

# Herzlich Willkommen

## Mobilitätskonzept Stadt Diez

Vortrag: Alexander Gardyan

1. Workshop | Sitzungssaal Verbandsgemeinde Diez | 19.09.2023



# Begrüßung

**Frau Anette Wick**

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: [titus.guettler@iks-planung.de](mailto:titus.guettler@iks-planung.de)

# Hinweise

Im Rahmen dieser Veranstaltung werden **Fotos** gemacht.  
Diese können von IKS Mobilitätsplanung und der Stadt Diez zur Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit für das **Mobilitätskonzept der Stadt Diez** in **gedruckter Form** sowie **online verwendet** werden.

# Ablauf

**17:00 Begrüßung**

**17:10 Inputpräsentation (IKS)**

Vorstellung / Projektablauf

Bestandsanalyse

Strategien / mögliche  
Lösungsansätze

**18:00 Rückfragen / Diskussion**

**18:30 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



*Ingenieurbüro für  
konzeptionelle und  
strategische  
Mobilitätsplanung*



Kfz-Planung, HBS



Verkehrsentwicklungs-  
planung



Universitätsplatz 12  
34127 Kassel

[info@iks-planung.de](mailto:info@iks-planung.de)  
[www.iks-planung.de](http://www.iks-planung.de)

Andreas Schmitz  
Alexander Gardyan

# Aufgabenstellung / Herangehensweise

- Mobilitätskonzept für Diez – Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr (insbesondere Parken)
- Möglichst objektive Problemdarstellung – keine Lösungen für Probleme suchen, die keine sind!
- Konzept zeigt Handlungsmöglichkeiten und Varianten auf – Grundlage für Förderung, keine Detailplanungen
- Fokus auf kostengünstig und zeitnah umsetzbare Lösungen – mit Verfolgen langfristiger Idee

→ **Abwägung von Zielkonflikten!**

→ **Umsetzungsauftrag der einzelnen Handlungsbausteine obliegt Politik**



# Untersuchungsgebiet



- Ca. 11.000 EW
- Funktion eines Mittelzentrums (länderübergreifendes Doppelzentrum mit Limburg a. d. Lahn)

## *Fokus*

- Barrierefreie innerörtliche Erschließung mit hohem Komfort entwickeln
- Anbindung an angrenzende Kommunen, insbesondere Radverkehr - Limburg a. d. Lahn
- Kfz-Verkehr in der städtebaulich sensiblen Innenstadt optimieren – verträgliche Anzahl und Geschwindigkeit bei guter Erreichbarkeit

# Zielsetzung der heutigen Veranstaltung (1. von 2 Workshops)

- Frühzeitige und transparente Einbeziehung der vorhandenen Ortskenntnis
- Abstimmung des Radverkehrsnetzes, des Haupt-Fußverkehrsnetzes, der Bestandsanalyse und der Zielsetzung
- Projekt ist zu diesem Zeitpunkt offen für Ideen und neue Ansätze - es gibt noch kein fertiges Nahmobilitätskonzept!

## Bestandsanalyse + Netzabstimmung + Zielsetzung

# Vorgesehener Projektablauf

## 1. Voruntersuchungen

Vorhandene Planungen und Konzepte	Vorhandene Verkehrsdaten	Unfalldaten Fußgänger und Radfahrer und Kfz
-----------------------------------	--------------------------	---

## 2. Netzanforderungen

Quell- und Zielorte	Aufenthaltsqualität / Wunschliniennetz / Anzahl Parkplätze	Qualitätsanforderungen festlegen / Standards
---------------------	--	--

## 3. Bestandsanalyse

Georeferenzierte Erhebung	Qualität der Strecken und Knoten	Parkplätze, Abstellanlagen, sonstige Verkehrsinfrastruktur
---------------------------	----------------------------------	--

## 4. Zielsetzung / Strategien / Instrumente

Zielsetzung	Strategien	Instrumente
-------------	------------	-------------

## 5. Netzkonzept

Hierarchisierung des Netzes	Integration in übergeordnetes Netz	Identifizierung von Konfliktbereichen	Leitsystem / Wegweisung
-----------------------------	------------------------------------	---------------------------------------	-------------------------

## 6. Handlungskonzept

Maßnahmenplan / Steckbriefe	Prioritätenliste / Umsetzungsstufen	Pilotmaßnahmen	Kostenschätzung von Maßnahmenbündeln
-----------------------------	-------------------------------------	----------------	--------------------------------------

Abstimmung | Beteiligung | Öffentlichkeitsarbeit

Insgesamt 2-stufiges  
Beteiligungsverfahren:

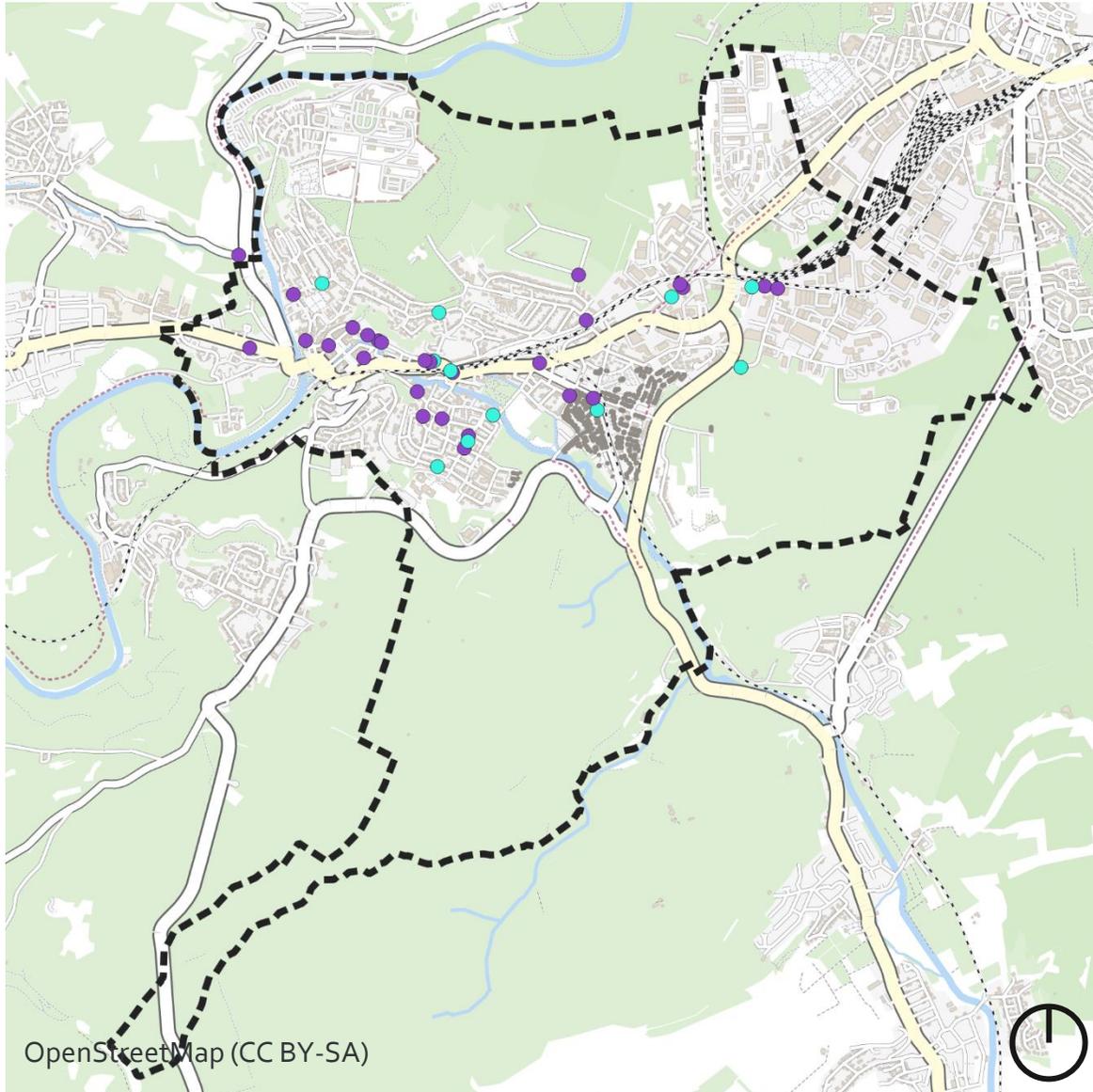
1. Workshop



2. Workshop



# Unfallauswertung (2020-2022)



*Bei der Unfallanzahl mit Beteiligung des Fußverkehrs (14) und Radverkehrs (27) sind keine Unfallschwerpunkte erkennbar*

*Erkennbare Häufung in der Wilhelmstraße mit Radverkehrsbeteiligung*

## Legende

- ▣ ▣ ▣ Untersuchungsgebiet
- DB Bahnhöfe
- Unfälle mit Beteiligung Radverkehr
- Unfälle mit Beteiligung Fußverkehr

(Quelle: Polizeipräsidium Koblenz, Polizeiinspektion Stadt Diez)

# Bestandserhebung Fuß- und Radverkehr

Das gesamte Fuß- und Radverkehrsnetz wurde im **Juli 2023** begangen und befahren, um eine praxisnahe **Beurteilung** des Bestandes zu gewährleisten.

Georeferenzierte Digitalisierung der Ergebnisse in GIS inklusive Fotos.

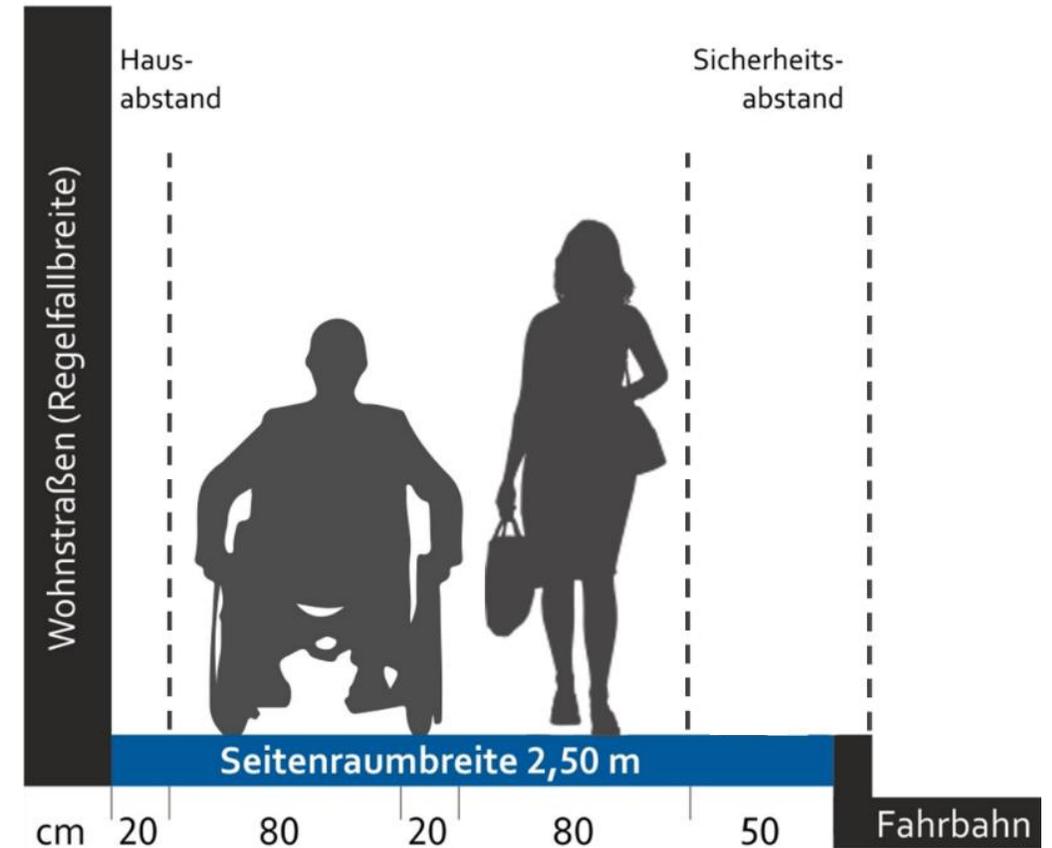


Symbolbild

# Anforderungen Fußverkehr

- Durchgängiges, kleinteiliges und umwegfreies 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.*





