



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

die Diskussion um Fahrverbote für Diesel-PKW, die Sorge um die globale Klimaveränderung, aber auch die zunehmenden Verkehrsstaus auf den Ausfallstraßen rund um Mühlthal zeigen, dass wir alle umdenken müssen. Wir müssen die Mobilität, die uns die moderne Gesellschaft abverlangt, erhalten, aber dabei die Umwelt weniger belasten.

Die Planungen für das Wohngebiet Dornberg gehen auch hinsichtlich der Mobilität neue Wege, die es den künftigen Bewohnern leicht machen werden, das eigene Auto zu Gunsten von Bus und Bahn, Rad und Fußweg in der Tiefgarage stehen zu lassen oder gar ganz abzuschaffen. Wir machen in der NRD selbst die Erfahrung, dass immer mehr Mitarbeitende nicht nur aus dem nahen Darmstadt mit dem Rad pendeln, auch im Winter. Jedoch muss noch viel getan werden, um die Alternativen zum Auto einfacher zu machen. Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten.

Die neue Ausgabe der „transparent“ widmet sich daher explizit dem Thema Mobilität. Landschaftsschutz für unsere Region, indem wir bereits bebaute Flächen für das neue Wohngebiet nutzen; Barrierefreiheit im Quartier für ein besseres Zusammenleben von Jung und Alt, Behindert und Nichtbehindert; schließlich umweltschonende Mobilität: dies zusammen erscheint uns ein sehr zukunftsweisender Weg für die Gemeinde Mühlthal zu sein.

**Christian Fuhrmann, Brigitte Walz-Kelbel**  
Vorstand der Stiftung  
Nieder-Ramstädter Diakonie



NIEDER  
RAMSTÄDTER  
DIAKONIE **NRD**

#### Herausgeber

Stiftung Nieder-Ramstädter Diakonie  
Bodelschwingweg 5, 64367 Mühlthal  
V.i.s.d.P.: Christian Fuhrmann, Brigitte Walz-Kelbel

Fotos: NRD/Marlene Broeckers, Andreas Nink,  
shutterstock.com

Texte: Marlene Broeckers, Michael Nesper, Andreas Nink  
Konzept: Michael Nesper

Layout: Bohm und Nonnen, Büro für Gestaltung GmbH  
Druck: DRACH Print Media GmbH



## Der Dornberg macht mobil

Zukunftsfähig ans Ziel kommen

**W**ohnen und Mobilität sind zwei der großen Themen unserer Zeit – und aufs Engste miteinander verknüpft. Denn der Ort, an dem wir wohnen, bestimmt maßgeblich, welche Wege wir zurücklegen müssen und vor allem wie. Wohnraum ist in den Ballungsräumen akute Mangelware – dazu ist dort gleichzeitig die Verkehrssituation angespannt. Der Bedarf an neuen Wohngebieten ist also groß, vor allem an solchen, die nicht irgendwo auf der grünen Wiese aus dem Boden gestampft werden und so noch mehr Menschen zwingen, Wege mit dem Pkw zurückzulegen.

Vor diesem Hintergrund ist die Umwandlung des Dornbergs vom ehemaligen Heimgelände der NRD in ein modernes, zukunftsorientiertes Wohngebiet in vielfältiger Hinsicht eine einmalige Chance für die Gemeinde und viele Wohnungssuchende in der Region. Ein großer Vorteil liegt darin, dass das Gelände eben kein Neubaugebiet ist, sondern teilweise nur neu bebaut wird. Viele aufwändige Bau- und Infrastrukturmaßnahmen erübrigen sich dadurch. Das Überzeugendste ist aber seine zentrale Lage: Das Wohngebiet befindet sich genau in der Mitte zwischen Trautheim im Westen und dem Einkaufs- und Gewerbepark im Süden, vor allem jedoch nahe am Zentrum des größten Ortsteils Nieder-Ramstadt. Gewerbepark und Bahnhof liegen im Radius von rund 1 Kilometer – die meisten anderen täglichen Wege sind sogar deutlich kürzer.

