

# Herzlich Willkommen

## Nahmobilitätskonzept Gemeinde Guxhagen

Vortrag: Alexander Gardyan

2. Workshop | Bürgersaal Guxhagen | 20.07.2023

# Begrüßung

**Frau Susanne Schneider**

Bürgermeisterin

# Hinweise

- Die Präsentation und sonstige Materialien werden im Nachgang für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum Download zur Verfügung gestellt
- Wenn Sie Anregungen haben, die nach Ihrer Auffassung nicht ausreichend berücksichtigt wurden, dürfen Sie uns im Nachgang gerne eine Mail schreiben: [stefanie.koch@iks-planung.de](mailto:stefanie.koch@iks-planung.de)

# Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos** gemacht. Diese können von IKS Mobilitätsplanung und der Gemeinde Guxhagen im Rahmen der Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit für das **Nahmobilitätskonzept der Gemeinde Guxhagen** in **gedruckter Form** sowie **online verwendet** werden.

# Ablauf

**18:30 Begrüßung**

**18:40 Inputpräsentation (IKS)**

Zusammenfassung: Projektstand

Strategien und Handlungsfelder

Maßnahmenempfehlungen

Begleitende Diskussion

**20:15 Ausblick**

**Ende**



# Projektleiter

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

**IKS Mobilitätsplanung**

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

**Universität Kassel**

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)  
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

**SRL e. V.**

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2021)  
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)

# IKS Mobilitätsplanung



Fußverkehrsplanung



Radverkehrsplanung



Parkraummanagement



Beteiligung / Moderation



**IKS**  
Mobilitätsplanung

*Ingenieurbüro für  
konzeptionelle und  
strategische  
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-  
planung



Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

info@iks-planung.de  
www.iks-planung.de

Andreas Schmitz  
Alexander Gardyan

# Aufgabenstellung

- Nahmobilitätskonzept für Guxhagen
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen
- Konzept zeigt Handlungsmöglichkeiten und Varianten auf

→ **Abwägung von Zielkonflikten!**

→ **Umsetzung einzelner Maßnahmenempfehlungen obliegt Politik**





# Vorgesehener Projektablauf



Abstimmung | Beteiligung | Öffentlichkeitsarbeit

**Insgesamt 2-stufiges Beteiligungsverfahren:**

1. Workshop



2. Workshop



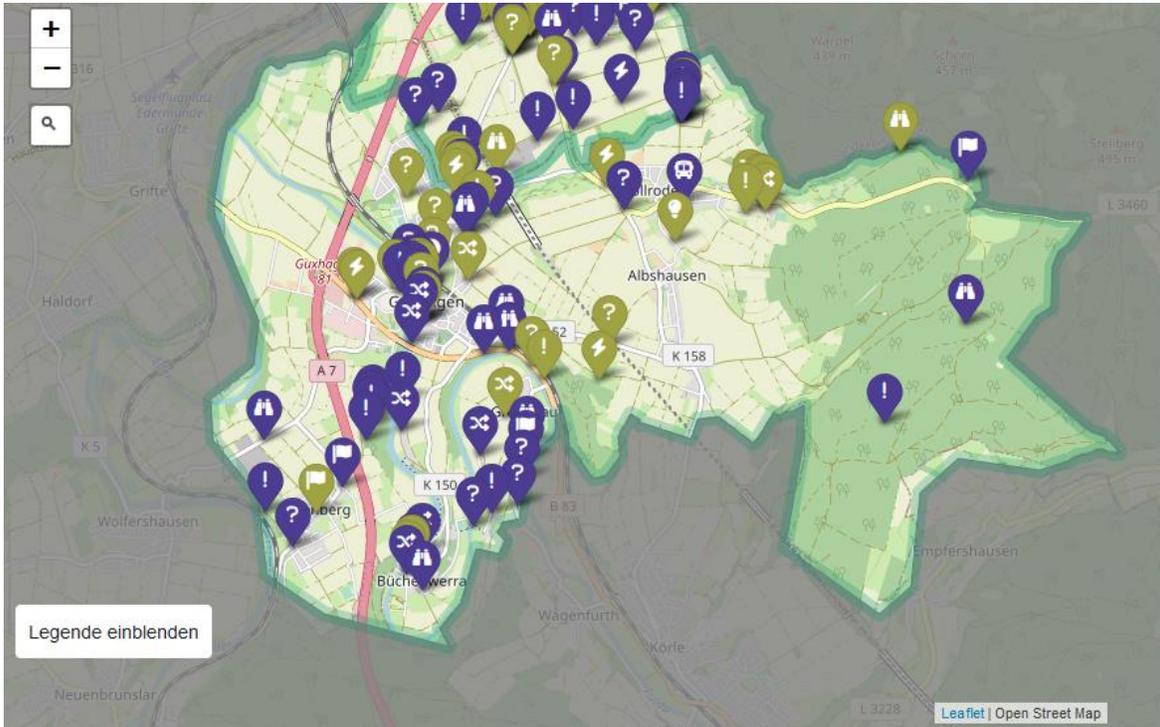
# 1. Workshop

- 1. Workshop am 30.03.2023 mit Vertreter:innen der Verwaltung und Fraktionen sowie interessierten Bürger:innen
- Vorstellung des Projekts, Netzplanung, Zielsetzung und Good-Practice-Beispiele

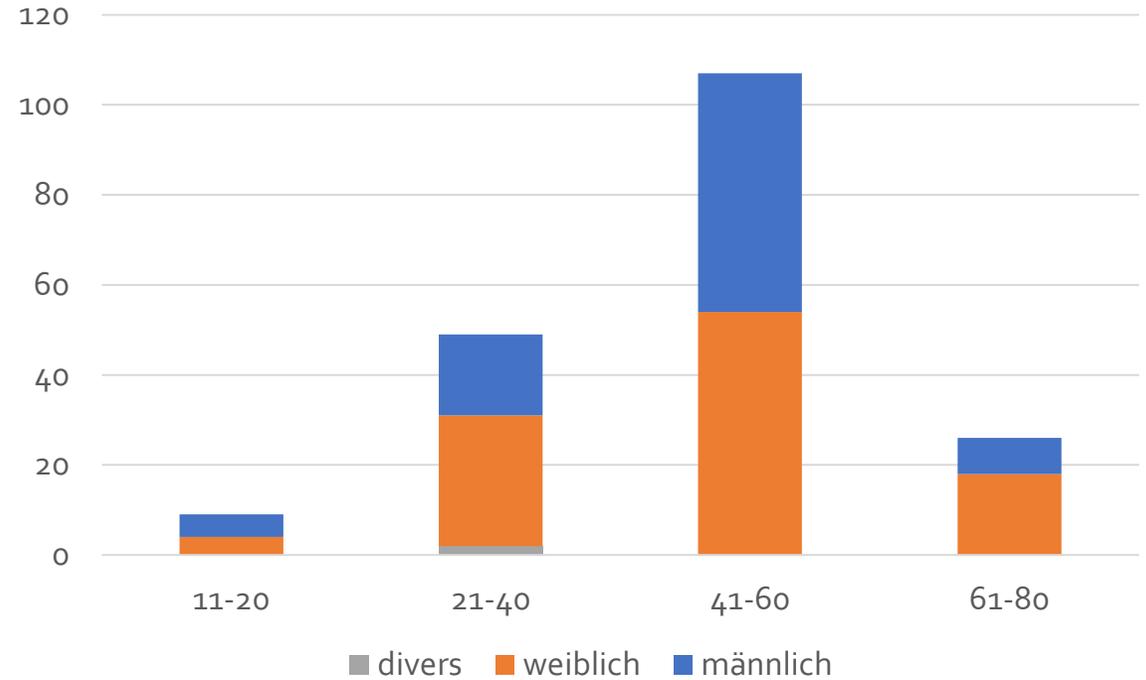


# Zusammenfassung der Online-Beteiligung

- Laufzeit: 30.03.2023 - 28.04.2023
- Umfrage wurde 191 mal beantwortet
- 88 Hinweise / 384 Bewertungen
- Die Anmerkungen wurden soweit fachlich vertretbar ins Konzept übernommen



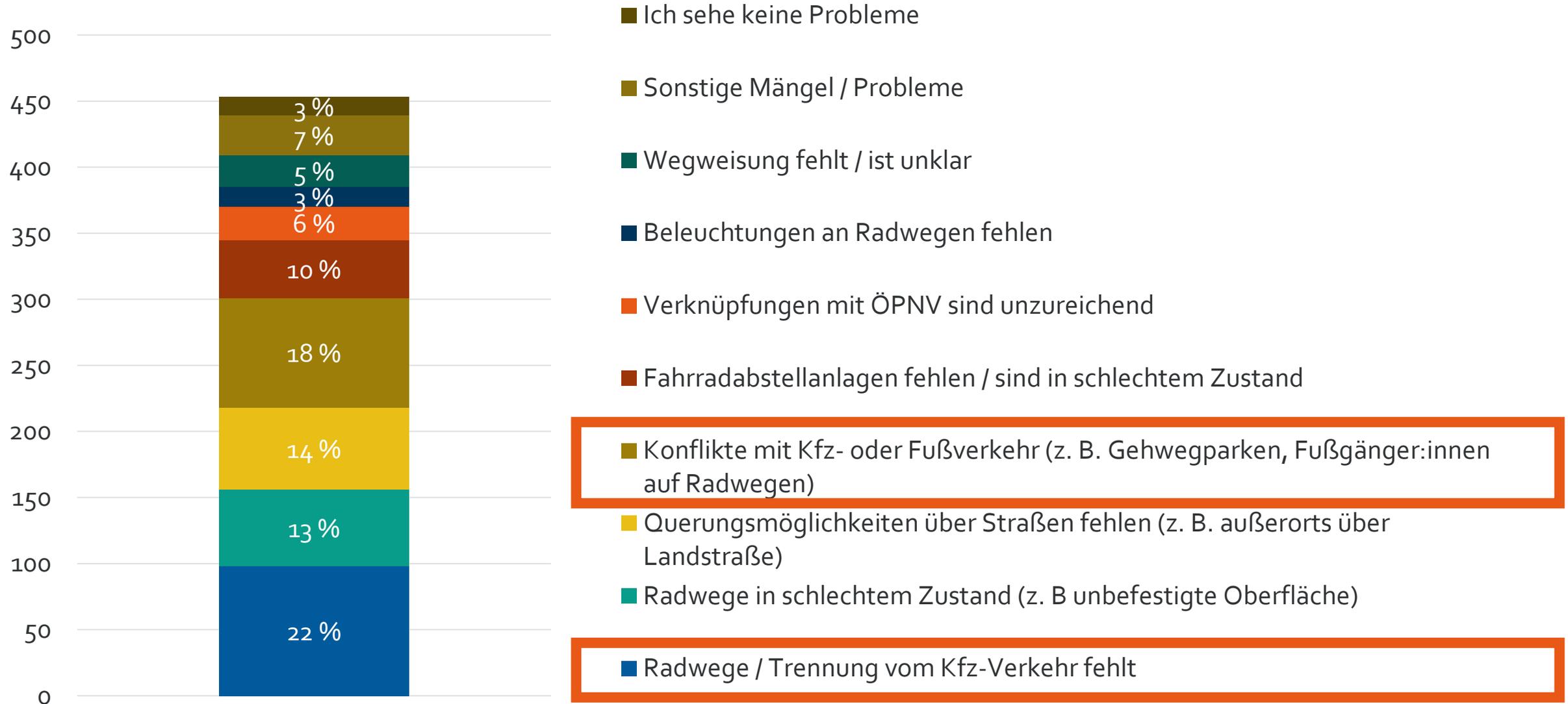
Angegebenes Alter und Geschlecht



# Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?



# Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?



# Kommentare aus der Online-Beteiligung



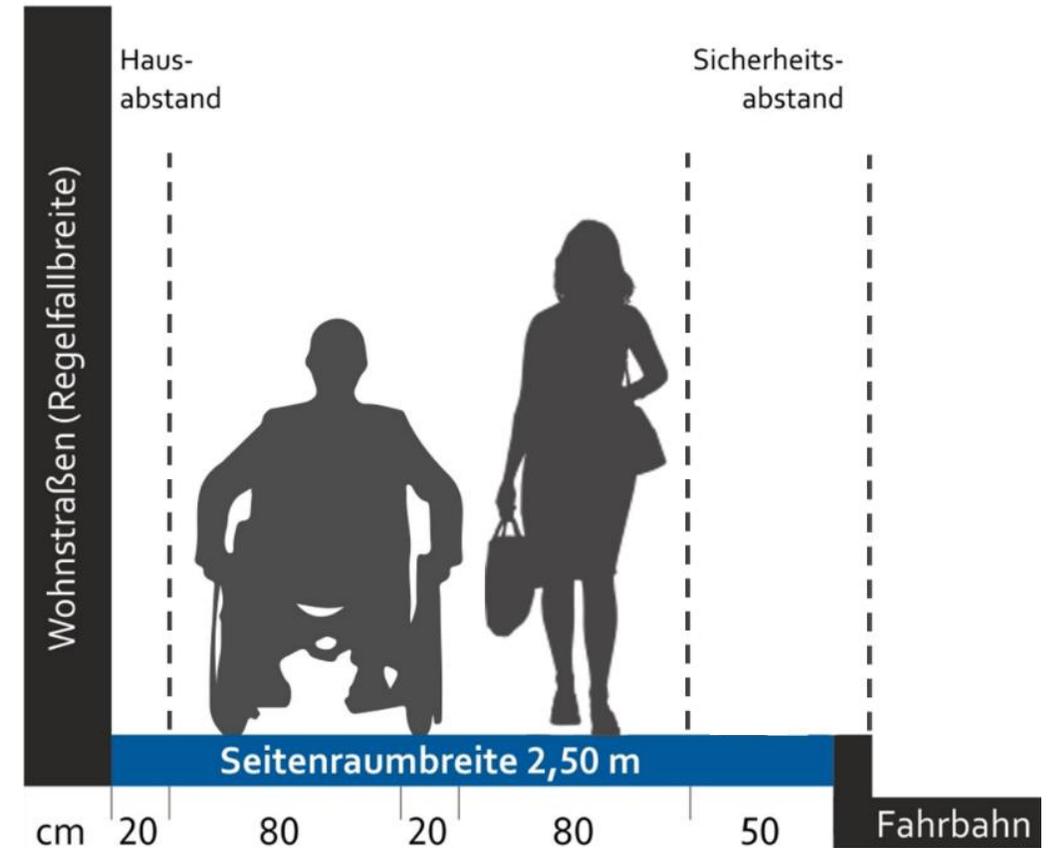
## Legende

- ▬▬▬ Untersuchungsgebiet
- DB Bahnhöfe
- RN I – Landeshauptnetz (Hessen)
- RN II – Regionales Radhauptnetz
- RN III – Regionales Verbindungsnetz
- RN IV – lokales Netz
- Hessisches Rad-Hauptnetz im Bestand
- Touristische Radwege

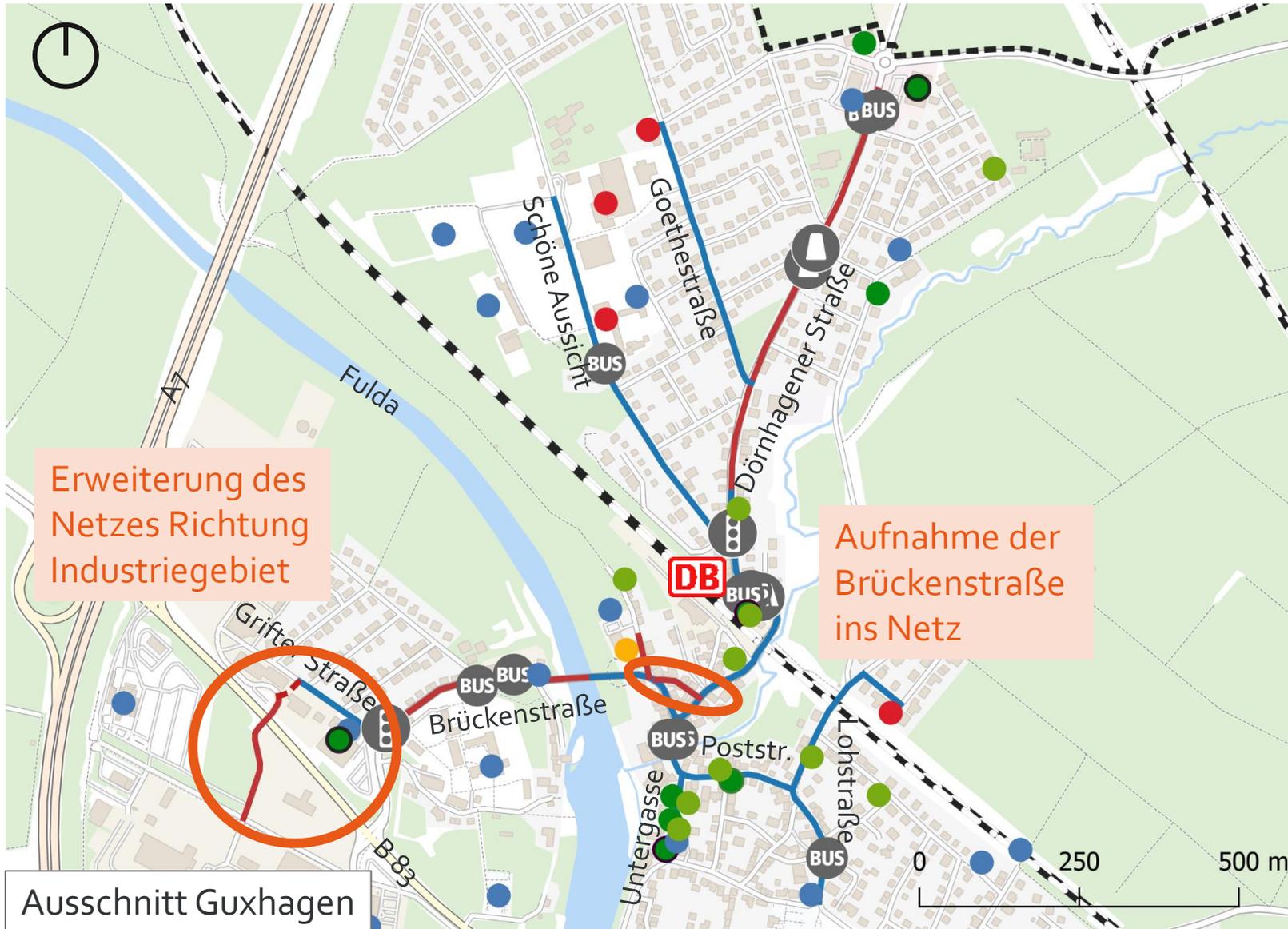
# Anforderungen Fußverkehr

- Durchgängiges, kleinteiliges und umwegefrees Wegenetz
- Barrierefreie Anlage und Gestaltung von Gehwegen und Querungsanlagen
- Ausreichende Gehwegbreiten unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen
- Hohe Verkehrssicherheit, gefahrlose Nutzung auch durch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen
- Minderung/Vermeidung subjektiver Angsträume

*Gehwege sind nicht überall erforderlich. Sind sie jedoch vorhanden, sollen sie wegen der Benutzungspflicht barrierefrei sein und die entsprechende Mindestbreite besitzen.*



# Haupt-Fußverkehrsnetz (Stand 17.07.2023)



*Auf Grundlage des ersten Workshops wurden folgende Änderungen im Haupt-Fußverkehrsnetz vorgenommen*

## Legende

- ■ ■ Untersuchungsgebiet
- ⊗ BUS Bushaltestelle
- ⊗ Lichtsignalanlage
- ⊗ Fußgängerüberweg
- ⊗ Mittelinsel
- ⊗ DB Bahnhof
- Tempo 50
- Tempo 30/Tempo 30 Zone
- ⋯ Netzlücke
- Schulen/Kindergärten
- Freizeit
- Täglicher Bedarf
- Dienstleistungen
- Sonstiger Bedarf
- Rathaus

Ausschnitt Guxhagen

# Exemplarische Mängel Fußverkehr (Guxhagen)

Gehweg nicht barrierefrei, zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten (30 km/h)



Guxhagen (Untergasse)

Unübersichtlicher Knoten



Guxhagen (Brückenstraße/ Kleine Brückenstraße)

Ortsdurchfahrten / Aufenthaltsqualität



Ellenberg (K151 Brunslarer Straße/ Bahnhofsweg)