# Exemplarische Mängel Fußverkehr

## Fußgängerzone (Radverkehr frei)



## Eingeschränkte Barrierefreiheit



## Fehlende gesicherte Querungsanlagen



## Angsträume



# Exemplarische Mängel Fußverkehr

## Schulumfeld



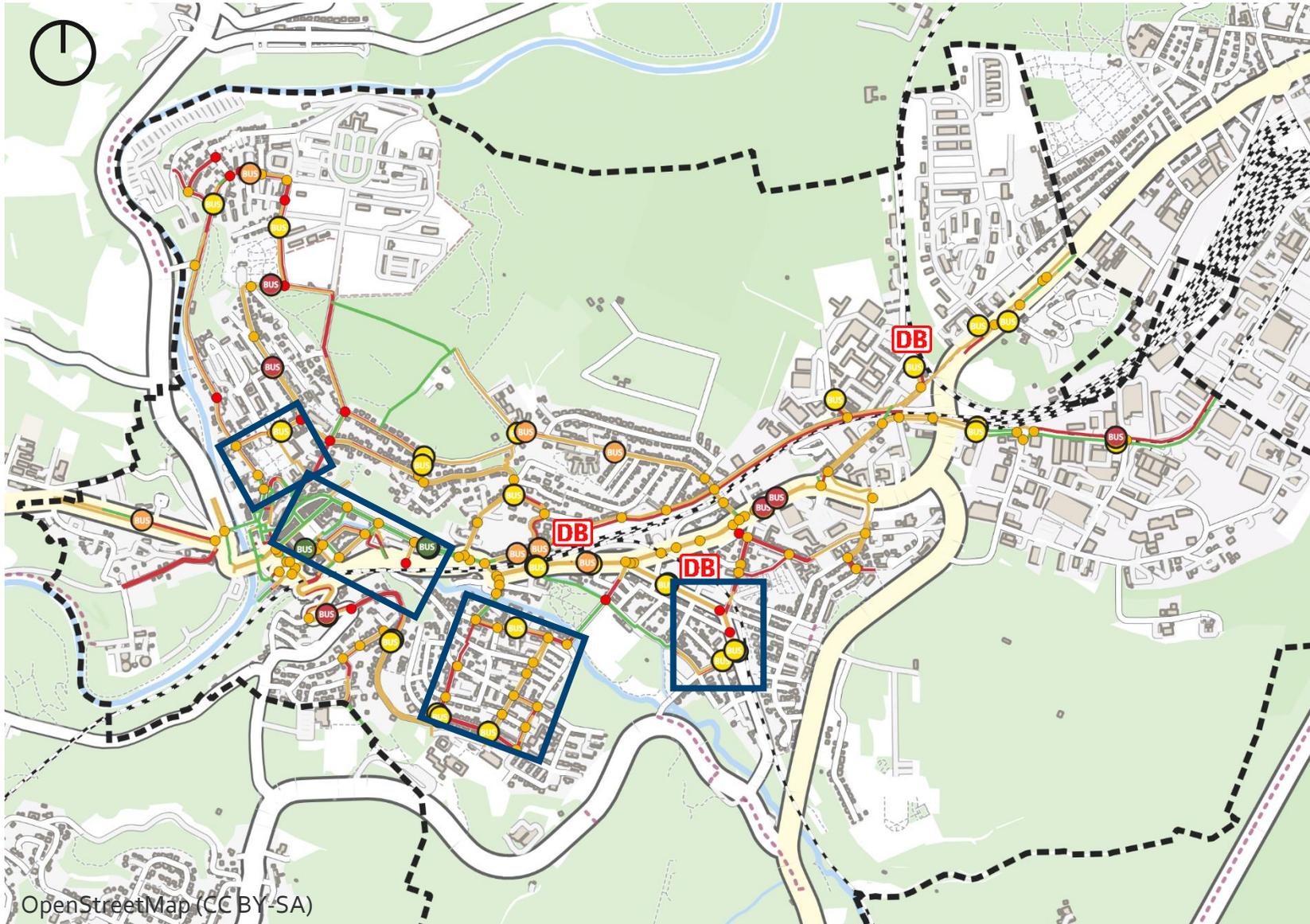
## Netzlücke

## Barrierefreiheit / Ausstattung der Bushaltestellen mangelhaft



Neubau Tunnel (B417) Richtung Schläferweg

# Wesentliche Mängel Fußverkehr



Aufenthaltsqualität /  
Barrierefreiheit /  
Querungsmöglichkeiten  
Wilhelmstraße und Rosenstraße

Barrierefreie / sichere Schulwege  
und Schulumfelder

Mangelhafte Ausstattung  
Bushaltestellen

Fehlende gesicherte  
Querungsanlagen

OpenStreetMap (CC BY-SA)

*Rückfragen zum Thema Fußverkehr?*

# 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



# Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

## 1. Haupt Radverkehrsnetz

Durchgängiges Radverkehrsnetz zur Verbindung benachbarter Ober- und Mittelzentren sowie Grundzentren mit hoher regionaler Bedeutung im Umfeld bis 7,5 km (Luftlinie).

## 2. Regionales Radverkehrsnetz

Mit dem Haupt Radverkehrsnetz zusammenhängende Routen zur Verbindung und Anbindung benachbarter Grundzentren

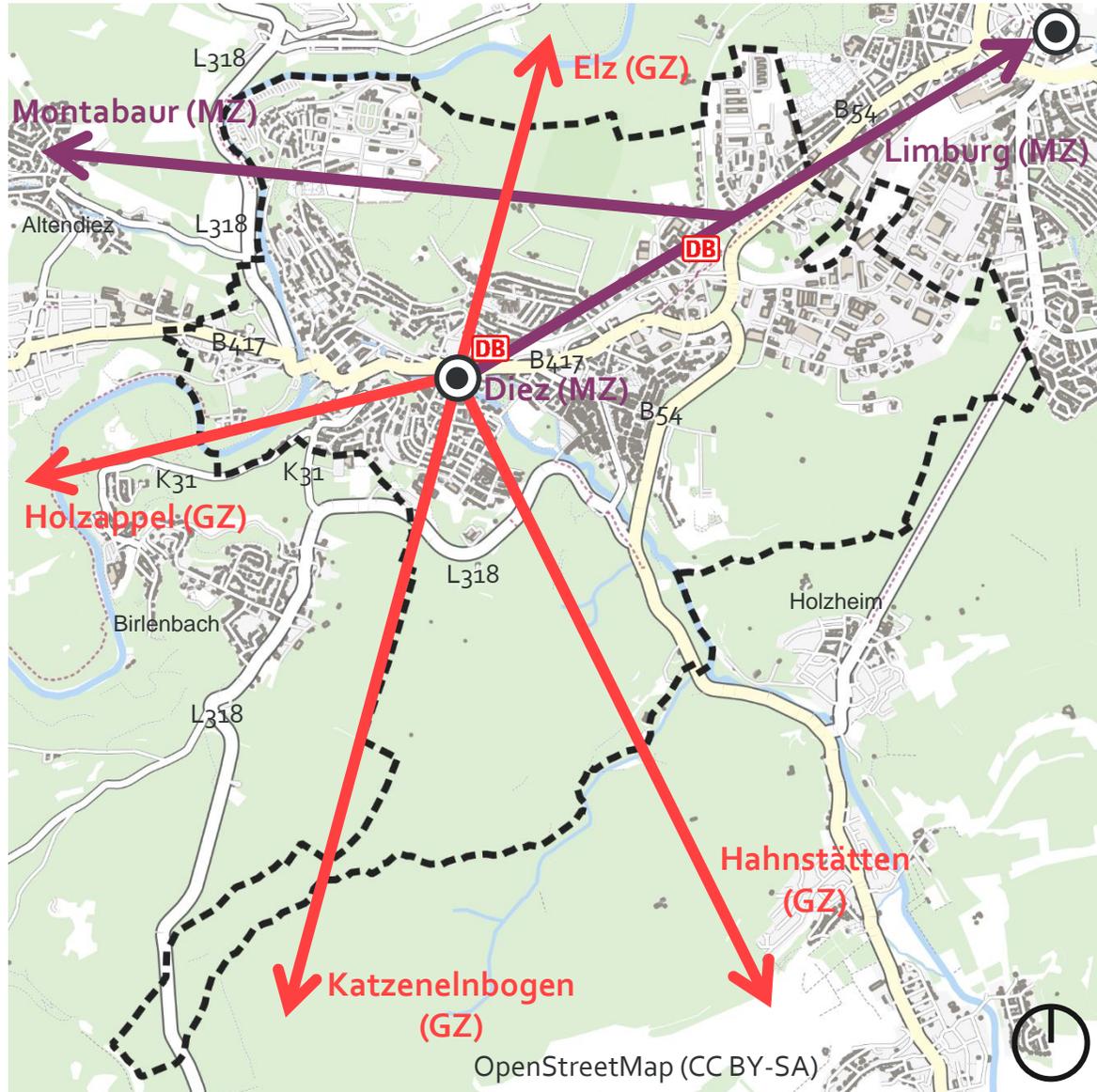
## 3. Lokales Radverkehrsnetz

Mit dem Haupt Radverkehrsnetz und dem Regionalen Radverkehrsnetz zusammenhängende Routen zur Verbindung und Anbindung benachbarter Ortsteile ohne zentralörtliche Funktion sowie zur Anbindung von Zielorten mit hoher Bedeutung für den Radverkehr.

