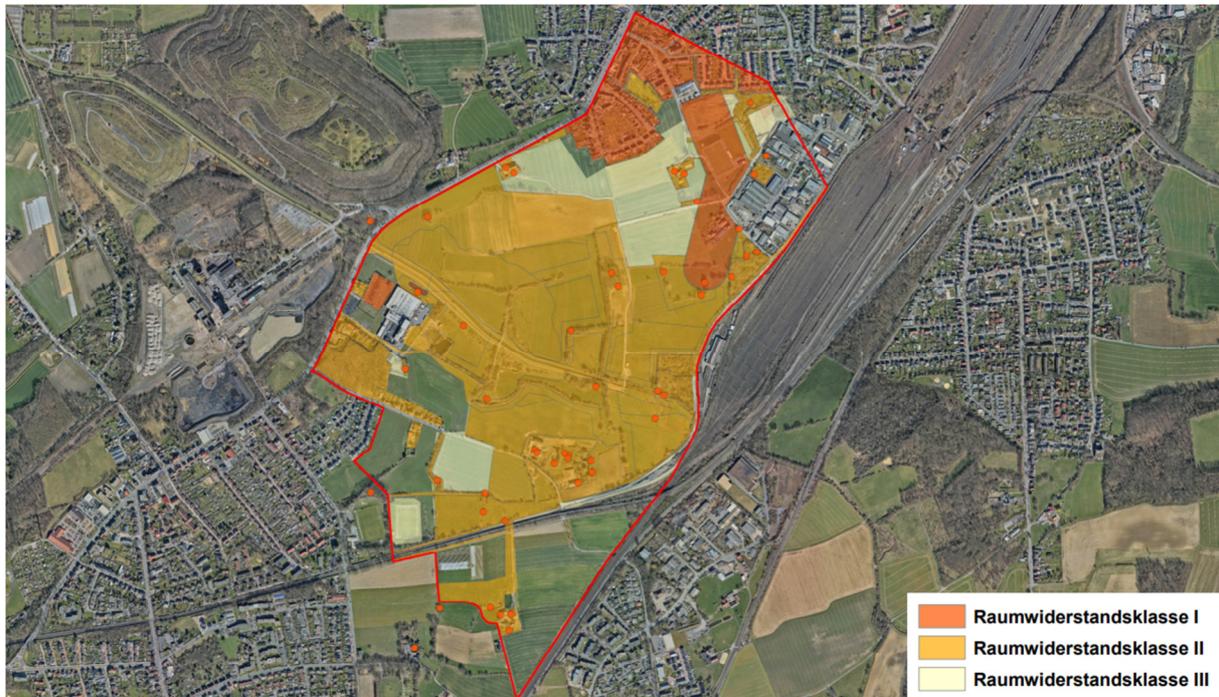


Abbildung 9 Gesamtübersicht der Raumwiderstände

Dabei sei auffällig, dass der nördliche Teil des Planungsgebiets am konfliktreichsten sei, aufgrund des vorhandenen Wohngebiets und der Kammolche würde man diesen Bereich der Raumwiderstandsklasse I zuordnen. Im Zentrum der Fläche sei insbesondere die Raumwiderstandsklasse II vertreten. Herr Stelzig berichtet, dass man zudem in manchen Teilen der Fläche keinerlei Raumwiderstände gefunden hat. Er weist zuletzt darauf hin, dass die abgebildete Karte eine reine Feststellung der Schutzgüter und Raumwiderstandsklassen ist und noch keine Variantenentscheidung festlege.

