

Stadt Linden

# Mobilitätskonzept für die Stadt Linden

Bericht





Stadt Linden

## Mobilitätskonzept für die Stadt Linden

- Bericht -

### Auftraggeber

Stadt Linden  
Konrad-Adenauer-Straße 25  
35440 Linden



### Auftragnehmer

**IKS** Mobilitätsplanung  
UG (haftungsbeschränkt)  
Universitätsplatz 12  
34127 Kassel



0561 - 953 79-677

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

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

### Bearbeitung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc (Projektleitung)

[alexander.gardyan@iks-planung.de](mailto:alexander.gardyan@iks-planung.de) | 0561 - 953 79 677

Lauritz Klöpping, M.Sc.

Marco Pfeifer, B.Sc.

Kassel, den 24. April 2026

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2026

### Geschäftsführung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Lauritz Klöpping, M.Sc.

Moritz Strömich, M.Sc.



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung / Anlass .....</b>	<b>1</b>
1.1	Argumente zur Förderung der Nahmobilität in Linden .....	3
1.2	Untersuchungsgebiet .....	5
<b>2</b>	<b>Vorhandene Planungen, Konzepte und Untersuchungen.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Zielsetzung.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beteiligungsverfahren.....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Planungsgrundlagen und Anforderungen .....</b>	<b>12</b>
5.1	Fußverkehr .....	12
5.2	Radverkehr .....	17
5.3	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr .....	21
<b>6</b>	<b>Bestandserhebung / Analyse .....</b>	<b>22</b>
6.1	Unfallauswertung .....	23
6.2	Befragung an den Grundschulen .....	24
6.3	Ergebnisse der Onlinebeteiligung.....	27
6.4	Fußverkehr .....	32
6.4.1	Netzentwicklung.....	32
6.4.2	Mängelanalyse .....	34
6.4.3	Zusammenfassende Bewertung .....	39
6.5	Radverkehr .....	41
6.5.1	Netzentwicklung.....	42
6.5.2	Führungsformen im Bestand .....	44
6.5.3	Mängelanalyse .....	45
6.5.4	Zusammenfassende Bewertung .....	50
6.6	Fließender Kfz-Verkehr .....	52
6.6.1	Verkehrsmengen Kfz.....	52
6.6.2	Klassifiziertes Straßennetz und zulässige Höchstgeschwindigkeiten .....	54
6.6.3	Mängelanalyse .....	55
6.6.4	Zusammenfassende Bewertung .....	57

<b>6.7</b>	<b>Ruhender Kfz-Verkehr</b> .....	<b>59</b>
6.7.1	Untersuchungsraum.....	59
6.7.2	Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung.....	60
6.7.3	Verkehrserhebungen.....	61
6.7.4	Auslastung Kerngebiet.....	63
6.7.5	Auslastung äußeres Gebiet.....	69
6.7.6	Zusammenfassende Bewertung.....	70
<b>6.8</b>	<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b> .....	<b>71</b>
6.8.1	Schienerverkehr.....	71
6.8.2	Busverkehr.....	72
6.8.3	Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen und Bahnhof.....	73
6.8.4	Erreichbarkeit der Haltestellen.....	73
6.8.5	Zusammenfassende Bewertung.....	74
<b>7</b>	<b>Strategien und Handlungsfelder</b> .....	<b>76</b>
<b>8</b>	<b>Maßnahmenempfehlungen</b> .....	<b>79</b>
<b>8.1</b>	<b>Leitmaßnahmen</b> .....	<b>82</b>
8.1.1	Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen.....	82
8.1.2	Verkehrsberuhigung Schulumfeld Burgschule.....	87
8.1.3	Fahrradachse in Ost-West-Richtung.....	95
8.1.4	Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung.....	100
8.1.5	Parkraummanagement in den Wohngebieten.....	104
<b>8.2</b>	<b>Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs</b> .....	<b>107</b>
8.2.1	Verkehrsberuhigter Bereich Bahnhofsvorplatz.....	107
8.2.2	Gehwegparken.....	109
8.2.3	(Gesicherte) Querungsanlagen.....	112
8.2.4	Barrierefreie Knotengestaltung.....	116
8.2.5	Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen.....	117
8.2.6	Barrierefreie Wohnstraßen.....	119
<b>8.3</b>	<b>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</b> .....	<b>120</b>
8.3.1	Fahrradabstellanlagen.....	120
8.3.2	Herstellung von Oberfläche und / oder Breite.....	123
8.3.3	Querungsanlagen.....	126
8.3.4	Radzählstellen.....	128

<b>8.4</b>	<b>Sonstige Maßnahmenempfehlungen und Daueraufgaben.....</b>	<b>130</b>
8.4.1	Parken im Bahnhofsumfeld.....	130
8.4.2	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nach Bau einer Umgehungsstraße.....	133
8.4.3	Fuß- und Radbrücke.....	135
8.4.4	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen.....	137
8.4.5	Überarbeitung des Schulwegeplans.....	138
8.4.6	E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr.....	138
8.4.7	Kontrollen verstärken.....	139
8.4.8	Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation.....	139
8.4.9	Politische Verstetigung und Budgetierung.....	140
<b>9</b>	<b>Fördermöglichkeiten.....</b>	<b>141</b>
<b>10</b>	<b>Fazit und Ausblick.....</b>	<b>144</b>
<b>11</b>	<b>Anhang: Qualitätsstandards und Musterlösungen.....</b>	<b>148</b>



# 1 Einleitung / Anlass

Die Stadt Linden hat das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung beauftragt, unter Einbezug der Bevölkerung und unter Berücksichtigung vorhandener Planungen und Zielsetzungen, ein Mobilitätskonzept für das Stadtgebiet zu entwickeln. Untersuchungsgegenstand des Konzeptes sind der Fußverkehr, der Radverkehr, die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen sowie der Kfz-Verkehr.

## **Besondere Anforderungen an den öffentlichen Straßenraum**

Straßenräume und Verkehrsinfrastruktur spiegeln auch immer die Zeit wider, in der diese geplant und gebaut wurden. Die Stadt Linden stellt dabei mit den unterschiedlichen Interessen und Nutzungen, zum Beispiel als Arbeitsplatzstandort, für die Nahversorgung, als Wohnstandort oder als Schulstandort, besondere Anforderungen an Mobilität und Erreichbarkeit.

Die Änderungen dieser Anforderungen entwickeln sich in der Regel deutlich schneller als die gebaute Umwelt (Massenmotorisierung, Onlinehandel, Homeoffice...). Umso wichtiger ist es zu akzeptieren, dass eine Stadt nie „fertig“ sein wird, sondern sich immer an neue Herausforderungen und Anforderungen anpassen muss.

## **Integrierter Planungsansatz**

Für das Mobilitätskonzept liegt der Fokus daher auf einem integrierten Ansatz mit der Entwicklung zeitlich absehbar und umsetzbarer Maßnahmen, ausgerichtet auf längerfristige Zielsetzungen. Es müssen verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge berücksichtigt werden, da die Erreichung der Ziele nicht allein mit der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen zusammenhängt (vgl. Abbildung 1). Mit der Betrachtung von Straßenräumen als flexibel nutzbare öffentliche Räume, rückt eine nachhaltige Stadtvision mit hoher Aufenthaltsqualität in den Fokus, die durch Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelungen unterstützt werden sollten.

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept Linden



Bei einer integrierten Herangehensweise werden auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern und Nutzern des öffentlichen Raums deutlich, die sich nicht immer für alle Seiten zufriedenstellend auflösen lassen.

Im Rahmen des Konzeptes werden daher fachliche Empfehlungen entwickelt. Die Umsetzung der (Einzel-)Maßnahmen obliegt der Kommunalpolitik und bedarf in der Regel weitergehender politischer Diskussionen.

## 1.1 Argumente zur Förderung der Nahmobilität in Linden

Nahmobilität steht für kurze Wege und die Möglichkeit, Aktivitäten (zum Beispiel Einkaufen, Arbeiten und Schule, Freizeit) im Stadtteil beziehungsweise der Stadt durchzuführen.<sup>1</sup> In der Planung stehen besonders die Förderung von Fuß- und Radverkehr im Mittelpunkt. Aber auch die Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes beziehungsweise multimodaler Wegeketten und die Verkehrslenkung im Allgemeinen.

Neben den innerörtlichen Wegeverbindungen steht auch die Anbindungen innerhalb der Stadt Linden und in Richtung Gießen im Fokus der Untersuchung.

Die Maßnahmen sollen insgesamt dazu beitragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und Fahrten des Alltags- und Freizeitverkehrs vom Kfz auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu verlagern.

Abbildung 2: Leihgestern



Gleichzeitig kommt dem ruhenden Kfz-Verkehr im Rahmen der Förderung der Nahmobilität eine wichtige Rolle zu. Parkende Fahrzeuge beanspruchen insbesondere im bebauten Stadtgebiet einen erheblichen Anteil des öffentlichen Raums und stehen damit in direkter Wechselwirkung zu Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten. Eine bedarfsgerechte, geordnete und flächeneffiziente Gestaltung des

<sup>1</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität - Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsteilebene. Köln 2014, S. 9

ruhenden Kfz-Verkehrs ist daher eine wesentliche Voraussetzung, um sichere, barrierefreie und attraktive Wegebeziehungen im Umweltverbund zu schaffen und Nutzungskonflikte im Straßenraum zu reduzieren.

Um eine möglichst hohe Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen und damit einhergehend die Chancen auf Umsetzung zu steigern, soll die Bürgerschaft im Rahmen einer kompakten und zielführenden Beteiligung eingebunden werden. Für die Förderung der Nahmobilität in Linden sprechen mindestens folgende Gründe:

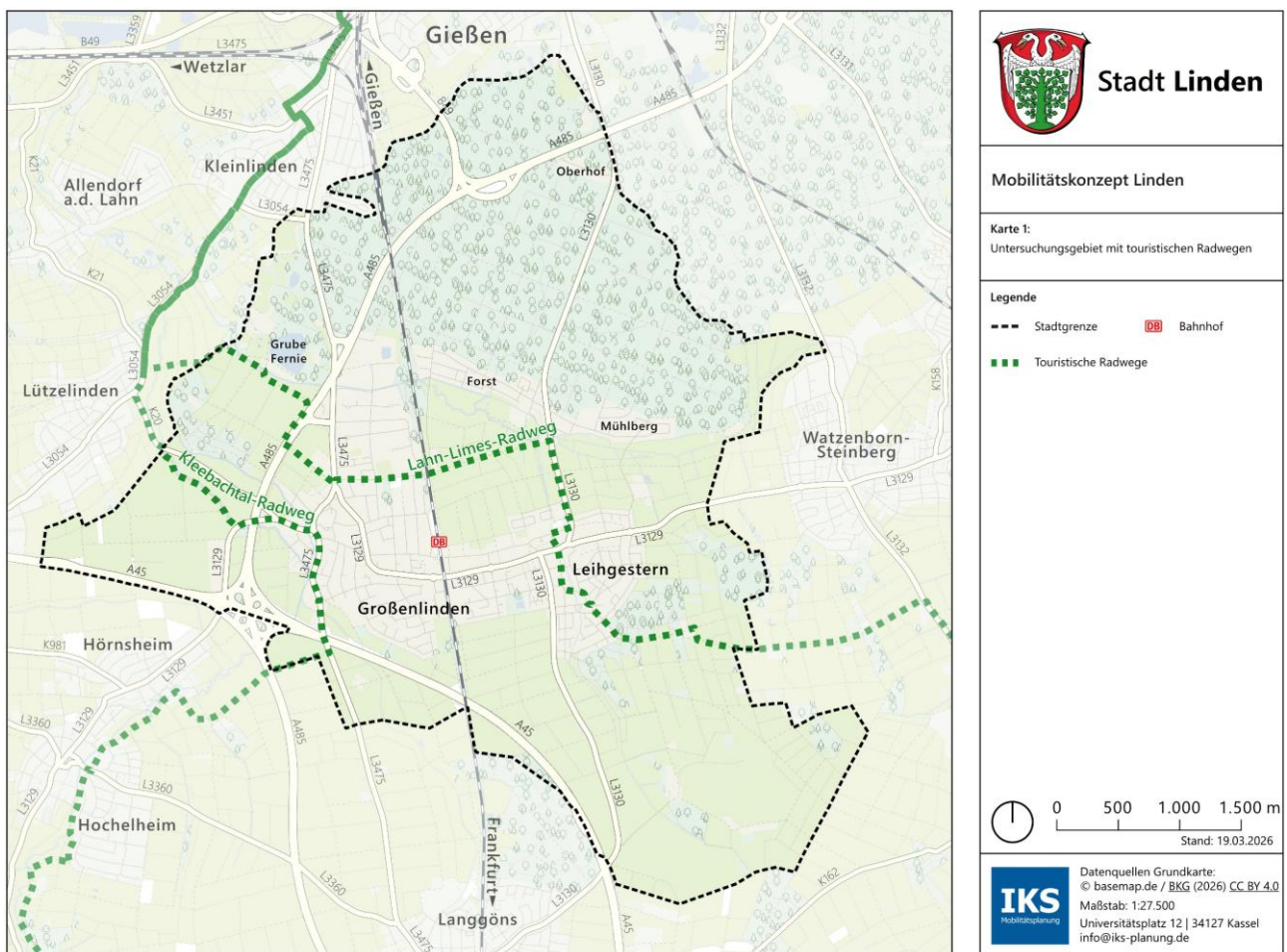
Fuß- und Radverkehr...

- steigern die Aufenthaltsqualität und die (soziale) Sicherheit.
- sind wichtiger Bestandteil von lebenswerten Stadtteilen.
- sind wesentliche Faktoren für die lokale Wirtschaft und den Tourismus.
- sorgen für gesunde Bewohner und Mitarbeiter.
- schonen die Umwelt.
- sind auf kurzen Strecken anderen Verkehrsarten oft überlegen, zum Beispiel in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort.
- sichern die eigenständige Mobilität von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung.
- stehen für einen effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der knappen Flächen und Ressourcen.

## 1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gesamtgebiet der Stadt Linden im Landkreis Gießen (Hessen) mit rund 13.000 Einwohnenden. Linden liegt südlich der Universitätsstadt Gießen und setzt sich aus den Stadtteilen Großen-Linden und Leihgestern zusammen. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf dem bebauten Stadtgebiet sowie den zentralen Versorgungsbereichen und Verbindungsachsen zwischen den Ortsteilen.

Karte 1: Untersuchungsgebiet mit den touristischen Radrouten



Prägend für die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen sind insbesondere Einrichtungen der Nahversorgung, Schulen sowie Haltepunkte des schienegebundenen und straßengebundenen ÖPNV.

Ergänzend zum Alltagsverkehr wird das Stadtgebiet von überregionalen touristischen Radrouten durchquert. Mit dem Lahn-Limes-Radweg und dem Kleebachtal-Radweg verlaufen zwei touristische Radverkehrsachsen durch das Untersuchungsgebiet.



## Gesamtstädtisches Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Linden (ISEK)

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK)<sup>3</sup> der Stadt Linden formuliert die strategischen Ziele der Stadtentwicklung und behandelt unter anderem das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität. Relevante Themen sind insbesondere die hohe Verkehrsbelastung auf innerörtlichen Hauptachsen, Defizite im Rad- und Fußverkehr sowie der Bedarf an Verkehrsberuhigung, einer Stärkung der Nahmobilität und der Aufwertung der Ortskerne.

Die Umsetzung und Priorisierung der Maßnahmen wird im Stufenplan zur ISEK-Umsetzung (2022)<sup>4</sup> weiter konkretisiert, unter anderem durch die Erstellung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts sowie die Prüfung von Umgehungsstraßen.

Tabelle 1: Maßnahmen aus dem ISEK mit dem Themenbezug Mobilität

Verkehrliche Aspekte	Verweis
Neuorganisation des ruhenden Verkehrs	Einzelmaßnahme 10
Stärkung der Nahmobilität (Ausbau und Verbesserung des Fuß- und Radverkehrsnetzes)	Einzelmaßnahme 11

## Klimaschutzkonzept der Stadt Linden

Das Klimaschutzkonzept<sup>5</sup> der Stadt Linden wurde im Rahmen des Masterplans „100 % Klimaschutz“ des Landkreises Gießen erstellt und analysiert die Treibhausgasemissionen sowie Energieverbräuche in verschiedenen Sektoren. Für den Verkehrsbereich zeigt sich ein hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen, wodurch diesem Sektor eine besondere Bedeutung für die Reduktion von Treibhausgasemissionen zukommt.

Damit unterstreicht das Klimaschutzkonzept die Notwendigkeit einer Stärkung des Umweltverbundes und einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

<sup>3</sup> Arbeitsgruppe Stadt; Gesamtstädtisches Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Linden. Kassel 2020

<sup>4</sup> DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH; Stufenplan zur Umsetzung des „Gesamtstädtischen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Linden“ (ISEK). Wiesbaden 2022

<sup>5</sup> KEEA; Klimaschutzkonzept Stadt Linden – Im Rahmen des Masterplan 100 % Klimaschutz Landkreis Gießen.

## Schulwegpläne sowie Kinder- und Jugendverkehrsschauen

Für die Grundschulen im Stadtgebiet Linden liegen Schulwegpläne<sup>6</sup> in denen empfohlene Wegeführungen sowie potenzielle Gefahrenstellen dokumentiert sind. Diese zeigen insbesondere Defizite bei der sicheren Querung von Hauptverkehrsstraßen sowie Konflikte an stark befahrenen Straßenabschnitten auf.

Ergänzend werden im Rahmen von Kinder- und Jugendverkehrsschauen<sup>7</sup> regelmäßig konkrete Problemstellen im Straßenraum identifiziert und gemeinsam mit den zuständigen Behörden bewertet. Dabei stehen insbesondere die Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen sowie die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an eine sichere und verständliche Verkehrsführung im Fokus.

Tabelle 2: Relevante verkehrliche Aspekte aus Schulwegplänen und Verkehrsschauen

Verkehrliche Aspekte	Quelle
Unsichere Querungen u. a. an der Bahnhofstraße und Frankfurter Straße	Schulwegpläne
Häufige Querungsbedarfe an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen	Schulwegpläne
Hohe Fahrgeschwindigkeiten im Schulumfeld	Verkehrsschauen
Defizite bei Querungsanlagen (fehlende Ampeln / Querungshilfen)	Verkehrsschauen
Verbesserungsbedarf bei Radabstellanlagen und Radverkehrsführung an Schulen	Verkehrsschauen

## Verkehrsschauen in der Stadt Linden

Die Stadt Linden führt regelmäßig Hauptverkehrsschauen sowie anlassbezogene Verkehrsschauen durch. Ziel ist es, verkehrsrechtliche Anordnungen zu überprüfen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abzuleiten.

In der Hauptverkehrsschau 2023<sup>8</sup> wurden unter anderem Maßnahmen zur Anpassung von Beschilderungen, zur Entfernung oder Ergänzung von Verkehrszeichen, zur Optimierung von Radverkehrsführungen sowie zur Anpassung von Lichtsignalanlagen benannt.

Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsregulierung geprüft. Die Ergebnisse stellen eine wichtige fachliche Grundlage für die Maßnahmenentwicklung im Mobilitätskonzept dar.

<sup>6</sup> Schulwegsicherungsplan der Wiesengrundschule vom 18.10.2021 und Schulwegplan der Burgschule Großen-Linden vom 01.08.2021

<sup>7</sup> Stadt Linden (Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung); Niederschrift über die Kinder und Jugendverkehrsschau 2024 in Linden am 08.07.2024. Linden 2024

<sup>8</sup> Stadt Linden (Straßenverkehrsbehörde); Niederschrift über die Hauptverkehrsschau in Linden am 06.06.2023. Linden 2023

### 3 Zielsetzung

Auf Grundlage bestehender Konzepte und des Beteiligungsverfahrens wird folgende Zielsetzung definiert, an der das Mobilitätskonzept inklusive der konkreten Handlungsempfehlungen ausgerichtet wird.

**Die übergeordnete Zielsetzung ist die Steigerung der Lebensqualität in der Stadt Linden.** Folgende Zielbausteine dienen der übergeordneten Zielsetzung:

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Verkehrsberuhigung des Ortskernes / Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Etablierung von Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung, insbesondere Richtung Gießen
- Management und Organisation bestehender öffentlicher Parkplätze
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

## 4 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren war als projektbegleitender Prozess angelegt. Beteiligt wurden Akteure aus Politik, Verwaltung, Vereinen, Verbänden sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Im Nachgang der angebotenen Veranstaltungen konnten Anmerkungen und Hinweise eingereicht werden, die im Rahmen des Konzeptes geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt wurden.