Fehlende gesicherte Querungsanlage



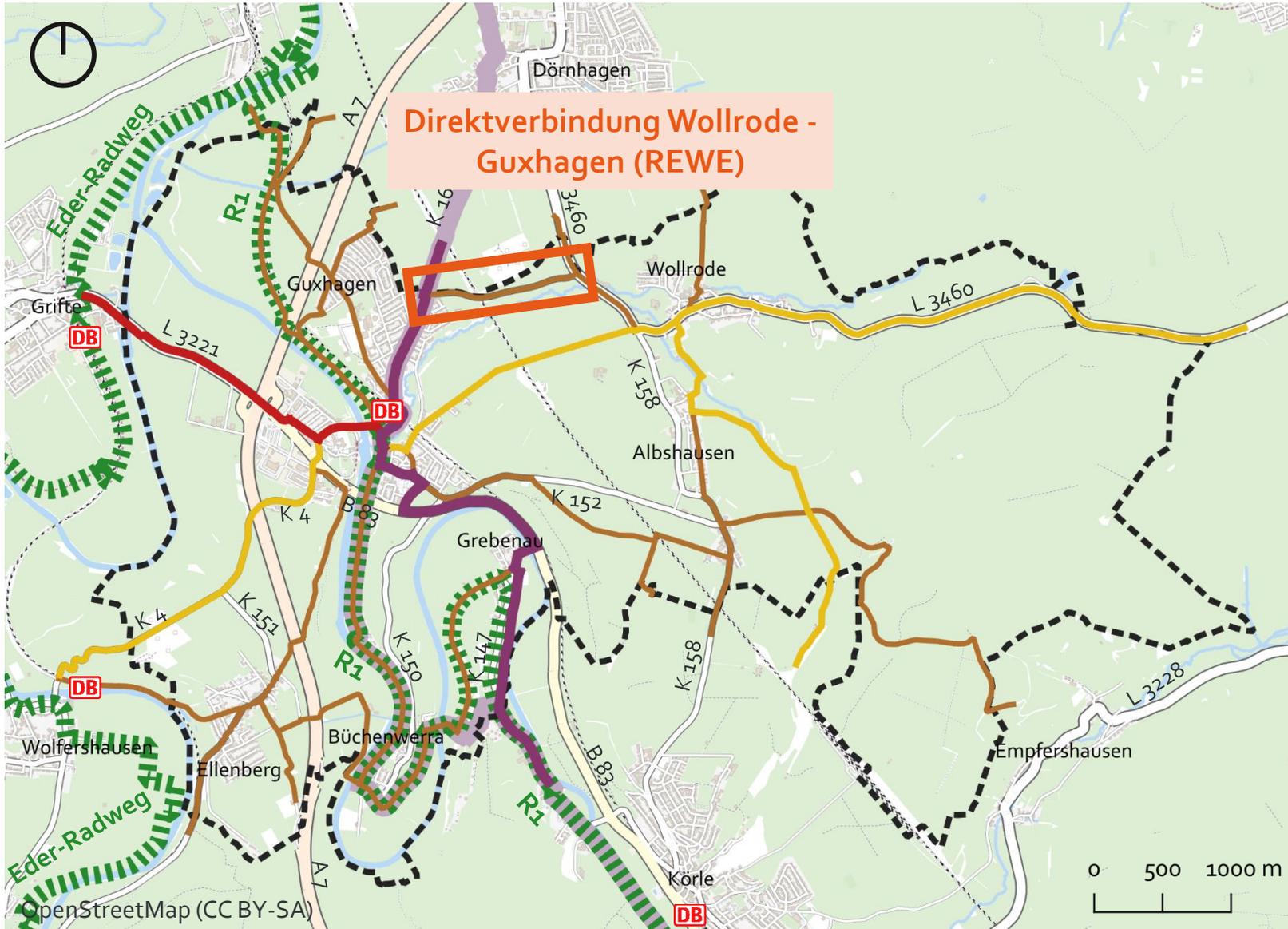
Guxhagen (Dörnhagener Straße)

# Anforderungen Radverkehr

- Geringes Unfallrisiko, hohe Akzeptanz und angemessene Abmessungen der Infrastruktur
- **Überörtliches Radverkehrsnetz:** Schnelle, direkte und umwegfreie Verbindungen zwischen umliegenden Städten und den Ortsteilen - Trennung vom Kfz-Verkehr
- **Innerorts:** Möglichst Führung auf Fahrbahnniveau - kontinuierliche Führungsformen mit niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr
- Befahrbarkeit für E-Fahrräder gewährleisten
- Sichere Abstellanlagen an wichtigen Zielorten



# Radverkehrsnetz (Stand 10.07.2023)



*Auf Grundlage des ersten Workshops wurde eine Änderung im Radverkehrsnetz vorgenommen*

## Legende

- Untersuchungsgebiet
- DB Bahnhöfe
- RN I – Landeshauptnetz (Hessen)
- RN II – Regionales Radhauptnetz
- RN III – Regionales Verbindungsnetz
- RN IV – lokales Netz
- Hessisches Rad-Hauptnetz im Bestand
- Touristische Radwege

# Exemplarische Mängel Radverkehr

Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen bei Tempo 50 km/h



Mischverkehr bei Tempo 100 km/h



Fehlende Querungsanlagen



Durchfahrt verboten (Netzlücke) / Konflikte Fuß-/ Radverkehr



# Zielsetzung

1. Aufenthalts- und Lebensqualität in der Gemeinde Guxhagen erhöhen
2. Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen
3. Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln
4. Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für Alltagsradverkehr entwickeln
5. Touristische Infrastruktur an aktuelle Anforderungen anpassen
6. Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

# Strategien und Handlungsfelder

- Langfristige Vision mit vielen kleineren Etappenzielen – „Hohe Aufenthaltsqualität vor schneller Durchfahrt“
- Integrierte Planung – Ressourcenschonende Planung
- Fußverkehr: Barrierefreies Hauptnetz mit hochwertiger Qualität und Gestaltung
- Radverkehr: Übergeordnete Routen etablieren - Mehrfachnutzung Alltags- und Freizeitrassen
- Kommunale Ressourcen (Haushalt / Mitarbeiter:innen) an erhöhtem Bedarf ausrichten
- Fokus auf umsetzbare Leitprojekte mit hohem Nutzen legen

# Netzanforderung und Ausbaustandards - Förderfähigkeit

- Vorstellung möglicher Leitprojekte
- Begleitende Diskussion im Plenum
- Anwendung der Standards
- Anstreben von Förderfähigkeit



# Ausgangslage / Problemstellung



- Großer unübersichtlicher Kreuzungsbereich mit breiten Einmündungsbereichen
- Keine gesicherten Querungsanlagen
- Tempo 30 / 50 km/h auf Brückenstraße
- Subjektive Unsicherheit für Zufußgehende

# Handlungsempfehlung



- **Gehwegüberfahrt über die Einmündungen „Zum Ehrenhain“ und „Brückenstraße“**
- Durchgehende bevorrechtigte Fußverkehrsverbindung Richtung Bahnhof und Gewerbegebiet

# Ausgangslage / Problemstellung



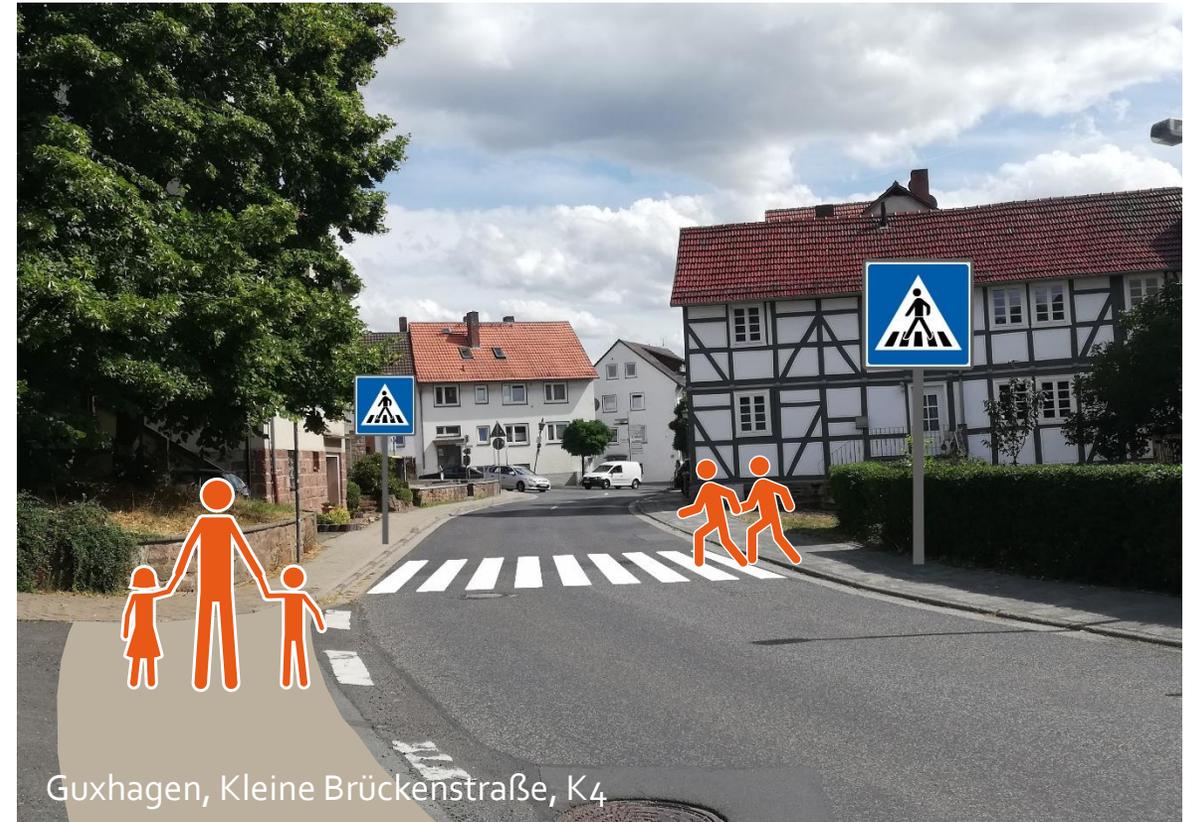
- Auf den Verbindungen zwischen Rathaus / Untergasse und Bahnhof / Untergasse sind keine gesicherten Querungsmöglichkeiten vorhanden
- Die nächsten FGÜ liegen nördlich des Bahnhofs und bei EDEKA
- Kurviger Verlauf / bewegte Topografie der Straße erschwert Queren

