

AGUS Markgräflerland e. V.

Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz

agusmgl.org

2015: 40 Jahre jung & aktiv!



twitter.com/#banksy

Müllheim,
im Oktober 2015

Mobilitätskonzept der Stadt Müllheim: Positionspapier der AGUS

An der Entwicklung eines „Mobilitätskonzepts“ für die Stadt Müllheim & Ihre Bürgerinnen und Bürger beteiligt sich die AGUS unter Anderem, um die notwendige „**Mobilitätswende**“ auch vor Ort festzuschreiben & voranzutreiben – ganz im Sinne einer „Großen Transformation“, auch zum noch möglichen Erreichen des „Zwei-Grad-Ziels“ der Vereinten Nationen. Bietet doch ein entsprechendes Konzept die Chance, u. A. die lokalen CO₂-Emissionen in erheblichem Umfang zu reduzieren - bei gleichzeitiger Verbesserung von Komfort, Lebensqualität & Sicherheit für die BewohnerInnen.

Wir hoffen dabei, dass die Aufgabenstellung so ausgeschrieben wird, dass die Konzept-ErstellerInnen Raum haben, auch bis dato nicht genannte Ideen & Vorstellungen zu entwickeln & zu äußern: Verkehrsplanung muss zusammen mit den BürgerInnen erfolgen! – „**Konsultation & Kooperation werden selbstverständlich**“.

Umweltaspekte stehen also für uns im Vordergrund: Rücksichtnahme auf & Verträglichkeit mit „Unswelt“ & Natur, Ressourcenschonung, Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft usw.

– „**Lebenswerte Luft für Alle**“ muss ein Ziel auch kommunaler Mobilitätspolitik sein;
- **Lärm macht krank; Alle haben ein „Recht auf Ruhe“:** städtische Mobilitätspolitik muss Vorsorge tragen für bezahlbare, gesundheitsfördernde & stadtvträgliche Mobilität für Alle & damit z. B. auch einer etwaigen „Mobilitätsarmut“ vorbeugen.

Von entscheidender Bedeutung ist für uns dabei, dass sich im öffentlichen Raum alle VerkehrsteilnehmerInnen in **gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitigem Respekt** sowie in gegenseitiger Wertschätzung emanzipiert auf Augenhöhe begegnen – **KeinEr wird diskriminiert, niemand privilegiert – der öffentliche Raum gehört Allen!**

Maßgeblich sind für uns dabei die Menschen mit ihren Möglichkeiten & Bedürfnissen & nicht Bedingungen, welche Infrastrukturen usw. fordern:

Besonders am Herzen liegen uns also

- **Fußverkehr (inkl. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle usw.! – „Behinderten-Gerecht“ = „Menschen-Gerecht“!) und Fahrradverkehr**
- **Förderung und Ausbau des Ö- & SPNV, offensiver Ausbau des Umweltverbunds**
- **Installation, Förderung & Ausbau emissionsarmer Güter-Transport-Verkehre**
- **Anpassung des „motorisierten Individualverkehrs“ (MIV: Autoverkehr einschließlich ruhender Verkehr): „Soviel wie nötig, so wenig, wie möglich“!**

Wir setzen uns damit ganz entschieden für eine „nah-mobile Straßenraumgestaltung mit mehr Lebensqualität für Alle“ ein! (-> „[Erfurter Erklärung zur fairen Mobilität](http://buvko.de/erfurter-erklarung.html)“ des „Bundesweiten Umwelt- & Verkehrskongress/BUVKO“, <http://buvko.de/erfurter-erklarung.html>)

Stadt & Infrastruktur sind auf die gleichberechtigte Inanspruchnahme & Nutzung auch durch Fußgänger- wie FahrradfahrerInnen auszurichten – unter Abbau von Barrieren und mehr partnerschaftlich gemeinsam genutzten Räumen.

Die Verkehrsmittelwahl (auf dem Arbeitsweg) hat einen Einfluss auf die individuelle Gesundheit - Ganzjahres-FahrradfahrerInnen z. B. profitieren am Meisten!