7. Fragerunde zu den gehörten Vorträgen

Frage	Antwort
<p>Ein Teilnehmer möchte wissen, weshalb man die K 35n plant, dies bezieht er auch auf den Multi Hub und kritisiert die Lage beider Projekte. Schließlich könne man den Multi Hub auch auf einer freien Fläche bauen und könne so die Innenstadt entlasten.</p>	<p>Herr Hesse erläutert, dass ein zunehmender Verkehr auf die Schienen verlagert werden muss. Dies gelinge aber nur mit Hilfe einer Straßenanbindung. Einen minimalen Eingriff in die Natur könne man nur durch eine Nutzung des bereits bestehenden Bahnhofes garantieren. Herr Herter schließt sich diesem an und hinterfragt die Aussage des Teilnehmers, da ein anderer Standort für den Multi Hub außerhalb der Stadt eine Versiegelung von freier Fläche bedeute. Der Rat der Stadt Hamm habe an anderer Stelle beschlossen, dass die nördlichen Flächen des Inlogparcs in Weetfeld nicht für wirtschaftliche Entwicklungen genutzt werden würden, um eine solche Versiegelung zu vermeiden.</p>
<p>Der Teilnehmer fügt hinzu, dass der Multi Hub und die K 35n eine extreme Belastung für die Innenstadt seien und die menschliche Gesundheit höher eingestuft werden muss. Daher solle die Planung außerhalb der Stadt stattfinden.</p>	<p>Herr Herter widerspricht dieser Aussage, da eine solche Planung nicht möglich sei, aufgrund der mangelnden Infrastruktur und einer zu großen Belastung für die Umwelt. Herr Hesse ergänzt, dass die Anbindung an den Multi Hub südlich liegt und somit keinen Einfluss auf die Innenstadt hat. Bei jeglichen Straßenbauprojekten ist ein Einfluss auf die Umwelt unvermeidbar. Das Ziel, diesen so gering wie möglich zu halten, könne man mit der aktuellen Planung erreichen.</p>
<p>Ein anderer Teilnehmer erfragt, wie man den Anwohnerinnen und Anwohner Hamms den Multi Hub nahebringen kann.</p>	<p>Herr Hesse erklärt, dass es ein Kompromiss ist, an welchem Ort die Verlagerung der Güter stattfindet. Der Standort in Hamm sei besonders aufgrund der minimalen Eingriffe in die Landschaft und gleichzeitig der maximalen Wirkung durch die trimodale Anbindung geeignet. Herr Berendes von der Entwicklungagentur für nachhaltigen Güterverkehr erklärt zusätzlich, dass das Projekt viele Vorteile mit sich bringt, so könne man hochwertige Arbeitsplätze in der modernen Logistik nach Hamm bringen.</p>

<p>Der Teilnehmer möchte zusätzlich wissen, wie viele Autos in Zukunft die K 35n befahren werden und ob eine direkte Leitung auf die Autobahn möglich ist.</p>	<p>Herr Hesse erklärt, dass nicht jeder Hersteller einen eigenen Gleisanschluss hat, daher müsse man einen Kompromiss in Form einer Kreisstraße finden, um einen Ort für die Verlagerung der Güter auf die Schiene zu sichern.</p>
<p>Ein weiterer Teilnehmer spricht die Belastung für Anwohner*innen an, schließlich käme die Entlastung durch die B 63n nicht in naher Zukunft. Man müsse daher den Bürger*innen erklären, weshalb sie eine zusätzliche Belastung für mehr als 10 Jahre in Kauf nehmen sollten.</p>	<p>Herr Herter erläutert, dass sowohl im CreativRevier als auch im Multi Hub die Verkehrsbelastung abhängig von der Belegung bzw. Auslastung ist und langsam ansteigt. Mit einer Vollauslastung ist erst Mitte der 2030er-Jahre zu rechnen.</p>

8. Erste Varianten

Klara Köberle, DIALOG BASIS, leitet in den letzten Vortrag der Veranstaltung ein und übergibt damit das Wort an Herrn Büchting, welcher die ersten Varianten der K 35n anhand des Übersichtsplanes vorstellt.