### Der Dornberg in Zahlen:

- 24 Mehrfamilienhäuser (inkl. Bestandsgebäude der NRD)
- 13 Einzel- und Doppelhäuser
- 10 Reihenhäuser
- = 250 – 285 Wohnungen (davon 20 % als „bezahlbarer Wohnraum“ und 10 % als sozialer Wohnungsbau)

### Nahversorgung im Umkreis von bis zu 1 Kilometer:

- über 60 Einzelhändler und Dienstleister
- 27 Ärzte, Apotheker und Gesundheitsdienstleister
- 19 Bildungs- und Betreuungsangebote (inkl. KITA-Neubau am Dornberg)
- 14 gastronomische Betriebe
- 16 Freizeit- und Erholungsangebote (inkl. Gymnastikhalle, Parkanlage mit Bouléplatz und Schachbrett, Grüngürtel und Spielplatz am Dornberg)
- 7 kulturelle Einrichtungen und Kirchen (inkl. Lazaruskirche als Veranstaltungsort)

### Mobilitätsangebote im Umkreis von 500 Metern:

- 2 Buslinien (N, NE)
- 1 Nachtbuslinie (Linie 678)
- 1 zusätzliche Haltestelle ist im Wohngebiet Dornberg geplant
- 2 Car-Sharing-Standorte (Fliednerweg 2, Wichernstraße 3 mit jeweils 2 Fahrzeugen)
- mindestens 1 weiterer Car-Sharing Standort im Wohngebiet Dornberg ist geplant
- Midkom Mühlthal (Anrufsammeltaxi)
- 2 Taxi-Unternehmen (in Nd.-Ramstadt)
- der Aufbau von Bike-Sharing-Angeboten ist geplant
- E-Ladestationen für Kfz und E-Bike sind geplant





## Blick auf die Karte: Gut versorgt, gut vernetzt

> Fortsetzung von Seite 1

Das eröffnet den Bewohnern des Dornbergs in Sachen Mobilität optimale Bedingungen – und ein großes Stück Unabhängigkeit vom eigenen Kraftfahrzeug. Denn die wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten zur täglichen Versorgung, ein vielfältiges gastronomisches Angebot, aber auch Ärzte, Apotheker und weitere Gesundheitsdienstleister sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad in nur wenigen Minuten erreichbar. Dasselbe gilt für die kulturellen Einrichtungen sowie die Angebote für Freizeit, Naherholung, Bildung und Betreuung. Das Schönste dabei: die wunderbare Naturlandschaft, die die Gemeinde Mühlthal prägt, liegt direkt vor der Tür, und das attraktive und barrierefreie Wegenetz

des Dornbergs lädt nicht nur seine Bewohner zum Spazierengehen ein.

Vor allem der Gewerbepark Ruckelshausen, aber auch die gesamte Gemeinde bieten zudem eine Vielzahl an Arbeitsplätzen – ohne nervenaufreibendes tägliches Pendeln. Über Bus und Bahn sind aber auch Darmstadt und Frankfurt schnell zu erreichen. Ergänzt wird dieses Mobilitätsangebot durch weitere Optionen: Zwei Car-Sharing-Standorte sind bereits vorhanden und ein dritter ist in Planung, wie auch Ladestationen für die E-Mobilität.

So macht der Dornberg eben nicht nur seine zukünftigen Bewohner mobil, sondern trägt aktiv dazu bei, die Belastung durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren. Für alle Mühltaler und für die Umwelt.

Hier wird die äußerst günstige Lage des neuen Wohngebiets noch einmal deutlich: Rund um den Fliednerplatz im Nordosten des Dornbergs haben sich bereits zahlreiche Angebote für Nahversorgung und Freizeit angesiedelt. Von da aus sind es nur wenige Geh- oder noch weniger Fahrradminuten bis zum Zentrum Nieder-Ramstadts mit einer Vielzahl an Einzelhändlern, Gesundheits- und anderen Dienstleistern sowie Gastronomien. Auch südlich des Dornbergs und weniger als 1 Kilometer entfernt gibt es zahlreiche Versorgungsangebote.

Eine geplante Bushaltestelle im Zentrum des neuen Wohngebiets sowie sechs weitere im Umkreis von maximal 500 Metern gewährleisten eine optimale Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr – innerhalb der Gemeinde und auch weit darüber hinaus.

Denn selbst der Bahnhof liegt nur rund einen Kilometer entfernt. Von hier kommt man schnell zu den Hauptbahnhöfen in Darmstadt, Erbach oder auch nach Frankfurt. Nach dort gibt es mehrmals täglich sogar eine Direktverbindung, die nur 30 Minuten in Anspruch nimmt. Viel schneller ist das selbst von der unmittelbaren Umgebung der Mainmetropole nicht zu schaffen, geschweige denn mit dem Pkw.