Dabei lassen sich Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- & Fahrradverkehr mit verhältnismäßig geringem finanziellem Aufwand im Vergleich zu solchen für den MIV umsetzen – & sie nützen Allen!

- Fußverkehr (inkl. Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle usw.):

„FußgängerInnen sind eine oft vergessene Spezies“

Wir halten es für erforderlich, auch ein **Fußgängermobilitätskonzept** zu erarbeiten: Der Fokus liegt hier auf kurzen & direkten Wegen, optimierter Wegweisung, Barrieren-Abbau, verbesserter Qualität der Gehwege, auch zur Stadtraumgestaltung, mit Anbindungen zu Bushaltestellen und Schnittpunkten mit anderen Verkehrsformen.

Für die Kernstadt sehen wir folgende konkrete Punkte:

- Steigerung der Attraktivität der Verbindungssteige zwischen Haupt- & Werderstraße durch die Einrichtung von Sitzplätzen sowie eines innovativen Beleuchtungskonzepts, auch zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens in der Dunkelheit
- Attraktive, das meint übersichtliche, kreuzungsfreie und fußläufig/behindertengerechte Querung der L131 (Schwarzwaldstraße) zur Anbindung der Wohngebiete „Kirschbäumleboden“, „Altes Heliosareal“ und „Erlenbuck“ an die Zentralstadt
- Kreuzungsfreie & fußläufig/behindertengerechte Querung der beiden Straßen „Goethestraße“ & „Nussbaumallee“ zwischen Schulzentrum „Realschule/Gymnasium“ & Kantine sowie weiter zum Schulzentrum „Schokibunker“
- Kreuzungsfreie & fußläufig/behindertengerechte Querung der L131 zur Anbindung des neuen Baugebiets „Mü1“ an das Stadtzentrum sowie den Teilort Niederweiler
- Ausweisung eines durchgehenden „Klemmbach(wander)wegs“ von Niederweiler über Käppelematten, am Bahnhof vorbei - & auch durch das zukünftige Industriegebiet bis Neuenburg!
- Schnelle Grünschalung für Fußgängerampeln
- mehrere zusätzliche Querungsmöglichkeiten in der Werderstrasse (in Verbindung mit baulicher Gestaltung für Durchsetzung Tempo 30)

-> „Zur Revitalisierung (bzw. am Leben halten...) der Dörfer (oder Teilorte...) gehört auch die Ermöglichung bzw. Förderung des Gehens!“ („mobilogisch“ 3/15)



Quere Zebrastreifen:

Der Züricher Architekturprofessor Justus Dahinden plädiert dafür!

– Mehr Komfort für FußgängerInnen, mehr Barrierewirkung für Autoverkehr!

(Züricher Tagesanzeiger, 17.12.2011, Foto: Sabina Bobst, TA-Bildmontage, tagesanzeiger.ch)

- Fahrradverkehr:

Fahrräder sind keine Absteige-, Anhalte-, Warte- oder Schieberäder, sondern **Fahrräder**: Sie können ihre Vorteile & ihren Vorsprung vor anderen Verkehrsmitteln vor Allem dann richtig ausspielen & zur Geltung bringen, wenn sie sich möglichst ungehindert & ungebremst bewegen können!

Die Prämisse lautet also: **Fahrradwege?**

Durchgängig, sicher & sichtbar!

Nach einer Analyse der Verkehrsströme & -bedürfnisse soll ein zusammenhängendes **Fahrradwege/-achsen-Konzept** erarbeitet werden – **unter Einbeziehung der Verbindungen zu den Teil- & Nachbarorten!**



Lahr: Fahrradmarkierung GRÜN –Freundlicher, höhere Akzeptanz, sympathischer!
Foto: Badische Zeitung Lahr, 18.10.012, Christoph Breithaupt

-> **Beseitigung von Barrieren, Behinderungen und Schikanen:** z. B. teilweise Entfernung der Pflasterung in der Kurve am Abzweig der Werder- in die Hauptstrasse oder am Werderstrassenkreisel im Abzweig zur Werderstrasse: Größte Unfallrisiken für Fahrräder (bei [überfrierender] Nässe!!!), mehrfach belegt. Überprüfung der Standorte von Lichtmasten und Verkehrsschildern (teilweise im Lichtraumprofil von Fahrradwegen!)