Abbildung 4: Eindrücke der beiden Bürgerworkshops in der Stadt Linden



Es wurden folgende Bausteine im Rahmen des Beteiligungsverfahrens angeboten:

- August / September 2025: Befragung der Schulkinder der Klassenstufen 3 und 4 an der Wiesengrundschule und der Burgschule in Linden
- September 2025: Erster öffentlicher Workshop zu den Themenfeldern Zielsetzungen und möglichen Handlungsansätzen
- September / Oktober 2025: Onlinebeteiligungsverfahren mit Möglichkeit zur Verortung von Mängeln sowie deren Bewertung für die Bürgerinnen und Bürger
- Dezember 2025: Zweiter öffentlicher Workshop zur Abstimmung der Leitmaßnahmen und Prioritäten mit Möglichkeit für weitere Anmerkungen im Nachgang zur Veranstaltung
- Projektbegleitende Abstimmungstermine der Verwaltung
- Projektbegleitende Webseite in Rahmen der Stadtentwicklung Linden 2036

Abbildung 5: Projektwebseite Linden2036

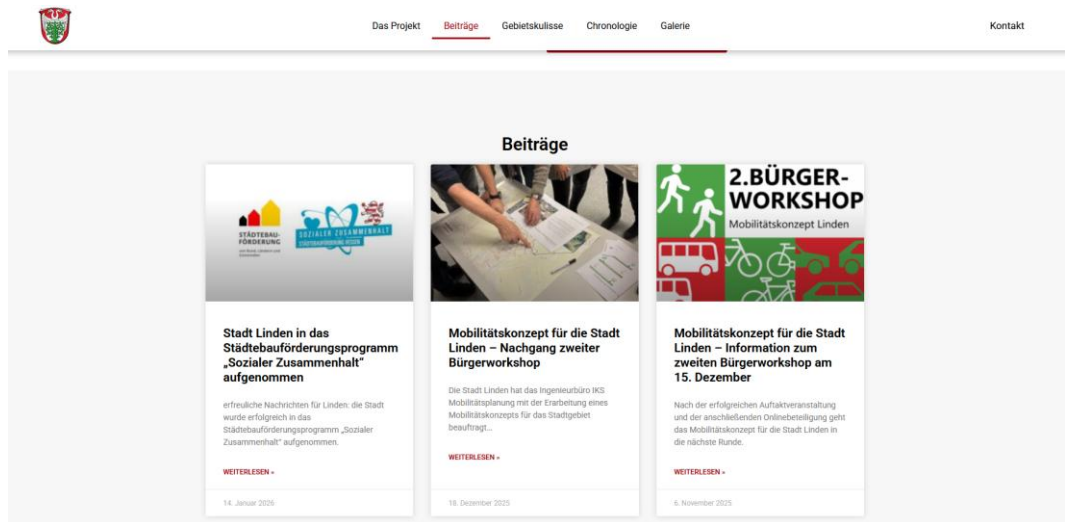
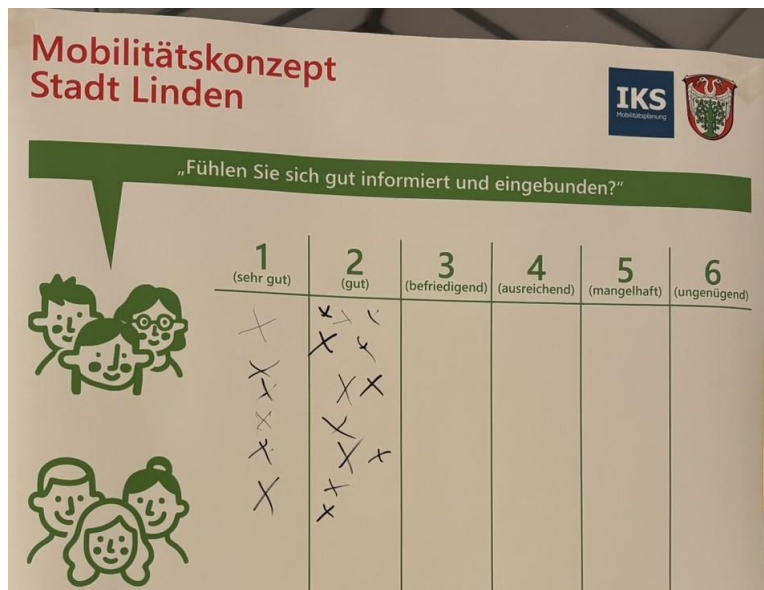


Abbildung 6: Bewertung des Beteiligungsverfahrens durch die Bürgerinnen und Bürger



## 5 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr haben unterschiedliche Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten. Einher gehen verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur und den öffentlichen Straßenraum insgesamt. Die wichtigsten Anforderungen sind nachfolgend zusammengefasst.

### 5.1 Fußverkehr

Für Planungen zum Fußverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>9</sup>
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)<sup>10</sup>
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)<sup>11</sup>
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)<sup>12</sup>
- Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum (Musterlösungen)<sup>13</sup>

#### Grundanforderungen des Fußverkehrs

- 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

---

<sup>9</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist

<sup>10</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

<sup>12</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

<sup>13</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum – Musterzeichnungen für Überquerungsstellen. Wiesbaden 2022

## Hierarchisierung des Netzes

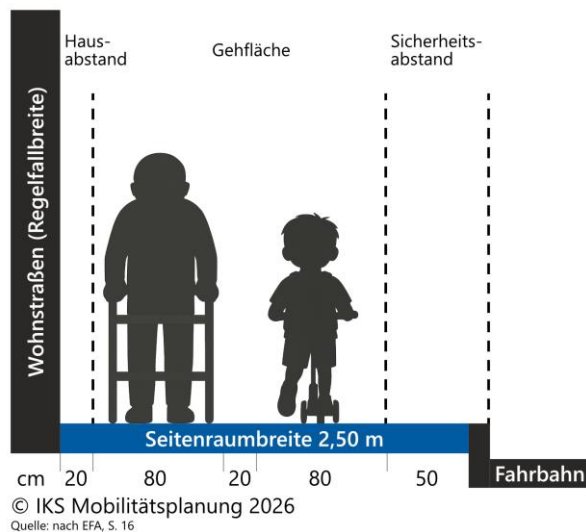
Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen, wie straßenbegleitenden Gehwegen, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführten Wegen oder Plätzen.

Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von Nutzungsstrukturen, funktionalen Zusammenhängen, verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen lässt sich ein Haupt-Fußverkehrsnetz mit besonderer Bedeutung und Qualitätsanforderungen (zum Beispiel an Barrierefreiheit) ableiten.

## Angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume

Aufenthaltsqualität wird zu einem großen Teil durch die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume inklusive Gehwege bestimmt. Dabei muss neben der Funktionalität für tägliche Nutzungen eine hohe Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)<sup>14</sup>



<sup>14</sup> Eigene Abbildung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Entscheidend sind neben gut begehbaren Oberflächen ausreichende Gehwegbreiten (siehe Abbildung 7 auf Seite 13), die je nach angrenzender Nutzung auch breiter als die Mindestanforderung von 2,50 m sein sollten (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen

Bezeichnung	Beschreibung	Breite Gehweg (Gehfläche <sup>15</sup> inkl. Sicherheitsraum)	Art der Querungsanlage
Wohnen	Straßen mit fast ausschließlich Wohnen; Geschlossene oder offene Bebauung	≥ 2,50 m	Vorgezogene Seitenräume, gegebenenfalls Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen, Teilaufpflasterung
Wohnen mit bereichsweisem Einzelhandel und Tertiärnutzung	Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	≥ 3,00 m	Mittelinseln, Vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen
Befahrbare Wohnwege	Straßen und Wege in Wohngebieten mit Mischverkehr	Straßenraum ≥ 4,50 m	In der Regel keine Querungsanlagen erforderlich, Z 325 StVO („verkehrsberuhigter Bereich“) empfohlen
Straßenunabhängig geführte Wege		≥ 3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)

## Notwendigkeit von Gehwegen

Gehwege sind dann notwendig, wenn viele Fahrzeuge insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten fahren. In den Regelwerken<sup>16</sup> wird davon ausgegangen, dass in Wohnwegen bei Verkehrsbelastungen von bis zu 150 Kfz/h und geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gehwege verzichtet werden kann.

Wenn allerdings Gehwege angelegt sind, müssen diese barrierefrei mit den oben beschriebenen Breiten sein, weil es nach § 25 StVO eine Benutzungspflicht gibt.

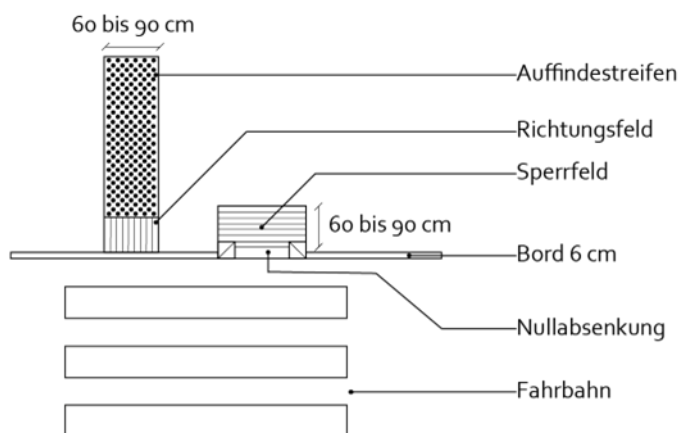
<sup>15</sup> Gehfläche ist der Bereich des Seitenraums, der für den Fußverkehr bestimmt ist und von allen Einbauten freigehalten wird. Hinzu kommt in der Regel der Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Flächen für Aufenthalt und Sondernutzungen etc.

<sup>16</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006, S. 36

## Barrierefreiheit

Mindestens ein Haupt-Fußverkehrsnetz soll barrierefrei, durchgängig und umwegfrei nutzbar sein. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll. Besonders bei den Querungsstellen ist die Umsetzung des 2- Sinne-Prinzips entscheidend. Dabei sollen mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen durch die Infrastruktur angesprochen werden (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Gestaltung von barrierefreien Querungen<sup>17</sup>



## Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Gehwege sollten dem Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten.

Eine gemeinsame Führung von Fußverkehr und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. In den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen steht zu dem Thema:

*„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“<sup>18</sup>*

<sup>17</sup> Eigene Abbildung nach: Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2023

<sup>18</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 42

## Anforderungen an Haltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern.

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden:<sup>19</sup>

- Die Standorte der Haltestellen sollten auf wichtigen Fußverbindungen liegen
- Die Haltestellen sollten in Fahrtrichtung vor dem Knoten liegen
- Sichere Erreichbarkeit (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)
- Kurze Taktzeiten
- Senkung der Fahrgeschwindigkeit an Haltestellen

---

<sup>19</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

## 5.2 Radverkehr

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>20</sup>
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)<sup>21</sup>
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>22</sup> und Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASSt 06<sup>23</sup>
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>24</sup>
- Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen<sup>25</sup>
- Leitfaden Fahrradabstellanlagen<sup>26</sup>
- Handbuch zur Radwegweisung Hessen<sup>27</sup>

### Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltags- sowie Freizeitverkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein.

Je nach Verbindungsfunktion und Relevanz lässt sich das Radverkehrsnetz hierarchisch gliedern. Je bedeutender die Verbindungsfunktion, je wichtiger ist die sichere und komfortable Befahrbarkeit zu jeder Tages- und Jahreszeit. Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

---

<sup>20</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist

<sup>21</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

<sup>22</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

<sup>23</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASSt 06. Köln 2024

<sup>24</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrs-anlagen (ERA). Köln 2010

<sup>25</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2021

<sup>26</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Wiesbaden 2024

<sup>27</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL); Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2017

## Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Netzbedeutung für den Radverkehr und die Menge sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen.

Radverkehr sollte innerorts, aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr), möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden (Radfahrstreifen, Protected-Bike-Lanes, Fahrradstraßen und -zonen, Schutzstreifen, Mischverkehr bei angemessener zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsmengen). Auch, da dem Fußverkehr (besonders mobilitätseingeschränkten Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen.

Eine gemeinsame Führung von Fußverkehr und dem schnelleren und akustisch kaum wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. Besonders mit Blick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes und den gefahrenen Geschwindigkeiten. Geht man von einem steigenden Radverkehrsanteil aus, werden sich die Konflikte zukünftig weiter verschärfen.

Außerorts soll Radverkehr möglichst auf straßenbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, ältere Personen oder Freizeitradverkehr relevant ist oder eine sonstige besondere Netzbedeutung vorliegt.

Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit Fußverkehr) ist außerorts die Regel. Den Übergängen von innerorts/ außerorts, beziehungsweise der Querung von Außerortsstraßen, sind besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Die angemessenen Führungsformen und Abmessungen sind insgesamt situationsabhängig und ergeben sich insbesondere aus den Vorgaben der ERA<sup>28</sup> in Verbindung mit den Qualitätsstandards und Musterlösungen<sup>29</sup> des Landes Hessen.

---

<sup>28</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16-19

<sup>29</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2021, S. 7-31 und Musterblätter

## Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrende besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 StVO beschildert sind (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO



Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.<sup>30</sup> Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite).<sup>31</sup>

## Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind in der Regel Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein.

Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild“ an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt wird.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkiller“) sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

<sup>30</sup> Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

<sup>31</sup> VwV-StVO Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:<sup>32</sup>

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit zwischen zwei Bügeln und gute Zugänglichkeit
- Hoher Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch Lastenräder, Fahrradanhänger, E-Bikes, Tiefeinsteiger und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußverkehrs errichtet werden

In Tabelle 4 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge grundsätzlich sinnvoll erscheint.

**Tabelle 4: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung<sup>33</sup>**

<b>Ort</b>	<b>Art der Abstellanlage</b>
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (gegebenenfalls flexibel verstellbar)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; gegebenenfalls mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen/ Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation, öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus, Fahrradraum oder Schließanlagen mit E-Ladestation, öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, gegebenenfalls mit Reparaturservice und Überwachung

<sup>32</sup> Eigene Zusammenstellung, unter Berücksichtigung: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

<sup>33</sup> Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren – es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

## 5.3 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Für Planungen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)<sup>34</sup>
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)<sup>35</sup>
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)<sup>36</sup>
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>37</sup> und Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06<sup>38</sup>
- Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR)<sup>39</sup>

### Raumbedarf und Straßenraumgestaltung

Der Raumbedarf des fließenden Kfz-Verkehr ergibt sich nach RAST<sup>40</sup> aus den Maßen des Fahrzeugs, einem Bewegungsspielraum und einem Sicherheitsraum. Auch die Nutzung durch bestimmte Fahrzeugtypen haben Einfluss auf die empfohlenen Regelquerschnitte. Beispielsweise haben Strecken, auf denen ein Begegnungsverkehr von Bussen stattfindet, eine breitere Regelfahrbahnbreite als reine Wohnstraßen.

In der RAST sind je nach Straßentyp und Nutzung empfohlene Regelquerschnitte dargestellt.<sup>41</sup> Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten werden diese hier nicht wiederholend gezeigt.

---

<sup>34</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist

<sup>35</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

<sup>36</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008

<sup>37</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

<sup>38</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06. Köln 2024

<sup>39</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

<sup>40</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 25ff

<sup>41</sup> Ebenda, S. 33ff

## Anforderungen an Erreichbarkeit und Auffindbarkeit für Parkplätze

Für die Planungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sparsamer Umgang mit Flächen und Schutz des Innenstadtbereichs/ Ortskerns vor unnötigem Parksuchverkehr.
- Bewohnern sollte möglichst ein Parkplatz in fußläufig zumutbarer Entfernung zu ihrer Wohnung bereitgestellt werden.
- Parkplätze für den Kunden- und Erledigungsverkehr sollten von der Erschließung stadtverträglich angeordnet sein (diese Parkplätze erzeugen den meisten Verkehr).
- Touristische und gebietsfremde Verkehre sollen frühzeitig zu verträglichen Parkplätzen gelenkt werden.
- Verträgliche Parkplätze sollten frühzeitig und eindeutig angezeigt werden.
- Für Menschen mit Behinderung sollen Parkplätze reserviert werden.
- Parkplätze sollten so angeordnet werden, dass keine Konflikte mit anderen Verkehrsarten entstehen, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr.
- Für Ein- und Ausparkvorgänge soll eine gute Sichtbeziehung, zum Beispiel zu Kindern oder dem Radverkehr, gegeben sein.

## 6 Bestandserhebung / Analyse

Das gesamte Fuß- und Radverkehrsnetz wurde im Juli 2025 durch Begehungen und Befahrungen, auf Grundlage der Planungsgrundlagen und Anforderungen (Kapitel 5 ab Seite 12) vor Ort erhoben. Die durchgeführten Erhebungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sind in den entsprechenden Kapiteln konkreter beschrieben. Durch die vielfältigen Erhebungen kann eine praxisnahe Beurteilung und zielorientierte Analyse gewährleistet werden.

Die erhobenen Daten wurden in GIS<sup>42</sup> georeferenziert digitalisiert. Die angegebenen Fahrbahnbreiten basieren teilweise auf Luftbildmessungen sowie auf eigenen Messungen an exemplarischen Stellen. Sie stellen keine vollständige vermessungstechnische Erhebung dar und ersetzen daher keine detaillierte Vermessung, wie sie im Rahmen einer späteren Detailplanung erforderlich wäre.

---

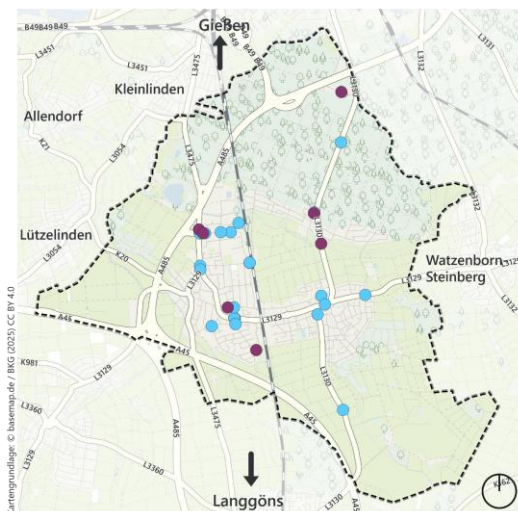
<sup>42</sup> GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

## 6.1 Unfallauswertung

Die Unfalldaten wurden für die Jahre 2022-2024 von aus dem Unfallatlas Deutschland entnommen.<sup>43</sup> In diesem Zeitraum wurden 23 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und 7 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung erfasst. Insgesamt wurden zwei Unfallhäufungsstellen<sup>44</sup> in der Stadt Linden identifiziert:

- Kreuzung Robert-Bosch-Straße / Gießener Pforte (L3475) / A485-Anschlussstelle: 9 Unfälle mit Personenschaden innerhalb von 3 Jahren, davon alle mit Pkw-Beteiligung und 1 mit Radverkehrsbeteiligung
- Minikreisverkehr Leihgesterner Straße (L3129) / Goethestraße: 6 Unfälle gleichen Typs (Einbiegen-/Kreuzen-Unfall) innerhalb von 2 Jahren, davon alle mit Pkw-Beteiligung und 4 mit Radverkehrsbeteiligung

Abbildung 10: Unfallauswertung (2022-2024)



- 23 Unfälle mit Rad- und 7 Unfälle mit Fuß-Beteiligung

### Unfallhäufungsstelle:

- Robert-Bosch-Straße/ Gießener Pforte
- Minikreisverkehr Leihgesterner Straße / Goethestraße (6 Unfälle, davon 4 mit Rad-Beteiligung)

### Legende - Unfälle

- Unfälle mit Beteiligung Fußverkehr
- Unfälle mit Beteiligung Radverkehr

<sup>43</sup> Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Unfallatlas Deutschland. Wiesbaden <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Zugriff: 20.01.2026]

<sup>44</sup> Unfallhäufungsstellen nach hessischem Erlass (Mindestens 5 Unfälle gleichen Typs innerhalb von einem Jahr oder 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb von 3 Jahren, nach: Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum; Analyse von Straßenverkehrsunfällen. In der Fassung vom 31.01.2024) liegen nicht vor, jedoch nach M Uko (Mindestens 5 Unfälle gleichen Typs innerhalb von einem Jahr oder 5 Unfälle mit Personenschaden innerhalb von 3 Jahren, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Köln 2012)

## 6.2 Befragung an den Grundschulen

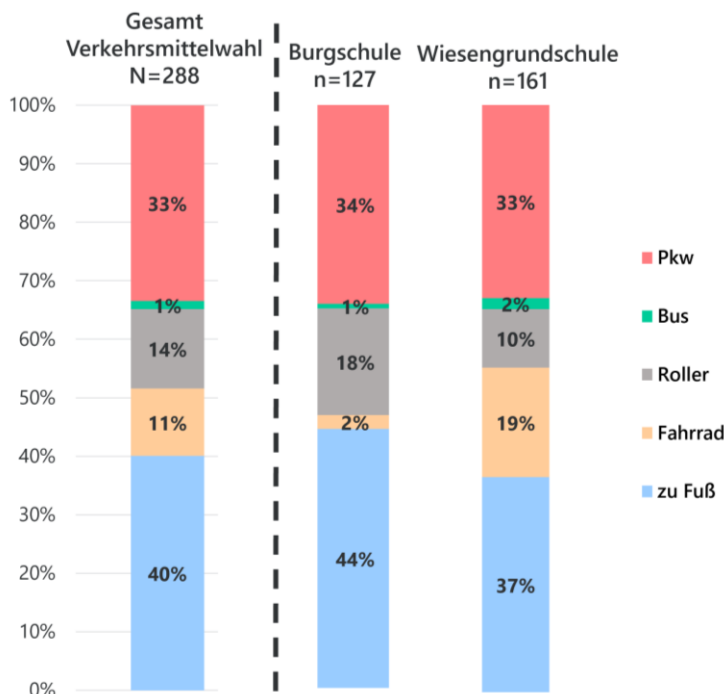
Ein Baustein des Beteiligungsverfahrens war die Beteiligung der Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klassen der Wiesengrundschule und der Burgschule in Linden. Die Durchführung der Beteiligung wurde durch die Klassenlehrerinnen und Klassenlehrer im Rahmen des Unterrichts geleistet. Die erforderlichen Arbeitsunterlagen wurden durch das Planungsbüro IKS bereitgestellt.

Dabei wurde durch die Lehrkräfte zunächst eine kurze Befragung durchgeführt, mit welchem Verkehrsmittel die Kinder am Befragungstag zur Schule gekommen sind. Anschließend konnten die Kinder, unter Anleitung der Lehrkräfte, auf einer Karte mithilfe von Klebepunkten „Lieblingsorte“ und „Gefahrenpunkte“ markieren.

### Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler

Die Befragung der Schülerinnen und Schüler fand im August/ September 2025 statt. Die Verkehrsmittelwahl am Stichtag ist als Gesamtauswertung und nach den zwei Grundschulen differenziert, in Abbildung 11 dargestellt.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler am Stichtag



Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zeigen sich zwischen den beiden Schulen vor allem Übereinstimmungen beim Anteil der Kinder, die mit dem Pkw zur Schule gebracht werden (Elterntaxi). An der Burgschule betrifft dies 34 %, an der Wiesengrundschule 33 %.

Der überwiegende Teil der Schülerinnen und Schüler legt den Schulweg an beiden Schulen zu Fuß zurück. Der Anteil liegt an der Burgschule bei 44 %, an der Wiesengrundschule bei 37 %. Deutliche Unterschiede zeigen sich hingegen beim Fahrradverkehr: Während an der Wiesengrundschule 19 % der Kinder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, liegt der Anteil an der Burgschule lediglich bei 2 %.