Ziel sei es, keine Variante zu übersehen, daher plane man im Dialog. Dieser soll zeigen, welche Variante man begründet ausschließe oder auch behalte beziehungsweise ausarbeite. Die Umweltstudie, welche momentan erarbeitet wird, würde ebenfalls zeigen, welche Variante am sinnvollsten sei. So habe man bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Raumwiderstände nutzen können, um zusätzliche Varianten, wie z.B. die Variante 2.3 zu erstellen.

Folgende Varianten gebe es momentan:

- Variante 1 – Ausbau der Weetfelder Straße
- Variante 2 – direkte Verbindung zwischen RBF und Kamener Straße
- Variante 3 – Ausbau Auf dem Daberg/Gewerbegebiet und Anschluss an die Kamener Straße
- Variante 4 – Ausbau Auf dem Daberg über parzellierte Trasse
- Variante 5 – Anschluss am Knoten Zum Bergwerk/CreativRevier
- Variante 6 – Nutzung alter Herringer/Wiescher Bach

Herr Büchting erklärt, dass bei allen Varianten ein Ausbau der Rathenastraße erforderlich ist, zum einen um den Netzschluss des Kreisstraßenverlaufs herzustellen, zum anderen aufgrund der Verkehrsströme zum Multi Hub.

Abschließend wird den Teilnehmenden der Ausbauquerschnitt der zukünftigen Kreisstraße erläutert.

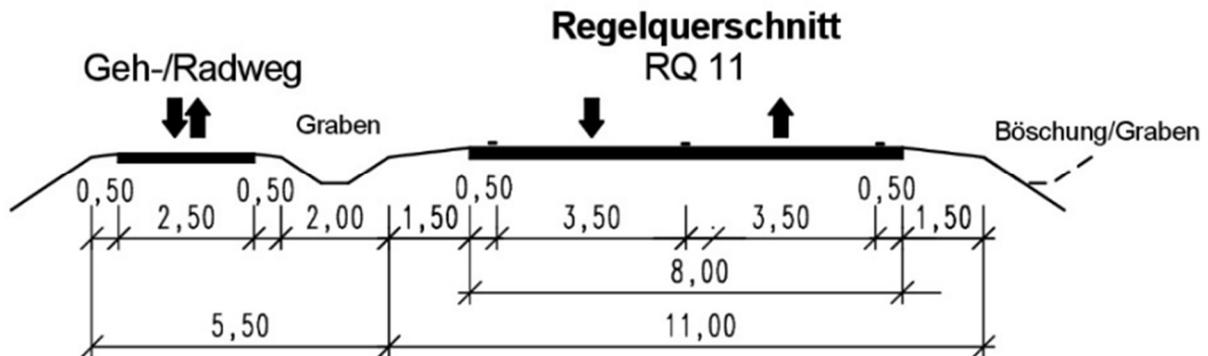


Abbildung 10 Querschnitt der K 35n

Die K35n werde in Abhängigkeit ihrer Verbindungsfunktion und der voraussichtlichen Verkehrsstärke gemäß der Entwurfsklasse 3 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen geplant.

Die Straße werde nach dem Regelquerschnitt 11 zweistreifig sein und einen Asphaltbreite von acht Metern haben sowie beidseitig je ein 1,5 Meter breites Bankett. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der straßenbegleitende Geh- und Radweg, der zur sicheren Führung des Fußgänger- und Radverkehrs notwendig ist.

9. Arbeit an den Themenständen

Auf die Vorträge folgt die Arbeit an den verschiedenen Themenständen. Die Teilnehmenden können an zwei Tischen zu den einzelnen Varianten Hinweise, Anregungen und Bedenken äußern. Ergänzend bietet der Umwelttisch die Möglichkeit themenspezifische Hinweise aufzunehmen und mit dem Büro Stelzig zu diskutieren. Zusätzlich gibt es einen Informationsstand des Multi Hubs, um detaillierte Fragen gezielt beantworten zu können.