# Handlungsempfehlung: Zebrastreifen Kleine Brückenstraße

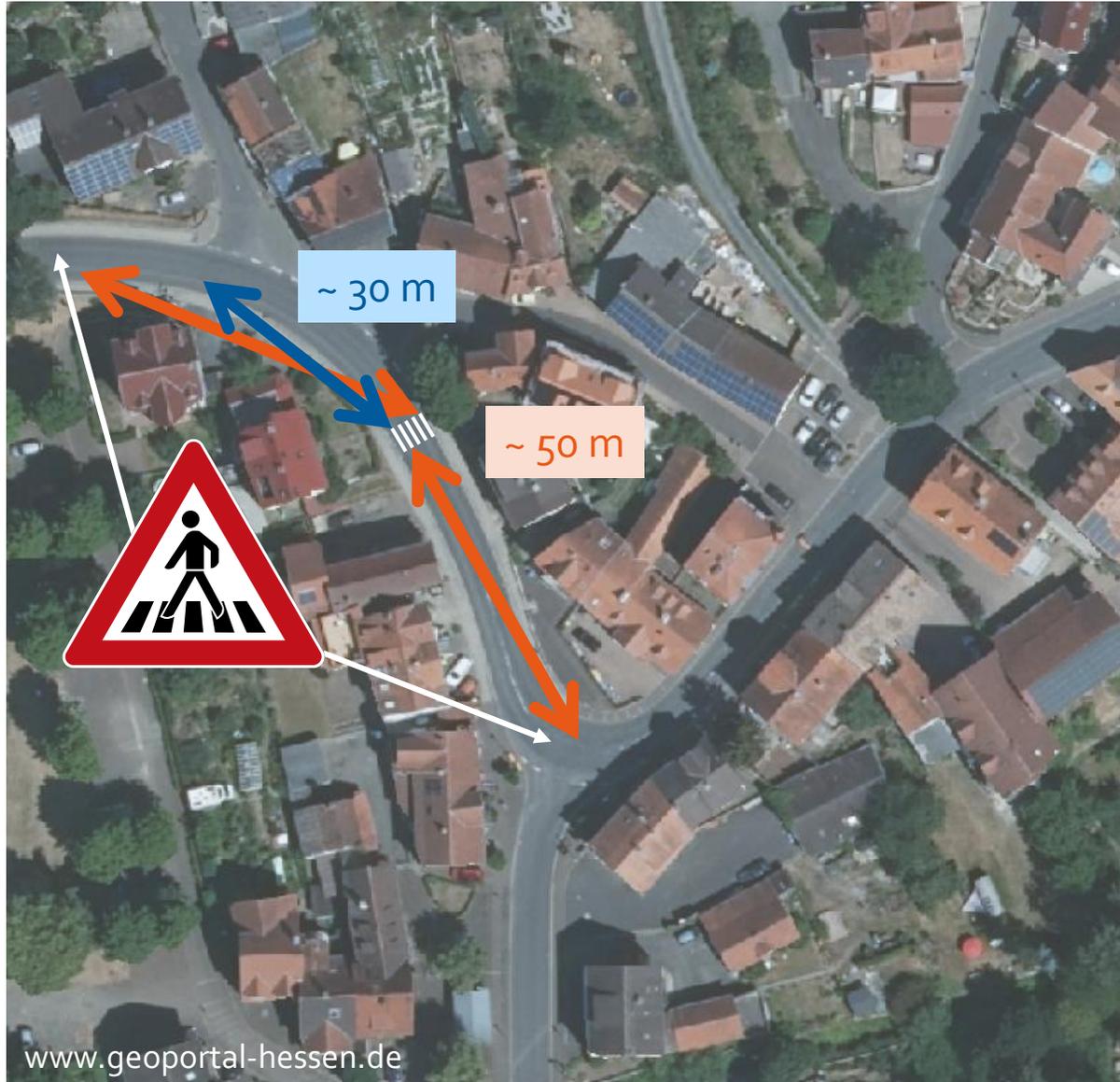


## Einrichtung von zwei Fußgängerüberwegen prüfen

- Sichtbeziehungen beachten
- Verkehrszählungen erforderlich



# Sichtbeziehungen



www.geoportal-hessen.de

**Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ**

	Kfz-Geschwindigkeit ( $V_{zul}$ )	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Quelle: FGSV, R-FGÜ 2001

- Insbesondere Richtung Fulda können die Sichtbeziehung beispielsweise durch hohe Hecken gestört werden
- Aufmerksamkeit

# Handlungsempfehlung: Zebrastreifen Bahnhofstraße



## Einrichtung von zwei Fußgängerüberwegen prüfen

- Sichtbeziehungen beachten
- Verkehrszählungen erforderlich



# Ausgangslage / Problemstellung

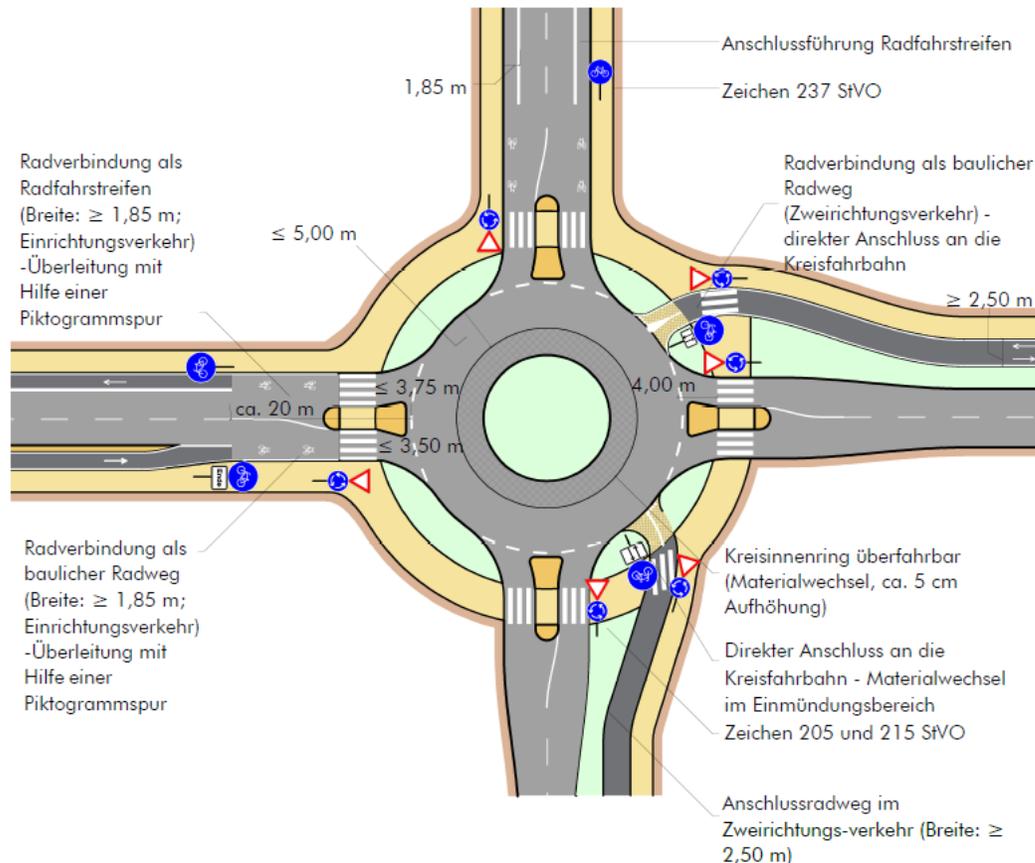


Guxhagen (Kreisverkehr Dörnhagener Straße, K 154)

- Mittelinsel ohne Fußgängerüberweg führt zu unklarer Vorfahrtsituation am Kreisverkehr
- Tempo 50 km/h
- Wichtige Ziele auf beiden Seiten der Straße (Bürgersaal, REWE, Bushaltestellen, etc.)
- Besonders relevant: Querung Bürgeraal - REWE

# Handlungsempfehlung

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn  
innerorts



- **Einrichtung eines Fußgängerüberwegs prüfen – Kontakt zu Landkreis aufnehmen (Baulastträger)**

- „Alle Überquerungsstellen **sollten als Überweg ausgebildet werden**, sonst sind die Unterschiede der Vorfahrtsregel bei Ein- und Ausfahrt des Kreisel kaum transparent“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum, AGNH 2022, S.44)

- „Innerhalb bebauter Gebiete [...] ist folgendes zu beachten: [...] **Ausbildung der Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege** gegebenenfalls mit Bodenindikatoren für sehbehinderte Fußgänger.“ (RASt, FGSV 2006, S. 117)

- „Innerhalb bebauter Gebiete **sollten die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege ausgebildet werden**, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen“ (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, FGSV 2006, S. 21)

# Ausgangslage / Problemstellung



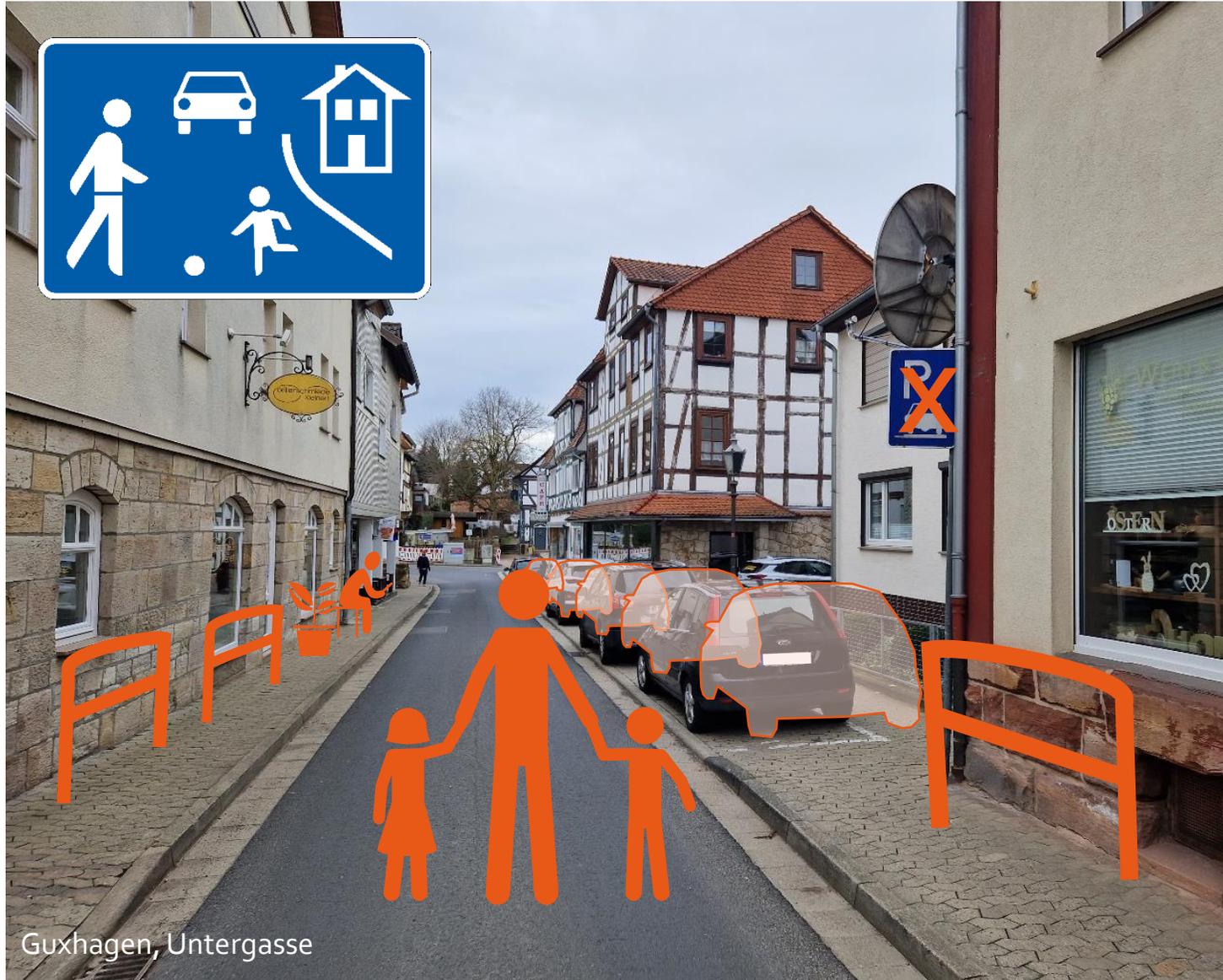
Guxhagen, Untergasse, Gemeindestraße

- Örtliche Geschäftsstraße
- Tempo 30 Zone
- Sehr schmale Gehwege, teilweise mit Gehwegparken – nicht barrierefrei!
- Im nördlichen Teil niveaugleicher Ausbau