Trotz optimaler Verkehrsanbindung und einer sehr guten Nahversorgung liegt der Dornberg inmitten der Natur und wird durch alte Baumbestände, die zusätzlich geplante vielfältige Begrünung und verschiedene verkehrsberuhigte Zonen auch selbst zu einer Oase, in der die Menschen sich gerne aufhalten werden. So sieht ein zukunftsorientiertes Ineinandergreifen von Wohnen und Mobilität aus.



# Als Rollstuhlfahrer im ÖPNV



**T**obias Koch hat zwei Jobs: nachmittags arbeitet er in der Digitalisierungsgruppe der NRD-Mühlthal-Werkstatt 1, morgens unterstützt er das Team des Rechnungswesens, das Eingangsberechnungen digitalisiert. Deshalb sieht man ihn oft mit seinem Elektrorollstuhl über das NRD-Zentralgelände fahren. Tobias Koch wohnt in Roßdorf in einer eigenen Wohnung. Morgens und abends unterstützt ihn der Pflegedienst, ansonsten lebt er selbstständig, kauft ein und ist im Ort unterwegs.

Mit dem Fahrdienst legt er die Strecke nach Nieder-Ramstadt zurück. Da braucht er nur 20 Minuten. Mit dem Bus würde es eine Stunde dauern, die Strecke führt über Darmstadt, mit Umsteigen am Böllenfalltor. Tobias Koch fährt lieber mit öffentlichen Verkehrsmitteln, hier ist er zeitlich flexibler als mit einem Fahrdienst. Und er ist im Besitz einer Wertmarke, mit der er in Verbindung mit dem Schwerbehindertenausweis Bus und Bahn kostenlos nutzen kann.

Stadtbusse sind Niederflrbusse. Im Bereich des Einstiegs in der Fahrzeugmitte ist der Abstand zwischen Straße und Einstieg gering. Dort ist auch eine Freifläche für Rollstühle oder Kinderwagen. Beim Halten wird der Bus abgesenkt, bei Bedarf überbrückt eine Rampe den restlichen Abstand. Wenn er mit dem Bus fährt, macht Tobias Koch den Fahrer des Buses bei der Ankunft an der Haltestelle auf sich aufmerksam. Oder er spricht, was ihm lieber ist, Passanten an, damit jemand die Rampe per Hand ausklappt. Wenn er aussteigen will, läuft das genauso: er meldet sich mit lauter Stimme, so dass entweder der Busfahrer nach hinten kommt und die Rampe ausklappt oder – wie es meistens der Fall ist – ein Mitreisender das übernimmt. Er ist noch immer in einen Bus hinein und wieder herausgekommen.

Das Bahnfahren praktiziert er genauso routiniert. Die Rampen befinden sich jeweils am Ende des Zuges, dort fährt er mit dem E-Rollstuhl hin. Meistens ist der Schaffner vor Ort, wenn nicht, bittet er Fahrgäste, die Rollrampe auszufahren. Die Möglichkeit, sich über die Mobilitätszentrale der Bahn anzumelden, um den Support zu gewährleisten, nutzt er ungern. Es geht auch so.

Tobias Koch will keine Extras, sondern wie jeder andere Mensch behandelt werden. „Du musst höflich und bestimmt auftreten, dann kommst Du auch als Mensch mit Behinderung weiter“, beschreibt er sein Motto.

# Das mobile Miteinander

Im Gespräch mit dem Verkehrsplaner Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner

## Herr Prof. von Mörner, was genau ist heutzutage die Aufgabe eines Verkehrsplaners?

Früher stand der Pkw im Mittelpunkt der Straßenplanung. Viele Stadt- und Verkehrsplaner strebten nach der sogenannten „autogerechten Stadt“. Mittlerweile ist die Gesellschaft von diesem Ziel abgekommen und verfolgt einen ganzheitlicheren Ansatz. Verkehr ist heutzutage vielfältig und schließt die Anforderungen für Fußgänger und Radfahrer, aber z. B. auch für Blinde oder Rollstuhlfahrer, mit ein. Deshalb sprechen wir heute von einem Verkehrsraum, der zusätzlich zur Straße mindestens Fuß- und Radwege, wenn nicht sogar Begrünung, Erlebnis- und Begegnungsräume berücksichtigt. Bei der modernen Stadt- und Verkehrsplanung geht es darum, diesen Raum so zu gestalten, dass er allen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen weitestgehend gerecht wird und diese sich sicher fühlen können.