Abbildung 11 Gemeinsames Arbeiten an den Thementischen

I. Variantentische

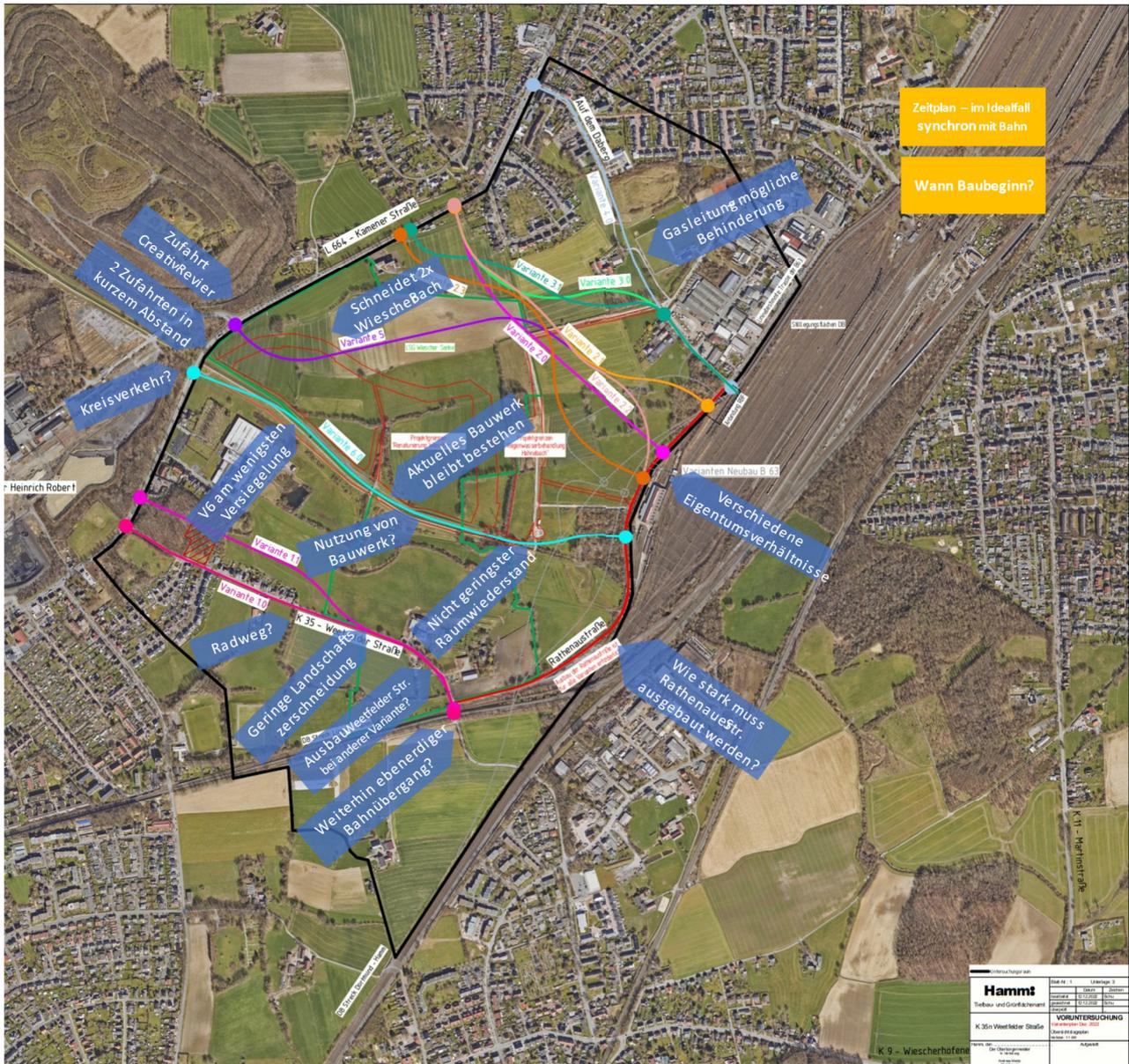