Guxhagen, Untergasse, Gemeindestraße

# Handlungsempfehlung



Guxhagen, Untergasse

- **Verkehrsberuhigter Bereich – gemeinsame Verkehrsfläche auf ehemaliger Fahrbahn**
- Markierung der Parkplätze näher Richtung Grundstücke
- Nutzung der vorhandenen „Schrammborde“ für Fahrradbügel, Sitzgelegenheiten und Pflanzen

# Ausgangslage / Problemstellung



Guxhagen, Dörnhagener Straße, K 154

- Gehwegparken auf der westlichen Straßenseite angeordnet
- Auf ca. 100 m Länge bestehen ~15 Parkplätze
- Verbleibende Restgehwegbreite deutlich unter 1,50 m (nicht barrierefrei)
- Verbindung Geschäftsstraße - Bahnhof
- „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn **genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern** gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr **bleibt**“ (Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen, VwV-StVO)
- Fahrbahn nicht ausreichend breit (Busverkehr), um Parkplätze dort anzuordnen.

# Handlungsempfehlung



Guxhagen, Dörnhagener Straße, K 154

- Entfernung der Gehwegparkplätze (~15)
- Einhalten der Regelung kontrollieren
- Ggf. Poller installieren
- Information der Bürger:innen erforderlich – Transparente Erklärung der Maßnahme (rechtliche Grundlagen)

# Ausgangslage / Problemstellung



- Wenig Handlungsspielraum
  - Gesetzliche Vorgaben zu Tempo 30 km/h
  - Schmale Straßenräume
  - Schutzstreifen / Radfahrstreifen im Bestand nicht umsetzbar
  - Selbst bei Neubau: Zielkonflikt barrierefreie Gehwege - Radinfrastruktur
- Konzept hat Planungshorizont von 10-15 Jahren
- **Empfehlung: Tempo 30 km/h in den Ortsdurchfahrten, sobald gesetzliche Änderungen dies zulassen**

# Option: Beitritt „Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden“

## 50 30 Lebenswerte Städte und Gemeinden

Aktuelles [Die Initiative](#) [Schon dabei](#) [Konferenz '23](#) [Unsere Forderungen](#) [FAQ](#) [News](#) [Links](#)

### Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten

Lebendige, attraktive Städte und Gemeinden brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Kommunen. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Stadt oder Gemeinde leben.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadt- und umweltverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr - auch auf den Hauptverkehrsstraßen.

#### ABER ...

Bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten sind den Städten und Kommunen viel zu enge Grenzen gesetzt. Die im Juli 2021 von den Städten Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm gegründete Initiative setzt sich deshalb gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden – zielgerichtet, flexibel und ortsbezogen - *Genau so, wie es die Menschen vor Ort brauchen und wollen!*

In der Initiative  
engagieren sich bereits

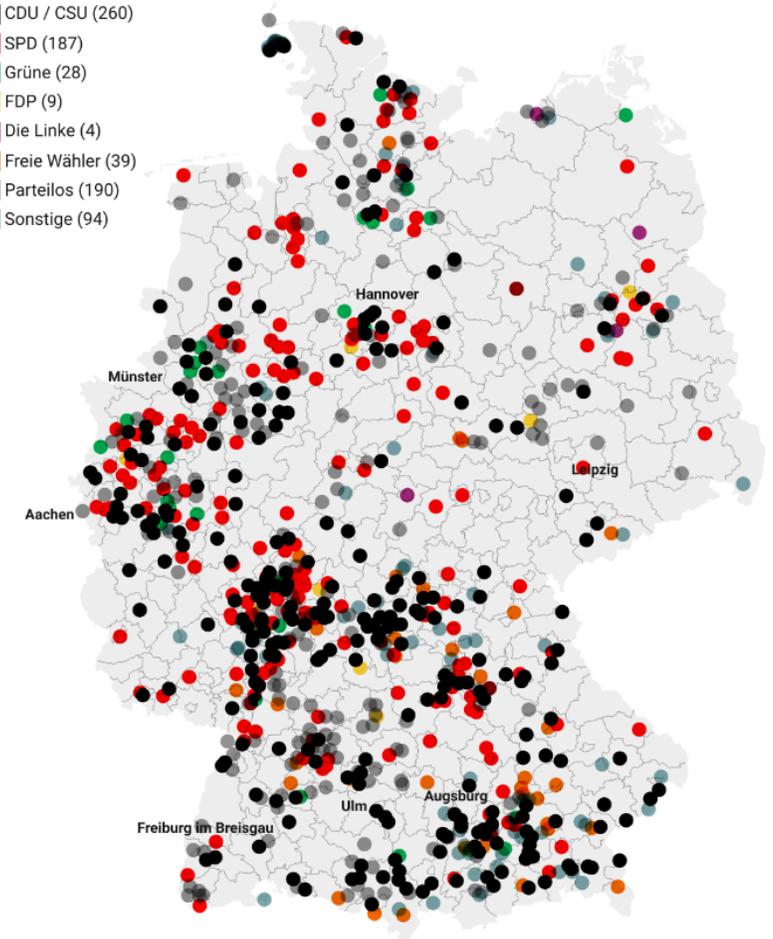
# 811

Städte, Gemeinden und Landkreise  
für mehr **Entscheidungsfreiheit**  
bei der Anordnung von Tempolimits

### Diese 811 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Stendal, Gotha, Osterholz, Hochtaunuskreis und Region Hannover), die sich bis 26.06.2023 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben. In diesen Städten leben über 34 Millionen Menschen.

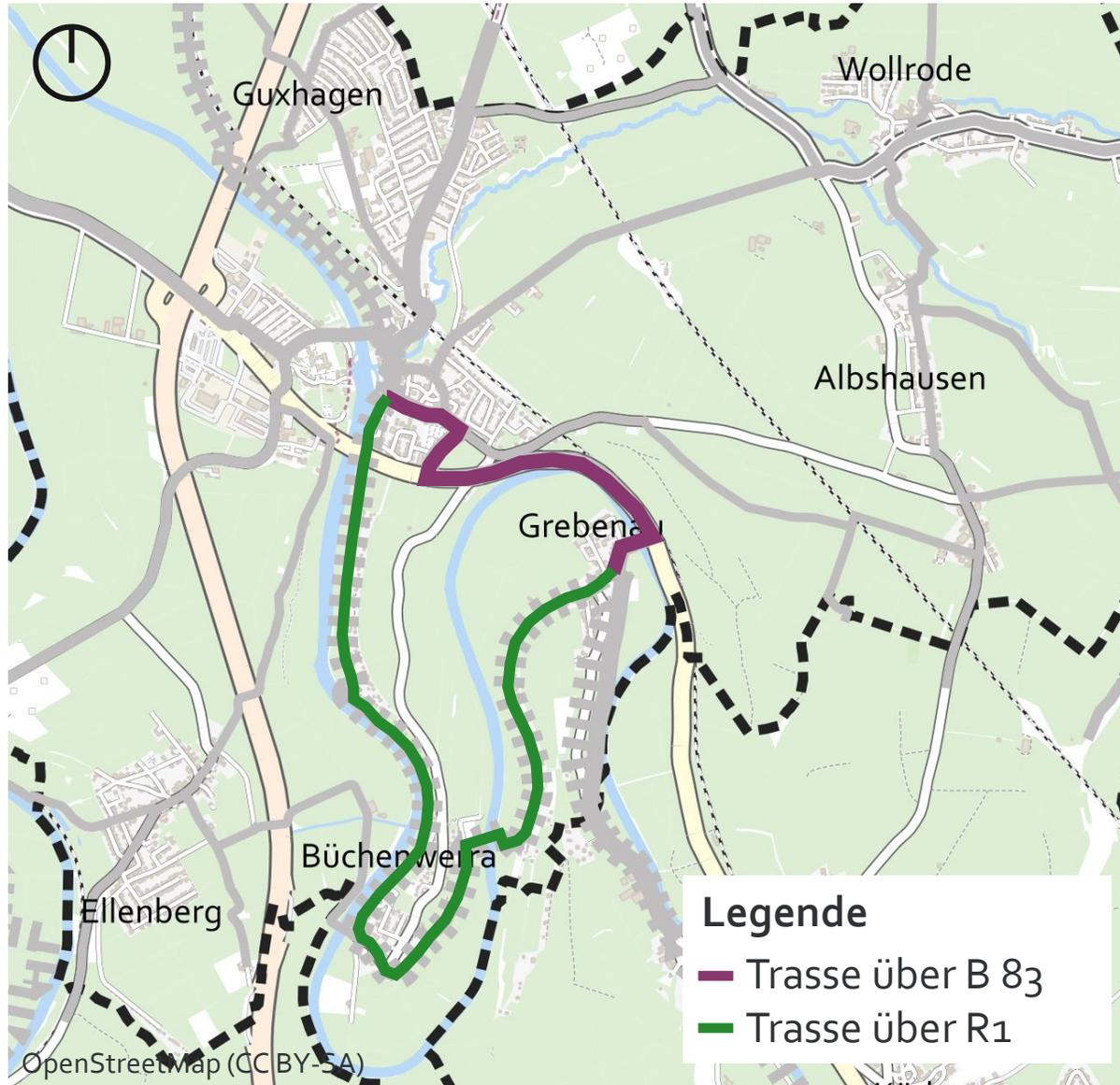
- CDU / CSU (260)
- SPD (187)
- Grüne (28)
- FDP (9)
- Die Linke (4)
- Freie Wähler (39)
- Parteilos (190)
- Sonstige (94)