Einen vergleichsweise hohen Anteil nehmen insbesondere an der Burgschule Kinder ein, die mit dem Roller zur Schule gelangen (18 %). An der Wiesengrundschule liegt dieser Wert bei 10 %. Der Anteil des ÖPNV ist an beiden Schulen gering und spielt mit 1 % (Burgschule) beziehungsweise 2 % (Wiesengrundschule) nur eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt zeigt die Befragung, dass bereits mehr als zwei Drittel der befragten Grundschul Kinder (67 %) ihren Schulweg eigenständig und ohne Elterntaxi zurücklegen. Dies unterstreicht die Bedeutung sicherer und kindgerechter Schulwege sowie eines entsprechend gestalteten Schulumfeldes.

Gleichzeitig wird deutlich, dass etwa jedes dritte Kind mit dem Pkw zur Schule gebracht wird. Diese Wege sollten, soweit möglich, auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, um negative Begleiterscheinungen wie zusätzliche Gefährdungen im Schulumfeld, eine eingeschränkte Verkehrsbewusstseinsentwicklung sowie den Verlust gemeinsamer Schulwege mit Gleichaltrigen zu reduzieren.

### **Abfrage von Gefahrenpunkten und Lieblingsorten**

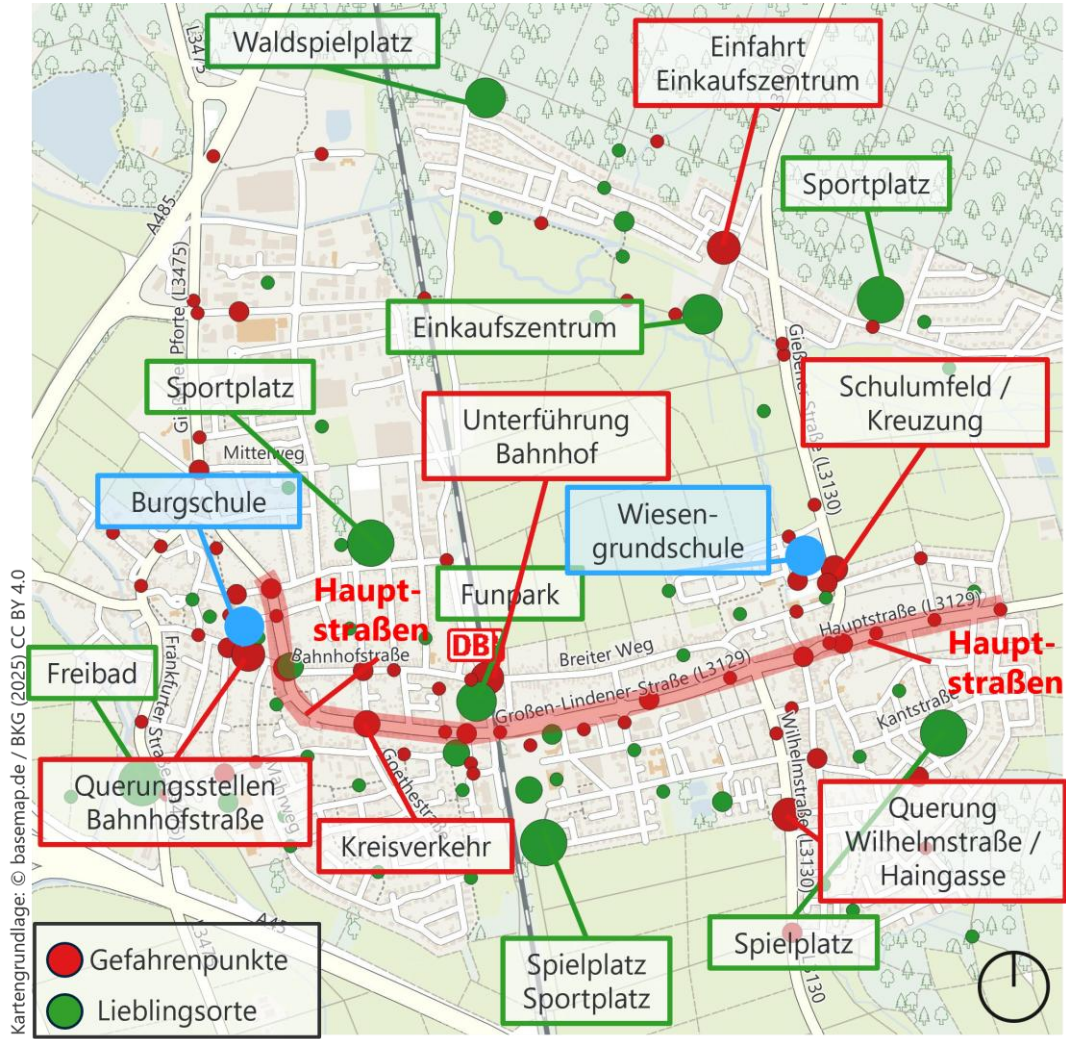
Durch die Abfrage von Gefahrenorten und Lieblingsorten können für die Netzbildung und die Maßnahmenfindung wichtige Informationen gesammelt werden, die unter Umständen durch eine „klassische“ Bestandserhebung nicht erfasst worden wären.

Insbesondere bei den Gefahrenpunkten haben Kinder oft eine sehr unterschiedliche Beurteilung des Straßenraumes, im Gegensatz zu Erwachsenen. Allein schon bedingt durch die Größe und die damit einhergehenden eingeschränkten Sichtbeziehungen (Kinder haben oft keine Möglichkeit, zum Beispiel über die Motorhauben von SUV auf die dahinterliegende Fahrbahn zu blicken).

In Abbildung 12 sind die von den Schulkindern benannten Gefahrenpunkte und Lieblingsorte dargestellt. Die meistgenannten Gefahrenpunkte sind im Verlauf der Ortsdurchfahrt (L3129), in der Bahnhofstraße und in den Schulumfeldern.

Lieblingsorte sind insbesondere die Sportplätze und der Funpark.

Abbildung 12: Gefahrenpunkte und Lieblingsorte aus Sicht der Schulkinder



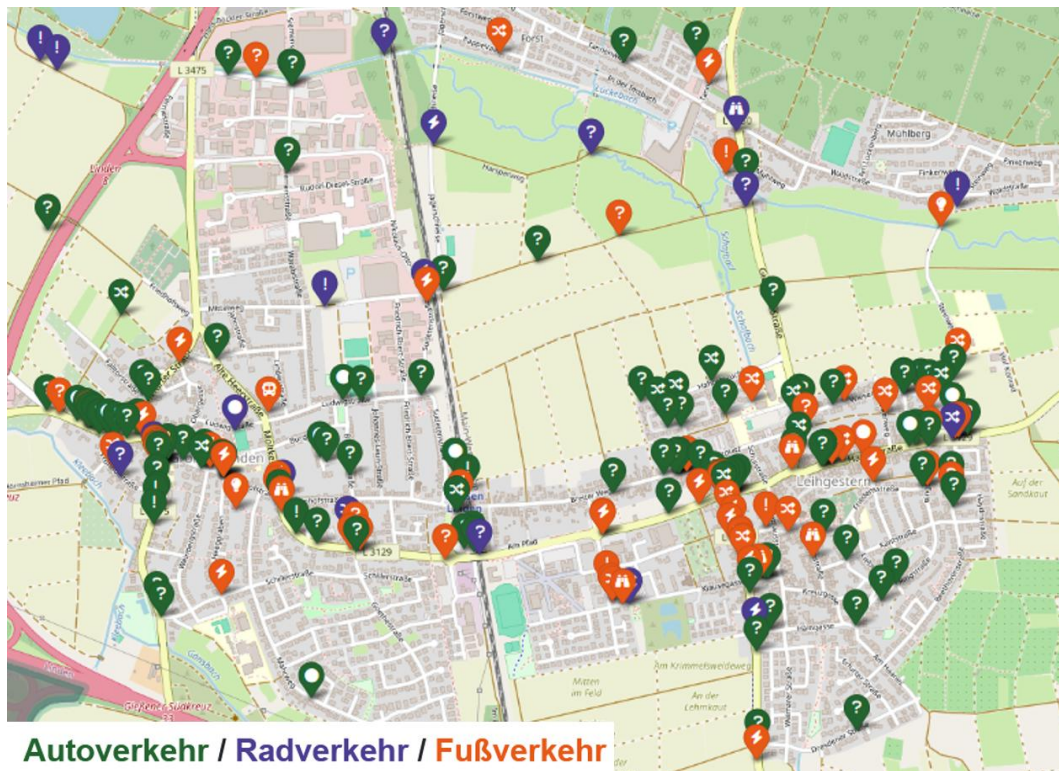
### 6.3 Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde im Zeitraum zwischen dem 30.09.2025 und dem 31.10.2025 eine öffentliche Onlinebeteiligung angeboten. Diese bestand aus einer kurzen Umfrage und der Möglichkeit, bestehende Mängel auf einer Onlinekarte zu verorten und beschreiben. Diese Hinweise konnten wiederum mittels „Daumen hoch“ oder „Daumen runter“ bewertet werden.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind nicht repräsentativ und sollen dazu dienen, einerseits ein Meinungsbild zu erhalten und andererseits kleinteilige Problemlagen zu ermitteln, die nur durch die Ortskenntnis der Teilnehmenden erfasst werden können.

Die Umfrage wurde 172-mal beantwortet und es wurden 217 Hinweise mit insgesamt 1.085 Bewertungen abgegeben. In Abbildung 13 ist die Onlinekarte mit den gegebenen Hinweisen dargestellt.

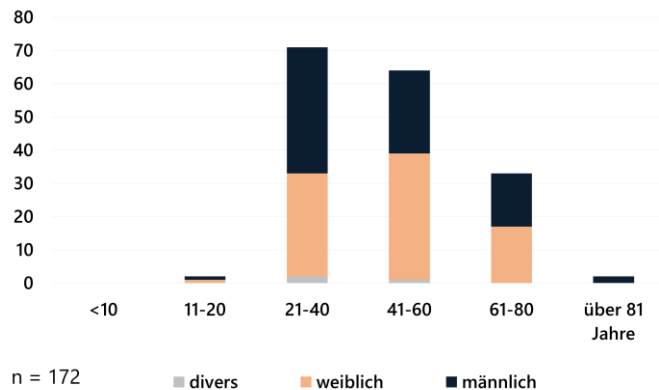
Abbildung 13: Abgegebene Hinweise im Rahmen der Onlinebeteiligung



⚡	Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen (z. B. Zebrastreifen, Ampeln) <b>und</b> Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen (z. B. außerorts über Landstraße)	●	Sitzbänke fehlen / sind in schlechtem Zustand <b>und</b> Fahrradabstellanlagen fehlen / sind in schlechtem Zustand <b>und</b> Parkplätze fehlen
♿	Gehwege sind nicht barrierefrei (z. B. zu schmal, fehlende Nullabsenkungen) <b>und</b> Radwege / Trennung vom Kfz-Verkehr fehlt	💡	Beleuchtungen an Gehwegen fehlen (z. B. Angsträume) <b>und</b> Beleuchtungen an Radwegen fehlen
⚡	Konflikte mit Kfz- oder Radverkehr (z. B. Gehwegparken, Radfahrende auf Gehwegen) <b>und</b> Konflikte mit Kfz- oder Fußverkehr (z. B. Gehwegparken, Fußgänger:innen auf Radwegen) <b>und</b> Konflikte mit Fuß- oder Radverkehr	🚧	Wegweisung fehlt / ist unklar
!	Gehwege in schlechtem Zustand (z. B. Stolperkanten) <b>und</b> Radwege in schlechtem Zustand (z. B. unbefestigte Oberfläche) <b>und</b> Straße in schlechtem Zustand	?	Sonstige Mängel / Probleme
		🚏	Verknüpfungen mit ÖPNV sind unzureichend

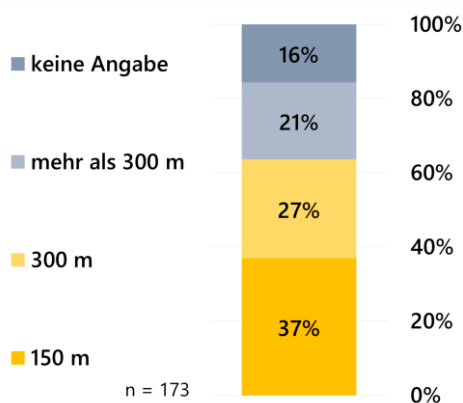
In Abbildung 14 sind das angegebene Alter und Geschlecht der Teilnehmenden dargestellt. Hierbei ist auffällig, dass überwiegend Teilnehmende in den Altersgruppen zwischen 20 – 60 Jahre durch die Onlinebeteiligung erreicht wurden.

Abbildung 14: Angegebenes Alter und Geschlecht bei der Onlinebeteiligung



Im Rahmen der Befragung wurden die Teilnehmenden gefragt: **„Wie weit wären Sie bereit, von Ihrem Parkplatz zu Ihrem Zielort zu laufen?“**, dabei wären 64% der Befragten bereit bis zu 300 Meter von Ihrem Parkplatz zum Zielort zu laufen. 21% der Befragten wären sogar bereit mehr als 300 Meter zum Zielort zu laufen.

Abbildung 15: Fragestellung: „Wie weit wären Sie bereit, von Ihrem Parkplatz zu Ihrem Zielort zu laufen?“

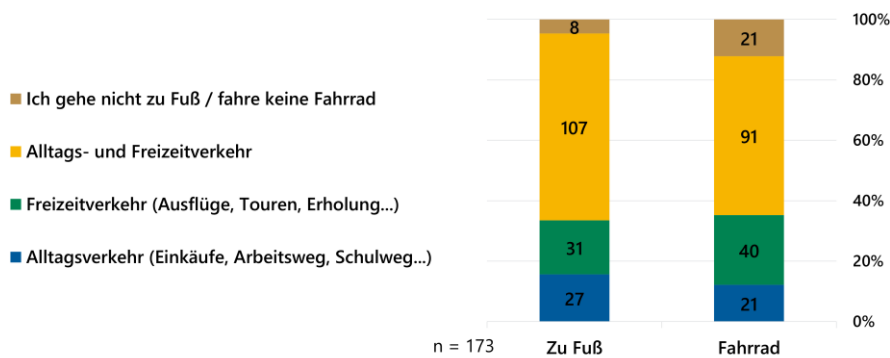


Mit der Frage **„Zu welchem Zweck gehen Sie in Linden zu Fuß?“** wurde die Nutzung des Fußverkehrs differenziert erfasst. Die meisten Nennungen entfallen auf eine Kombination aus Alltags- und Freizeitverkehr (107 Nennungen). 31 Personen gaben an, ausschließ-

lich zu Freizeitwecken zu Fuß unterwegs zu sein, während 27 Personen das Zufußgehen nur für Alltagswege nutzen. 8 Teilnehmende gaben an, in Linden nicht zu Fuß zu gehen.

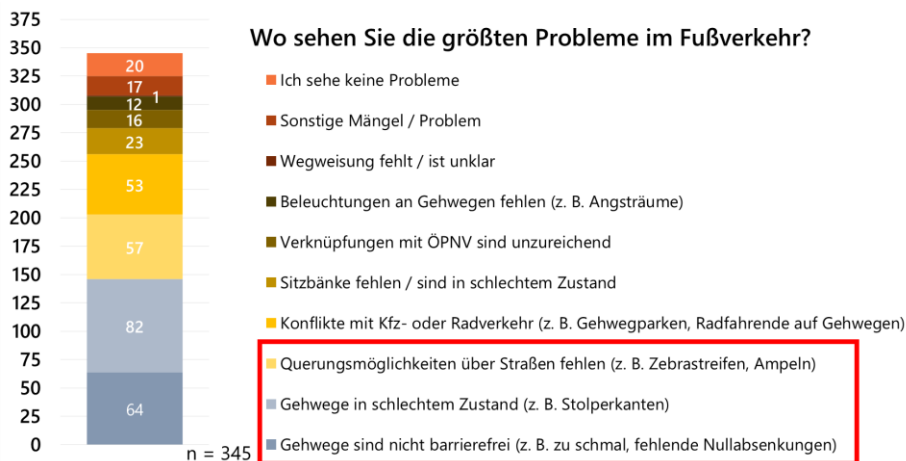
Auch bei der Frage „**Zu welchem Zweck nutzen Sie in Linden das Fahrrad?**“ wurde am häufigsten eine Kombination aus Alltags- und Freizeitverkehr genannt (91 Nennungen). Der reine Freizeitverkehr wurde 40-mal genannt, der ausschließliche Alltagsverkehr 21-mal. Ebenfalls 21 Personen gaben an, das Fahrrad in Linden nicht zu nutzen.

Abbildung 16: „Zu welchem Zweck gehen Sie in Linden zu Fuß?“ (links) und „Zu welchem Zweck nutzen Sie in Linden das Fahrrad?“ (rechts)



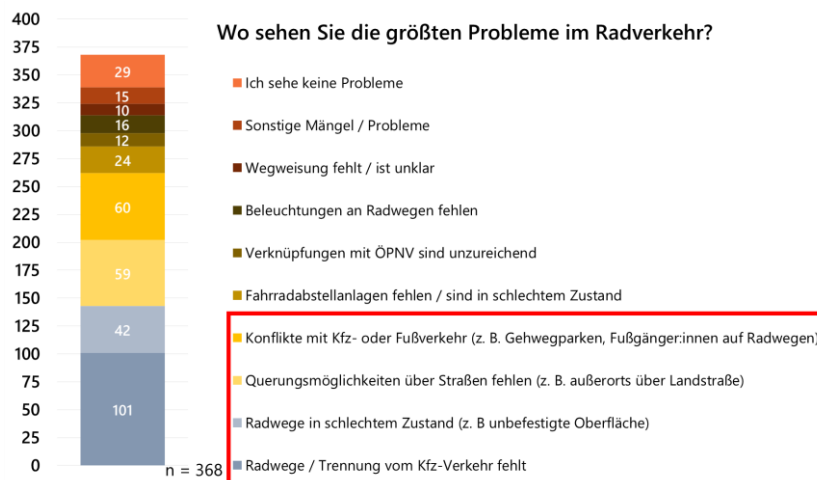
Zur Frage: „**Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?**“ (siehe Abbildung 17), entfallen die häufigsten Nennungen auf die Punkte „Gehwege in schlechtem Zustand“ (82 Nennungen), „Gehwege sind nicht barrierefrei“ (64 Nennungen), „Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen“ (57 Nennungen) und „Konflikte mit Kfz- oder Radverkehr“ (53 Nennungen).

Abbildung 17: Fragestellung: „Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?“



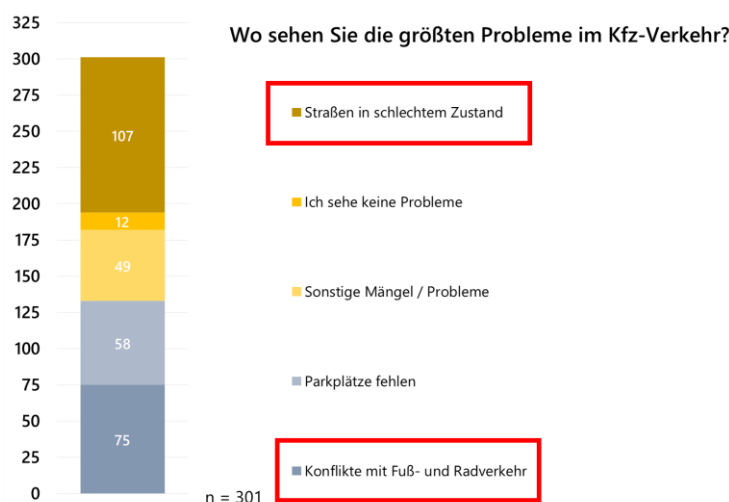
Zusätzlich wurden die Teilnehmenden befragt: **„Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?“** (siehe Abbildung 18). Die meisten Nennungen erhielten der Punkt „Radwege/ Trennung vom Kfz-Verkehr fehlt“ (101 Nennungen), gefolgt von „Konflikte mit Kfz- oder Fußverkehr“ und „Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen“ (59 und 60 Nennungen) und „Radwege in schlechtem Zustand“ (42 Nennungen).

Abbildung 18: „Fragestellung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?“



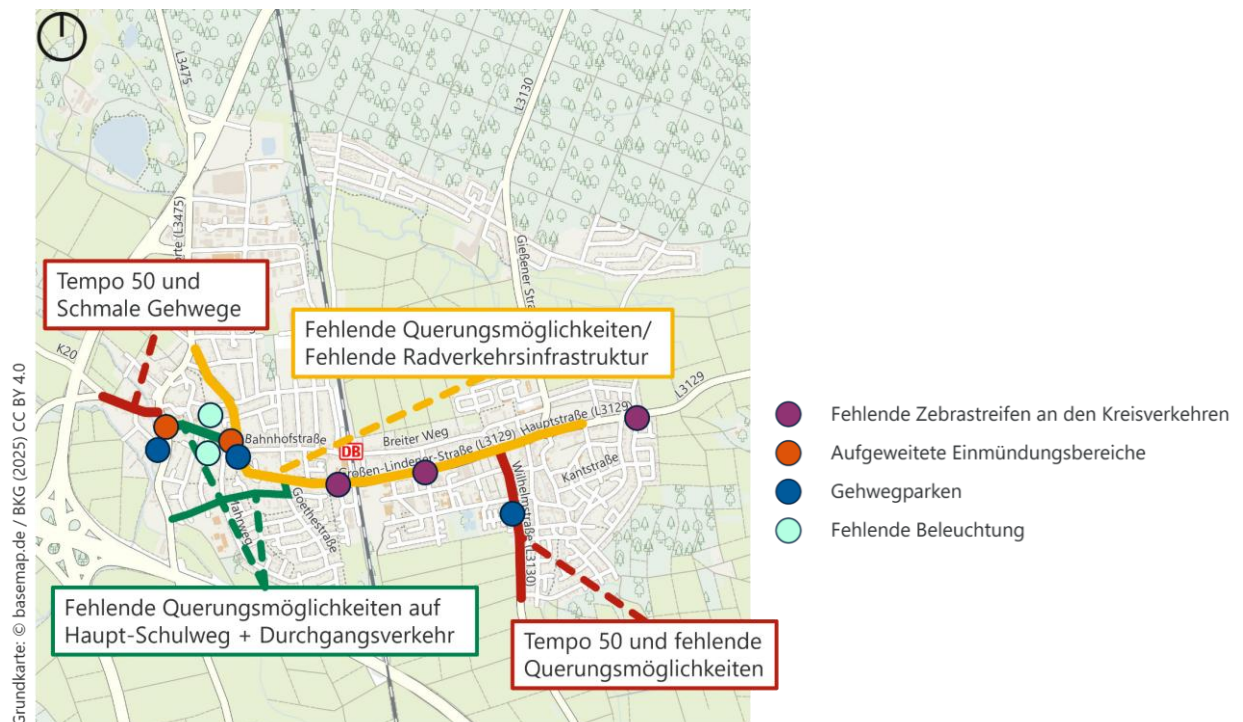
Abschließend wurden die Teilnehmenden befragt: **„Wo sehen Sie die größten Probleme im Kfz-Verkehr?“** (siehe Abbildung 19). Die meisten Nennungen erhielten der Punkt „Straßen in schlechtem Zustand“ (107 Nennungen) und „Konflikte mit Fuß- und Radverkehr“ (75 Nennungen).