## 4. Touristische Radrouten

Ausgewiesene und/ oder vermarktete touristische Routen oder Freizeitrouten, Vernetzung touristischer Highlights - teilweise Überlagerung mit dem Alltagsradverkehrsnetz

# Wunschliniennetz

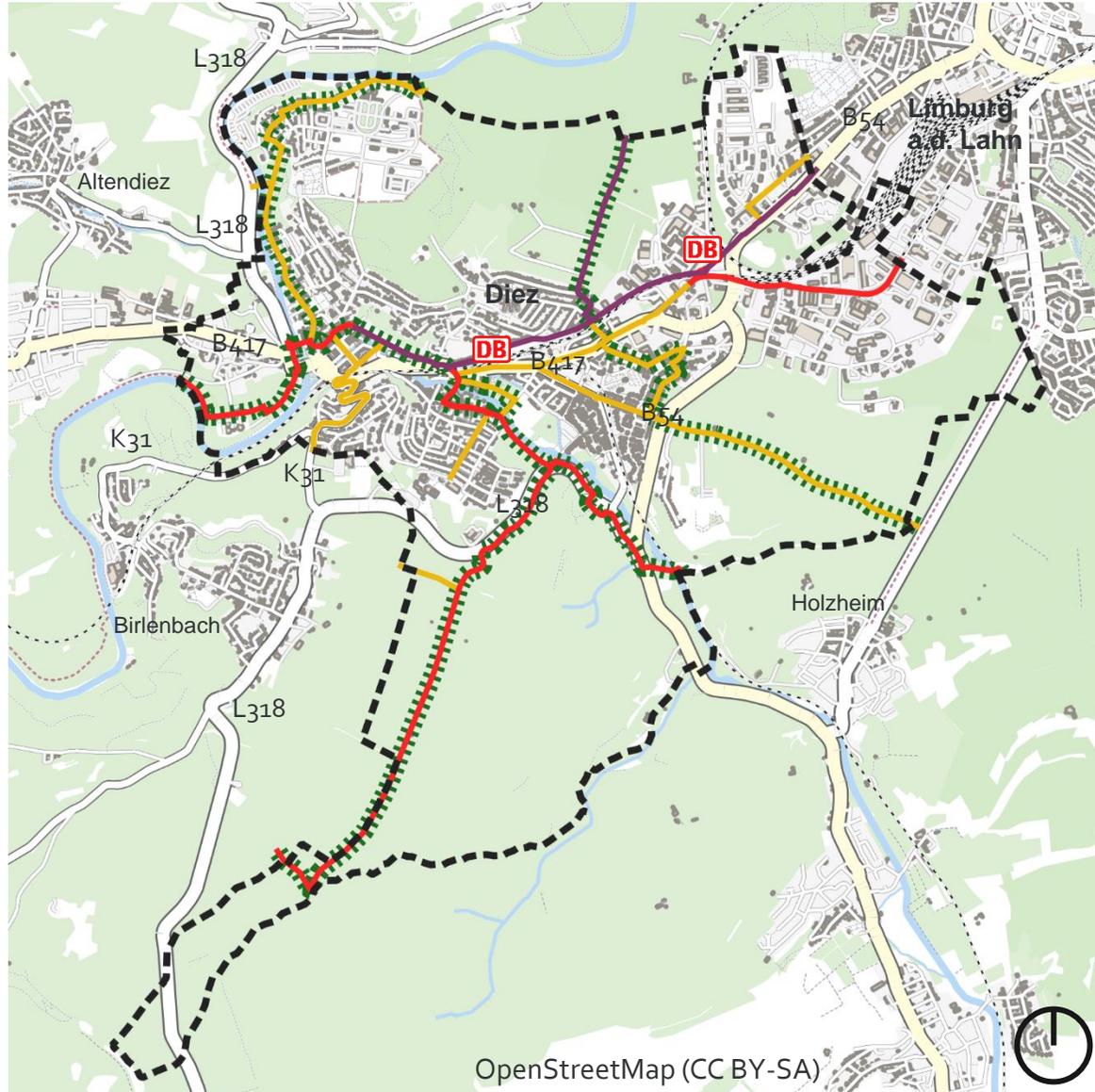


*Das Wunschliniennetz umfasst die Hierarchieebenen Haupt Radverkehrsnetz und Regionales Radverkehrsnetz*

## Legende

- ..... Untersuchungsgebiet
- ⊙ Oberzentren / Mittelzentren
- Grundzentren
- DB Bahnhöfe
- Haupt Radverkehrsnetz
- Regionales Radverkehrsnetz

# Radverkehrsnetz (Stand 13.09.2023)



OpenStreetMap (CC BY-SA)

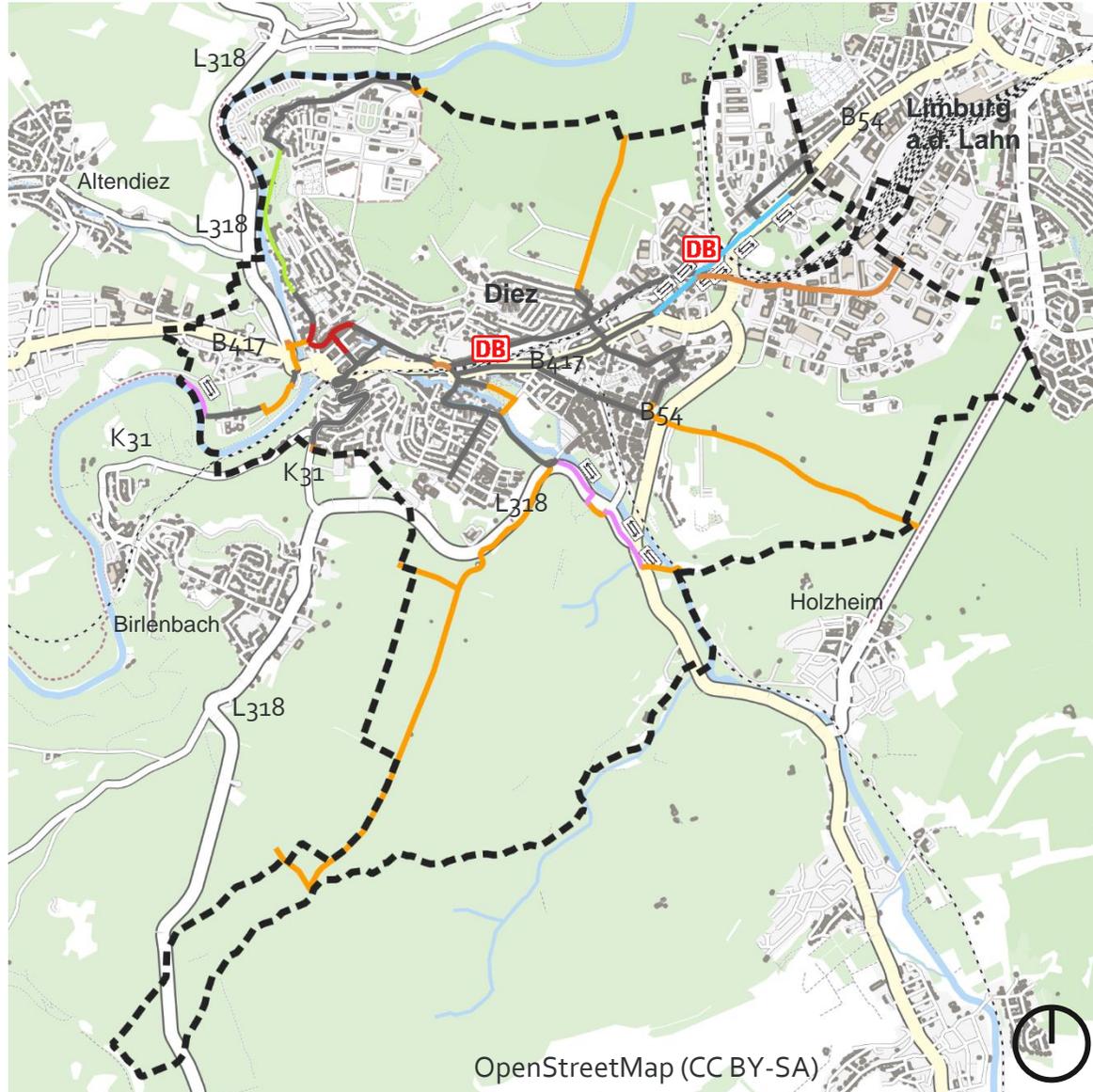
## Das Radverkehrsnetz

- *ist ein Zielnetz*
- *wurde mit angrenzenden Netzen abgestimmt (insbesondere Radverkehrskonzept Limburg a. d. Lahn)*
- *wurde an örtliche Zielorte angepasst (Ortsteile, Freizeit, ...)*

## Legende

- ..... Untersuchungsgebiet
-  Bahnhof
-  Haupt Radverkehrsnetz
-  Regionales Radverkehrsnetz
-  Lokales Radverkehrsnetz
-  Touristische Radwege

# Führungsformen im Radverkehrsnetz



OpenStreetMap (CC BY-SA)

## Legende

- ..... Untersuchungsgebiet
-  Bahnhof
-  Mischverkehr auf Fahrbahn
-  Land- und Forstwirtschaftlicher Weg
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
-  Gehweg (Radverkehr frei, Z 239 + 1022-10)
-  Getrennter Geh- und Radweg (Z241, Zweirichtungsverkehr)
-  Getrennter Geh- und Radweg (Z241)
-  Gehweg (Radverkehr frei, Z 239 + 1022-10)
-  Fußgängerzone (Radverkehr frei, Z242+1022-10)
-  Radfahrstreifen

# Exemplarische Mängel Radverkehr

## Fehlende Radinfrastruktur an Hauptverkehrsstraßen



Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 km/h und DTV von 15.750 (oben)\* und 12.500\*\*(unten) bietet keine Qualität für Radfahrende

Schmale Fahrbahnbreiten lassen keine „einfachen Lösungen zu

\* (Quelle: Verkehrsstärkenkarte Landesbetrieb Mobilität RLP, Stand 2015 )

\*\* (Quelle: Interaktive Verkehrsmengenkarte Hessen mobil, Stand 2021 )

# Exemplarische Mängel Radverkehr

## Fehlende Radinfrastruktur



Haupt Radverkehrsnetz: Bahnhofsweg, Heckenweg

## Gemeinsame Führung innerorts im Zweirichtungsverkehr mit Fußverkehr



Regionales Radverkehrsnetz: Industriestraße

## Wegbreite straßenbegleitende Führung



Lokales Radverkehrsnetz: Gehweg - Radverkehr frei entlang der Schaumburger Straße