## ■ Beispielhafte Mitglieder im Umfeld:

- Baunatal
- Homberg (Efze)
- Gudensberg
- Hessisch Lichtenau

# Ausgangslage / Problemstellung



- Radwegeverbindung über R1 ist 5,4 km lang
- Alternative über die B 83 ist 2,2 km lang (3,2 km kürzer)
- B 83: Mischverkehr bei Tempo 70-100 km/h, DTV 6.955  
→ Netzlücke für den Radverkehr
- Straßenbegleitender Radweg erforderlich
- Hanglage erschwert den Bau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs



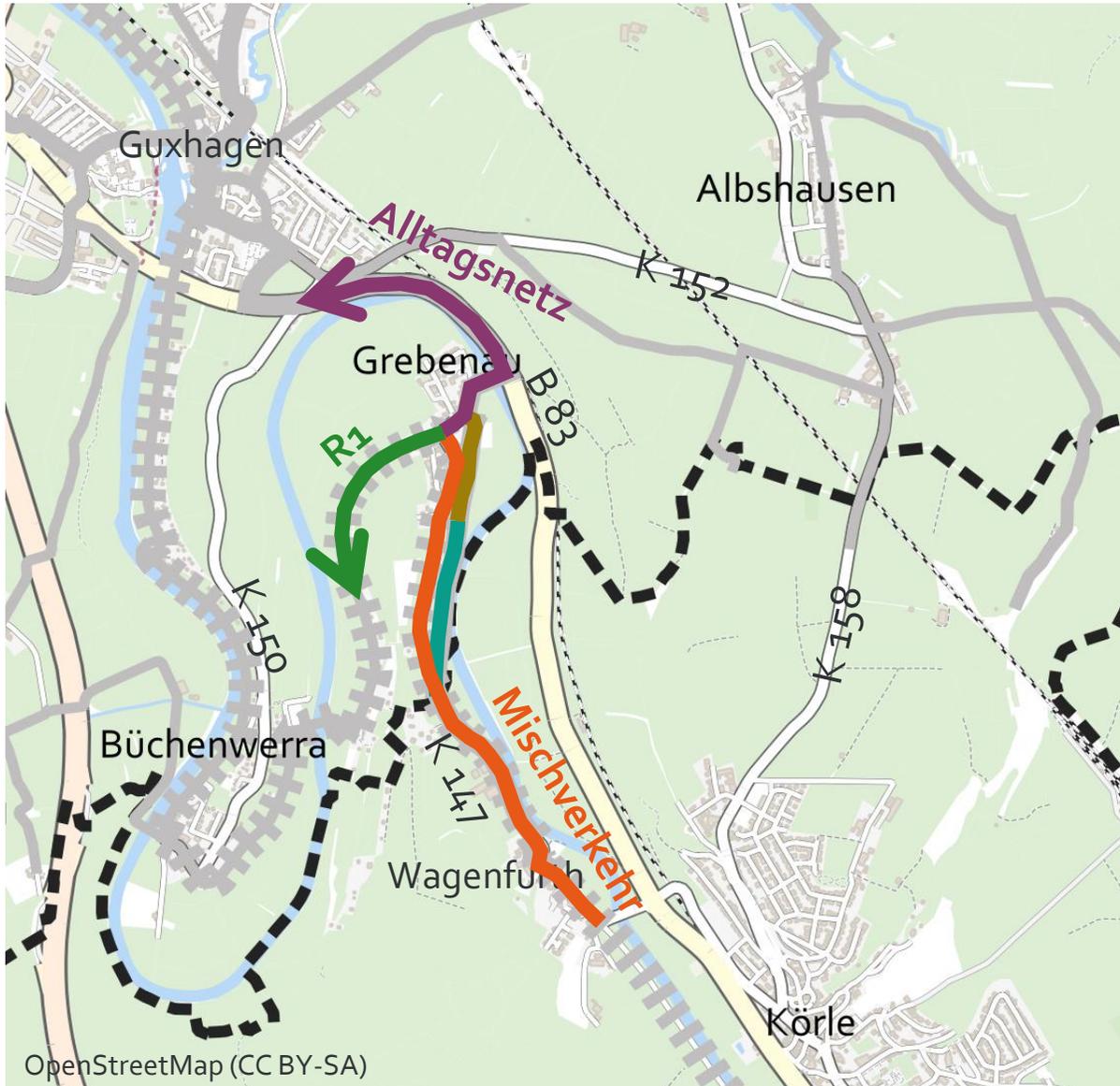
B 83 zwischen Grebenau und Büchenwerra

## Vergleichbares Projekt



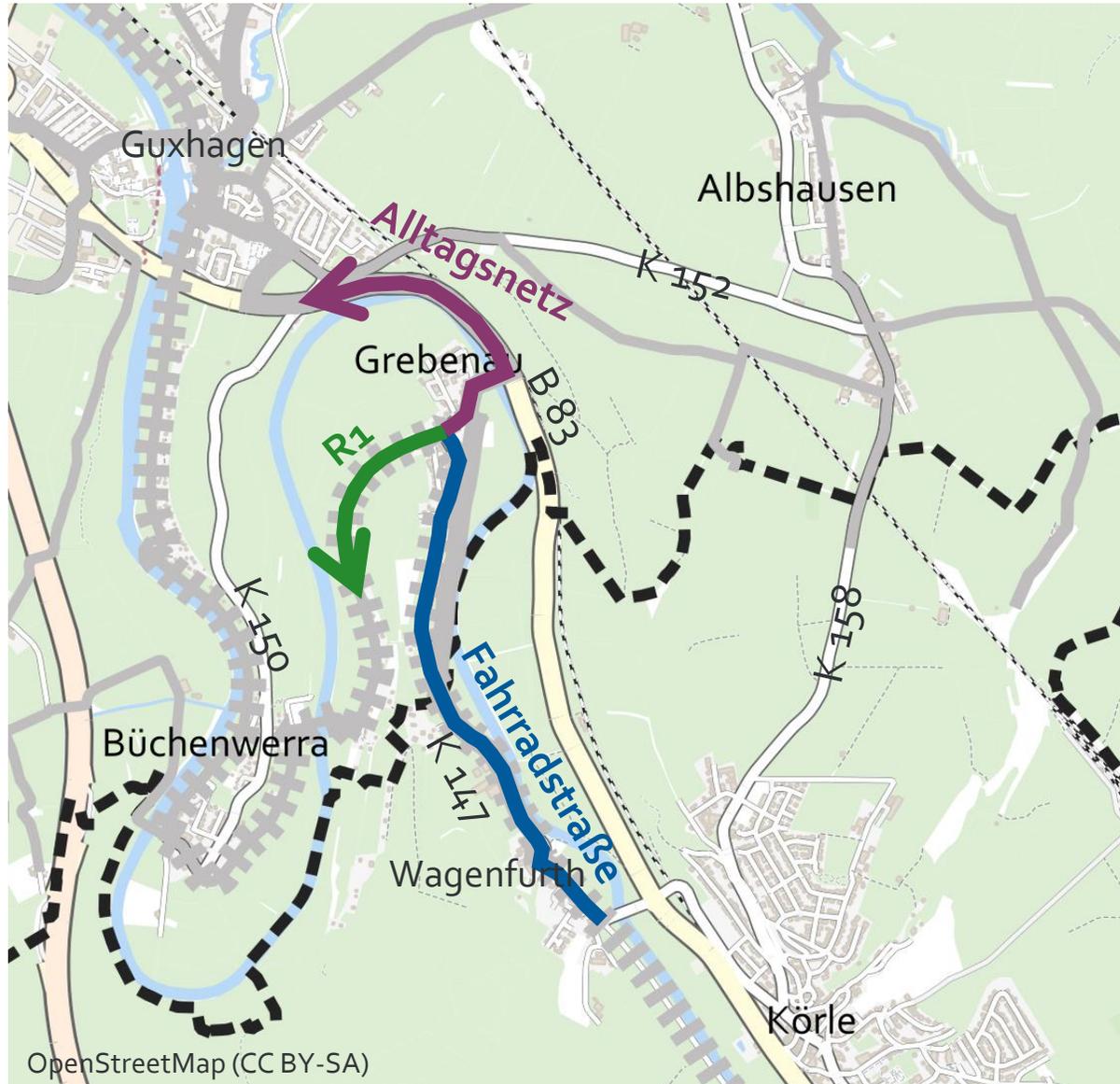
- Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit Stützwänden und Stelzen entlang der B 42 zwischen Lorch und Assmannshausen fertigstellt:
- 137,4 Mio. € für 11 km (inkl. Erneuerung der Kfz-Fahrbahn)
- Länge des Abschnitts auf der B 83: 1,1 km (bei ähnlichen Baukosten ~13,8 Mio. €)
- Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der B 83 grundsätzlich möglich, aber teuer und aufwendig
- Langfristiges Projekt

# Ausgangslage / Problemstellung



- Wichtige Verbindung für den Radverkehr (R1, Rad-Hauptnetz Hessen)
- Bestand Variante 1 (orange):
  - Mischverkehr auf der Fahrbahn (K 147) bei Tempo 100 km/h → Netzlücke für den Radverkehr
  - Bewegte Topographie
- Variante 2:
  - Am Opferberg (türkis): Oberfläche nicht asphaltiert
  - Am Fußballplatz (gelb): Netzlücke

# Handlungsempfehlung Variante 1: Fahrradstraße

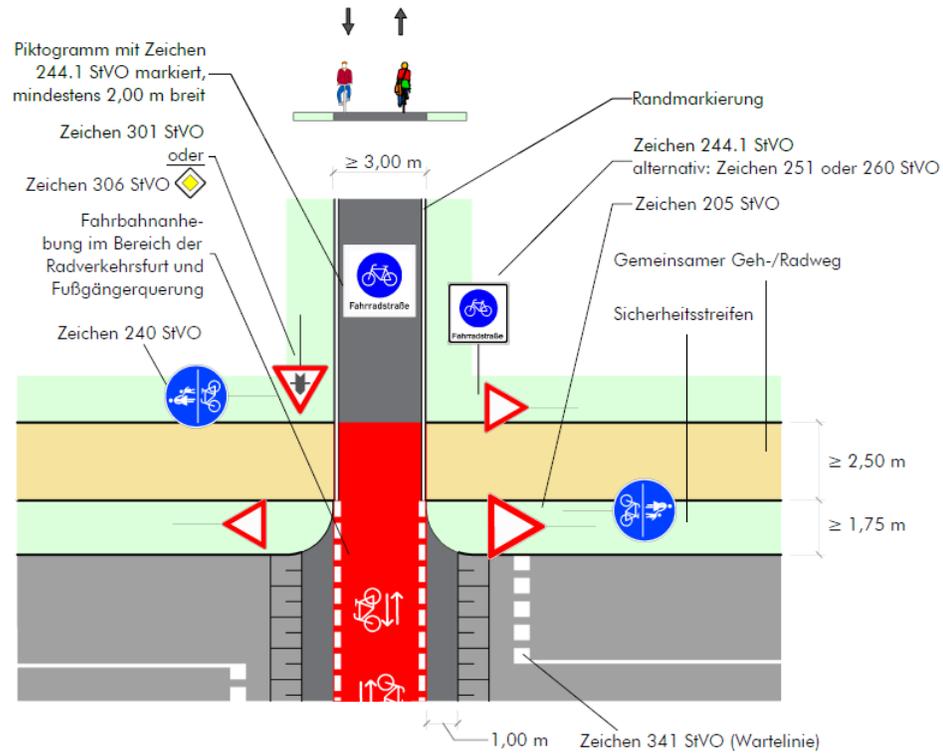


**Fahrradstraße Fuldatastraße** (zwischen Wagenfurth: Uferstraße / Untere Fuldatastraße und Grebenau: Fuldatastraße / Grüner Weg)