Abbildung 19: „Fragestellung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Kfz-Verkehr?“



In Abbildung 20 sind die zentralen Kommentare aus der Onlinebeteiligung zusammengefasst und räumlich dargestellt. Folgende Mängel wurden am häufigsten benannt:

Abbildung 20: Zentrale Kommentare aus der Onlinebeteiligung



- Entlang der Ortsdurchfahrt (L 3129) bestehen **erhebliche Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur**. Zudem **fehlen geeignete Querungsmöglichkeiten** für den Fußverkehr. Insbesondere das Fehlen von Fußgängerüberwegen an den bestehenden Kreisverkehren wurde als Mangel benannt.
- Entlang wichtiger Schulwege, insbesondere in der Bahnhofstraße, **mangelt es an gesicherten Querungsmöglichkeiten** für Kinder und Jugendliche.
- **Durchgangsverkehr/ Abkürzungsverkehr**, entlang der Bahnhof- und Schillerstraße zwischen der L3475 und der L3129 senken die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit entlang der Verbindungen
- **Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h** wird in der Wilhelmstraße sowie in der Hüttenberger Straße als kritisch bewertet. Zusätzlich werden **fehlende Querungsmöglichkeiten**, vor allem entlang der Wilhelmstraße, als Defizit hervorgehoben.

## 6.4 Fußverkehr

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im innerörtlichen Verkehr ein. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, soziale Sicherheit und das öffentliche Leben innerhalb eines Ortes. Trotz viel Kfz-Verkehr wirkt es ohne Fußverkehr unbelebt und unattraktiv. Ein hochwertig gestalteter öffentlicher Raum (dazu gehören auch die Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten) kann soziale Aktivitäten und den Fußverkehr insgesamt fördern.<sup>45</sup>

Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt schließlich zu Fuß zur Haltestelle.

### 6.4.1 Netzentwicklung

Für den Fußverkehr wird ein Hauptnetz entwickelt, das als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dient.

#### Hierarchisierung

Das Fußwegenetz ist im Wesentlichen ein Bestandsnetz und hierarchisch in ein Haupt-Fußverkehrsnetz und ein Grundnetz gegliedert (siehe Karte 2 auf Seite 33). Zum Grundnetz gehören sämtliche Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zum Haupt-Fußverkehrsnetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für den Fußverkehr besitzen und entsprechend höher frequentiert sind.

Mindestens auf dem Haupt-Fußverkehrsnetz soll perspektivisch allen Nutzern ein sicheres, barrierefreies und komfortables Gehen und Vorankommen ermöglicht werden. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und Mobilitätseingeschränkten Menschen.

Wesentliche Einflussfaktoren zur Identifizierung des Haupt-Fußverkehrsnetzes in Linden sind:

- Geschäftsstraßen/ Einkaufsmöglichkeiten
- Bahnhof/ ÖPNV-Haltestellen
- Schulen, Kitas, Spielplätze und Senioreneinrichtungen
- Schulwegenetze
- Touristische Zielorte/ Freizeiteinrichtungen

Dabei können auch Unterschiede innerhalb des Fußwegenetzes bestehen. Beispielsweise ist Barrierefreiheit und die Begehbarkeit zu allen Jahres- und Tageszeiten für Alltagswege

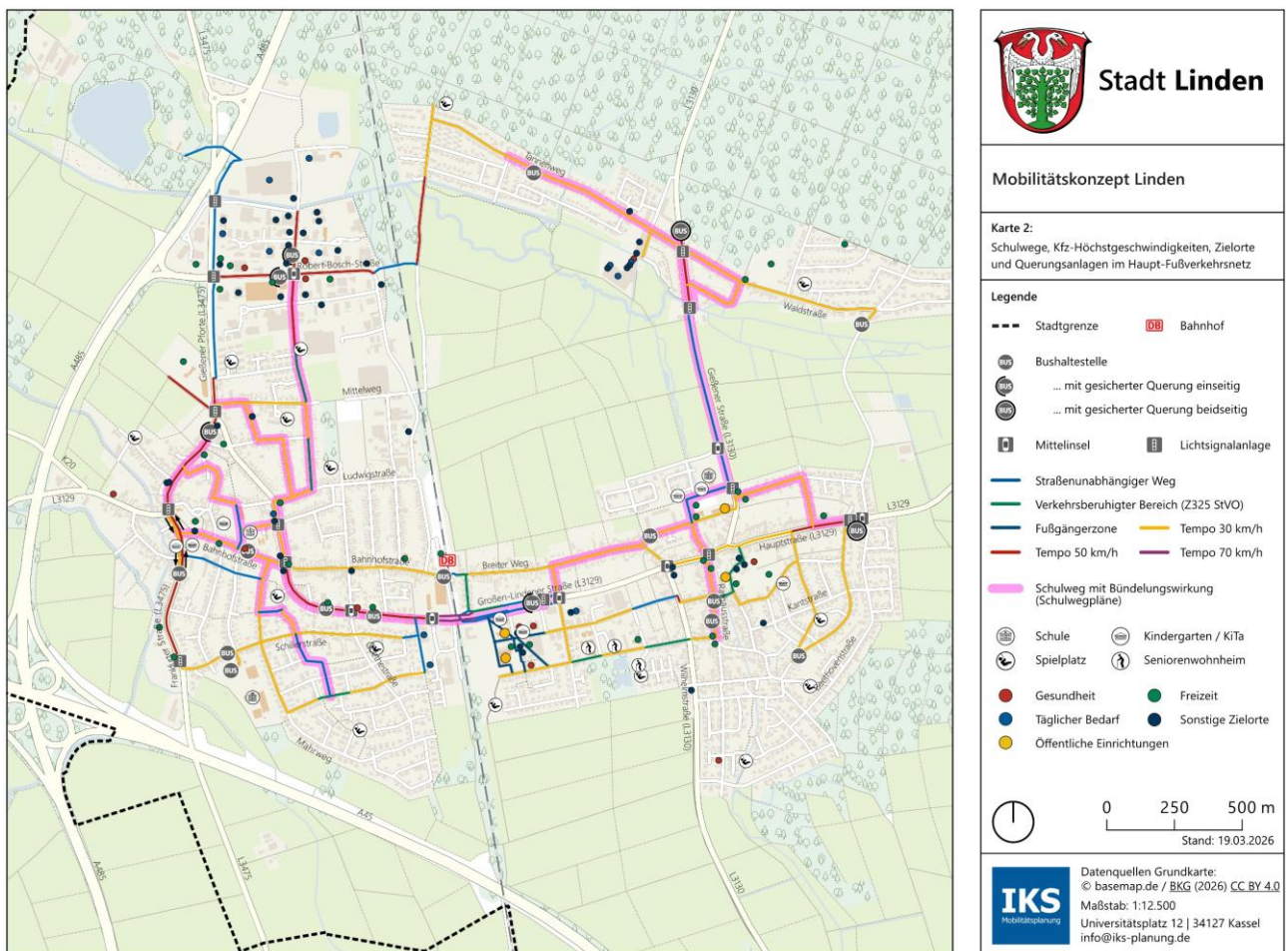
---

<sup>45</sup> Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015, S.35

ein wichtiger Faktor. Es können aber, je nach Ausrichtung der Funktion des Gehweges, auch andere Qualitäten in den Vordergrund rücken, wie beispielsweise eine hohe Aufenthaltsqualität und eine ansprechende Gestaltung und des Umfelds.

Das Haupt-Fußverkehrsnetz für Linden ist in Karte 2 dargestellt.

Karte 2: Schulwege, Kfz-Höchstgeschwindigkeiten, Zielorte und Querungsanlagen im Haupt-Fußverkehrsnetz



## 6.4.2 Mängelanalyse

Innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Karte 4 auf Seite 40 dargestellt. Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien zusammengefasst und mit musterhaften Standortfotos beschrieben.

### Gehwegbreiten

Der Komfort für den Fußverkehr und auch die Barrierefreiheit hängt in entscheidendem Maße mit angemessenen Gehwegbreiten zusammen. In großen Teilen innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes sind die Gehwege baulich zu schmal angelegt, in vielen Abschnitten mit Gehwegbreiten unter 1,80 m (Mindestbedarf an freizuhaltender Gehfläche für barrierefreie Nutzung (vgl. Abbildung 7 auf Seite 13).

Abbildung 21: Beispielhafte Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet



## Gehwegparken

Gehwegparken ist nach der StVO nur zulässig, wenn es durch Zeichen 315 oder entsprechende Markierungen angeordnet ist. Voraussetzung ist gemäß VwV-StVO, dass ausreichend Raum für den unbehinderten Fußverkehr – auch im Begegnungsfall – verbleibt und keine Schäden an Gehwegen oder Leitungen entstehen.<sup>46</sup> Nach den Empfehlungen für Anlagen des Fußgängerverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, beträgt die notwendige Gehwegbreite zum Begegnen 2,50 m. Weiterhin ist zu beachten, dass auch Kinder mit dem Fahrrad auf Gehwegen fahren müssen und dafür entsprechenden Raum benötigen.

Nach einem aktuellen Verwaltungsgerichtsverfahren<sup>47</sup> ist die Stadt Bremen verurteilt worden, gegen Falschparkende vorzugehen, wenn die Restgehwegbreite 1,80 m unterschreitet. Da hier allerdings der Abstand zur Hauswand nicht berücksichtigt wird und Begleitpersonen von Rad fahrenden Kindern bis zum vollendeten achten Lebensjahr, gegebenenfalls sogar mit Lastenrad oder Anhänger, auf dem Gehweg fahren dürften, sollten 2,50 m von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

Im Untersuchungsgebiet sind entlang des Hauptfußverkehrsnetzes mehrere Stellen des legalen wie auch illegalen Gehwegparkens verortet. In diesen Bereichen verbleibt teilweise eine Restgehwegbreite von deutlich unter 1,80 m. Hier werden die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Nutzung regelmäßig unterschritten (vgl. Abbildung 7 auf Seite 13). Die betroffenen Abschnitte sind in Karte 4 auf Seite 40 dargestellt. Besonders problematisch wirkt sich dies auf Schulwege sowie auf Verbindungen mit hoher Alltagsbedeutung aus, da hier Begegnungsfälle häufiger auftreten und die eingeschränkten Breiten zu Ausweichbewegungen auf die Fahrbahn führen können.

Abbildung 22: Legales Gehwegparken (links); illegales und legales Gehwegparken (rechts)



<sup>46</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“ und „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“

<sup>47</sup> Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5.23

## Barrierefreiheit an Knoten und Einmündungsbereichen

Entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes wurden sämtliche Knoten und Einmündungen auf Barrierefreiheit für den Fußverkehr nach folgenden Kriterien überprüft:

- **Barrierefreie** Knotenpunkte und Einmündungsbereiche beinhalten ein regelkonformes taktiles Leitsystem und eine Nullabsenkung (grüner Punkt)
- **Eingeschränkt barrierefreie** Knotenpunkte und Einmündungsbereiche beinhalten eine Nullabsenkung, aber kein taktiles Leitsystem (oranger Punkt)
- **Nicht barrierefreie** Knotenpunkte und Einmündungsbereiche beinhalten weder ein taktiles Leitsystem noch eine Nullabsenkung (roter Punkt)

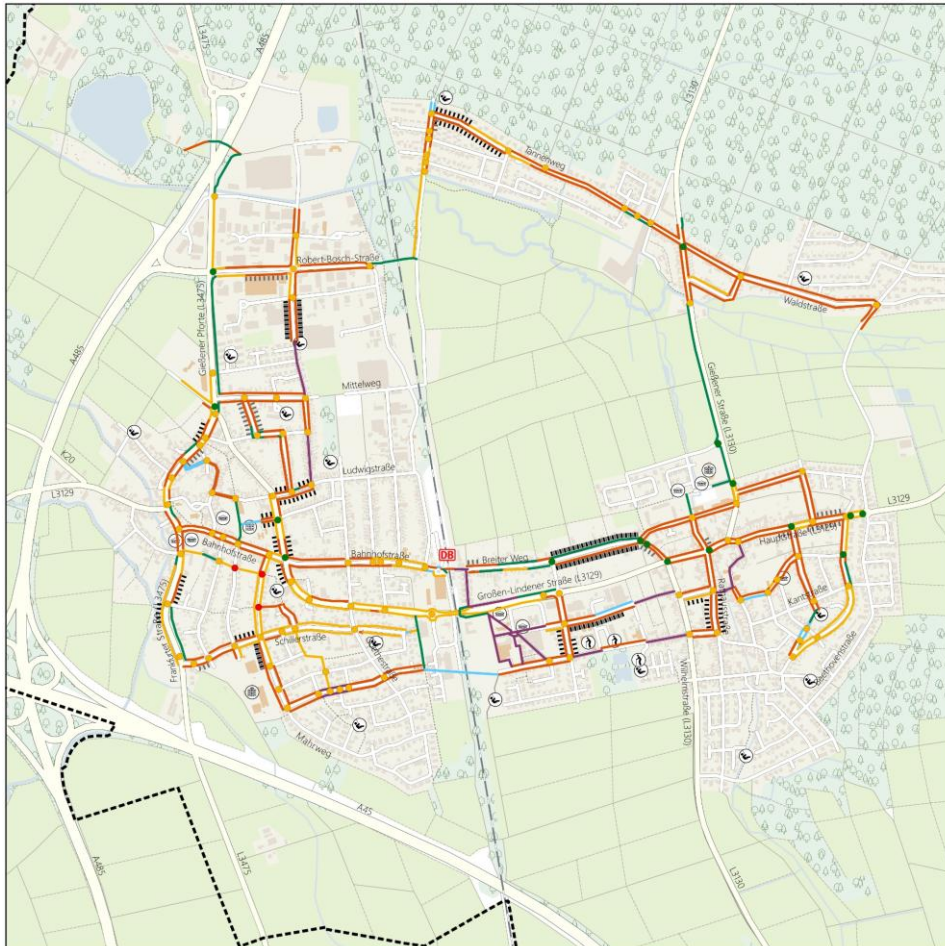
Insgesamt wurden 98 eingeschränkt barrierefreie und 3 nicht barrierefreie Knotenpunkte innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes erfasst.

Neben den fehlenden Nullabsenkungen und den taktilen Leitsystemen konnten auch überdimensionierte Einmündungsbereiche im Gebiet identifiziert werden, wo unnötig breite Fahrbahnen das Queren erschweren. Desweiteren befinden sich in dem Stadtgebiet nur wenige Zebrastreifen zur gesicherten Querung (zum Beispiel entlang Kreisverkehren).

Abbildung 23: Beispielhafte Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet



Karte 3: Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Gehwegparken im Haupt-Fußverkehrsnetz



**Stadt Linden**

---

**Mobilitätskonzept Linden**

---

**Karte 3:**  
Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Gehwegparken im Haupt-Fußverkehrsnetz

---

**Legende**

- Stadtgrenze
- DB Bahnhof
- Gehweg <math>< 1,80\text{ m}</math>
- Gehweg <math>< 2,50\text{ m}</math>
- Gehweg <math>\geq 2,50\text{ m}</math>
- Kein Gehweg vorhanden (Netzlücke)
- Kein Gehweg vorhanden (kein Mangel)
- Knotenpunkt mit Mangel  
Bordabsenkung und Leitsystem
- Knotenpunkt mit Mangel  
Bordabsenkung oder Leitsystem
- Knotenpunkt ohne Mangel
- Legales Gehwegparken
- Illegales Gehwegparken
- Legales und illegales Gehwegparken
- Schule
- Kindergarten / KiTa
- Spielplatz
- Seniorenwohnheim

Stand: 19.03.2026

---

**IKS**  
Mobilitätsplanung

Datenquellen Grundkarte:  
© basemap.de / BKG (2026) CC BY 4.0  
Maßstab: 1:12.500  
Universitätsplatz 12 | 34127 Kassel  
info@iks-planung.de

## Fehlende Querungsanlagen

Sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten sind eine zentrale Voraussetzung für eine attraktive und sichere Fußverkehrsinfrastruktur. Insbesondere an stark frequentierten Alltagswegen kommt ihnen eine hohe Bedeutung für die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit des Fußverkehrsnetzes zu.

Im Rahmen der Analyse wurden gezielt Bereiche mit potenziell fehlenden Querungsanlagen betrachtet. Der Fokus lag dabei insbesondere auf Querungsbedarfen entlang von Schulwegen, im Umfeld von Bushaltestellen sowie an Querungsstellen über Hauptverkehrsstraßen.

Diese Bereiche weisen aufgrund ihrer Funktion und Nutzung eine hohe Relevanz für den Fußverkehr auf und wurden daher hinsichtlich vorhandener beziehungsweise fehlender Querungsmöglichkeiten systematisch untersucht. Ziel war es, Abschnitte zu identifizieren, in denen ein erhöhter Querungsbedarf besteht, jedoch keine geeigneten oder gesicherten Querungsanlagen vorhanden sind (siehe Karte 4 auf Seite 40).

Abbildung 24: Beispielhafte Standorte mit fehlenden Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet



### 6.4.3 Zusammenfassende Bewertung

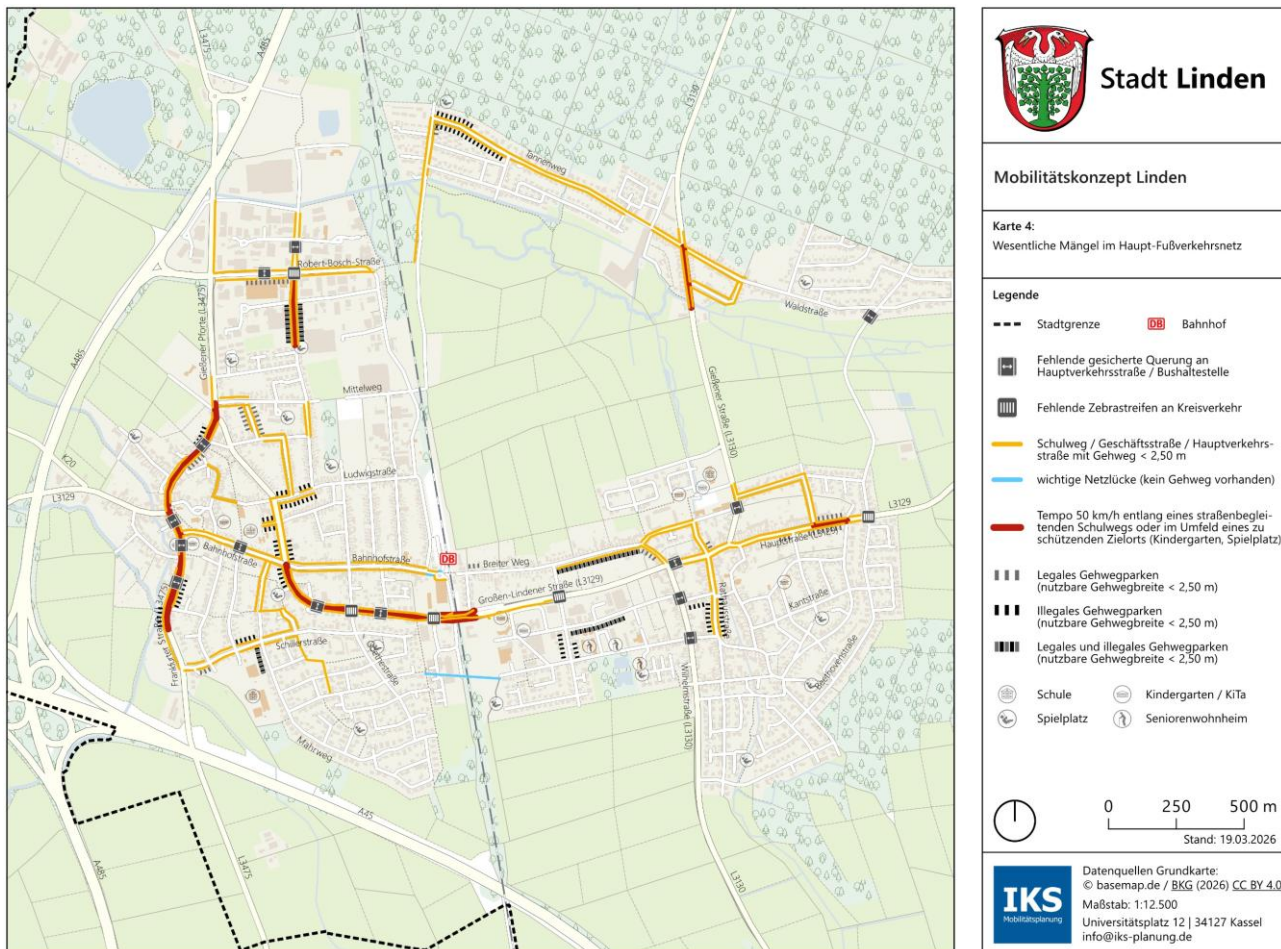
Auf Grundlage der vorhandenen Konzepte und Planungen, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse wird deutlich, dass ein erhebliches Potenzial zur Steigerung der Sicherheit und des Komforts für den Fußverkehr besteht. Dies betrifft insbesondere innerörtliche Alltagswege, Schulwege und Freizeitwege.

Ein entscheidender Baustein zur Erreichung dieser Zielsetzung liegt in der Verbesserung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität der Fußverbindungen. Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht des Fußverkehrs sind in Karte 4 dargestellt.