## Konfliktbereich Wilhelmstraße



Haupt Radverkehrsnetz: Wilhelmstraße

# Abstellanlagen



Abstellanlagen am Marktplatz



Abstellanlagen Nähe Marktplatz

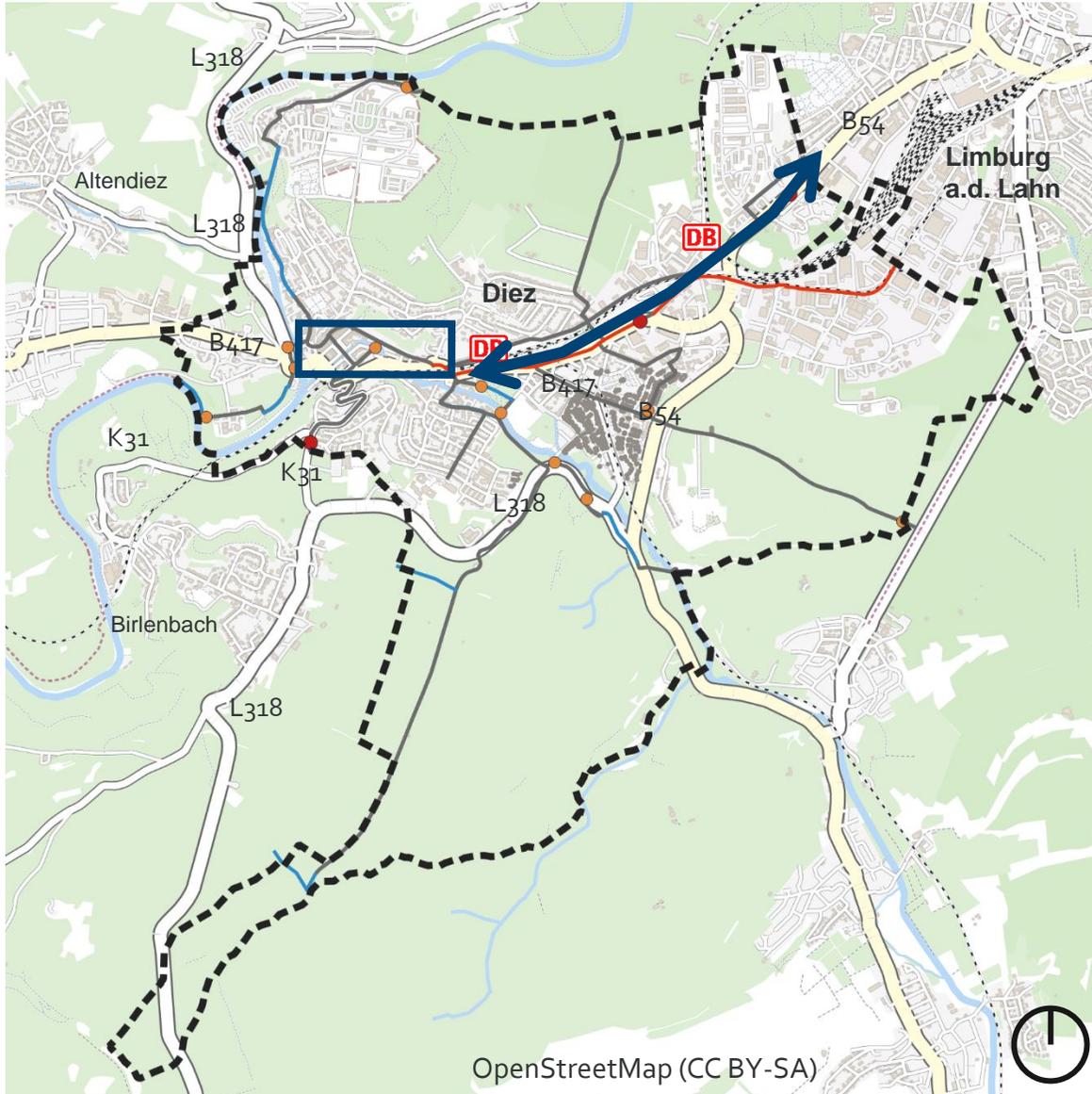


Überdachte Abstellanlagen am Bahnhof



Abstellanlagen an der Realschule / Gymnasium

# Wesentliche Mängel Radverkehr



Konfliktbereich Wilhelmsstraße /  
Fußgängerzone

Hauptverbindung Diez →  
Limburg a.d. Lahn

Fahrradparken Bahnhof und Schulen

## Legende

- ■ ■ Untersuchungsgebiet
- Mangel in Oberfläche und/ oder Breite
- Mangel in der Führungsform
- fehlende Querungsanlage
- punktuelle Mängel
- keine wesentlichen Mängel

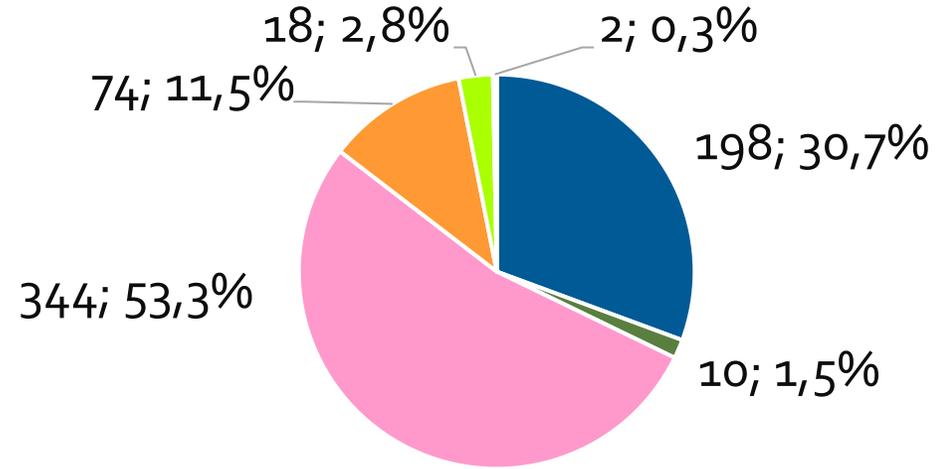
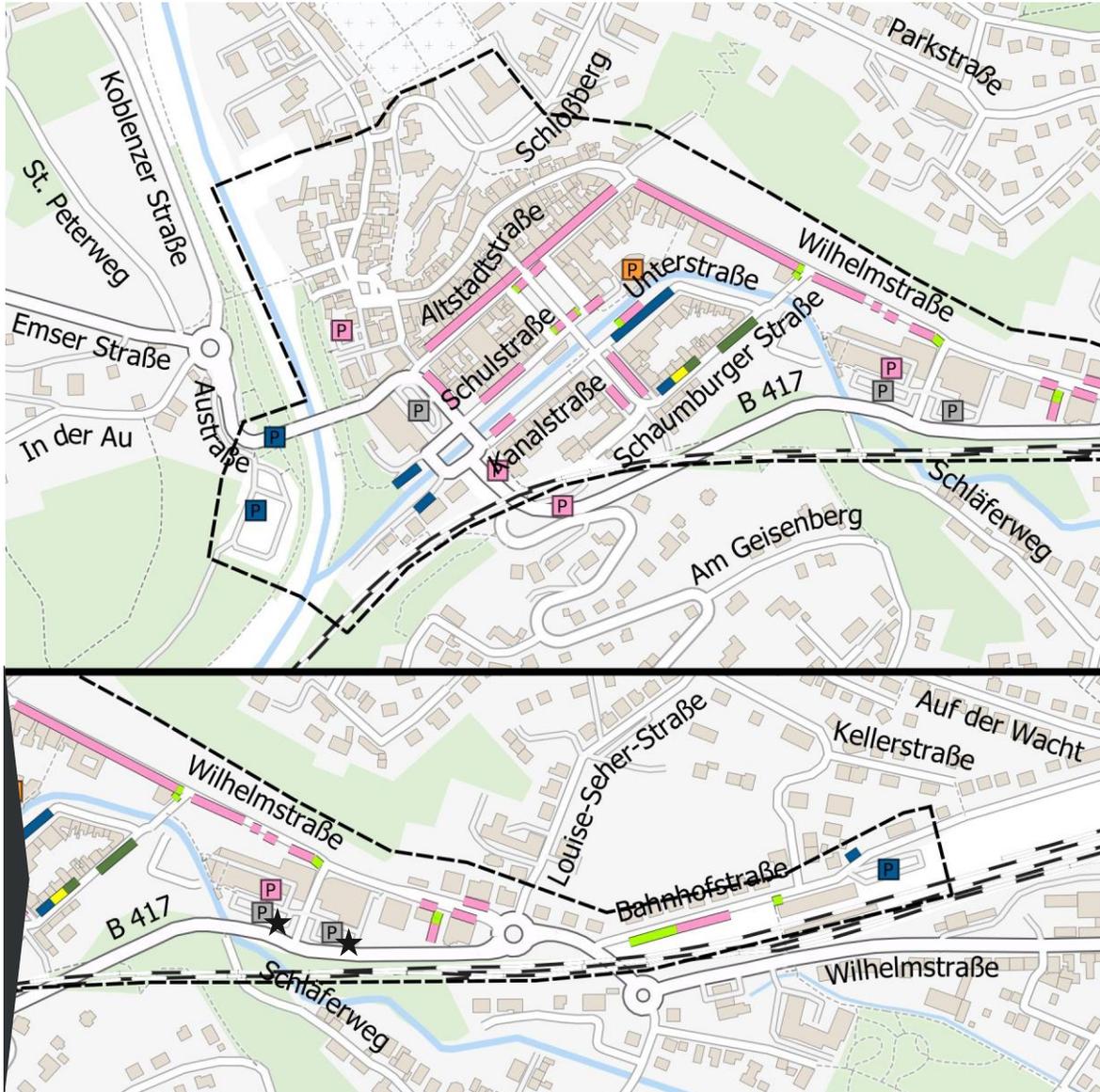
*Rückfragen zum Thema Radverkehr?*

# Anforderungen ruhender Kfz-Verkehr | Parken

- Begrenzte Flächenverfügbarkeit – Parkplätze sind in zentralen Lagen nicht Vermehrbar
- Konkurrenzen der einzelnen Nutzergruppen um den begrenzten Parkraum (Bewohner, Kunden, Berufspendler, Touristen)
- Zielkonflikte innerhalb einzelner Nutzergruppen, Beispiel Geschäftsleute: Forderung nach unbewirtschafteten Parkplätzen → führt zu Belegung der geschäftsnahen Parkplätze durch Bewohner-/ Pendlerefahrzeuge → führt zu Wunsch nach Bewirtschaftung



# Parkplätze im Bestand (Anzahl: 646 öffentliche Parkplätze)



Gesamt = 646

- Unbewirtschaftet
- Bewohnerparken
- Kurzparken mit Parkscheibe
- Gebührenpflichtig
- Sonderparkplätze
- Eingeschränktes Haltverbot (zeitlich begrenzt)
- Privat

+ 172 private, teilöffentlich zugängliche Stellplätze  
(Rossmann, Rewe, Netto)