-> **Identifizierung, Definition & Ausbau von Hauptachsen und Pendlerrouen:**

mit besonderer Kennzeichnung, Beleuchtung und Vorrang, auch vor dem MIV!

-> **Fahrradschnellweg(e) zum Bahnhof Müllheim.** Radfahrer können & sollen bei ebenerdigen Kreuzungen Vorrang vor dem LKW/PKW-Verkehr bekommen (z. B. Kreuzung Klemmbach-Radweg/Schliengener Straße)

-> **Klare Markierung der Radwege – insbesondere bei Radwegen mit Gegenverkehr, dies gilt vor Allem auch für die zur gemeinsamen Nutzung mit FußgängerInnen vorgesehene Wege:**

- An Einfädelungen/Einmündungen von Fahrradwegen in den öffentlichen Straßenraum (z. B. vor dem Neukauf//Gasthaus Warteck/Kreuzung Lipburgerstr. in Niederweiler) ebenso wie bei der Kreuzung von Grundstücksausfahrten (z. B. Neukauf Niederweiler; Ein- & Ausfahrt Überbauung ehemaliges Steinebrunner-Areal) sowie an Straßenkreuzungen & -übergängen; um z. B. Kollisionen mit parkenden Kfz & FußgängerInnen zu vermeiden.
Freigabe der Gegenrichtung von Einbahnstrassen für Fahrräder (z. B. „Am Lindle“).

Im Großen und Ganzen sind die in der Stadt zur gemeinsam Nutzung von Fahrrad- und Fußverkehr vorgesehenen entsprechenden Wege zu schlecht ausgebaut/zu schmal für diesen Zweck! (und in schlechtem Zustand...)

Schaffung eines engen Verknüpfungs- & Schnittstellennetzes zu Infrastruktur & Einkaufsmöglichkeiten: mit überdachten, sicheren & bequem zu erreichenden Fahrradunterständen vor Allem im Stadtgebiet, aber auch an ausgewählten Stellen in den Teilorten & an ausgewählten Bushaltestellen.

Hierfür können ohne Weiteres mehrere Kfz-Stellplätze umgewidmet werden!

- Zusätzliche Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Müllheim (mit Ladestationen für E-Bikes & Servicemöglichkeiten/Fahrradstation).

Schaffung bzw. Aufwertung/zeitgemäßer Ausbau/(Wieder)instandsetzung der Ost-West-Fahrradachse entlang der Schwarzwaldstrasse – dort, wo der MIV am schnellsten vorankommt, sind auch Fahrräder am schnellsten! (= Teil der Achse Schwarzwald/Sirnitz/Schweighof/Klemmbachtal/Badenweiler/Neuenburg/Rhein(Kreuzung *Europäischer Radfernwanderweg Sizilien/Nordkap!/Frankreich/Elsass/Mulhouse!*)
Kreuzungsfreie & durchgängig mit dem Rad befahrbare Querungsmöglichkeiten der L131 (Schwarzwaldstraße) zwischen den Wohngebieten Kirschbäumleboden, Altes Heliosareal, Erlenbuck & dem Bereich der Nussbaumallee ebenso wie zur Anbindung des neuen Baugebiets „Mü1“ an das Stadtzentrum sowie den Teilort Niederweiler.

- Ö-/SPNV:

Hier halten wir folgende **Zielvorgaben** für richtig & notwendig, um zu einer größeren Akzeptanz & Nachfrage dieser Mobilitätsform zu kommen:

- **Keine Haltestelle mehr als 10 Minuten Fußweg entfernt**
- **Kein Umstieg mit mehr als 10 Minuten Wartezeit zumindest in den Hauptverkehrszeiten**
- **systematische, durchgängige, flächige Vertaktung („Integrales Taktsystem“)**!