Folgende Mängel sind für den Fußverkehr von besonderer Relevanz:

- Die Stadt Linden wird in ihrer Gestaltung eher durch die (klassifizierten) Hauptverkehrsstraßen bestimmt als durch Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Ortsdurchfahrten werden zudem in der Regel aufgrund der baulichen Gestaltungen und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als erhebliche Barrieren und Konfliktbereiche wahrgenommen (schmale Gehwege, fehlende Querungsmöglichkeiten, fehlende Zebrastreifen an den bestehenden Kreisverkehren).
- Die Gehwegbreiten entsprechen fast im gesamten Haupt-Fußverkehrsnetz nicht den angestrebten 2,50 m. In vielen Abschnitten werden sogar Gehwegbreiten von 1,80 m (teils deutlich) unterschritten. Diese Abschnitte sind nicht barrierefrei beziehungsweise nur sehr eingeschränkt zu begehen. An einem Großteil aller Knoten fehlen zudem taktile Leitsysteme und teilweise auch Nullabsenkungen.
- Durch legales wie auch illegales Gehwegparken wird die ohnehin unzureichende Gehwegbreite an einigen Stellen zusätzlich eingeschränkt. Die nutzbare Restgehwegbreite liegt dort teilweise deutlich unter 1,80 m und unterschreitet damit die Mindestanforderungen an eine barrierefreie und sichere Führung, insbesondere auf Schulwegen.
- Fehlende Barrierefreiheit und (gesicherte) Querungsmöglichkeiten mindern den Komfort und die Aufenthaltsqualität auf Fußwegen entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes (beispielsweise zur Erreichbarkeit der Bushaltestellen oder entlang Schulwegen).
- Im Umfeld der Grundschulen sind die Straßenräume nur unzureichend an die Bedürfnisse der Schulkinder ausgerichtet.
- Das Wohngebiet südlich des Rathauses ist durch die Bahntrasse in Nord-Süd Richtung von der Anne-Frank-Schule und dem umliegenden Wohngebiet abgeschnitten. Die Verbindung der Wohngebiete sowie der Schule verläuft entlang der Brücke nördlich dieser, entlang der L 3129.

Karte 4: Wesentliche Mängel im Haupt-Fußverkehrsnetz



Zusammenfassend ergeben sich vielfältige Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs, die sowohl bauliche Erfordernisse wie auch nicht-investive Maßnahmen beinhalten.

Den erforderlichen Anstrengungen wird jedoch ein hoher Nutzen für die nachhaltige Gestaltung der Lebensqualität und den Erhalt beziehungsweise das Erlernen der eigenständigen Mobilität (Schulwege) entgegengestellt. Maßnahmen für den Fußverkehr bilden einen bedeutenden Baustein zu einer barrierefreien Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner.

## 6.5 Radverkehr

Radverkehr gewinnt bundesweit zunehmend an Bedeutung. Neben den flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehr trägt auch die voranschreitende Elektrifizierung zur Ausbildung einer neuen Fahrradkultur bei und erschließt neue Nutzergruppen.

Abbildung 25: Radverkehr in Linden



Der vergleichsweise geringe Ressourcenverbrauch und die positiven Begleiterscheinungen, wie Gesundheitsförderung oder Klimaschutz, entsprechen dem aktuellen Zeitgeist und verbinden Mobilität mit Lebenseinstellung.<sup>48</sup>

Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

Dabei kann auch der ÖPNV von einer guten Radinfrastruktur profitieren, sofern entsprechende Verknüpfungspunkte angeboten werden.

<sup>48</sup> Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [Zugriff: 25.02.2026]

## 6.5.1 Netzentwicklung

Zur Vernetzung der wesentlichen Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr, wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt.

### Hierarchisierung

Das Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz und hierarchisch in vier Netzkategorien und zusätzlich ein touristisches Netz gegliedert. Auf Grundlage der Empfehlungen durch Hessen Mobil wird das Radverkehrskonzept in folgende Hierarchieebenen gegliedert:

Tabelle 5: Netzkategorien zur Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

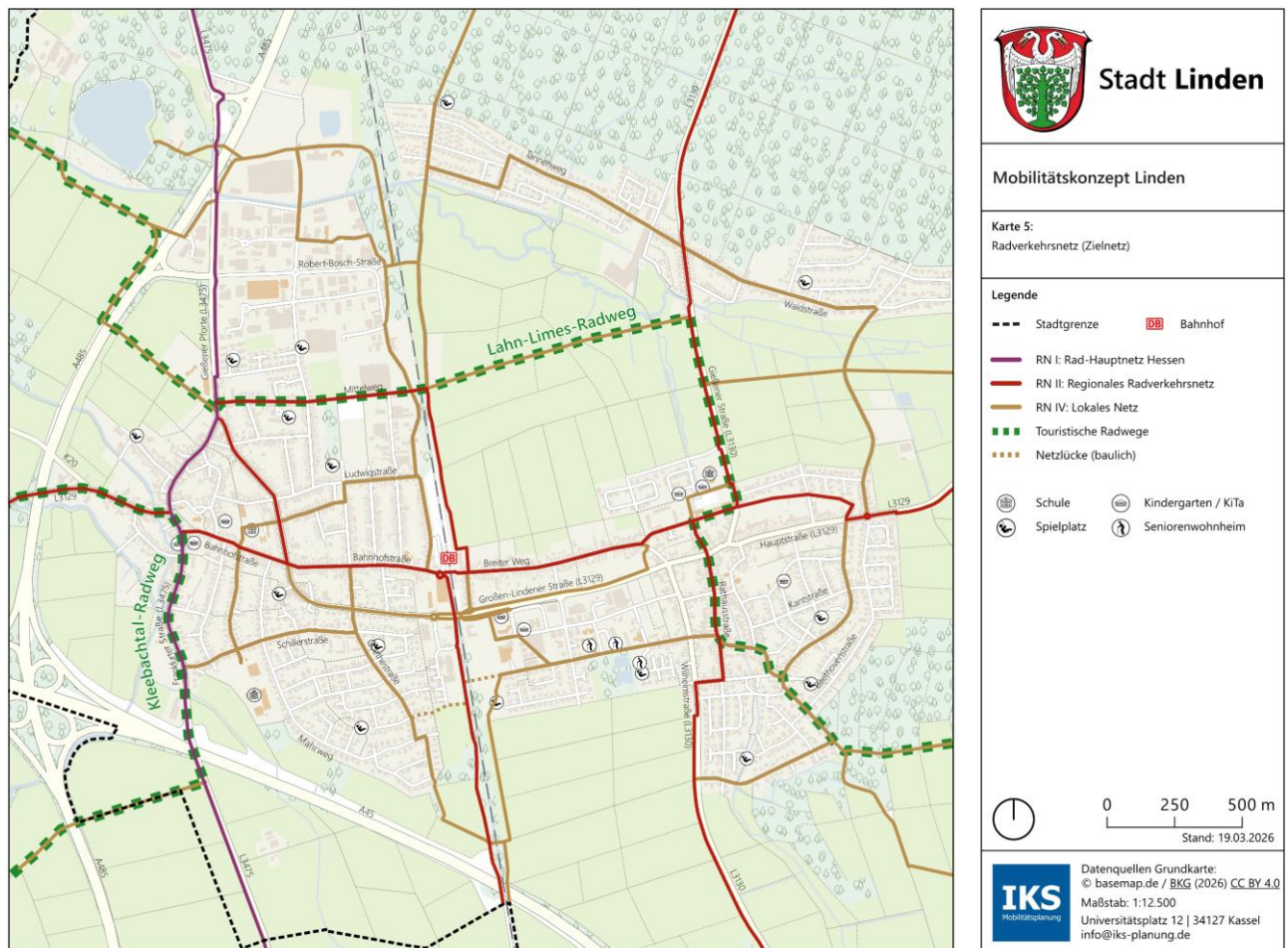
Netzkategorie	Erläuterung
<b>RN I:</b> <b>Rad-Hauptnetz Hessen</b>	Zusammenhängendes und mit dem RN II geschlossenes Verkehrsnetz zur Verbindung zwischen Oberzentren und in Verbindungsachsen in der Regel mehrerer bedeutsamer Mittelzentren mit hoher landesräumlicher Verbindungsbedeutung sowie zur Anbindung von Mittelzentren zu benachbarten Oberzentren im Versorgungsbereich.
<b>RN II:</b> <b>Regionales Hauptnetz</b>	Mit dem RN I zusammenhängendes Verkehrsnetz zur Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren und in Verbindungsachsen in der Regel mehrerer bedeutsamer Grundzentren mit hoher regionaler Verbindungsbedeutung sowie zur Anbindung von Grundzentren zu benachbarten Mittelzentren im Versorgungsbereich bis etwa 7,5 km.
<b>RN III:</b> <b>Regionales Verbindungsnetz</b>	Mit dem RN I und RN II zusammenhängendes Verkehrsnetz zur Verbindung zwischen benachbarten Grundzentren sowie zur Anbindung von Grundzentren an das RN I+II bei nicht unmittelbarer Anbindung an das nächstgelegene Mittelzentrum und von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion an Grundzentren.
<b>RN IV:</b> <b>Lokales Netz</b>	Mit den RN I bis RN III zusammenhängendes Verkehrsnetz zur Verbindung zwischen benachbarten Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion sowie zur Anbindung von Singulären Zielen herausgehobener Bedeutung (beispielsweise Ortsteile größer 750 EW, Bahnhöfe, Gewerbestandorte, Schulstandorte oder Netze der angrenzenden Landkreise).
<b>Touristisches Netz</b>	Touristische Radwege, Freizeitrouten, Vernetzung touristischer Highlights - teilweise Überlagerung mit RN I bis RN IV

## Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Gießen und der Verknüpfung mit angrenzenden kommunalen Radverkehrsnetzen gebildet und angepasst.<sup>49</sup>

Das Radverkehrsnetz wurde hierarchisch in die Netzkategorien RN I bis RN IV und touristische Routen gegliedert (vergleiche Tabelle 5 auf Seite 42), wodurch die wichtigsten Pendler- und Alltagstrassen abgebildet und priorisiert werden.

Karte 5: Radverkehrsnetz (Zielnetz)



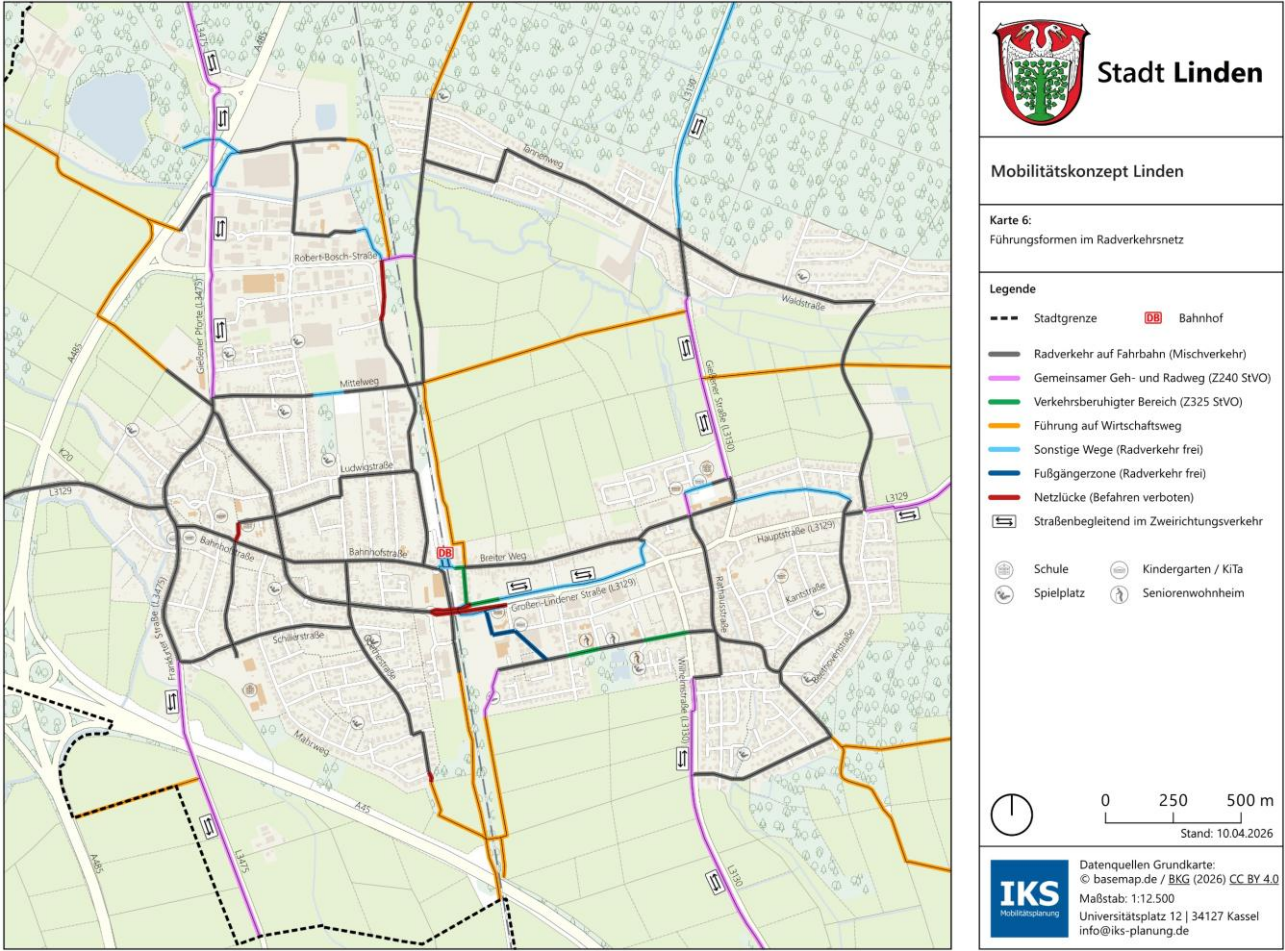
Das in Karte 5 dargestellte Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz. Das bedeutet, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden beispielsweise erst durch die Umsetzung von Maßnahmen, wie die Herrichtung von Oberflächen, befahrbar.

<sup>49</sup> HS Ingenieure GmbH (2023): Radverkehrskonzept Landkreis Gießen Innerörtliche Betrachtung. Gießen.

### 6.5.2 Führungsformen im Bestand

Die unterschiedlichen Führungsformen im Bestand innerhalb des Zielnetzes für den Radverkehr sind in Karte 6 dargestellt.

Karte 6: Führungsformen im Radverkehrsnetz



Innerorts wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. An der Nordseite der L 3129 Straße (zwischen Wilhelmstraße und Hardtweg) und für einen Abschnitt der Nikolaus-Otto-Straße ist der Gehweg für Radverkehr freigegeben. Entlang der Gießener Pforte (zwischen Mittelweg und Hermesdorfer Straße) wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt.

Außerorts wird der Radverkehr überwiegend auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen geführt. Lediglich entlang der L 3129 in Richtung Hüttenberg erfolgt die Führung außerorts im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Entlang der L 3130 wird der Radverkehr in Richtung Langgöns auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. In Richtung Gießen erfolgt die Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“. Zwischen dem Festplatz und dem nördlichen Ortseingang besteht ebenfalls ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr.

Auch entlang der L 3475 wird der Radverkehr außerorts sowohl nördlich als auch südlich von Linden auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt.

Abbildung 26: Beispielhafte Führungsformen im Radverkehrsnetz



### 6.5.3 Mängelanalyse

Innerhalb des Radverkehrsnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Karte 7 auf Seite 50 dargestellt. Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien zusammengefasst und mit musterhaften Standortfotos beschrieben.

#### Führungsformen und Netzlücken innerorts

Die Führung im Mischverkehr in Wohnstraßen, mit geringen Kfz-Verkehrsmengen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h, entspricht in der Regel den Anforderungen an eine sichere Radverkehrsführung. An diesen Abschnitten besteht nur in Ausnahmefällen Handlungsbedarf.

Eine solche Ausnahme bildet die die Moltkestraße und die Alte Heerstraße. Aufgrund der Bedeutung der Trasse (RN II – Regionales Hauptnetz) und der zunehmenden Befahrung durch Lkw<sup>50</sup>, wird die derzeitige Führung im Mischverkehr trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h als Mangel gewertet.

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen (Ortsdurchfahrten) Abschnitte, wo die Führung im Mischverkehr mit höheren Verkehrsstärken und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für geringen Komfort und subjektives Sicherheitsempfinden für Radfahrende führt. Besonders für unsichere Radfahrende, wie jugendliche oder ältere Menschen, sind solche Abschnitte problematisch. Beispiele im Untersuchungsgebiet sind Leihgesterner Straße, Frankfurter Straße und die Hüttenberger Straße.

Fehlende Radinfrastruktur auf solch relevanten Netzabschnitten kann dazu führen, dass das Verkehrsmittel Fahrrad dann nicht in Betracht gezogen wird oder Radfahrende auf die Gehwege ausweichen, was wiederum den Fahrkomfort erheblich senkt und zusätzlich zu Konfliktsituationen an Ein- und Ausfahrten sowie mit dem Fußverkehr führt.

Abbildung 27: Beispielhafte Ortsdurchfahrten ohne angemessene Radverkehrsinfrastruktur



Ergänzend bestehen im Untersuchungsgebiet Abschnitte mit gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr, Gehwege mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ sowie mehrere straßenbegleitende Wege ohne eindeutige verkehrsrechtliche Widmung („andere Radwege“).

Diese unterschiedlichen Führungsformen führen teilweise zu Unklarheiten hinsichtlich der zulässigen Nutzung, einer möglichen Benutzungspflicht sowie der Vorrangregelung an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Insbesondere bei schmalen Querschnitten oder höheren Fußverkehrsaufkommen entstehen Nutzungskonflikte und Einschränkungen

<sup>50</sup> Vermehrte Hinweise im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

des Fahrkomforts. Für Radfahrende (und auch den Kfz-Verkehr) ist häufig nicht eindeutig erkennbar, ob die Führung auf der Fahrbahn oder im Seitenraum vorgesehen ist.

Die einzige bauliche Netzlücke besteht in der Verbindung zwischen dem Wohngebiet an der Stadthalle Linden und dem Wohngebiet an der Anne-Frank-Schule, die durch die Bahntrasse räumlich voneinander getrennt sind.

Darüber hinaus existieren innerörtlich mehrere Streckenabschnitte mit der Aufforderung zum Absteigen, auf denen das Radfahren nicht zulässig ist und somit die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes eingeschränkt wird. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die „Europabrücke“ als zentrale Verbindung zwischen den Ortsteilen Großen-Linden und Leihgestern.

### Mischverkehr außerorts

Auf einigen Abschnitten des außerörtlichen Radverkehrsnetzes wird der Radverkehr auf straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen oder auf Land-/ Forstwirtschaftlichen Wegen geführt. Diese Führungsformen sind positiv zu bewerten.

Abschnitte, auf denen das Radverkehrsnetz außerorts im Mischverkehr bei mehr als 60 km/h geführt wird, werden als Mangel erfasst (L 3129). Auch bei geringen Kfz-Verkehrsstärken wird die Qualität für den Radverkehr, aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede und in der Praxis durch die Missachtung der vorgeschriebenen 2 m – Überholabstand, erheblich gemindert. Insbesondere, da das Radverkehrsnetz auch für Kinder und ältere Menschen oder bei schlechterem Wetter sicher befahrbar sein soll.

Abbildung 28: Beispielhafte Mängel in der Führungsform (Mischverkehr außerorts)



## Breiten und Oberflächen

Im Untersuchungsgebiet finden sich mehrere Abschnitte, die Radfahrenden aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit das Radfahren erschweren oder eine Sturzgefahr darstellen. Auch zu schmale Breiten können zu Konflikten führen, beispielsweise im Begegnungsverkehr oder bei schlechten Sichtverhältnissen.

Abschnitte im Radverkehrsnetz, die im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden, verfügen aufgrund der asphaltierten Fahrbahn in der Regel über eine angemessene Breite und Oberfläche.

Vorhandene fahrbahnbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr haben oft einen zu schmalen Querschnitt schmäler als 2,50 m (beispielsweise entlang der Gießener Pforte (L 3475) und der Gießener Straße (L 3130))

Auf den Wirtschaftswegen im Radverkehrsnetz stellen Unebenheiten, Schlaglöcher sowie Quer- und Längsrillen teilweise erhebliche Mängel dar. Exemplarische Beispiele sind Abschnitte des Kleebachtal-Radweges in Richtung Lützelinden und Abschnitte des Lahn-Limes Radweg in Richtung Grüningen.

## Punktuelle Mängel

Hinzu kommen verschiedene punktuelle Mängel innerhalb des Radverkehrsnetzes, welche die Qualität und Sicherheit für Radfahrende erheblich einschränken können (siehe Karte 7 auf Seite 51):

- Bahnhof-Großen-Linden: Unterführung der Bahnschienen erschwert die Durchfahrt, vor allem bei sich treffenden Radfahrenden aus entgegengerichteter Richtung.
- Lahn-Limes-Radweg: „Umlaufsperrung“ entlang des Mittelweges. Die Umlaufsperrung kann eine erhöhte Sturzgefahr für den Radverkehr darstellen.

Abbildung 29: Punktuelle Mängel im Untersuchungsgebiet



## Fehlende Querungsanlagen

Im Radverkehrsnetz bestehen Bereiche, wo Radfahrende innerorts oder außerorts übergeordnete (klassifizierte) Straßen queren müssen. Zur Entschärfung dieser potenziellen Gefahrenstellen sind in der Regel Querungsanlagen oder zumindest Geschwindigkeitsreduzierungen mit Maßnahmen zur Förderung der Aufmerksamkeit erforderlich.

Zudem fehlen Querungsanlagen an Bereichen, an denen Zweirichtungsradwege in den Mischverkehr auf der Fahrbahn übergehen (oft am Übergang außerorts – innerorts). Beispielsweise an der Frankfurter Straße (L 3475) auf Höhe der Schillerstraße.

Abbildung 30: Beispielhafte Bereiche Zweirichtungsradwege zu Mischverkehr



## Abstellanlagen, Rastplätze und E-Ladestationen

Abstellanlagen und auch E-Ladestationen sind besonders an viel frequentierten Zielorten relevant. Hierzu zählen in Linden zum Beispiel der Bahnhof, die Schulen und der gesamte Bereich um das Rathaus. In reinen Wohngebieten hingegen wird das Fahrrad in der Regel auf privatem Grund abgestellt und gegebenenfalls geladen.