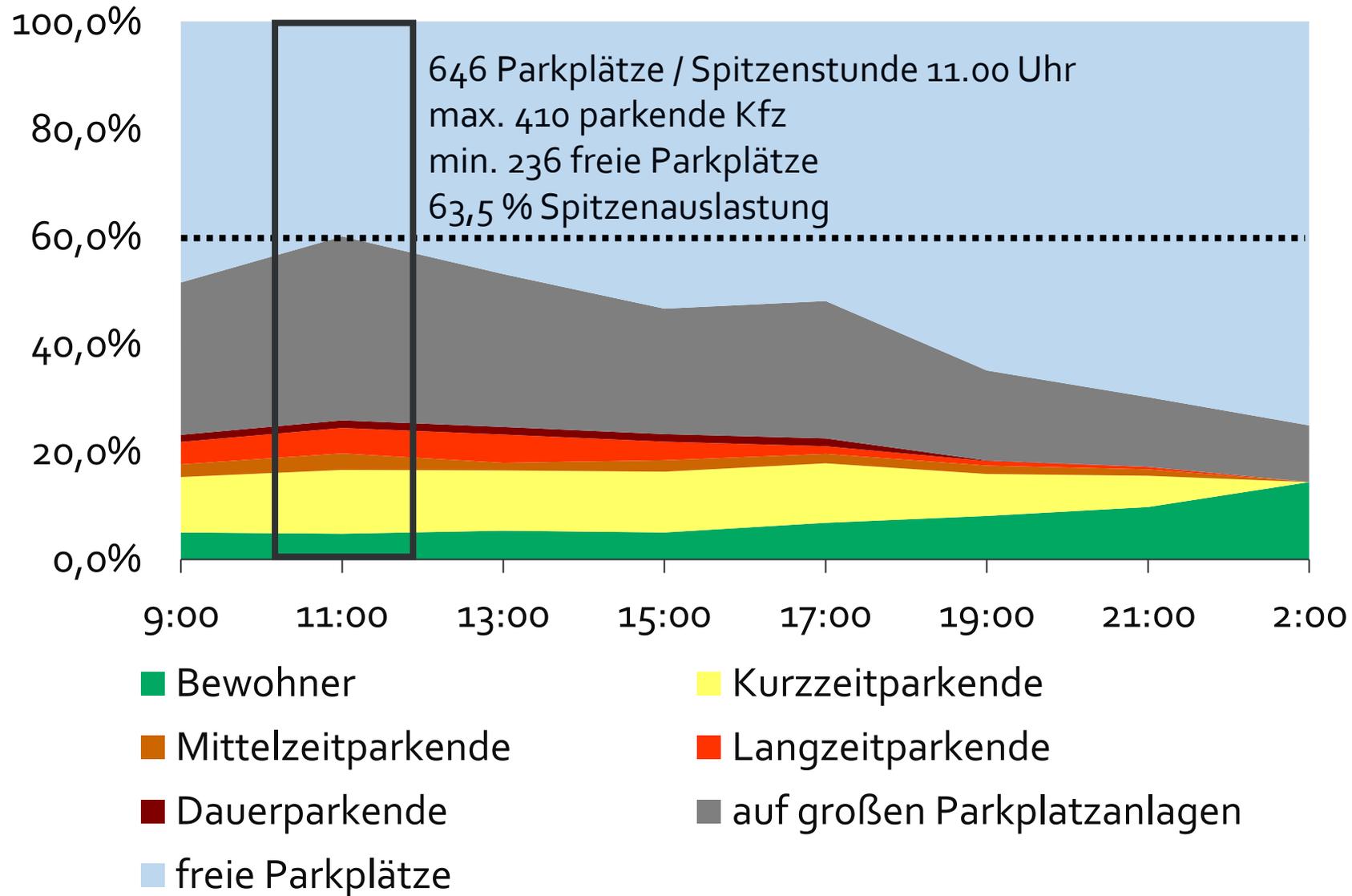
# Kennzeichenerhebung

- Durchführung einer Flächendeckenden Kennzeichenerhebung auf Straßenparkplätzen und Parkplatzanlagen im Stadtzentrum
- Zählung (Strichliste) auf privaten, öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen und Parkplatzanlagen am Stadtrand
- Erfassung ohne Ortskennzeichen  
→ Datenschutz gewährleistet
- Erhebungstag Mittwoch, der 19.07.2023
- Rundgänge 2-stündig von 9:00 bis 21:00 Uhr und 2:00 Uhr nachts
- Ermittlung Mengengerüst der Nutzergruppen
- Ca. 1.500 erfasste Kennzeichen + 1.500 gezählte Fahrzeuge auf Park-/ Stellplatzanlagen

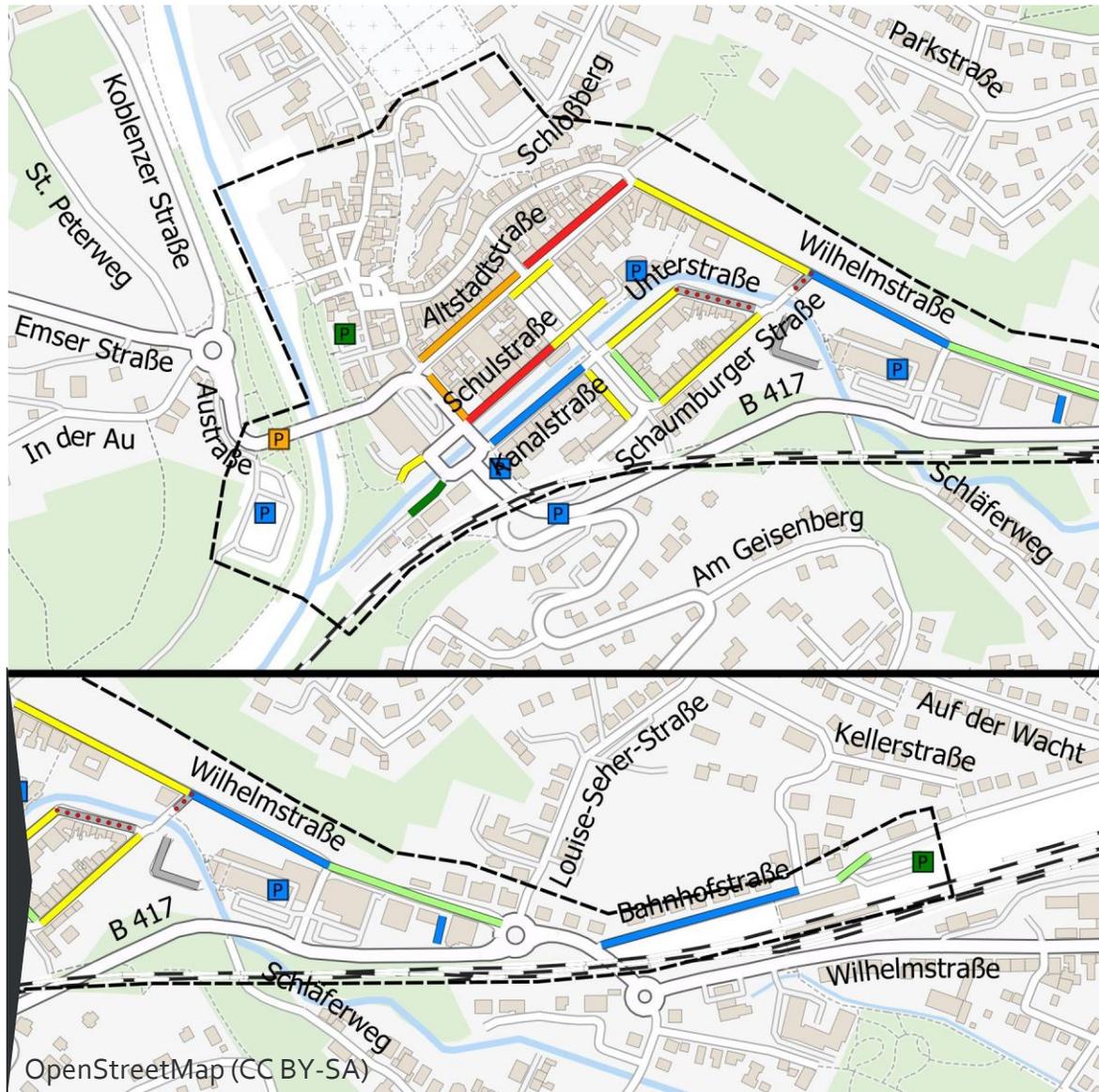


Erfassung	Bewertung
1 Zählung	Kurzparkende
2 Zählungen	Mittelzeitparkende
3-4 Zählungen	Langzeitparkende
5-7 Zählungen	Dauerparkende
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben wurden	Bewohner

# Nutzergruppen im Tagesverlauf



# Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr

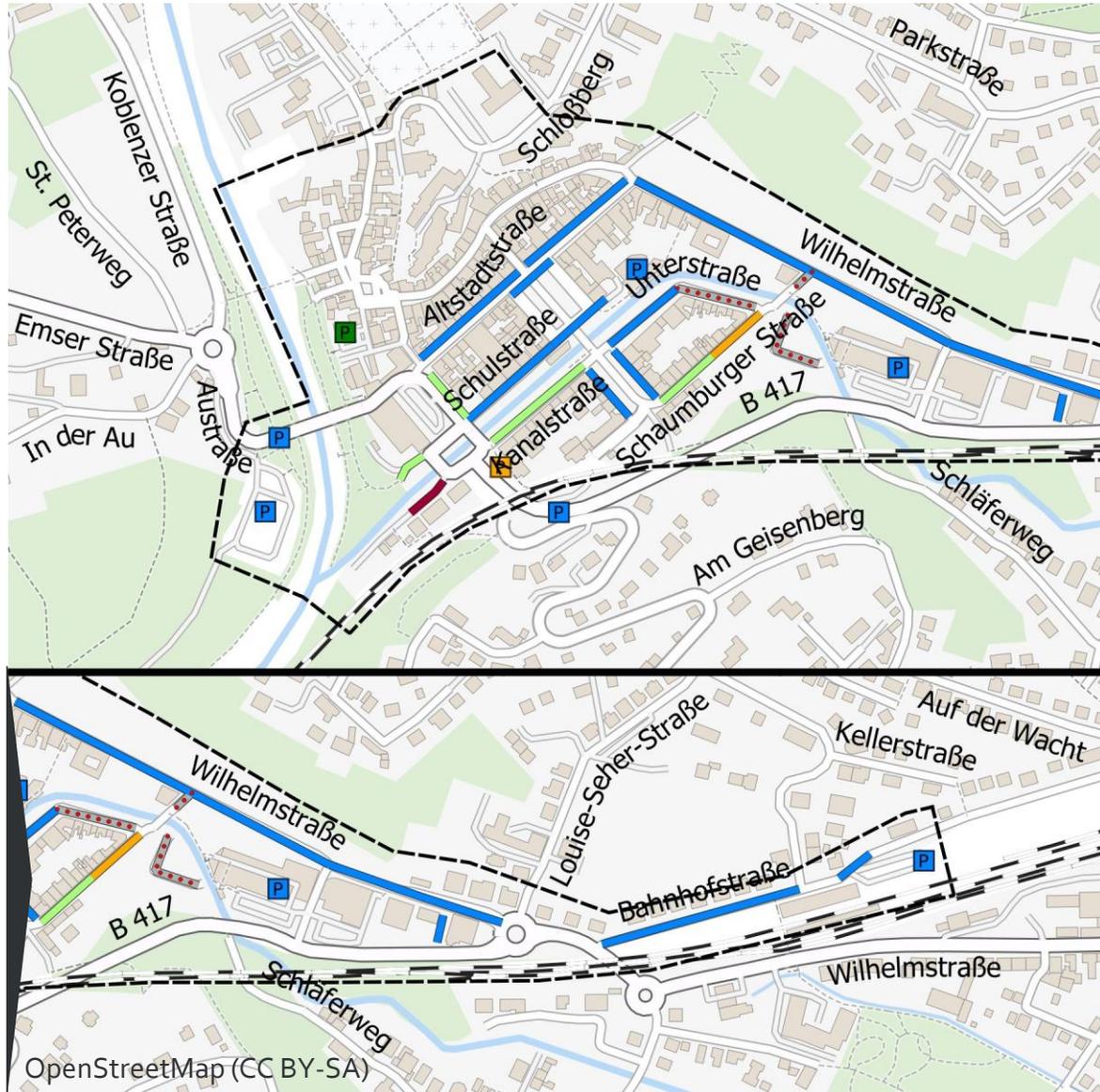


## Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
  
- Auslastung:**
- über 120%
 }
 sehr hoher Parkdruck  
(Mit illegalen Parkvorgängen)
- 100% - 120%
 }
 sehr hoher Parkdruck  
(Mit illegalen Parkvorgängen)
- 90% - 100%
 sehr hoher Parkdruck
- 80% - 90%
 hoher Parkdruck
- 70% - 80%
 mittlerer Parkdruck
- 60% - 70%
 geringer Parkdruck
- Bis 60%
 kein Parkdruck
- Keine Parkmöglichkeiten
- Illegales Parken
- Parkplatzanlage

OpenStreetMap (CC BY-SA)