Dazu wird es notwendig sein, die bisherigen **Busverkehre zu analysieren und so umzugestalten**, dass die Vorgaben erfüllt werden.

Ein großer Wurf wäre ein **eigener Verkehrsbetrieb** unter der Ägide der Stadtwerke.

Konkret wünschen wir uns ein Eingehen auf folgende Punkte:

- **Fahrgastinformationssysteme zumindest an allen wichtigen Haltestellen wie Bahnhof, Verkehrsamt, auch in den Ortsteilen, vor Allem und gerade „in der Fläche“!** Dies erhöhte die Akzeptanz und das Vertrauen in den ÖPNV.
- Insbesondere am Bahnhof** sollten Ankunft (& Abfahrt!) aller Züge **auch für den Busverkehr** sichtbar sein, **damit er besser und eher auf evtl. verspätete Zug-Anschlüsse warten kann!**

Verkehrsverbund bodo/ Bodenseekreis/ Stadt Friedrichshafen, Fahrplan:

Auf einen Blick – alle Abfahrtszeiten, den ganzen Tag, die ganze Woche!

The screenshot shows a mobile application interface for the Verkehrsverbund bodo/Bodenseekreis/Stadt Friedrichshafen. It displays a route map at the top with various stops. Below the map, there is a table of departure times for different days of the week. The table has columns for 'Tages-Takt', 'erste Fahrt', and 'letzte Fahrt'. The 'Tages-Takt' column shows '1-Stunden-Takt' for Monday-Friday, '1-Stunden-Takt' for Saturday, and '2-Stunden-Takt' for Sunday and public holidays. The 'erste Fahrt' column shows times 5.43, 6.43, and 7.43 respectively. The 'letzte Fahrt' column shows times 19.43 for all days. A large blue number '1' is visible in the top right corner of the app interface.

Tages-Takt	erste Fahrt	letzte Fahrt
1-Stunden-Takt (nach 24.12. und 31.12.)	5.43	19.43
1-Stunden-Takt	6.43	19.43
2-Stunden-Takt	7.43	19.43

Fahrplangestaltung/Service:

- Die Anbindungen zwischen Bahnhof Müllheim & Kernstadt sind mit zusätzlichen Busverbindungen zu optimieren, mit Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr (z. B. durch Vorzugsfahrspuren oder -schaltungen) an verkehrskritischen Punkten.
- Die Verbindungen zwischen Kernstadt und Ortsteilen sind mit zusätzlichen Busverbindungen zu optimieren; die Wiedereinführung des Stadtbusses ist zu überdenken, u. U. als Bürgerbus.
- Zu den Tagesrandzeiten ist der ÖPNV zwischen dem Bahnhof, der Kernstadt & den Ortsteilen mit flexiblen Verkehrsmitteln, wie z. B. „**Bus-on-demand**“ oder **Anrufsammeltaxi** zu gewährleisten. Insbesondere soll für die letzten Bahnankünfte (aus Richtung Freiburg) eine Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis in die Ortsteile möglich sein.
- Der **Fahrplanverbund Bus & Bahn** am Bhf Müllheim ist so zu gestalten, dass Anschlüsse sicher gewährleistet sind. Hierfür sind großzügige Übergangszeiten –auch mit Buswartezeiten – so einzuplanen, dass kleinere Verspätungen (< 5 Minuten) ausgeglichen werden können
- Die Einführung von **Regionalbuslinien** ist forciert zu verfolgen, nach den benachbarten Zentralorten Kandern/Lörrach, Gewerbepark Bremgarten, Sulburg/Staufen, Badenweiler/Schönau. Dabei ist die zu enge Struktur der aktuellen Verkehrsverbünde aufzubrechen, um ein größeres & systematisiertes Angebot zu ermöglichen.
- Erstellung und Pflege einer (kompletten, stimmigen und aktuellen!) **Systemgrafik** für den regionalen Busverkehr mit Aushang an Haltestellen, in Bussen usw. ermöglichte schnelle Orientierung & Übersicht auch ohne Studium von Fahrplänen verschiedener Busanbieter
- **Neue Busse** sind jeweils so auszurüsten, dass sie behindertengerecht sind & eine Fahrradmitnahme ermöglichen.