Aus dieser Sicht besteht in Linden an ausgewählten Standorten besonderer Bedarf, nach mehr und qualitativ hochwertigeren Fahrradabstellanlagen:

- Bahnhof Großen-Linden
- Burgschule und Wiesengrundschule
- Rathaus Stadt Linden

Abbildung 31: Abstellanlagen Am Bahnhof (links); Abstellanlagen am Rathaus (rechts)



## 6.5.4 Zusammenfassende Bewertung

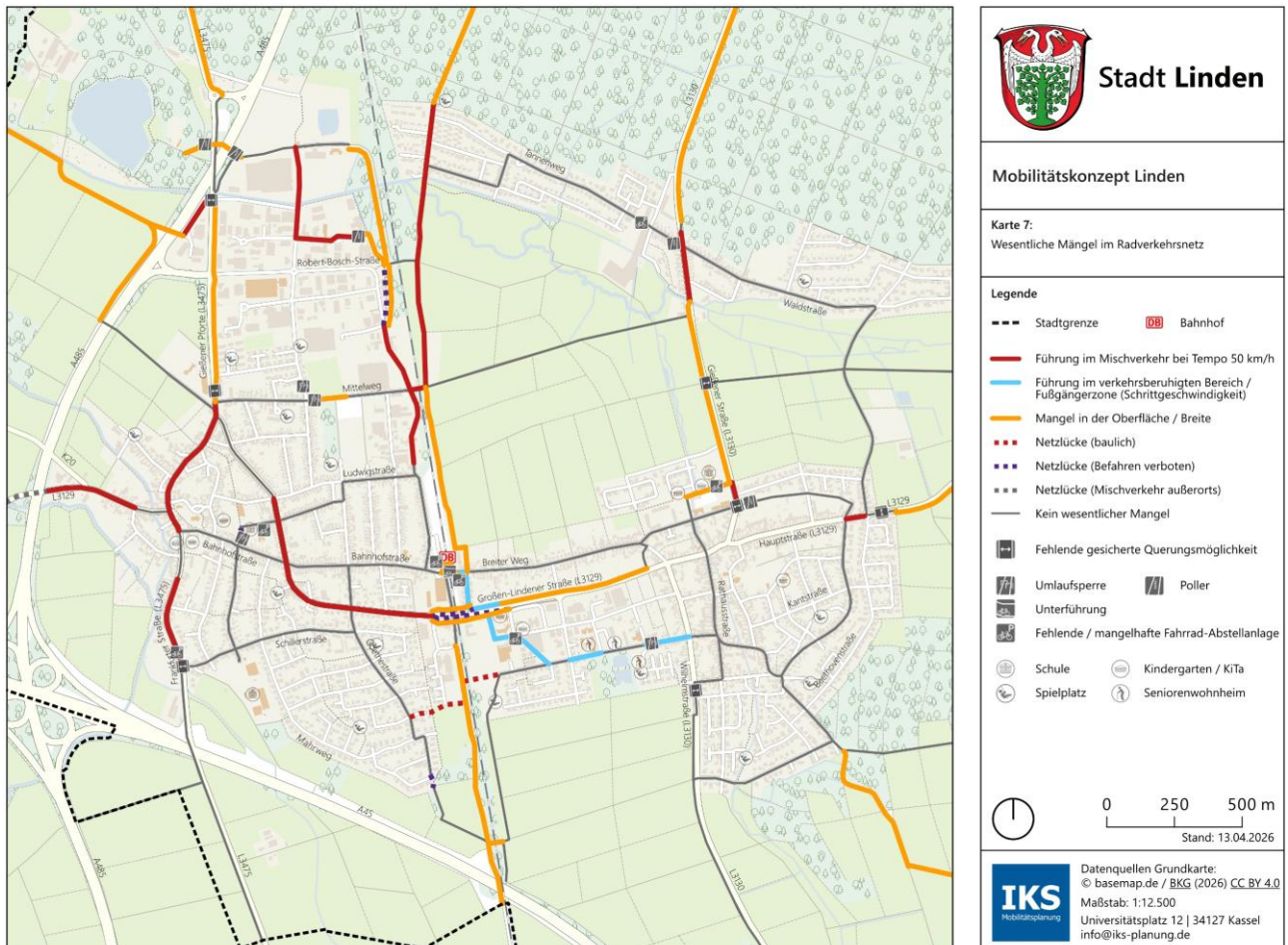
Auf Grundlage der vorhandenen Konzepte und Planungen, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse wird deutlich, dass in Linden ein ungenutztes Potenzial besteht, Kfz-Fahrten des Alltagsverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern.

Ein entscheidender Baustein zur Erreichung dieser Zielsetzung liegt in der Verbesserung der Radinfrastruktur. Es besteht unter anderem Bedarf nach fahrbahnbegleitenden Radwegen außerorts, optimierten Führungsformen innerorts oder Herrichtung der Oberflächen. Das Radverkehrsnetz bietet im aktuellen Zustand auf vielen Abschnitten eine nur unzureichende Alternative zum lückenlosen und direkten Netz für den Kfz-Verkehr.

Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht des Radverkehrs sind in Karte 7 dargestellt. Folgende Mängel sind für den Radverkehr von besonderer Relevanz:

- Mangelhafte Radinfrastruktur beziehungsweise zulässige Höchstgeschwindigkeiten entlang der Hauptradverkehrsverbindungen in Nord-Süd (L 3475) und Ost-West Richtung (L 3129).
- Wichtige Radverbindungen mit mangelhafter Oberfläche (beispielsweise Land- und Forstwirtschaftlicher Weg entlang der Bahntrasse).
- Wichtige Radverbindungen mit mangelhafter Breite (beispielsweise die L 3130 und die L 3475 in Richtung Gießen).
- Fehlende Querungsanlagen über klassifizierte Straßen innerorts (beispielsweise entlang der L 3475 auf Höhe der Schillerstraße)
- Netzlücke innerhalb des Radverkehrsnetzes (Mischverkehr außerorts in Richtung Hüttenberg entlang der L 3129)
- Netzlücke innerhalb des Radverkehrsnetzes (Aufforderung zum Absteigen innerorts auf der Europabrücke zwischen Großen-Linden und Leihgestern)
- Bauliche Netzlücke zwischen Wohngebiet Stadthalle Linden – Wohngebiet Anne-Frank-Schule
- Mangelhafte oder fehlende Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten (beispielsweise auf dem Bahnhof oder im Bereich des Rathauses).

Karte 7: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz



Zusammenfassend besteht viel Nachholbedarf für den Radverkehr in Linden. Daraus ergeben sich vielfältige Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs, um die Sicherheit und den Komfort innerhalb des Radverkehrsnetzes und damit die allgemeine Qualität für Radfahrende zu verbessern.

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Das Radverkehrsnetz sollte entsprechend kontinuierlich weiterentwickelt und qualifiziert werden, möchte man den Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen nachhaltig und merkbar steigern.

## 6.6 Fließender Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr ist besonders im ländlichen Raum und in Kleinstädten ein Verkehrsmittel mit hoher Relevanz für den Alltag. Eine funktionale Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung sollten daher die Erreichbarkeit der Zielorte mittels Kfz-Verkehr sicherstellen. Allerdings tragen hohe Fahrgeschwindigkeiten und Nichtbeachtung von Verkehrsregeln erheblich zur Verschlechterung der Qualität für andere Verkehrsteilnehmende (insbesondere Fuß- und Radverkehr) bei. Die Regelungen für den Kfz-Verkehr sollten stets beide Aspekte berücksichtigen und praktikable Lösungen für die Menschen vor Ort bieten.

### 6.6.1 Verkehrsmengen Kfz

Um die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet zu bestimmen und eine objektive Diskussionsgrundlage zu erlangen, wurde an verschiedenen Standorten Verkehrserhebungen durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro (Messtechnik Mehl) durchgeführt.

Die Erhebungen fanden videobasiert am 21.08.2025 statt, was nach den Regelwerken als „Normaltag“ zu bewerten ist (Donnerstag, außerhalb der Ferienzeit und ohne besondere Feste usw.).<sup>51</sup> Für die Videoerhebung wurde ein datenschutzkonformes Verfahren eingesetzt, wobei keinerlei personenbezogene Daten erfasst wurden.

Die Fahrzeugklassen wurden entsprechend der Vorgaben nach HBS 2015<sup>52</sup> zwischen 6:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie zwischen 16:00 Uhr und 22:00 Uhr erhoben.

Zusätzlich wurden von der Stadt Linden Geschwindigkeitsmessungen in ausgewählten Straßenzügen bereitgestellt, welche zusätzlich ausgewertet wurden.

---

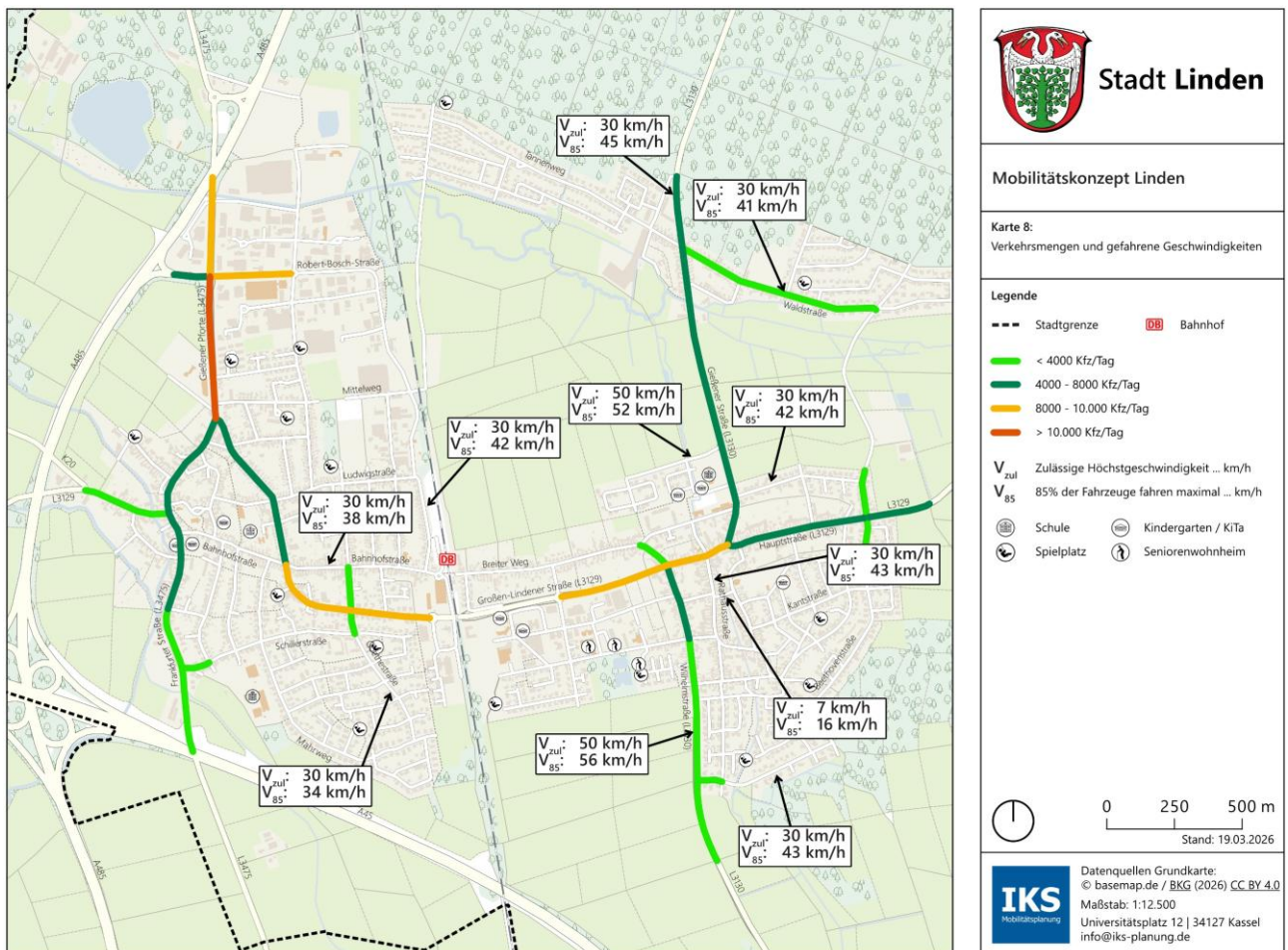
<sup>51</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

<sup>52</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Fassung 2015. Köln 2015

## Knotenstromerhebungen und Geschwindigkeitsmessungen

Im Untersuchungsgebiet wurden an zehn Standorten Knotenstromerhebungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind, inklusive der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, in Karte 8 zusammengefasst.

Karte 8: Ergebnis der Knotenstromerhebungen und gefahrene Geschwindigkeiten

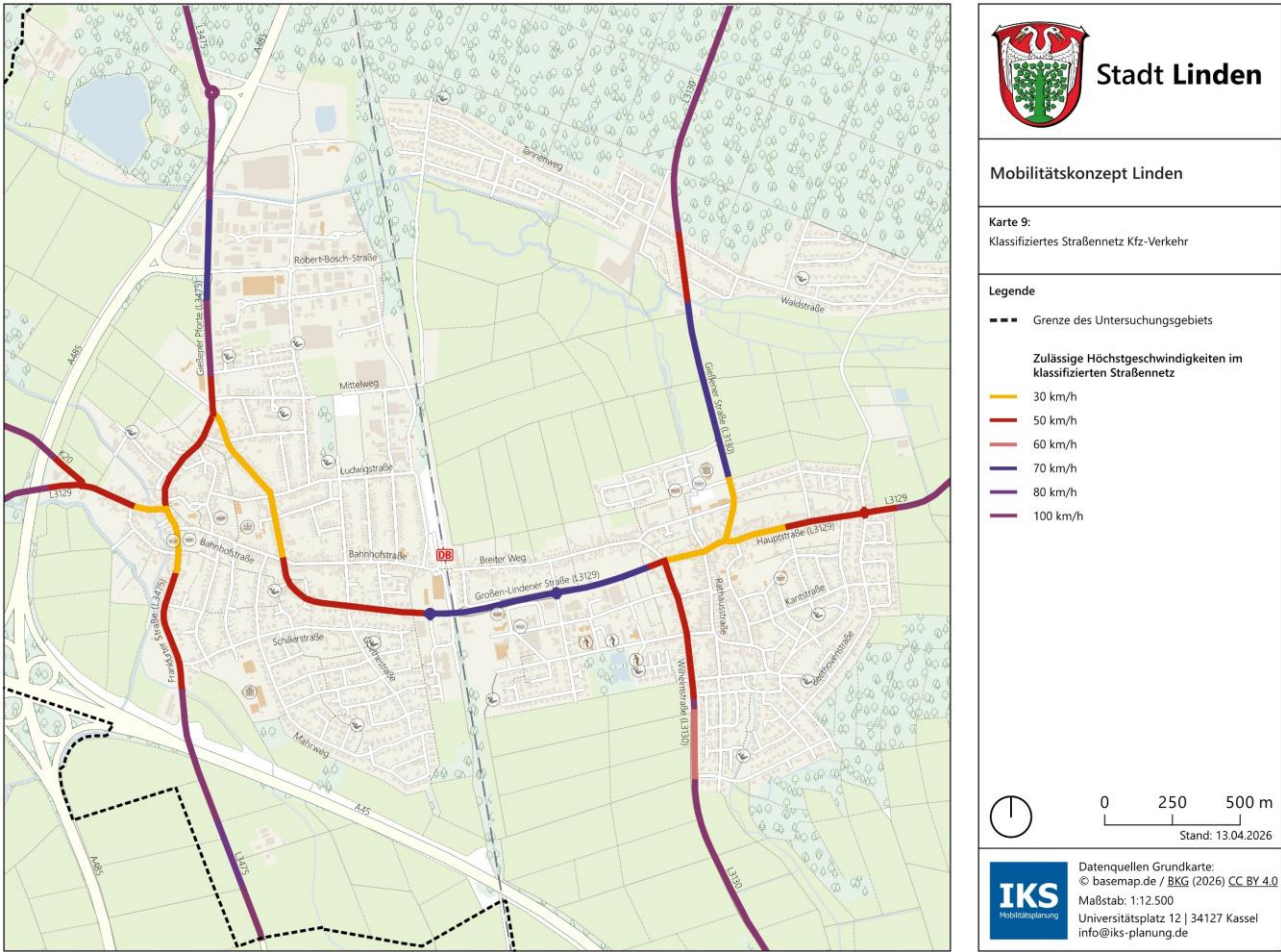


## 6.6.2 Klassifiziertes Straßennetz und zulässige Höchstgeschwindigkeiten

Das klassifizierte Straßennetz bildet die überörtlich bedeutsamen Hauptverbindungen für den Kfz-Verkehr ab. Innerhalb der Ortslage gilt überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Abweichend hiervon sind einzelne Abschnitte mit Tempo 30 ausgewiesen. Dies betrifft Teile der Hauptstraße, der Großen-Lindener-Straße und der Gießener Straße sowie die Moltkestraße und die Alte Heerstraße. Darüber hinaus bestehen auch in der Hüttenbergstraße sowie in der Frankfurter Straße (in Fahrtrichtung Nord-Süd) abschnittsweise Tempo-30-Regelungen.

Außerorts sind zwischen Großen-Linden und Leihgestern sowie auf Teilabschnitten der Gießener Pforte und der Gießener Straße Geschwindigkeitsbegrenzungen von 70 km/h angeordnet. Die übrigen Streckenabschnitte sind überwiegend mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgewiesen.

Karte 9: Klassifiziertes Straßennetz Kfz-Verkehr



### 6.6.3 Mängelanalyse

Innerhalb des klassifizierten Straßennetzes und an relevanten angrenzenden Verbindungsstraßen wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Karte 10 auf Seite 58 dargestellt. Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien zusammengefasst und mit musterhaften Fotos beschrieben.

#### Unangemessene Höchstgeschwindigkeiten im Hauptstraßennetz

Mehrere zentrale Straßen im Untersuchungsgebiet, insbesondere die klassifizierten Landesstraßen (zum Beispiel L 3129, L 3475), übernehmen eine wichtige Funktion für den überörtlichen Verkehr. Nach dem Hessischen Straßengesetz (HStrG)<sup>53</sup> sind Landesstraßen:

*„Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind [...]“<sup>54</sup>*

Somit dienen sie dem überörtlichen Verkehr und sind auf möglich hohe Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ausgerichtet, was im Konflikt zu der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder der Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr und Bewohner steht. Beispielsweise wird bei hohen Fahrgeschwindigkeiten das Queren der Fahrbahn erschwert, die Unfallgefahr und die Lärmbelastung steigt.

Um bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Fahrbahnverschwenkungen und Engstellen) auf Landesstraßen umzusetzen, müssten sie voraussichtlich zu Gemeindestraßen herabgestuft werden (vgl. HStrG, § 5 Umstufung, Abs. 1<sup>55</sup>), was unter anderem Auswirkungen auf die zuständige Baulast hätte.

Die Verringerung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h ist jedoch durchaus möglich und nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung an vielen Strecken (unter anderem entlang von hoch frequentierten Schulwegen, vor Pflegeeinrichtungen und in der Nähe von Fußgängerüberwegen) sogar erforderlich.<sup>56</sup>

---

<sup>53</sup> Hessisches Straßengesetz (HStrG) In der Fassung der Bekanntmachung vom 08. Juni 2003. Zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 16. Dezember 2025 (GVBl. 2025 Nr. 110)

<sup>54</sup> Ebenda, § 3 Einteilung der öffentlichen Straßen, Abs. 1

<sup>55</sup> Ebenda, § 5 Umstufung, Abs. 1

<sup>56</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6), Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit XI

## Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit in Wohnstraßen

Ergänzend zeigt die Auswertung der durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen (siehe Karte 8 auf Seite 53), dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet häufig überschritten werden. Dies betrifft insbesondere Nebenstraßen und Wohngebiete, in denen Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind. In mehreren Abschnitten werden dabei deutlich höhere Geschwindigkeiten festgestellt.

Besonders kritisch ist, dass hiervon auch Straßen betroffen sind, die eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr haben und Bestandteil des Haupt-Fußverkehrsnetzes inklusive Schulwegen sind (insbesondere Wiesenstraße, Rathausstraße, Tannenweg und Waldstraße).

Auch in verkehrsberuhigten Bereichen werden teilweise Geschwindigkeiten oberhalb der Schrittgeschwindigkeit festgestellt. Dies verdeutlicht, dass die bestehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen allein nicht ausreichen, um die angestrebten Geschwindigkeitsniveaus tatsächlich zu erreichen.

Für den Fußverkehr führt dies zu erheblichen Einschränkungen: Das Queren der Fahrbahn wird erschwert, das subjektive Sicherheitsempfinden reduziert und die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld beeinträchtigt

Abbildung 32: Lange, gerade Wohnstraßen, die "zum schnell fahren einladen"



## Abkürzungsverkehre

Im Untersuchungsgebiet treten in mehreren Straßen unerwünschte Abkürzungs- und Durchgangsverkehre auf. Diese entstehen insbesondere durch Verkehre, die das klassifizierte Straßennetz umgehen, um Zeitvorteile zu erzielen. Besonders betroffen ist der Bereich zwischen der L 3475 und der L 3129. Hier werden insbesondere die Bahnhofstraße sowie die Schillerstraße als Verbindungsstrecke genutzt.

Die Nutzung dieser Straßen durch den Durchgangsverkehr steht im Widerspruch zu ihrer Funktion als Erschließungsstraßen mit Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr und der Aufenthaltsqualität. Besonders kritisch ist, dass beide Straßen wichtige Schulwege dar-

stellen: Die Bahnhofstraße liegt in direkter Nähe zur Burgschule, die Schillerstraße im unmittelbaren Umfeld der Anne-Frank-Schule.

Auch aus den Teilnehmungsformaten gehen Hinweise hervor, dass insbesondere die Bahnhofstraße und die Schillerstraße als Abkürzungstrecken genutzt werden. Insgesamt führt der Abkürzungsverkehr zu einer zusätzlichen Belastung der Wohnstraßen und steht im Konflikt mit dem Ziel, sichere und attraktive Straßenräume – insbesondere im Umfeld von Schulen – zu schaffen.