# Auslastung um 02:00 Uhr nachts

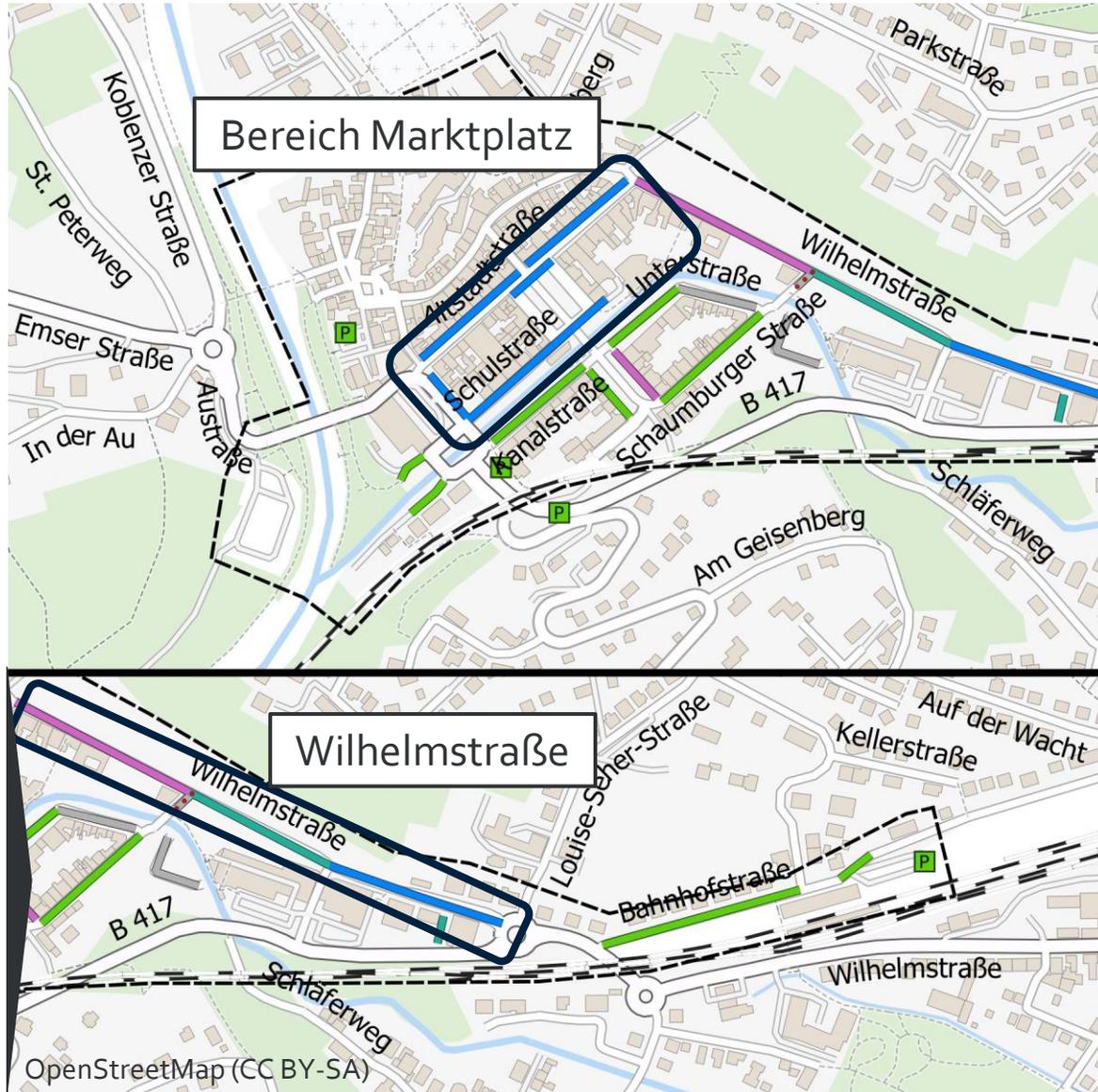


## Legende

- ■ Grenze des Untersuchungsgebiets
  
- Auslastung:
- über 120% } sehr hoher Parkdruck (Mit illegalen Parkvorgängen)
- 100% - 120% }
- 90% - 100% } sehr hoher Parkdruck
- 80% - 90% } hoher Parkdruck
- 70% - 80% } mittlerer Parkdruck
- 60% - 70% } geringer Parkdruck
- Bis 60% } kein Parkdruck
- Keine Parkmöglichkeiten
- ● Illegales Parken
- P Parkplatzanlage

OpenStreetMap (CC BY-SA)

# Auslastung durch Kurzzeitparkende zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr



## Legende

■ ■ Grenze des Untersuchungsgebiets

Auslastung:

■ über 60%

■ 50% - 60%

■ 40% - 50%

■ 30% - 40%

■ 20% - 30%

■ Bis 20%

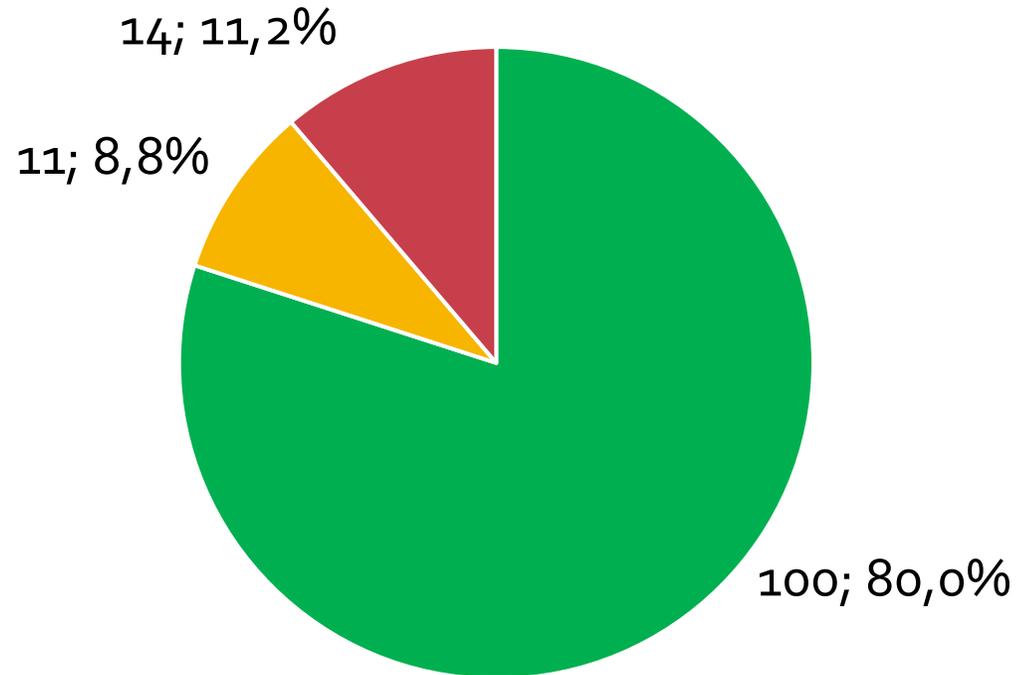
■ Keine Parkmöglichkeiten

● ● Illegales Parken

P Parkplatzanlage

# Regelkonformität

## Parkscheibe



- Parkscheibe vorhanden
- Parkscheibe abgelaufen
- Parkscheibe nicht vorhanden

N = 125

# Wesentliche Erkenntnisse Parken

- Parkplätze um Marktplatz / Wilhelmstraße tagsüber stark ausgelastet, überwiegend Kurzzeitparkende
- Derzeitige Bewirtschaftung entspricht den dort parkenden Nutzergruppen
- Bewirtschaftung mittels Parkscheibe: „Verschenkung“ öffentlichen Raums – generiert keine Einnahmen
- Park(such)verkehr um den Marktplatz und in Wilhelmstraße mindert Aufenthaltsqualität
- Auf großen Parkplatzanlagen / in Parkhäusern noch viele freie Parkplätze



*Rückfragen zum Thema Parken?*

# Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes

## Lebensqualität in der Stadt Diez erhöhen

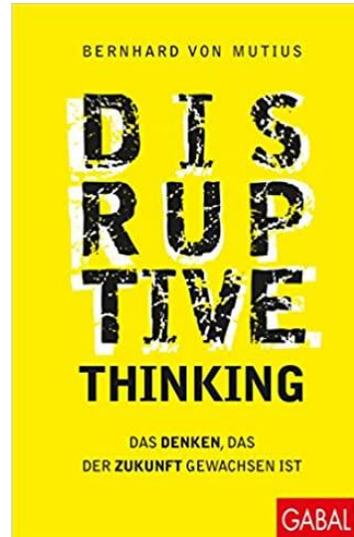
1. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
2. Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen
3. Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit entwickeln
4. Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für Alltagsradverkehr herstellen
5. Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
6. Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

# Lösungsansätze / Good-Practice Beispiele

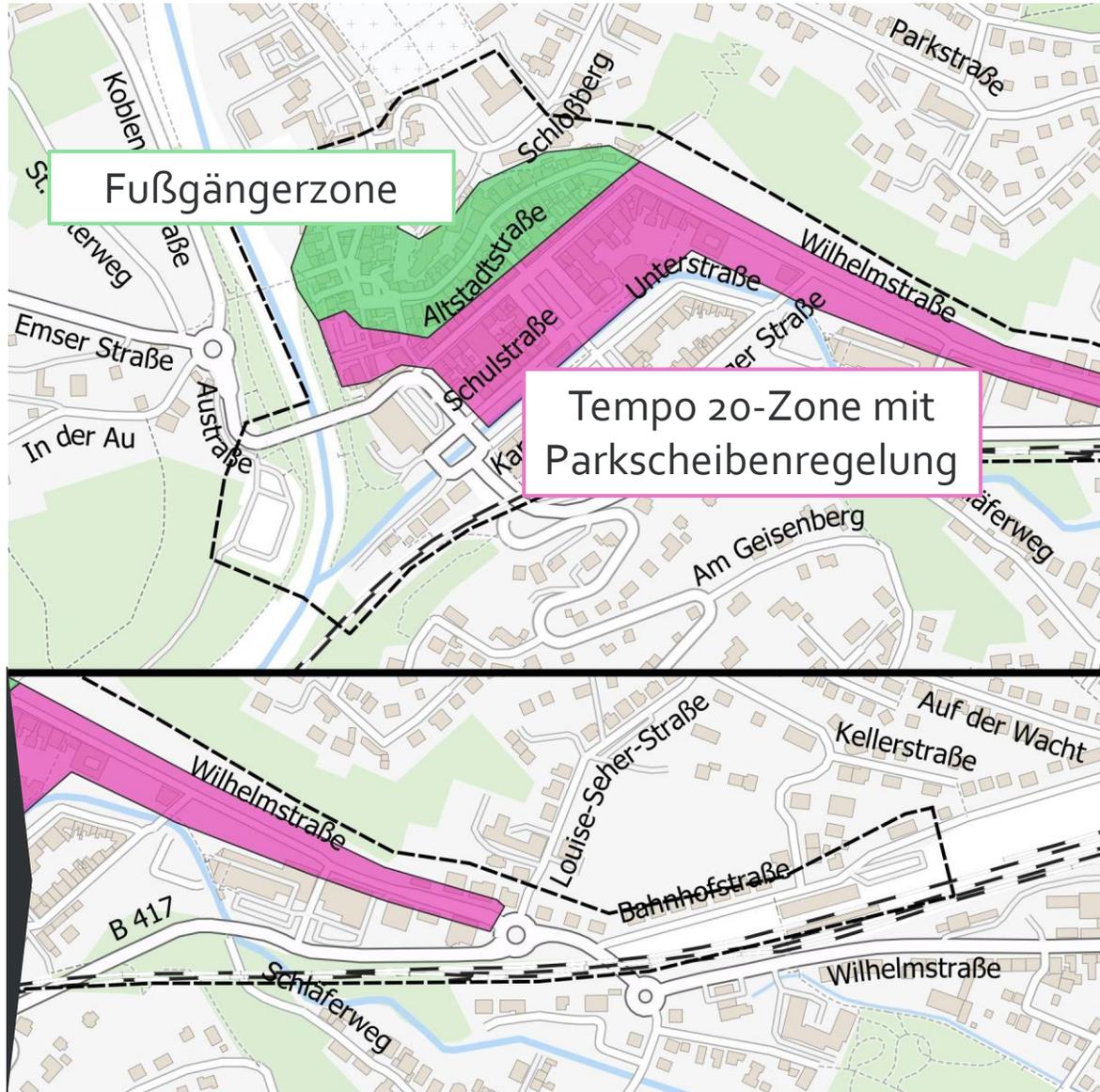
- Die folgenden Beispiele sind keine abgestimmten und im Detail geprüften Maßnahmenempfehlungen
- Sie sollen zur Information dienen und mögliche Lösungsansätze aufzeigen
- Konkrete Umsetzbarkeit und ggf. nötige begleitende Maßnahmen sind in diesem Status erstmal nebensächlich