Den größten Anteil an den im ÖPNV zurückgelegten Wegen hat der **Fußverkehr!** - Zu- und Abgang, Warten, Umsteigen. Gerade hierfür ist größte Sorgfalt auf die entsprechende menschenfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums zu legen!

Zu-/ Abgang ÖPNV:
96/95 % Anteil Fußverkehr!
(mobilogisch!)

ETAPPENVERKEHRSMITTEL BEIM ZU- UND ABGANG

- Deutsche Städte -



- Ausbau 3. & 4. Gleis der Rheintalbahn

-> Infrastruktur Bahnhof Müllheim:



- Das Empfangsgebäude sowie die Zugänge zu den Bahnsteigen und der Vorplatz am Bahnhof Müllheim sind kunden- und behindertengerecht zu gestalten
- Der ZOB ist großzügig auszubauen. Die Bussteige sind zu verbreitern und behindertengerecht auszubauen. **Alle Busse sollen so an-, aber auch abfahren dass die die Fahrgäste direkt einsteigen können** (-> Emmendingen, Freiburg)
- Ausreichend komfortable, sichere überwachte Parkplätze für Fahrräder
- **Es sollte eine Parkraumbewirtschaftung am Bahnhof durch die Stadt angedacht werden** – Beispiel DB/Bad Krozingen: Monatsmiete 10,00, Jahresmiete 100,00 usw., allerdings nur, wenn auch zu den Tagesrandzeiten ganztägig Busanbindungen zu den abfahrenden u. ankommenden Zügen gewährleistet sind, vor Allem auch für die Teilorte.

Kommunikation / Kundenservice:

- Die wichtigsten Infos, Wegleitungen und sonstigen Hinweise sind mindestens dreisprachig (deutsch, englisch, französisch) zu erstellen.
- Die Laufschriftanzeigen an den Bahnsteigen sind durch echte Zuganzeigen auf den Bahnsteigen zu ersetzen
- Auch der ZOB ist mit einer entsprechenden Fahrgastinfo zu versehen (siehe „Ö-/SPNV“)
- Die Kommunikation zwischen Stellwerk, Verkehrsbetrieben und Bussen muss gewährleistet sein
- Erhalt des Reisezentrums mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten an allen Tagen.
- Zugang zum Empfangsgebäude muss gewährleistet sein (vor Abfahrt des ersten und bis zur Ankunft des letzten Zuges)
- Die **Konuskarte** ist endlich einzuführen!
- **Der nach Basel auslaufende/nach Freiburg anlaufende Fernverkehr der DB mit Halt in Müllheim muss mit Nahverkehrsfahrkarten benutzbar sein!** (z. B. IC Basel/München)
- **Verkauf auch von SNCF-, SBB-, ÖBB- & Fernbus-Fahrkarten!**

- Motorisierter Individualverkehr/MIV (einschließlich ruhender Verkehr)

Eines unserer Ziele ist es, dass alle die Möglichkeit haben, gegebenen- und nötigenfalls auf Alternativen zum MIV zurückzugreifen.

Bei der Erstellung eines Mobilitätskonzepts geht es uns aber auch darum, **Alternativen zur vor Ort noch vorherrschenden automobilen fossilen Gesellschaft zu entwerfen**, denn der derzeitige MIV verbraucht zu viele und unwiederbringliche wertvolle Ressourcen, belastet das Klima, erzeugt Lärm, verursacht Unfälle, macht krank, ist sozial ungerecht, verbraucht viel Platz usw.: Die gesellschaftlichen Kosten sind zu hoch.