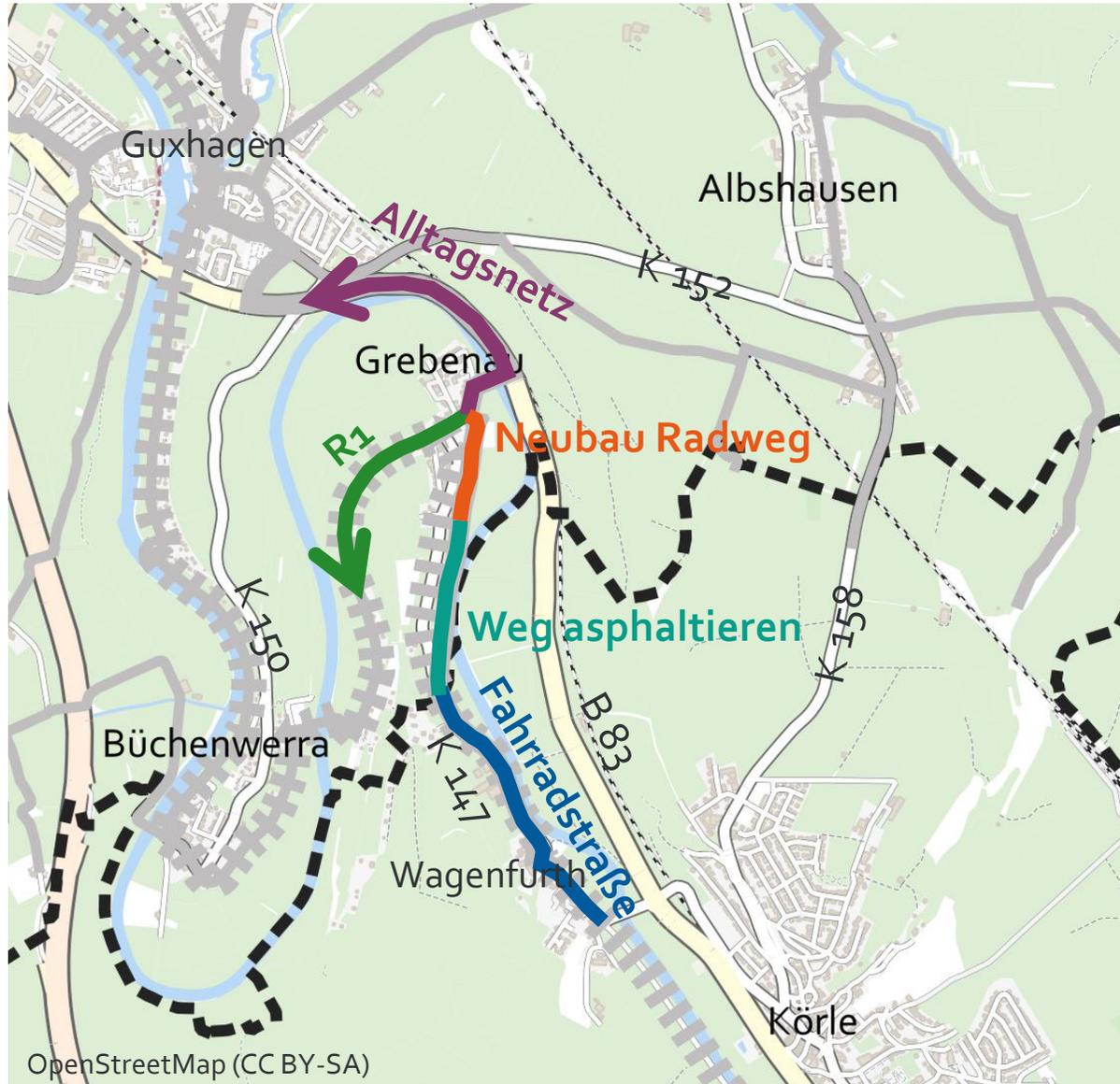


# Handlungsempfehlung Variante 1: Fahrradstraße

Führung in einer Fahrradstraße  
außerorts



# Handlungsempfehlung Variante 2: Fahrradstraße und Radweg



OpenStreetMap (CC BY-SA)

**Fahrradstraße** (zwischen Wagenfurth: Uferstraße / Untere Fuldatalstraße und Abfahrt „Am Opferberg“)

**Ausbau / Neubau Radweg entlang Am Opferberg** (bis Grebenau: Fuldatalstraße)



Good-Practise-Beispiel: Fiedlerstraße, Kassel

# Handlungsempfehlung Variante 2: Fahrradstraße und Radweg



Am Opferberg, Grebenau



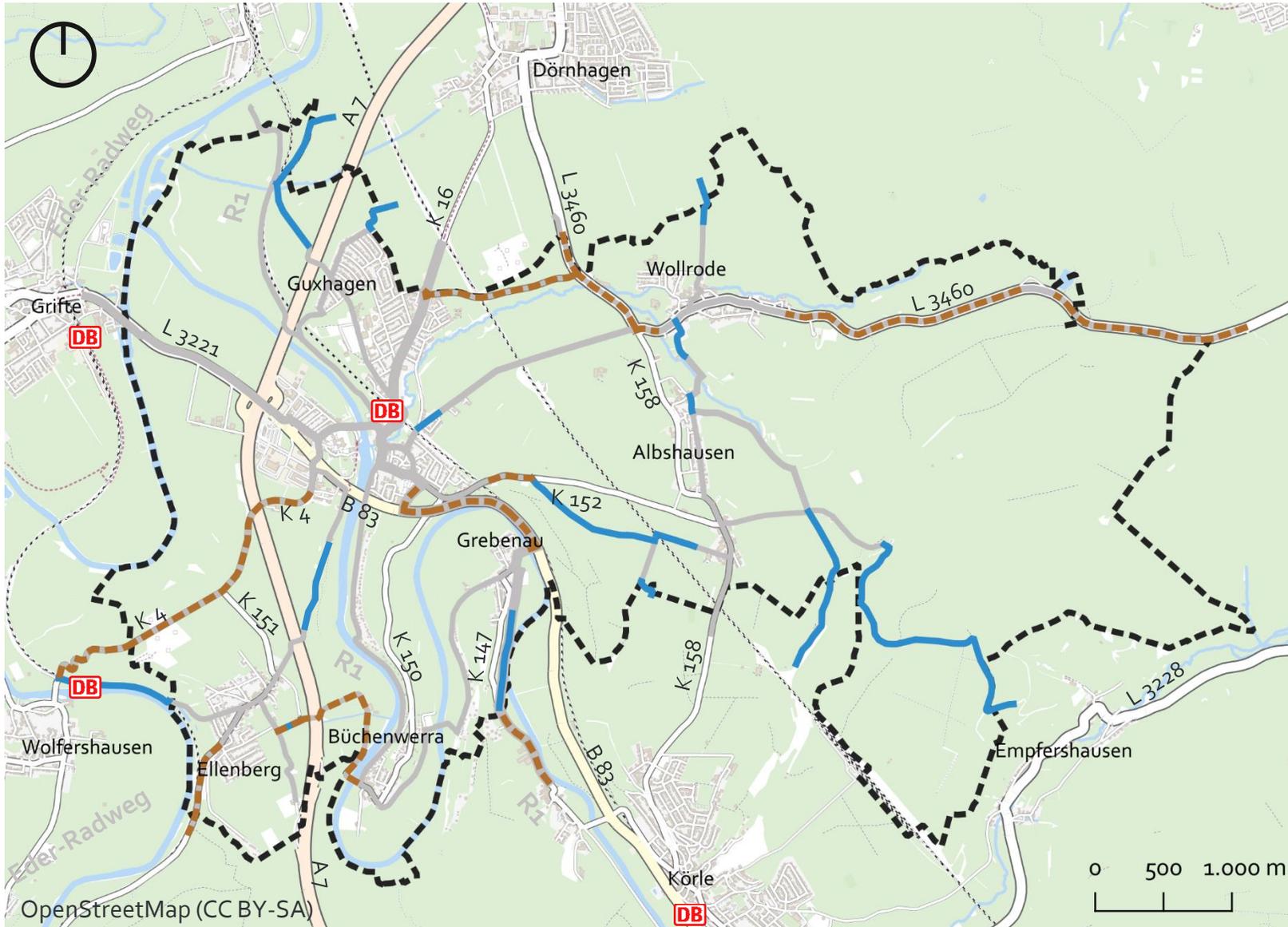
Fußballplatz Grebenau

Good-Practice-Beispiel



Amöneburg, R6

# Ausgangslage / Problemstellung



- An vielen Außerortsstraßen mit Tempo 70-100 km/h ist keine Radinfrastruktur vorhanden → Netzlücke für den Radverkehr
- Oberflächenmängel reduziert den Fahrkomfort / Verkehrssicherheit

## Legende

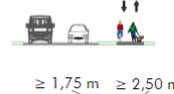
- ■ ■ Untersuchungsgebiet
- DB Bahnhöfe
- — — Netzlücke (Mischverkehr außerorts)
- — — Oberflächenmängel
- — — Radverkehrsnetz
- · · Touristische Radwege