Abbildung 33: Abkürzungsverkehr in der Bahnhofstraße



## 6.6.4 Zusammenfassende Bewertung

Die Analyse zeigt, dass das Straßennetz in Linden in weiten Teilen auf eine möglichst leistungsfähige und zügige Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet ist, insbesondere entlang der Landesstraßen. Gleichzeitig bestehen Defizite sowohl bei den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als auch bei deren Einhaltung, insbesondere in sensiblen Bereichen wie angrenzenden Wohnstraßen und Schulumfeldern. Darüber hinaus führen Abkürzungs- und Durchgangsverkehr zu zusätzlichen Belastungen in Straßen mit erschließender Funktion. Insgesamt entstehen hierdurch erhöhte Sicherheitsrisiken für den Fuß- und Radverkehr sowie Einschränkungen der Aufenthaltsqualität. Zur Erreichung der Zielsetzungen ist es erforderlich, die gefahrenen Geschwindigkeiten im gesamten Netz zu reduzieren und die Straßenräume stärker an die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden anzupassen.

Die wesentlichen Mängel im Kfz-Hauptverkehrsnetz sind in Karte 10 auf Seite 58 dargestellt. Folgende Mängel sind von besonderer Relevanz:

- Unangemessene zulässige Höchstgeschwindigkeiten (beispielsweise Abschnitte der L 3129 und der L 3475)
- Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (beispielsweise in der Wiesenstraße und der Rathausstraße)



## 6.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumprobleme entstehen in der Regel dort, wo hohe Nutzungsmischungen und eine Funktionsvielfalt bestehen, also verschiedene Nutzergruppen um den gleichen Parkraum konkurrieren. Zusätzlich ist insbesondere in innerstädtischen Bereichen der Parkraum in der Regel knapp, da die wertvollen Flächen „sinnvolleren“ Nutzungen zugeführt werden. Kaum ein anderes Thema im Bereich Stadtverkehr nimmt in den öffentlichen Diskussionen einen größeren Stellenwert ein als das Thema Parken. Umso wichtiger ist eine objektive und transparente Bewertung der Bestandssituation, um eine sachliche Debatte um mögliche Optionen zur Verbesserung der Bestandssituation führen zu können.

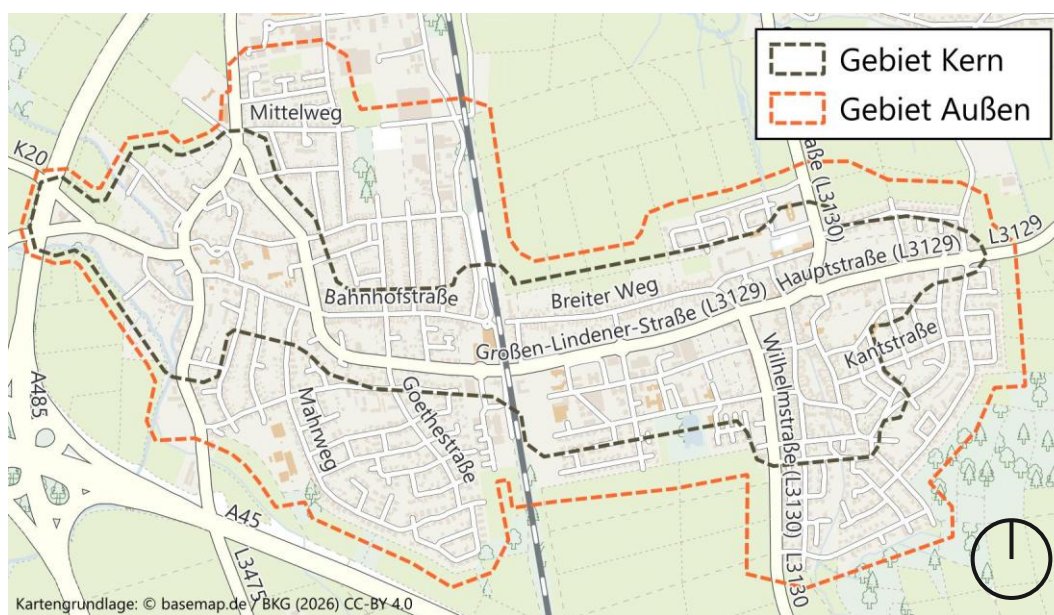
### 6.7.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für den ruhenden Verkehr umfasst den bebauten Bereich der Stadt Linden. Er gliedert sich in ein Kerngebiet und ein äußeres Gebiet (siehe Abbildung 34).

Das Kerngebiet umfasst zentrale Bereiche der Stadt Linden sowie Teile der umliegenden Wohngebiete. Es beinhaltet unter anderem den Bahnhof, die beiden Grundschulen, das Rathaus sowie die Ortsdurchfahrt.

Das äußere Gebiet umfasst weitere bebaute Bereiche der Stadt Linden, darunter die weiterführende Schule sowie angrenzende Wohngebiete.

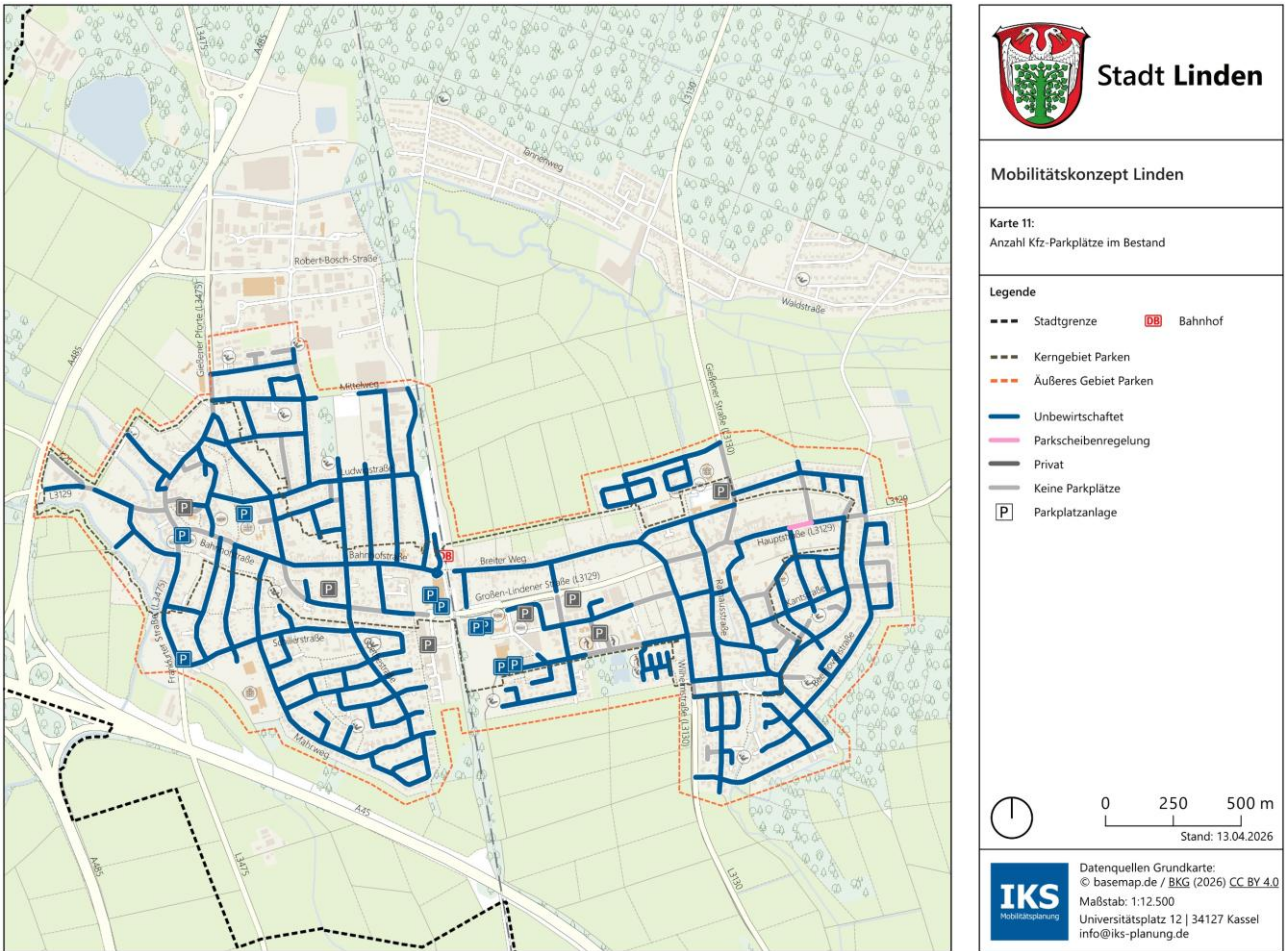
Abbildung 34: Untersuchungsraum des ruhenden Verkehrs



### 6.7.2 Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung

Im ersten Schritt wurden im Kern- und äußeren Gebiet der Stadt Linden sämtliche öffentliche Parkplätze und relevante Verkehrsregelungen erfasst (siehe Karte 11). Zum Zeitpunkt der Erhebung (September 2025) standen im Untersuchungsgebiet (Straßenraum und öffentlich zugängliche Parkbauten) insgesamt 3.103 Parkplätze zur Verfügung. Davon entfallen 1.177 Stellplätze auf das Kerngebiet und 1.926 Stellplätze auf das äußere Gebiet.

Karte 11: Anzahl Kfz-Parkplätze im Bestand



Drei Parkplätze sind mittels Parkscheibe bewirtschaftet, diese liegen entlang der Hauptstraße (L 3129). Die bewirtschaftete Zeit ist werktags zwischen 9:00 und 18:00 Uhr. Die Höchstparkdauer beträgt 45 Minuten.

Ebenfalls Teil des öffentlichen Stellplatzangebots sind 145 als Park-and-Ride ausgewiesene Parkplätze im Bereich des Bahnhofs Großen-Linden. Diese Stellplätze sind für den Bedarf von Pendelnden vorgesehen. Hinzu kommen 440 private, teilöffentlich zugängliche

Parkplätze. Diese verteilen sich auf die Parkflächen der Nahversorger Rewe und Netto sowie auf die Grundstücke der evangelischen Kirche Großen-Linden, der Wiesengrundschule, eines Fitnessstudios, eines Seniorenzentrums und des Office-Centers Linden. Die Nutzung der Stellplätze ist jeweils zweckgebunden (zum Beispiel Einkauf, Schul-, Freizeit- oder Dienstleistungsnutzung).

### 6.7.3 Verkehrserhebungen

Um die oft emotional geführten Diskussionen zum Thema Parken auf eine objektive Ebene zu heben, wurden gemäß den gültigen Regelwerken verschiedene Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt.

#### Kerngebiet

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze durch den Kfz-Verkehr sowie deren Nutzergruppen zu identifizieren, wurde am Mittwoch, den 17.09.2025 (Normaltag gemäß den Regelwerken: außerhalb der Ferienzeit und ohne besondere Feste usw.)<sup>57</sup> eine Kennzeichenerhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Kerngebiet der Stadt Linden durchgeführt.

Von 9:00 bis 21:00 Uhr wurden in 2-stündigen Intervallen, sowie um 2:00 Uhr nachts am Folgetag, alle auf öffentlichen Parkplätzen und illegal im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets abgestellten Kraftfahrzeuge (exklusive Zweiräder) erfasst.

#### Äußeres Gebiet

Zusätzlich wurde die Auslastung im äußeren Gebiet der öffentlichen Parkplätze mittels Strichliste erhoben. Die Erhebungen wurden vormittags (11 Uhr) und nachts (2 Uhr) durchgeführt. Vormittags ist mit einer hohen Mischung durch Pendler, Kunden, Gäste und Bewohner zu rechnen. Auf Grundlage der Nachterhebung wurde die Auslastung durch Bewohnerfahrzeuge ermittelt.

#### Datenschutz

Zur Einhaltung des Datenschutzes wurden Ortskennzeichen nicht erfasst, beziehungsweise in den Erhebungsfahrzeugen wurden die Kennzeichen in Echtzeit anonymisiert, um Rückschlüsse auf Fahrzeughaltende auszuschließen.<sup>58</sup> Die Erfassung des (anonymisierten) Kennzeichens dient ausschließlich dazu, die Parkdauer der einzelnen Fahrzeuge zu ermitteln.

---

<sup>57</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

<sup>58</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 103

## Nutzergruppen und Auslastung

Anhand der Anzahl, wie häufig ein Fahrzeug am Erhebungstag an aufeinander folgenden Zeiten am gleichen Parkplatz erfasst wurde, kann die Nutzergruppe identifiziert werden. Die Nutzergruppen werden wie folgt definiert:

Tabelle 6: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr<sup>59</sup>

Erfassung	Bewertung	Zuordnung
1 Zählung	Kurzparkende	Kundenfahrzeuge
2 Zählungen	Mittelzeitparkende	Pendlerfahrzeuge
3-4 Zählungen	Langzeitparkende	
5-6 Zählungen	Dauerparkende	
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben werden	Bewohnende	Bewohnerfahrzeuge

Anhand der Anzahl an parkenden Fahrzeugen, wurde die Auslastung der jeweiligen Straße/ Parkplatzanlage ermittelt. Die Bewertung der Auslastung ist wie folgt definiert:

Tabelle 7: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr<sup>60</sup>

Auslastung	Bewertung
Ab 120 %	sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
100 bis 119 %	sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
90 bis 99 %	sehr hoher Parkdruck
80 bis 89 %	hoher Parkdruck
70 bis 79 %	mittlerer Parkdruck
60 bis 69 %	geringer Parkdruck
bis 59 %	kein Parkdruck

<sup>59</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

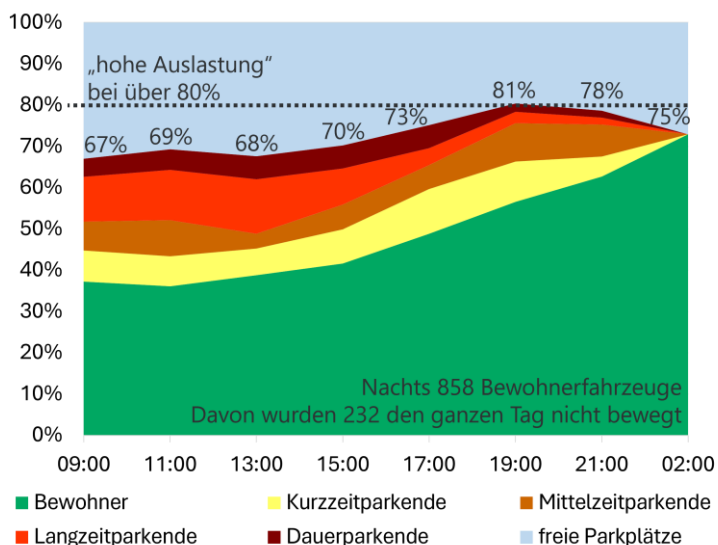
<sup>60</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

### 6.7.4 Auslastung Kerngebiet

Insgesamt wurden während der Erhebung ca. 6.800 Kennzeichen im Kerngebiet erfasst. Die maximale Auslastung liegt mit 81 % um 19:00 Uhr vor (Abbildung 35). Es liegt damit für das Kerngebiet zur Spitzenstunde ein hoher Parkdruck vor (vgl. Tabelle 7). Zwischen 9:00 Uhr und 13:00 Uhr lag die Auslastung zwischen 67 % und 69 %, zu diesen Zeiten liegt ein geringer Parkdruck vor. Zu den übrigen Erhebungszeiten lag die Auslastung durchgängig über 69 %. Es kann zu diesen Zeiten nach Definition für das Gebiet ein mittlerer Parkdruck nachgewiesen werden.

Nachts wurden im Kerngebiet 858 Bewohnerfahrzeuge erfasst, von welchen 232 den ganzen Tag über nicht bewegt wurden und so im öffentlichen Raum bzw. am Straßenrand stehen.

Abbildung 35: Tagesganglinie der Nutzergruppen



### **Auslastung zur Spitzenstunde um 19:00 Uhr**

In der Spitzenstunde um 19:00 Uhr ist mit 80,4 % für das Kerngebiet ein hoher Parkdruck ermittelt. In einzelnen Abschnitten, wie den Wohngebieten im Westen (Großen-Linden) und im Osten (Leihgestern) konnte in vielen Straßen ein sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen (größer 120 %) zur Spitzenstunde ermittelt werden.

Demgegenüber standen auf der Mehrzahl der größeren öffentlichen Parkplatzanlagen während der Spitzenstunde ausreichend freie Stellplätze in fußläufiger Entfernung der Wohngebiete zur Verfügung. Eine Ausnahme bildet der Parkplatz am Gemeindegarten Linden, der zur Spitzenstunde eine Auslastung von über 120 % aufweist. Der Parkplatz der Evangelischen Kirchengemeinde Großen-Linden erreicht eine Auslastung von über 80 %. Die Parkplatzanlagen südlich der Stadthalle weisen ebenfalls eine hohe Belegung mit Auslastungen von über 90 % beziehungsweise über 100 % auf.

### **Auslastung um 11:00 Uhr**

Um 11:00 Uhr beträgt die Gesamtauslastung im Untersuchungsgebiet 69,3 % (808 Parkende auf 1.166 Stellplätzen) und liegt damit im Bereich eines mittleren Parkdrucks.

In den Wohngebieten zeigen sich jedoch teilweise sehr hohe Auslastungen, die überwiegend auf Bewohnerfahrzeuge zurückzuführen sind. Besonders im Wohngebiet Ost ist eine durchgängige Auslastung von über 100 % festzustellen, was auf eine strukturelle Überbelegung und zusätzliche illegale Parkvorgänge hinweist.

Die Schulparkplätze sind zur Erhebungszeit vollständig ausgelastet.

Die Park-&-Ride-Anlage direkt am Bahnhof wird von Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Demgegenüber weisen die P+R-Anlagen am Erlebnispark eine geringe Auslastung auf und werden kaum nachgefragt.

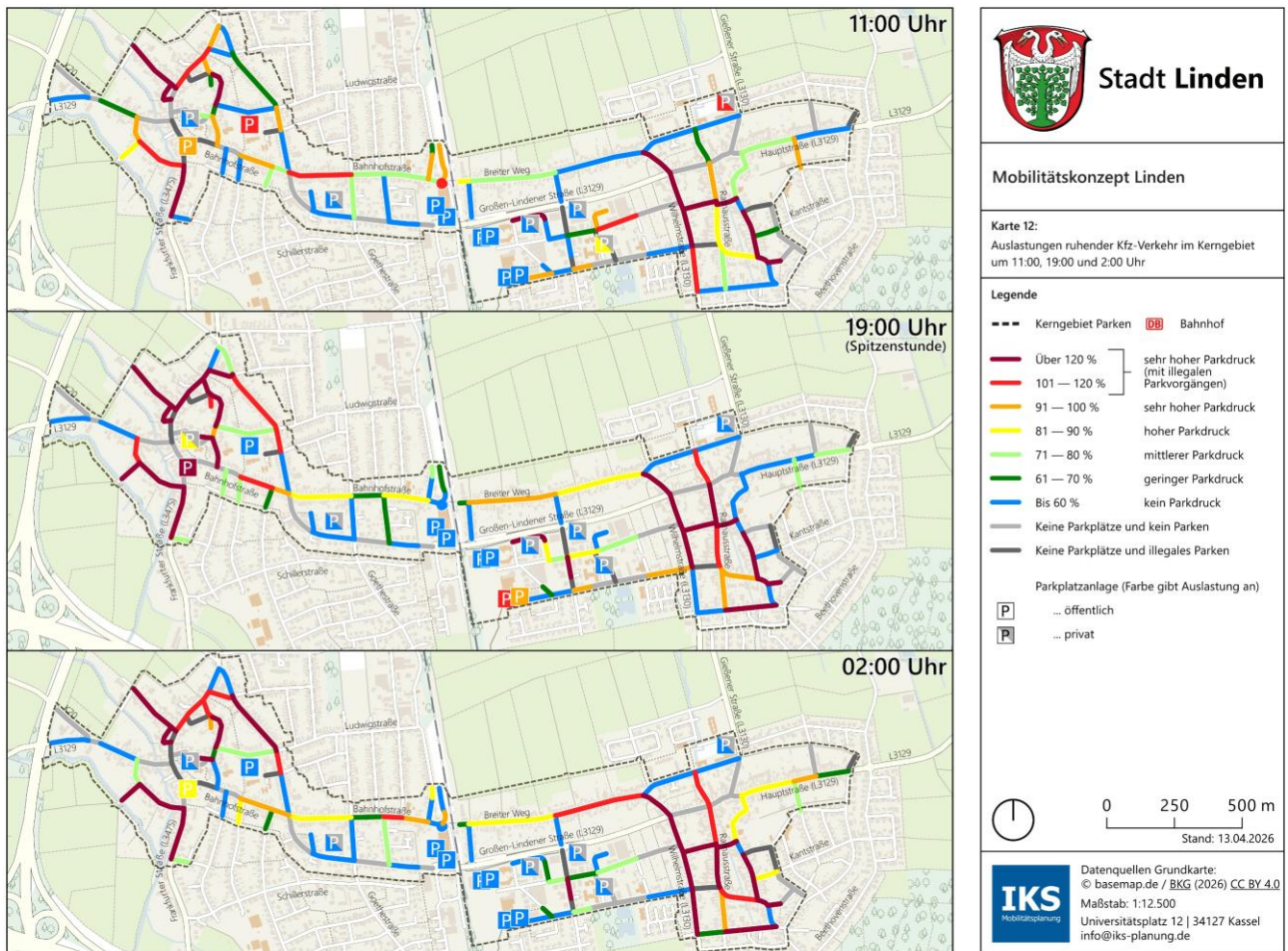
### **Auslastung um 2:00 Uhr nachts**

Um 2:00 Uhr nachts beträgt die Auslastung im Kerngebiet 72,9 % und entspricht damit einem mittleren Parkdruck. In dem Wohngebiet von Leihgestern ist insgesamt ein sehr hoher Parkdruck festzustellen, der mit zahlreichen illegalen Parkvorgängen einhergeht. Auch in den westlichen Wohngebieten von Großen-Linden besteht ein sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen.