Ziel ist es also, sanfte und smarte Formen von Mobilität zu fördern, zumal mit der eingeläuteten Ära der Elektromobilität einige gravierende Nachteile und Belastungen bei Ressourcen-Verbrauch, Lärm, Abgasen usw. deutlich reduziert werden.

Für den **MIV** existieren in Müllheim **gute Bedingungen**:

Mit der B 3, der Schwarzwaldstraße, der Nussbaumalle, dem Ring Süd und der Osttangente existiert praktisch um den gesamten Stadtkern herum **eine geschlossene Ringstrasse**. Kritik gibt es jedoch an den beiden letzten örtlichen **Ampelanlagen** an der B3 und bei der Robert-Schumann-Kaserne, während ansonsten in Müllheim viele Kreisverkehre installiert wurden. Über weite Tageszeiten ist auch die Auffahrt auf die B3 von der B317 kommend hochproblematisch, insbesondere, wenn dabei eine Fahrspur der B3 überquert werden muss.



Stadt Konstanz: seit Jahrzehnten eigene Markierungen - optisch hervorgehobene Rechts-vor-Links-Bereiche, **Verkehrsverlangsamung & -Vorsorge, Emanzipation, Vereinfachung.**

Wohnquartiere & zentraler Innenstadtbereich sind zwar verkehrsberuhigt, werden aber aufgrund der zuvor beschriebenen Zwangshalte auf den Ringstraßen gerne für den **Durchgangsverkehr** genutzt.

Insbesondere Werder-, Haupt- & Alte

Poststraße leiden hierunter, während Radfahrer und Fußgänger wiederum unzureichende Verbindungen vorfinden: Es fehlt an überzeugenden verkehrslenkenden Maßnahmen, entsprechender baulicher Gestaltung sowie der Tempoüberwachung abends & nachts.

Fast alle Geschäfte und Dienstleistungsbereiche sind gut anfahrbar; es stehen viele und leicht erreichbare kostenlose Parkplätze zur Verfügung. Eine hohe Verkehrsbelastung erzeugt jedoch der **Einkaufs- und Parkplatzsuchverkehr – es fehlt ein entsprechendes durchgängiges Parkleit- und bewirtschaftungssystem/-konzept.**

- **Einzelne Parkplätze können für andere Zwecke umgewidmet werden (Gastronomie, Fahrradstellplätze etc.)**
- Unbestritten ist die fehlende Direkterschließung des **Industriegebietes westlich der Bahn** über die Ringstrassen von und zur Kernstadt für **MIV und ÖPNV -die Anbindung mit Fahrrad- und Fußverkehr ist deutlich verbesserungswürdig**
- **Nachts sollte flächendeckend max. Tempo 30 gefahren werden dürfen (Lärmschutz, Sicherheit, Beispiel Freiburg)**
- **An den Ringstrassen müssen (zusätzliche) lärmindernde und -schützende Maßnahmen getroffen werden**

- Carsharing/E-Auto/Intermodalität/Umweltverbund:

- Förderung der E-Mobilität durch Schaffung von Parkplätzen mit Ladestationen (exklusives Parken für E-Autos); Erstellung & Aushang von Übersichtskarten mit E-Ladestationen!
- Carsharing: Übernahme der Schirmherrschaft über einen „Carpool“ zur Förderung der Mobilität von Personen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder leisten wollen.
- Entsprechend dem Gedanken, die **Ortsverwaltungen zu Dienstleistungszentren** aufzuwerten, sollten dort in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken „**Bürger-Umwelt-Autos**“ installiert und zur Verfügung gestellt werden: Elektrisch, mit einer Ladestation, gespeist aus regenerativer Energie; als Dienstfahrzeuge für die Ortsverwaltungen sowie als niedrigschwelliges, dezentrales Angebot zur Nutzung und Miete für BürgerInnen, als Möglichkeit für Arzt-, Einkaufsfahrten usw.
- Die neuen Kommunikations- und Vernetzungsmöglichkeiten bieten ungeahntes Optimierungspotential für Flexibilität mit intelligenten und „smarten“ Verknüpfungen: Entsprechende Angebote und Möglichkeiten sollten von der Stadtverwaltung bereitgestellt, beworben und gepflegt werden (zB Mitfahr-/Transportbörse etc. pp.; -> taxito.com)