# Handlungsempfehlung: Langfristige Entwicklung der Infrastruktur

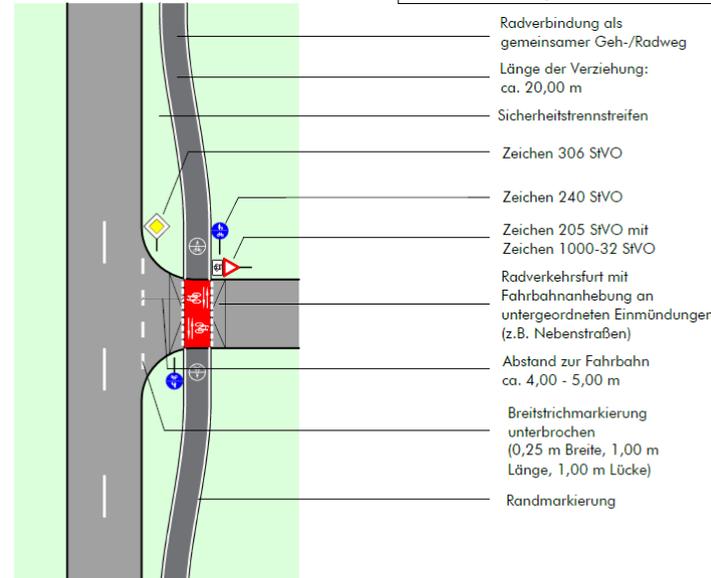
## Good-Practice-Beispiel



Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)



Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorzogter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorzugung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter [www.schneller-radfahren.de](http://www.schneller-radfahren.de)  
> Rubrik Musterlösungen

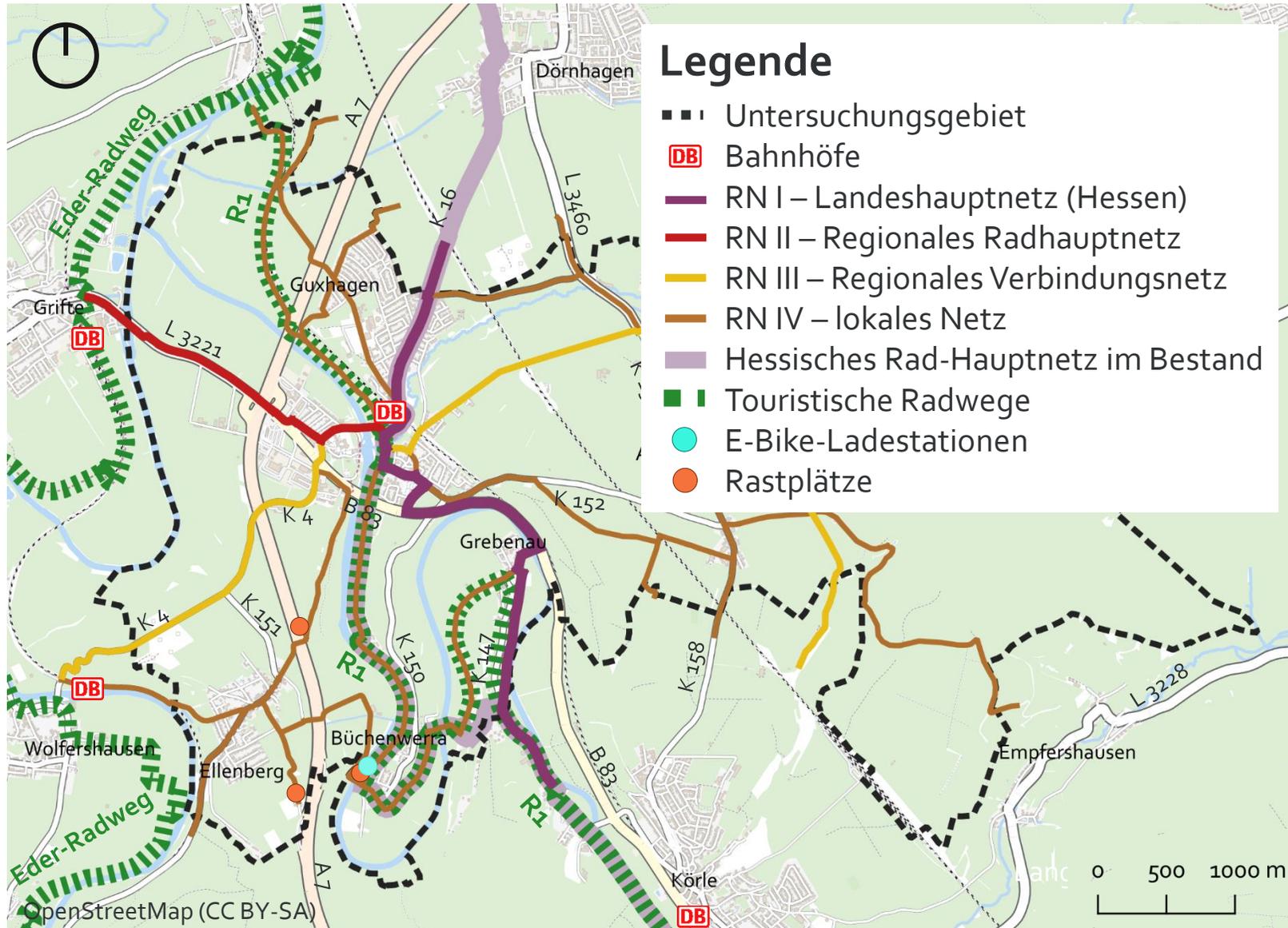


- Anmeldung Bedarf bei Baulastträgern
- Mischverkehr außerorts
  - Bau von straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen
  - Geschwindigkeitsreduzierung
  - Fahrradstraße
- Oberflächenmangel
  - Asphaltierung der Oberfläche

## Good-Practice-Beispiel



# Ausgangslage / Problemstellung

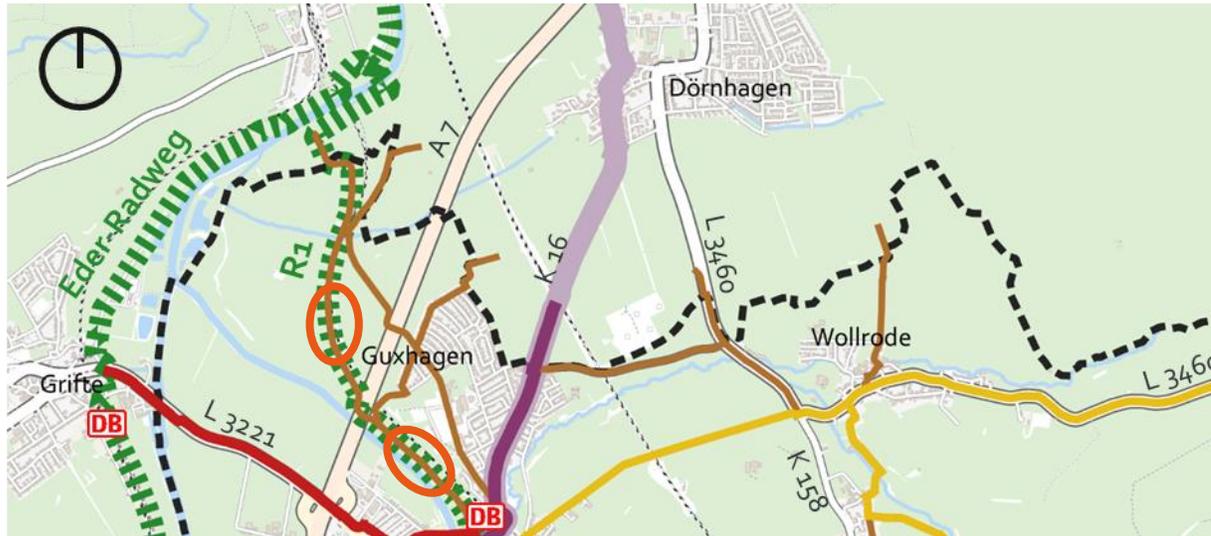


- Ladeinfrastruktur ist an einem geeigneten Standort vorhanden
- Ergänzungsbedarf an Rastplätzen entlang der touristischen Infrastruktur



E-Bike-Ladestation und Rastplatz  
Büchenwerra

# Handlungsempfehlung: Neubau qualitativ hochwertiger Rastplatz



- Entweder: Bereich „Otto Bonn“ Denkmal
- Oder: Bereich „Infotafel Guxhagen“
- Ausstattung mit:
  - Sitzgelegenheit mit Tisch
  - Witterungsschutz (Überdachung)
  - Fahrradabstellanlage (Fahrradbügel)
  - Reparaturstation



# Datengrundlage Radverkehr / Mobilitätskultur



Bahnradweg in Oberhausen



# Evaluation / Aktionen / Kampagnen

- Darstellung aktueller Projekte und umgesetzter Maßnahmen (z. B. in Form von jährlichem Kurzbericht)
- Einweihung neuer Fuß- und Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung
- Aktionswoche (z. B. Im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche)
  - Kampagne „Einkauf mit dem Fahrrad“
- Informationskampagnen
  - Zu Fuß zur Schule
  - „StVO-Regelkunde“ zu ausgewählten Themen (Fahrradstraßen, Parken auf Gehwegen...)

→ **Daueraufgaben mit stetigem Handlungsbedarf**



Neues Angebot für Kommunen

**„Bei uns unterwegs“ –  
kostenlose Poster-Ausstellung  
für Ihre Kommune**

Quelle: <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/oefentlichkeitsarbeit/ausstellung/>  
[Zugriff: 18.07.2023]

# Evaluation / Aktionen / Kampagnen: „Auf gemeinsamen Wegen“



# Anmerkungen / Hinweise

- Präsentation und Karten werden Anfang nächster Woche zum Download bereitgestellt (anhand der Teilnehmer:innenliste)
- Zeit für Rückmeldungen bis Freitag, den 04.08.2023 an: [stefanie.koch@iks-planung.de](mailto:stefanie.koch@iks-planung.de)
- Haben Sie Anmerkungen?
- Was halten Sie von den Lösungsansätzen? - Welche sind aus Ihrer Sicht für die Gemeinde Guxhagen auch umsetzbar, wo sehen Sie Hemmnisse?
- Haben Sie konkrete Anmerkungen, zum Beispiel Standortempfehlungen für weitere Zebrastreifen oder Fahrradabstellanlagen?

# Zeitschiene

- Abwarten der Rückmeldungen
- Fertigstellung Bericht (September/ Oktober)
- Ergebnisvorstellung vor politischem Gremium vorgesehen (ab Oktober)
  
- Angestrebt: Beschluss des Konzeptes
  - Umsetzung kleinerer Sofortmaßnahmen (z. B. Beschilderung)
  - Ergänzende Einzelbeschlüsse für „haushaltsrelevante Maßnahmen“
- Förderanträge Hessen Mobil - vielfach bis zu 70 % Förderung möglich (Grundlage sind Konzept und Beschlüsse)
- Ausschreibung/ Umsetzung der Maßnahmen (Horizont 10-15 Jahre)



Vielen Dank für Ihre  
Mitarbeit zum  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Guxhagen**

# Impressum

*Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig*

## Auftragnehmer:in

IKS Mobilitätsplanung  
Universitätsplatz 12  
34127 Kassel



## Projektleitung

Alexander Gardyan  
0561 - 953 79-677  
alexander.gardyan@iks-planung.de

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2023