→ **Workshop entwickelt Ideen**

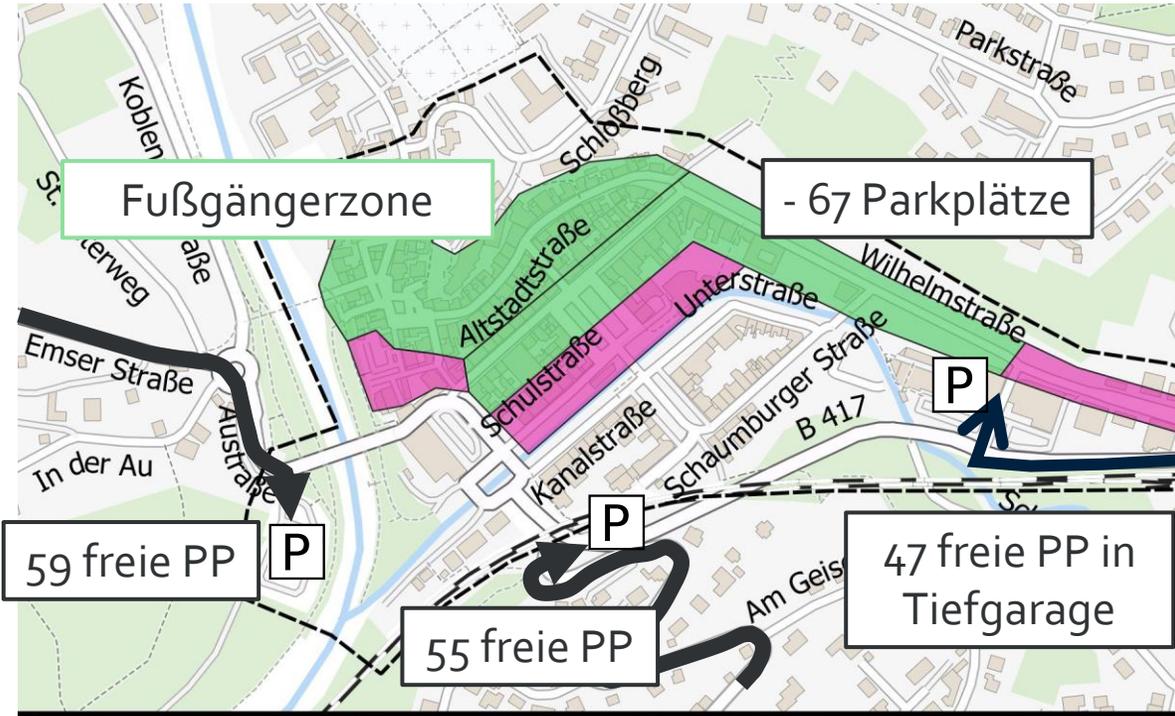
→ **Büro prüft Umsetzbarkeit**



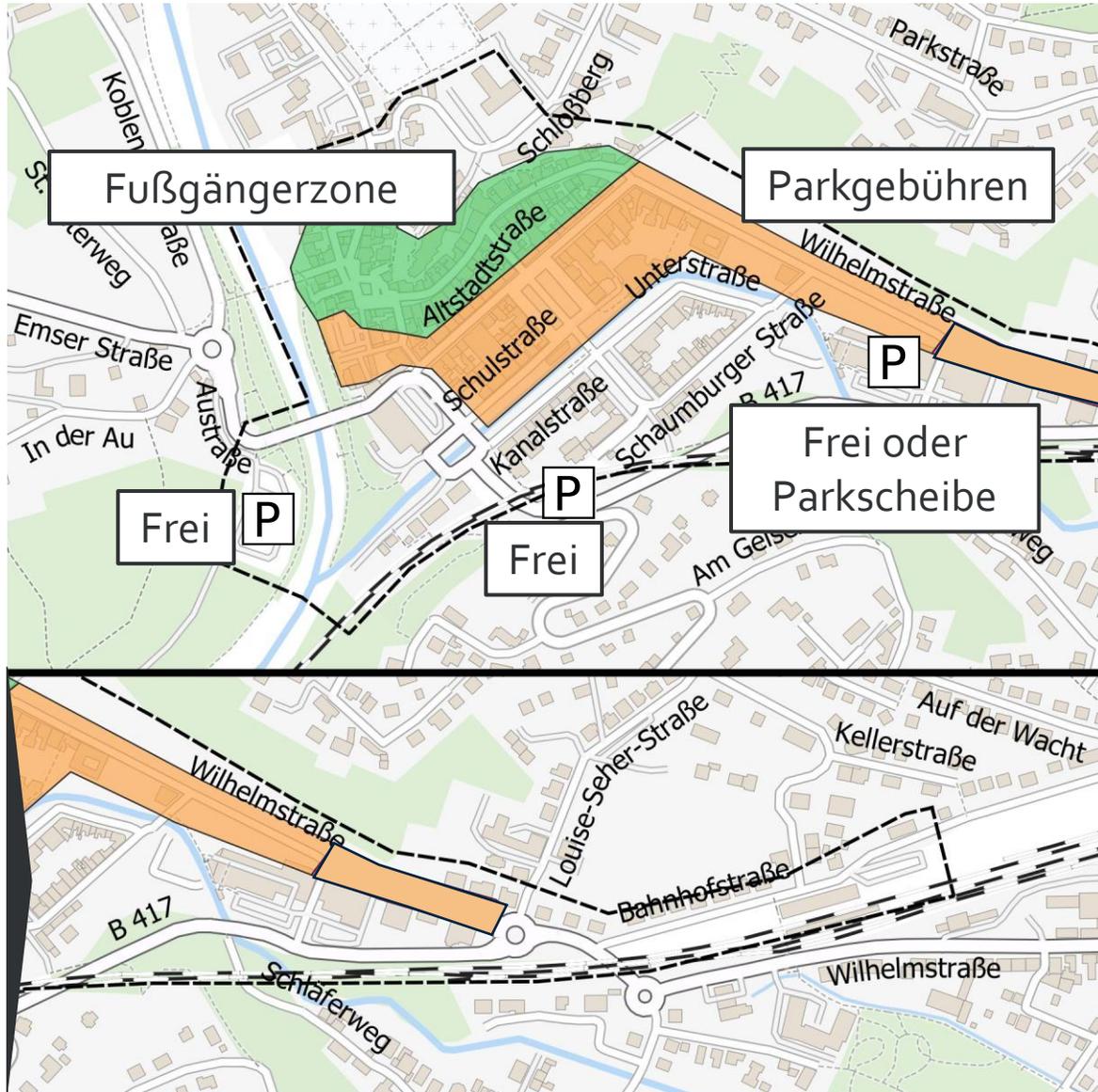
# Rosenstraße / Wilhelmstraße: Bestand



# Variante Fußgängerzone



# Variante Verkehrsberuhigter Bereich + Parkgebühren



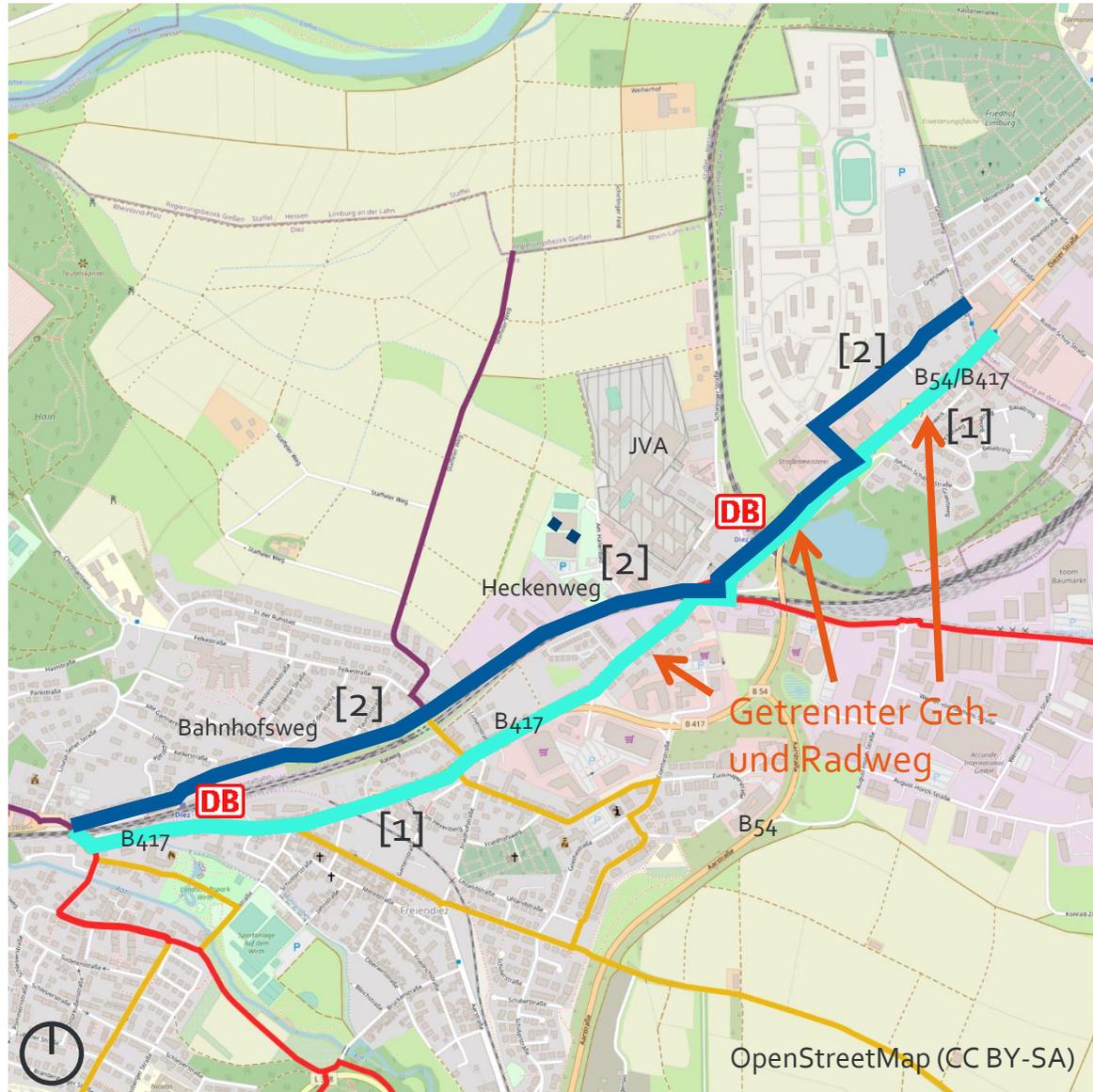
- Parkgebühren in städtebaulich sensiblen Bereichen (Straßenparkplätze)
- Unbewirtschaftet oder Parkscheibe in Parkhäusern
- Unbewirtschaftet auf äußeren Sammelparkplätzen