- Mobilitätsberatung & -management / Schnittstellenorganisation: **Städtische Daseinsvorsorge!**

- Errichtung von zentral gelegenen Mobilitätsberatungsstellen an Bahnhof und „Verkehrsamt“(!) mit langen Öffnungszeiten:
 - **Fahrplanauskunft** für alle Verkehrsmittel nach Fahrplan auch nach aktueller Verkehrslage (bei Unfällen etc.)
 - **Zentraler Anlaufpunkt für die Vermittlung von Sonderfahrten**, wie z. B. von Fahrten mit einem Anrufsammeltaxi
 - **Verkauf** von RVF-Fahrkarten sowie Fahrkarten ins Elsass
 - **Beratung** zur E-Mobilität (E-Bikes , E-Autos usw.)
 - **Beratung** mobilitätseingeschränkter Personen, hinsichtlich zu empfehlender Fußwege und ÖPNV, aber auch bezüglich geeigneter Hotel- bzw. Pensionsunterkünfte und geeigneten Wohnraums in Müllheim
- Die Stadtverwaltung möge als Beispiel mit einem **Mobilitätsmanagement** für Ihre MitarbeiterInnen vorangehen und diese Idee in die Firmen vor Ort tragen: bietet die Stadt ihren MitarbeiterInnen beispielsweise ein „Lease-Rad“-Programm an (wie es lokale Firmen bereits seit einiger Zeit mit großem Erfolg handhaben!)?
- Dauerhafte, valide und nachhaltige Verankerung des Themas bei der Stadtverwaltung: **Benennung einEr „Mobilitätsbeauftragten“ – Installation einer auch elektronisch/interaktiv unterstützten Anlauf & Schnittstelle!**

Gemeinderat und Stadtverwaltung werden aufgefordert, die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts zeitnah und unter ernsthafter und nachhaltiger Bürgerbeteiligung in einen „Masterplan Mobilität“ umzusetzen und diesem nach entsprechender Prüfung zuzustimmen. Dabei soll und kann von (noch) bestehenden Förderprogrammen im Bereich Mobilität Gebrauch gemacht werden; darüber hinaus weitere „revolutionäre“ Ideen beleuchtet und überprüft werden.

AGUS Markgräflerland e. V. (Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz)

GEMEINNÜTZIG gemäß Finanzamt Müllheim Steuernummer 12180/03129
„Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege“

Einzelvertretungsberechtigte Vorstände:

Jürgen Hauke, Niederweiler, Brunnengasse 5, 79379 Müllheim, 0162-6252457, j.hauke@agusmgl.org
Dr. Martin Richter, Am Eichwald 40, 79379 Müllheim, (Schatzmeister), 07631-5779, m.richter@agusmgl.org
Reinhard Winkler, Jeremias-Gmelin-Strasse 10, 79424 Auggen, r-winkler@agusmgl.org

Mitglied von:

ANU, Arbeitskreis Naturschutz Nördliches Markgräflerland im Landesnaturschutzverband (LNV) Baden-Württemberg
Alsace Nature
Bürgerwindrad Blauen Erneuerbare Energien eG und eV
BBU, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz eV, Bonn
-> BBU/Arbeitskreis Wasser, Freiburg
BUND, Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland eV,
Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg
EWS, Energiewerke Schönau: Netzkauf EWS eG
Germanwatch Deutschland eV
TRAS, Trinationaler Atomschutzverband

Auch steuerlich wirksame Spenden?

Volkbank Müllheim eG - IBAN DE07 6809 1900 0000 1235 01 – BIC GENODE61MHL - Danke!