## Und wie sieht das konkret aus?

Nehmen wir zum Beispiel die aufgrund vom steigenden Bedürfnis nach Verkehrssicherheit für Fußgänger ab 1983 eingeführten Tempo-30-Zonen

„Es geht um ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.“



und verkehrsberuhigten Bereiche – besser bekannt unter dem Namen „Spielstraße“. Wissenschaftliche Untersuchungen prüften akribisch, welche Auswirkungen eine Temporeduzierung hat – auch auf die Wahrnehmung und die Bremsreaktion der Autofahrer. Damit wurden ganz klar die Ansprüche der Anwohner und Fußgänger gegenüber dem Auto gestärkt. Noch nicht so verbreitet sind Begegnungszonen. Der Verzicht auf Verkehrszeichen und Fahrbahnbegrenzungen sorgt dafür, dass sich alle Nutzer auf der gemeinsamen Verkehrsfläche gleichberechtigt begegnen können. Dies fordert und fördert die gegenseitige Rücksichtnahme. Das sind jedoch nur einige Beispiele.

## Als Verkehrsplaner zählen auch Gutachten zu Ihrem Aufgabenbereich. 2016 haben Sie eines erstellt, das eine mögliche Kfz-Mehrbelastung in Mühlthal durch die geplante Bebauung des Dornbergs untersucht. Wie geht man bei so einem Gutachten vor?

Für die Erstellung solcher Gutachten gibt es standardisierte Vorgehensweisen. Zunächst wird dabei über konkrete Zählungen vor Ort der Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehr er-

mittelt. Auf Basis dieses Status Quos werden Hochrechnungen erstellt. Dafür gibt es verschiedene statistische Studien, die regelmäßig überprüft und aktualisiert werden, sowie wissenschaftliche Untersuchungen, die in Regelwerken festgehalten sind. So kann der Verkehrsplaner aus den bisherigen Entwicklungen im Verkehrsverhalten und dem Status Quo Prognosen für die Zukunft ableiten. Mit diesem Handwerkzeug wurde auch das Gutachten für das Wohngebiet Dornberg in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachleuten der Gemeinde durchgeführt.

## Trotz dieser Standards kommen Sie mit Ihrem Gutachten zu anderen Ergebnissen als Ihre Kollegen eines anderen Ingenieurbüros, die 2011 bereits ein Gutachten verfasst haben. Das löste teils hitzige Debatten aus und brachte Ihnen sogar den Vorwurf der Parteilichkeit ein. Wie kam es dazu?

Auslöser dieser Debatte ist leider ein großes Missverständnis. Es gibt nur ein einziges Verkehrsgutachten zum Wohngebiet Dornberg – und zwar das von uns 2016 erstellte. Das Gutachten der Kollegen aus dem Jahr 2011 entstand im Rahmen eines Verkehrsentwick-

kürzlich sogar der Schaffung eines neuen Stadtteils für 15.000 Menschen in Freiburg für das Gesamtverkehrsaufkommen herangezogen, die in keiner Weise mit der Entwicklung am Dornberg vergleichbar sind.

## Von Parteilichkeit oder einem „Gefälligkeitsgutachten“ kann also keine Rede sein?

Dazu kann ich nur sagen, dass die Auswertung von Verkehrszählungen und die daraus resultierende Erstellung eines Gutachtens eine hohe Fachkompetenz erfordert. Das Planungsbüro von Mörner ist seit über 30 Jahren im Bereich der Verkehrsplanung tätig – und zwar allgemein anerkannt und fachlich geschätzt. Das bedeutet also nicht nur, dass jahrelange Erfahrung in die Arbeit einfließt, sondern es zeugt vor allem von Integrität und Neutralität. Dies wird auch durch langjährige Zusammenarbeit, insbesondere mit Städten und Gemeinden, unabhängig von politischen Mehrheitsverhältnissen, bestätigt.