# Vorrang Fußverkehr, reduzierte Geschwindigkeiten, Elternhaltestellen



- **Gehwegüberfahrt über die Einmündungen „Wilhelm-von-Nassau-Park“ und „Steublingsstraße“**
- Durchgehende bevorrechtigte Fußverkehrsverbindung Richtung Schule / Krankenhaus / Fußgängerzone

# Trassenfindung



## [1] Über B54 / B417

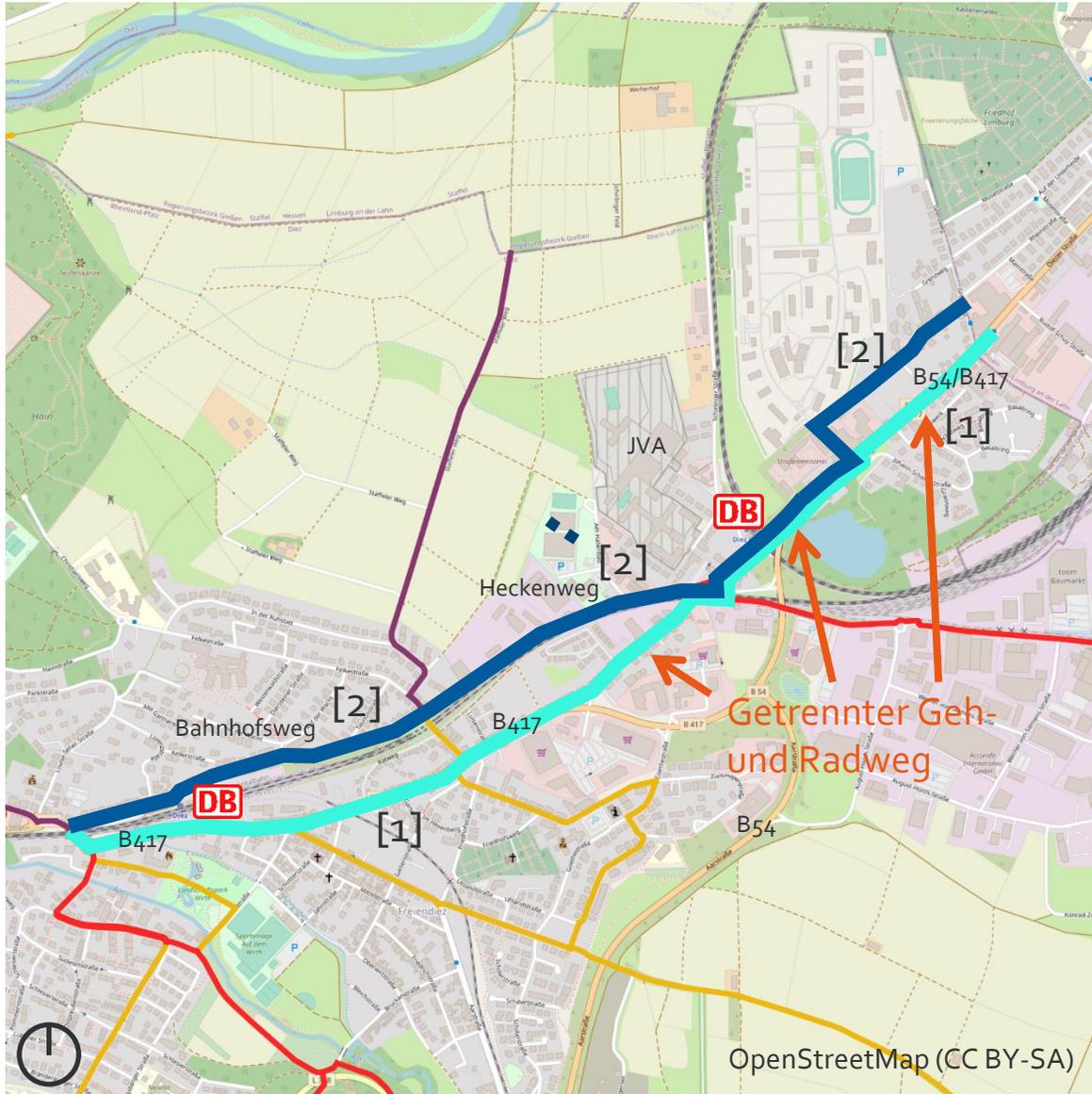
- 2,4 km Länge
- DTV 15.750 – 12.500 Kfz
- Führung Mischverkehr (Gehweg, Radverkehr frei) bei Tempo 50 km/h / getrennter Geh- und Radweg
- Kaum Handlungsspielraum
- Konflikte mit Fußverkehr
- Gefährliche Kreuzungen

## [2] Bahnhofsweg / Heckenweg

- ca. 2,4 km Länge
- Attraktive Verbindung
- Verkehrsärmere Verbindung
- Verknüpfung mit ÖPNV (Bahnhof)
- Kaum Konflikte mit Fußverkehr

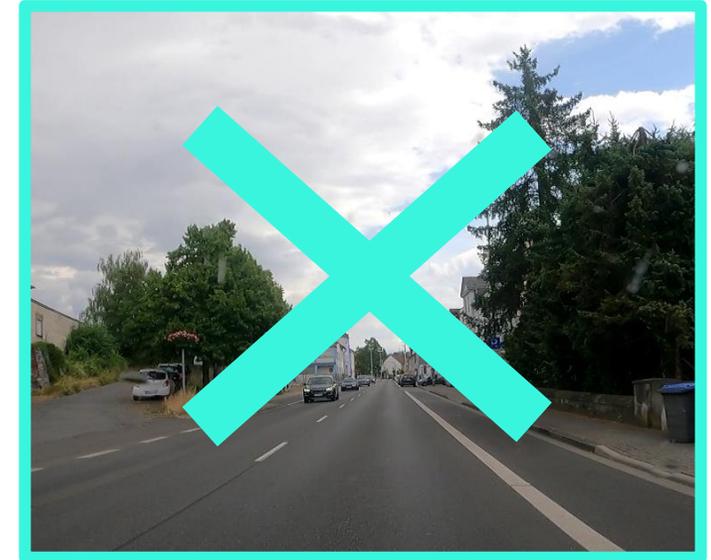


# Trassenfindung – Empfehlung Bahnhofsweg / Heckenweg



## [1] Über B54 / B417

- Herabstufung zu „Lokales Netz“
- Bestehende Regelung beibehalten
- Kleinere Aufwertungen (z. B. gesicherte Querungen schaffen)



## [2] Bahnhofsweg / Heckenweg

- Aufwertung zu „Haupt Radverkehrsnetz“
- Optimierung / bauliche Aufwertung
- Fahrradstraßen, Vorrang Radverkehr an Knotenpunkten



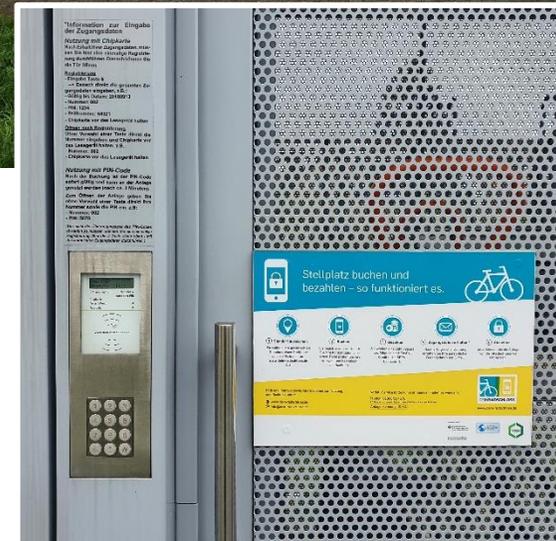
# Qualitätsroute mit Fokus Radverkehr entwickeln



Good-Practice-Beispiel Kassel

- Fahrradstraßen
- Markierung an Einmündungsbereichen
- Tempo 30 km/h
- Ggf. Vermeidung Durchgangsverkehr Kfz (gegenläufige Einbahnstraßen / Modalfilter)
- Weiterführung der Achse über Innenstadt bis Campingplatz denkbar

# Good-Practice-Beispiel: DeinRadschuppen / DeinRadschloss Oberhausen



# Leitfragen Diskussion

- Ist die Problemdarstellung vollständig erfasst?
- Ist die Zielsetzung vollständig?
- Haben Sie weitere Ideen und Anmerkungen?
- Haben Sie konkrete Anmerkungen, zum Beispiel Standortempfehlungen für Zebrastreifen oder Fahrradabstellanlagen?

# Befragung an Grundschulen der Stadt Diez

Dennhausen/ Dittershausen

**Für die Klassenlehrer:innen der Grundschule am Lindenplatz**

Klassenstufe: \_\_\_\_\_  
Anzahl Schüler:innen: \_\_\_\_\_

**Verkehrsmittelwahl**  
Bitte fragen Sie die Schüler:innen, wie sie heute zur Schule gekommen sind und tragen Sie die Anzahl in die dafür vorgesehenen Felder ein.

\_\_\_\_\_ zu Fuß  
\_\_\_\_\_ mit dem Fahrrad  
\_\_\_\_\_ mit dem Roller  
\_\_\_\_\_ mit dem Bus  
\_\_\_\_\_ mit dem Auto

**Liebingsorte und Gefahrenorte der Schüler:innen**  
Bitte fragen Sie die Schüler:innen nach folgenden Orten in Fulda und markieren Sie die Nennungen mit den entsprechenden Klebepunkten. Falls bestimmte Orte besonders wichtig erscheinen, markieren Sie diese bitte mit einem X auf dem Klebepunkt.

1. **Wo befinden sich Gefahrenpunkte** (z.B. besteht Angst, die Straße zu queren; dunkle/unheimliche Ecken)? - **roter Punkt** -
2. **Wo befinden sich Lieblingsorte** (hier wird gerne gespielt; Freizeit verbracht)? - **grüner Punkt** -
3. **Wo würden die Schüler:innen gerne im öffentlichen Raum spielen** (wo fehlen Spielgeräte; wo fehlt Platz für Kinderspiel)? - **blauer Punkt** -

**Ergänzungen der Lehrkräfte:**  
Fallen Ihnen relevante Orte im Untersuchungsgebiet ein, wo die Situation im öffentlichen Raum für Kinder verbessert werden sollte? Bitte beschreiben Sie kurz das Problem und einen Lösungsvorschlag (falls bekannt).

Symbolbild: Grundschul-Befragung in Fulda

- Vorgesehen – Absprache innerhalb nächster Wochen
- Befragung der Schüler:innen an den Grundschulen (3.+4. Klassen)
  - Karl-von-Ibell-Schule
  - Pestalozzischule
  - Waldorfschule
- IKS stellt Material und Befragungsdesign
- Abfrage des Modal-Splits an Normaltag
- Abfrage Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und gewünschte öffentliche Spielorte
- Ergebnisvorstellung zum 2. Workshop



# Weiterer Ablauf

- Präsentation und Karten werden Anfang nächster Woche zum Download bereitgestellt (anhand der Teilnehmendenliste)
- Zeit für Rückmeldung bis zum Sonntag, den 22.10.2023 an [titus.guettler@iks-planung.de](mailto:titus.guettler@iks-planung.de)
- Onlinebeteiligung ist ab heute bis zum 22.10.2023 freigeschaltet
- Nächste öffentliche Veranstaltung: voraussichtlich Januar 2024 (Einladungen über Presse und diesen Verteiler)



Vielen Dank für Ihre  
Mitarbeit zum  
**Mobilitätskonzept**  
der Stadt Diez

# 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](mailto:alexander.gardyan@iks-planung.de)

© IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2023