Abbildung 12 Ergebnisse Variantentische

II. Umweltsch

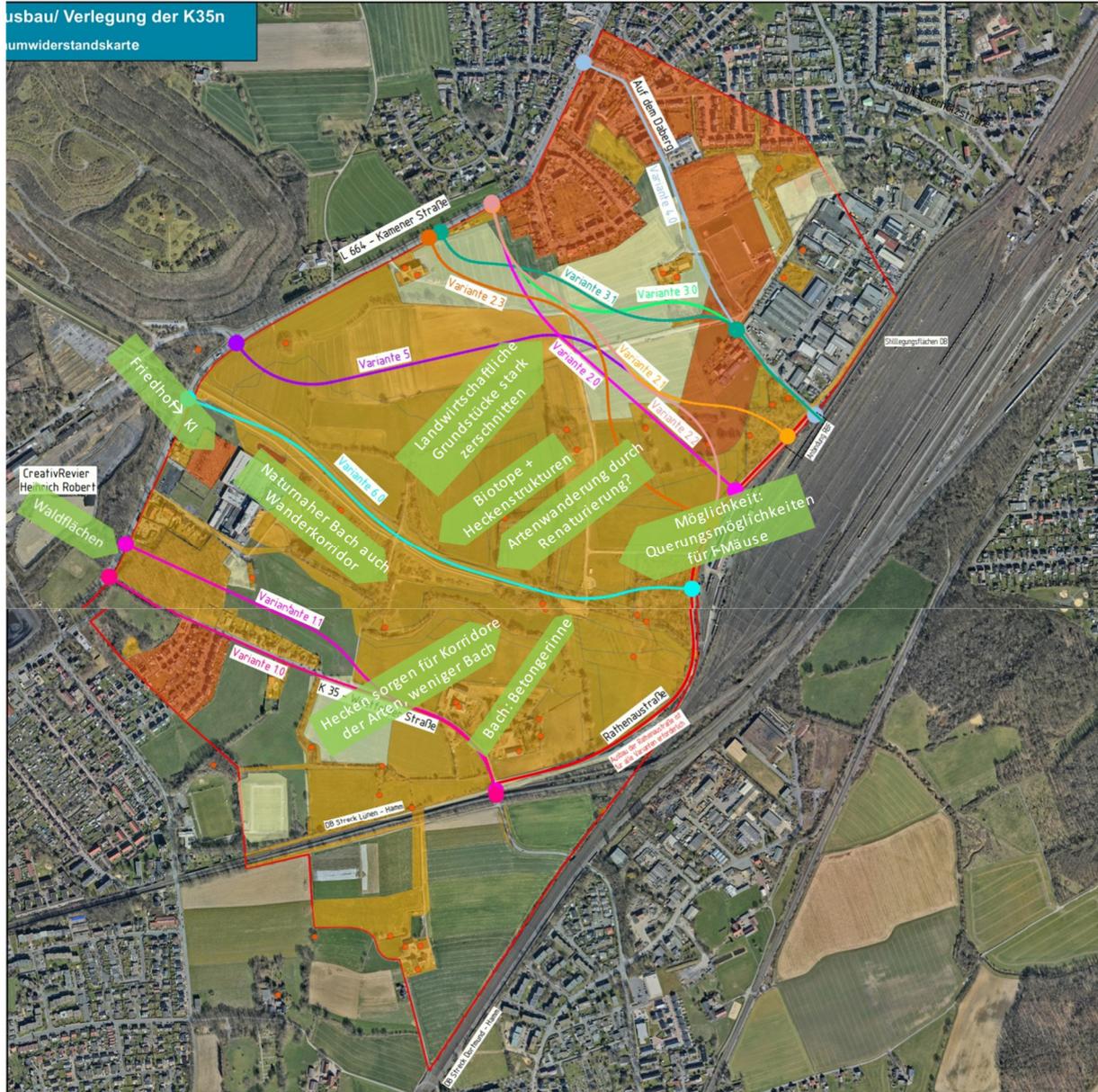


Abbildung 13 Ergebnisse des Umweltsch