Natürlich verstehe ich die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger und die Ängste vor einem hohen Verkehrsaufkommen vor der eigenen Haustür. Da wird jedes zusätzliche Auto als negativ empfunden. Unsere Aufgabe als Verkehrsplaner ist es jedoch, dies zahlenbasiert und neutral zu bewerten. Und neutral betrachtet führt die Innenentwicklung am Dornberg zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in den angrenzenden Straßen, das innerhalb eines normalen täglichen Schwankungsbereiches von 10% liegt und damit weit unter der für Sammelstraßen akzeptablen Verkehrsmenge. Diesen würden wir auch bei Zählungen feststellen, wenn wir zum Beispiel heute zählen und am gleichen Tag in der nächsten Woche. Und bei all dem sind die aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten noch nicht berücksichtigt. Wir befinden uns in einer tiefgreifenden Umbruchphase, die viele dieser Diskussionen in einem anderen Licht erscheinen lassen ...

## Inwiefern?

Die Digitalisierung und neue Technologien wie das autonome Fahren werden in naher Zukunft den öffentlichen Nahverkehr und die private Mobilität revolutionieren. Zudem werden die Kosten für die Kfz-Mobilität weiter steigen. Die Menschen werden sich nach Alternativen umschauen und verschiedene Angebote in ihrem Umfeld nutzen. In diesem Punkt ist der Dornberg gut aufgestellt. Viele Wege können wegen der im nahen Umfeld befindlichen weit gefächerten Infrastrukturangebote von dort zu Fuß erledigt werden oder mit dem Fahrrad, das bereits überall in unserer Gesellschaft mehr und mehr Verwendung findet (insbesondere auch durch die Weiterentwicklung zum bequemeren E-Bike). Die vielen individuellen Fahrten mit dem eigenen Pkw, die uns vor allem im urbanen Raum vor große Probleme stellen, werden deutlich abnehmen. Trotzdem werden wir alle miteinander nichts an persönlicher Mobilität einbüßen. **Vielen Dank für dieses aufschlussreiche Gespräch!**

## Zur Person:

Prof. Dr.-Ing. Jörg von Mörner hat in Hannover und Darmstadt Bauingenieurwesen mit dem Schwerpunkt Städtebau studiert. Nach ersten beruflichen Erfahrungen in verschiedenen Ingenieurbüros und seiner Promotion im Jahr 1987 gründete er in

Darmstadt das Planungsbüro von Mörner. Von 1998 bis 2014 bekleidete er zudem eine Professur am Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen der Fachhochschule Erfurt mit dem Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung.



## Konsequent mit dem Rad zur Arbeit

**Heike Rittiger** pendelt von Griesheim nach Nieder-Ramstadt. Sie legt die 13 Kilometer mit dem E-Bike zurück, quer durch Darmstadt. Über weite Strecken überholt sie Autos, in denen meist nur eine Person sitzt. Die Autos brauchen länger, denn sie stehen im Stau. Heike Rittiger ist froh, nicht auch im Auto sitzen zu müssen, sondern sich bewegen zu können. „Das ist mein Ausgleich für den Job“, sagt sie. Sie leitet den Familien unterstützenden Dienst (FuD) Rhein-Main und hat ihr Büro in Mühlthal, einen Bereich mit mehr als 100 Mitarbeitenden. Zwei Packtaschen am Rad nehmen Notebook und Arbeitsunterlagen auf, aber auch Kleidung. Wetterfeste Kleidung, Helm und Warnweste sind unverzichtbar im Straßenverkehr und auf unbefestigten und unbeleuchteten Waldwegen, eignen sich aber nicht für den Arbeitsalltag. „Darmstadt hat noch Luft nach

oben, was Fahrradwege angeht, in Mühlthal ist es auch wegen des geringeren Autoverkehrs angenehmer zu fahren“, sagt Heike Rittiger. Sie hat den eigenen PKW abgeschafft. Für Dienstfahrten in den Odenwald gibt es den Fahrzeugpool der NRD sowie die Carsharing-Angebote am Fliednerplatz und in der Wichernstraße. Nur an besonders krassen Tagen, wenn es Hunde und Katzen regnet, wünscht sie sich ein Jobticket, um kostengünstiger die Straßenbahn nehmen zu können als mit dem Einzelticket. Noch besser wäre ein Hessenticket, um auch bei Ausflügen nicht wieder auf ein Auto angewiesen zu sein. Noch haben die Verkehrsgesellschaften keine passenden Angebote für Unternehmen wie die NRD. Aber was nicht ist, kann ja noch werden.

## „Das Auto fehlt mir nicht“

**Ingrid Wilker** wohnt seit November 2018 am Fliednerplatz. Die letzten 20 Jahre hat sie in Rheinbach in der Nähe von Bonn gelebt. Nach dem Tod ihres Mannes zog es sie in die Heimat zurück, näher zu ihren Kindern und Enkeln. Von ihrem Auto hat sie sich kurz nach dem Umzug getrennt: „Es fehlt mir nicht. Ich brauche es nicht mehr“, sagt sie, „ich kann hier alles, was ich brauche, zu Fuß und per Bus erreichen. Für größere Einkäufe nehme ich mein Rollwägelchen und fahre mit dem Bus runter an die Rheinstraße. Auch die Haltestelle für den Bus nach Darmstadt ist nur ein paar Schritte entfernt. Mein Hausarzt ist am Fliednerplatz, der Friseur auch. Ich stöbere gern mal im Secondhand-Shop, das ist ein ganz toller Laden. Hin und wieder gehe ich ins Schwimmbad oder nehme an der Gymnastikstunde teil, die kostenlos von Nachbarn im Gemeinschaftsraum hier im Haus angeboten wird. Ich fühle mich hier bestens versorgt und aufgehoben.“



## Im Alltag nur per Rad unterwegs

**Agnes Hacker** und ihr Mann Semin Klisura wohnen mit ihren drei Kindern in Nieder-Ramstadt und arbeiten beide bei der NRD – er seit 27, sie seit fünf Jahren. „Das Familienauto nutzt im Alltag fast ausschließlich mein Mann, er betreut Klient\*innen in Darmstadt und braucht dazu manchmal auch seinen PKW“, sagt Agnes Hacker. Sie selbst und ihre Söhne sind in Mühlthal in der Regel mit dem Rad unterwegs. Die beiden Großen strampeln selbst, der Kleinste fährt noch mit Mama, entweder auf dem Kindersitz oder im Anhänger. „Den Anhänger nutze ich auch fürs Einkaufen“, sagt Agnes Hacker, „und deswegen werde ich mir vielleicht ein E-Bike anschaffen. Mit Kind und Einkäufen fährt es sich dann einfach leichter.“

Alleine radeln lässt sie die beiden älteren Kinder, 6 und 10, aber im Ort nur auf den Wegen entlang der Modau.



# Wie geht's weiter zum Wohngebiet Dornberg

### bisher

2016	Städtebaulicher Entwurf
2017	Entscheidung und Planung Städtebau
12. Sep. 2017	Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan
2017   2018	Erstellung von Fachgutachten
Feb.   Mrz. 2018	Vorgezogene Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan
2018   2019	Erarbeitung Rechtsplan zum Bebauungsplan

### geplant

Mitte 2019	Offenlegung Bebauungsplan
Ende 2019   Anfang 2020	Satzungsbeschluss Bebauungsplan
2020	Beginn der Erschließungsarbeiten und Vermarktung
Anfang 2021	Baubeginn für Wohnungen

## Wollen Sie sich selbst vor Ort ein Bild machen?

– dann kommen Sie doch zu einer unserer regelmäßig stattfindenden Begehungen

Dienstag, 25.6.19 | Dienstag, 30.7.19 | Dienstag, 27.8.19

jeweils um 17.00 Uhr, Treffpunkt beim Schachbrett am Fliednerplatz



[www.dornberg-muehlthal.de](http://www.dornberg-muehlthal.de)

## Fragen Sie doch einfach mal nach ...

Wer sich eine eigene und fundierte Meinung bilden möchte, benötigt sachliche Informationen und stichhaltige Argumente. Deshalb setzen wir beim Projekt Dornberg auf größtmögliche Transparenz und bieten Ihnen verschiedene Möglichkeiten, sich ein Bild zu machen. Wie zum Beispiel auf unserer Website:

[www.dornberg-muehlthal.de](http://www.dornberg-muehlthal.de)

Bei Facebook:

[www.facebook.com/StiftungNRD](https://www.facebook.com/StiftungNRD)

Gerne stehe ich Ihnen auch persönlich Rede und Antwort. Entweder per E-Mail:

[info@dornberg-muehlthal.de](mailto:info@dornberg-muehlthal.de)

... oder auch telefonisch:

06151 149-2428

Ihr **Thomas Martus**,  
Bau- und Projektentwicklung der NRD