Diese räumliche Verteilung lässt sich durch die vorherrschenden Nutzungsstrukturen erklären, da in den Nachtstunden überwiegend Bewohnerfahrzeuge im öffentlichen Raum abgestellt werden.

Die öffentlichen Parkplatzanlagen in Linden weisen insgesamt keinen Parkdruck auf. Lediglich der Parkplatz am Gemeindecindergarten Linden zeigt auch in den Nachtstunden einen hohen Parkdruck.

Karte 12: Auslastungen ruhender Kfz-Verkehr im Kerngebiet um 11:00, 19:00 und 2:00 Uhr



## Sonderauswertung Bahnhof

Am Bahnhof, nördlich des Erlebnisparks „Funtastic“, befinden sich 55 unmittelbar am Bahnsteig gelegene Park-Ride-Parkplätze. Südlich des Erlebnisparks, an die Bahnhofstraße angrenzend, besteht zudem eine weitere Park-&-Ride-Anlage mit 90 unbewirtschafteten Parkplätzen.

Die direkt am Bahnsteig gelegenen Parkplätze werden überwiegend von gebietsfremden Langzeit- und Dauerparkenden genutzt, vermutlich von Berufspendelnden. Die südlich gelegene Parkplatzanlage hingegen wird vorwiegend durch Kurz- und Mittelzeitparkende in Anspruch genommen, vermutlich durch Besuchende des Erlebnisparks sowie durch Hol- und Bringverkehre im Zusammenhang mit dem Bahnhof.

Direkt am Bahnsteig gelegen sind die Parkplätze bis 17:00 Uhr stark ausgelastet. In der Spitzenstunde um 9:00 Uhr beträgt die Auslastung dort 100 % (siehe Abbildung 36). Die Park&Ride-Parkplatzanlage südlich des Erlebnisparks „Funtastic“ ist höchstens 34 % (um 15:00 Uhr ausgelastet (siehe Abbildung 37).

Abbildung 36: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof, P+R nördlich des „Funtastic“)

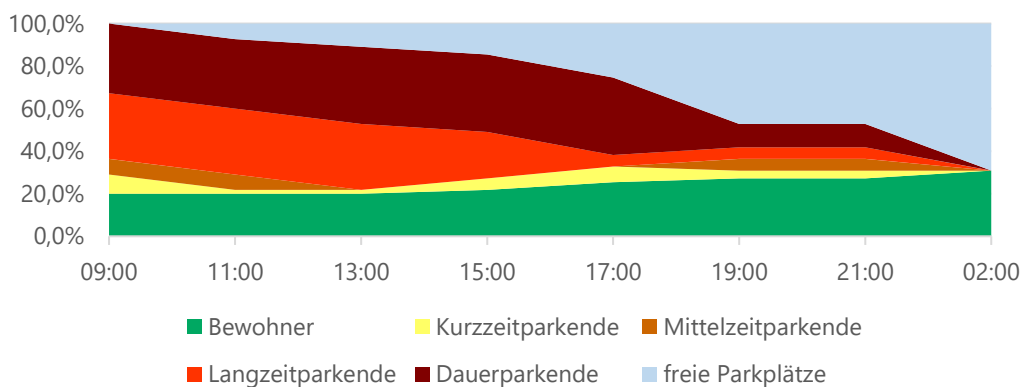
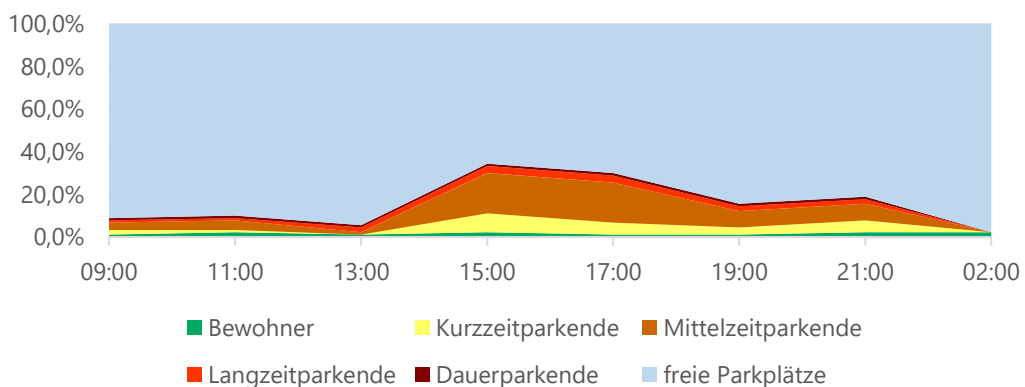


Abbildung 37: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof, P+R südlich + westlich des „Funtastic“)



## Sonderauswertung Wohngebiete

Die beiden vertieft betrachteten Wohngebiete sind in Abbildung 38 (schwarz umrandet) dargestellt.

Abbildung 38: Untersuchungsgebiete der Sonderauswertung „Wohngebiete“ (links: Wohngebiet West in Großen-Linden; rechts: Wohngebiet Ost in Leihgestern)

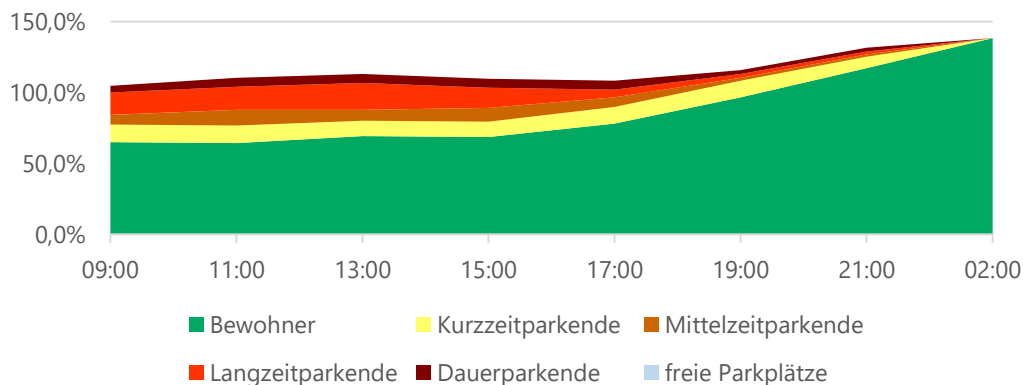


Im Wohngebiet Ost in Leihgestern stehen 146 unbewirtschaftete, öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Während der gesamten Erhebungszeiträume war in diesem Bereich kein freier Parkplatz zu verzeichnen; die Auslastung überschritt durchgängig 100 %.

Die Parkplätze werden überwiegend durch Bewohnerfahrzeuge belegt. Um 11:00 Uhr ist jedoch auch der Anteil gebietsfremder Parkender erhöht. Zu diesem Zeitpunkt beträgt die Auslastung durch Kurz-, Mittel-, Langzeit- und Dauerparkende insgesamt 46 %.

In der Tagesspitze um 21:00 Uhr liegt die Auslastung bei 132 %, in den Nachtstunden sogar bei 138 %. Zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr besteht ein sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen; um 21:00 Uhr sowie nachts ein sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen zu verzeichnen (siehe Tabelle 7). 33 der Parkenden Fahrzeuge wurden den ganzen Tag nicht bewegt, dies entspricht 23 % der Parkplätze.

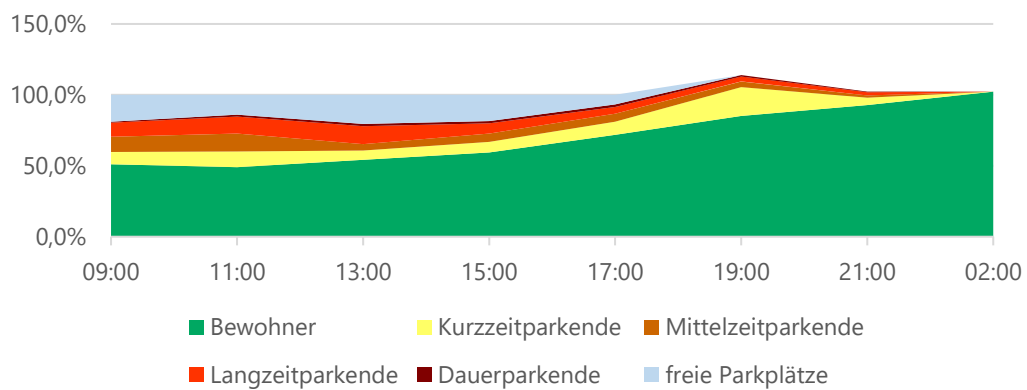
Abbildung 39: Nutzergruppen im Tagesverlauf – Wohngebiet Ost (Leihgestern)



Im Wohngebiet West in Großen-Linden stehen 308 unbewirtschaftete, öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Die Parkplätze werden überwiegend durch Bewohnerfahrzeuge belegt. Zur Spitzenstunde um 19:00 Uhr beträgt die Auslastung 114 % was mit vielen illegalen Parkvorgängen einhergeht. 83 der Parkenden Fahrzeuge wurden den ganzen Tag nicht bewegt, dies entspricht 27 % der Parkplätze.

Die Anzahl der Kurzzeitparkenden beträgt 21 %, was vermutlich mit der angrenzenden Sporthalle zu tun hat.

Abbildung 40: Nutzergruppen im Tagesverlauf – Wohngebiet West (Großen-Linden)



Die teils sehr hohen Auslastungswerte einzelner Straßenabschnitte stehen teilweise im Zusammenhang mit einer geringen absoluten Anzahl an Parkplätzen in dem jeweiligen Straßenabschnitt (zum Beispiel sechs parkende Fahrzeuge bei drei ausgewiesenen Parkplätzen).

Im Rahmen der Onlinebeteiligung sowie der Workshopformate wurde zudem wiederholt darauf hingewiesen, dass zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner ihre Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abstellen, während private Parkplätze und Garagen auf den Grundstücken ungenutzt bleiben. Eine quantitative Überprüfung dieses Sachverhalts war im Rahmen der Erhebung nicht möglich, die Rückmeldungen deuten jedoch auf ein entsprechendes Nutzungsverhalten hin. Aus der Kennzeichenerhebung geht hervor, dass im Wohngebiet Ost in Leihgestern 33 Fahrzeuge und im Wohngebiet West in Großen-Linden 83 den Tag über gar nicht bewegt wurden.

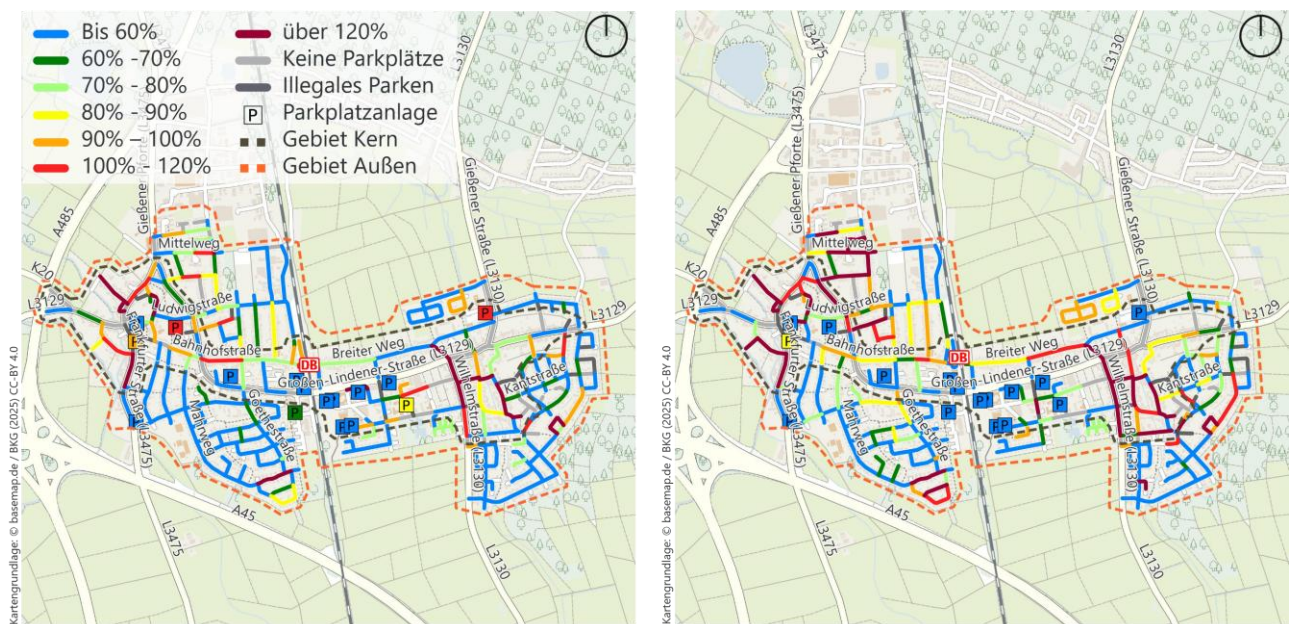
### 6.7.5 Auslastung äußeres Gebiet

Im äußeren Untersuchungsgebiet wurde ergänzend um 11:00 Uhr sowie um 2:00 Uhr nachts eine vereinfachte Parkraumerhebung mittels Strichliste durchgeführt.

Insgesamt besteht laut Definition kein Parkdruck im äußeren Untersuchungsgebiet. Die durchschnittliche Belegung beträgt 44 % um 11:00 Uhr und 60 % um 2:00 Uhr.

Vereinzelte treten in Wohnstraßen im äußeren Gebiet sehr hohe Auslastungen auf, die jedoch vor allem auf eine dichte Nutzung weniger vorhandener Stellplätze auf einem kleinen Streckenabschnitt zurückzuführen sind. Zum Beispiel 4 Parkende bei drei verfügbaren Plätzen.

Abbildung 41: Auslastung Kern- und äußeres Gebiet 11:00 Uhr (links) und 2:00 Uhr (rechts)



## 6.7.6 Zusammenfassende Bewertung

Die Erhebungen zum ruhenden Kfz-Verkehr zeigen ein differenziertes Bild der Parkraumsituation in Linden. Während gesamtstädtisch betrachtet kein flächendeckendes Kapazitätsdefizit festzustellen ist, treten in einzelnen Teilräumen deutliche Überlastungen auf. Die Problemlage ist daher weniger als genereller Mangel an Parkplätzen, sondern vielmehr als räumlich und nutzungsstrukturell differenziertes Verteilungsproblem zu bewerten.

Folgende Erkenntnisse sind für den ruhenden Kfz-Verkehr von besonderer Relevanz:

- Im Kerngebiet liegt die maximale Auslastung zur Spitzenstunde bei 81 % (19:00 Uhr). Insgesamt besteht damit in der Spitzenstunde ein hoher Parkdruck.
- In den Wohngebieten – insbesondere im Wohngebiet Ost (Leihgestern) sowie im Wohngebiet West (Großen-Linden) – treten dauerhaft Auslastungen von über 100 % auf. Hier besteht ein strukturelles Parkraumdefizit mit regelmäßigen illegalen Parkvorgängen.
- Die Parkraumnachfrage ist stark tageszeitabhängig. Tagsüber besteht eine Nutzungsmischung aus Pendler-, Kunden- und Bewohnerverkehren, während der Parkraum in den Abend- und Nachtstunden nahezu ausschließlich durch Bewohnerfahrzeuge belegt wird.
- Mehrere größere öffentliche Parkplatzanlagen weisen selbst zur Spitzenstunde noch freie Kapazitäten auf. Gleichzeitig sind einzelne angrenzende Straßenabschnitte überlastet. Dies deutet auf eine räumlich unausgewogene Nutzung sowie eine geringe Bereitschaft hin, fußläufig erreichbare Alternativen zu nutzen.
- Die bahnsteignahen P+R-Stellplätze sind stark ausgelastet und werden überwiegend durch Berufspendelnde genutzt. Die P+R-Anlagen am Erlebnispark hingegen bleiben deutlich unterausgelastet.
- Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass private Parkplätze und Garagen teilweise ungenutzt bleiben, während Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Dies deutet auf ein verhaltensbezogenes Steuerungsdefizit hin. Viele Fahrzeuge, vor allem in den Wohngebieten, werden zudem den ganzen Tag über nicht bewegt.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass weniger eine quantitative Ausweitung des Parkplatzangebots erforderlich ist, sondern vielmehr eine räumlich differenzierte Steuerung und Lenkung der bestehenden Kapazitäten (Parkraummanagement).

## 6.8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wesentlicher Bestandteil des Umweltverbundes und übernimmt insbesondere für längere Wege sowie für Bevölkerungsgruppen ohne eigenen Pkw eine wichtige Mobilitätsfunktion. Für seine Nutzung ist neben dem Angebot (Taktung, Trassen...) vor allem die gute Erreichbarkeit der Haltestellen sowie deren Einbindung in das örtliche Fuß- und Radverkehrsnetz relevant.<sup>61</sup>

Da die Wege zum und vom ÖPNV überwiegend zu Fuß zurückgelegt werden<sup>62</sup>, steht im Rahmen der Bestandsanalyse insbesondere die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fußverkehr im Fokus. Von zentraler Bedeutung sind dabei kurze, sichere und barrierefreie Zugangswege zu den Haltestellen.

Ergänzend werden die Verknüpfungen mit dem ruhenden Verkehr betrachtet. Insbesondere im direkten Umfeld des Bahnhofs spielen Fahrradabstellanlagen sowie Pkw-Stellplätze eine wichtige Rolle für die Erreichbarkeit und Nutzung des ÖPNV.

### 6.8.1 Schienenverkehr

Der Bahnhof Großen-Linden ist an die Main-Weser-Bahn angebunden und wird im Regionalverkehr regelmäßig bedient. Mit der RB 37 besteht ein durchgehender Stundentakt zwischen Gießen und Frankfurt (Main) Hauptbahnhof.

Tabelle 8: Erschließung der Stadt Linden mit Schienenpersonennahverkehr

Linie	Relation	Takt
RB 37	Gießen – Großen-Linden – Frankfurt (Main) Hbf	Grundtakt stündlich, teils zusätzliche Fahrten
RB 40	Dillenburg – Großen-Linden – Frankfurt (Main) Hbf	nur einzelne Fahrten, v. a. spätabends
RB 41	Gießen – Großen-Linden – Frankfurt (Main) Hbf (Mittelhessen-Express)	einzelne/zusätzliche Fahrten
RB 49	Gießen – Großen-Linden – Friedberg (Hess) (teilweise weiter bis Hanau Hbf)	einzelne/zusätzliche Fahrten
RE 30/ RE 98	(Kassel)- Gießen – Großen-Linden – Frankfurt (Main) Hbf	mindestens stündlich im Tagesverlauf, teils dichter

<sup>61</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010, S. 6-10

<sup>62</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Mobilität in Deutschland 2023 – Ergebnisbericht, Bonn/Berlin 2024, S. 52.

Ergänzt wird dieses Angebot durch einzelne Fahrten der RB 40, RB 41 und RB 49 sowie durch Regional-Express-Verbindungen (RE 30/RE 98), sodass sich im Tagesverlauf ein mindestens stündliches, teilweise dichteres Angebot in Richtung Frankfurt und Gießen ergibt.

In Gießen bestehen Anschlüsse an den überregionalen Schienenverkehr (u. a. Richtung Kassel, Marburg, Fulda und Koblenz) sowie an zahlreiche Regional- und Buslinien. In Frankfurt (Main) Hauptbahnhof bestehen Anschlüsse an den Fernverkehr (ICE/IC) und das S-Bahn-Netz des Rhein-Main-Gebiets.

Insgesamt verfügt Linden damit über eine leistungsfähige SPNV-Anbindung mit regelmäßiger Taktstruktur und guten Umsteigemöglichkeiten in die regionalen und überregionalen Netze.

## 6.8.2 Busverkehr

In Linden wird der Busverkehr im Wesentlichen durch die Linien 378 und 379 geprägt, die als Hauptachsen eine direkte Anbindung an Gießen Bahnhof herstellen und dabei die Stadtteile Leihgestern und Großen-Linden (u. a. mit Halt am Bahnhof Großen-Linden) erschließen. Beide Linien werden im Regelfall etwa stündlich bedient und zu Schulbeginn/-ende durch zusätzliche Fahrten beziehungsweise Verdichtungen ergänzt.

Ergänzend verkehrt die Linie 310 als regionale Verbindung von Gießen über Kleinlinden und Großen-Linden weiter Richtung Hüttenberg/Rechtenbach. Darüber hinaus bestehen Schulverkehrsangebote (zum Beispiel GI-32 Langgöns – Linden – Pohlheim, nur an Schultagen) sowie Bedarfsverkehr/Anruf-Linien-Taxi (ALT; z. B. GI-37 als anrufbasierte Verbindung über Watzenborn-Steinberg u. a.).

Durch die Überlagerung der Linien 378 und 379 ergibt sich auf dem gemeinsamen Korridor (insbesondere in den zentralen Ortslagen beziehungsweise am Bahnhof) tagsüber ein dichteres Angebot als bei einer einzelnen Linie; außerhalb der Hauptzeiten dominiert hingegen ein annähernder Stundentakt je Linie.

Ergänzend wird das ÖPNV-Angebot durch den Bürgerbus Linden unterstützt. Dieses ehrenamtlich organisierte und kostenfreie Angebot richtet sich insbesondere an ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen und ermöglicht nach telefonischer Anmeldung Fahrten von der Haustür zu Zielen wie Einkauf, Bank oder Apotheke und zurück. Der Bürgerbus verkehrt dienstags und donnerstags am Vormittag und stellt damit eine wichtige Ergänzung zum Linienverkehr dar.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> <https://linden.de/leben-in-linden/senioren/buergerbus-stadt-linden.html> [Zugriff: 27.02.2026]

### 6.8.3 Barrierefreiheit an ÖPNV-Haltestellen und Bahnhof

Insgesamt wurden 28 Bushaltestellen und der Bahnhof in Linden auf Ausstattung und Barrierefreiheit untersucht.

Ein Mangel der Barrierefreiheit wurde festgehalten, wenn der Sonderbordstein (Hochbord zum barrierefreien Einsteigen: 18-21 cm) oder das taktile Leitsystem fehlt. Ein Mangel der Ausstattung wurde erhoben, wenn der Witterungsschutz oder eine Sitzmöglichkeit fehlt. Wenn jeweils beide Kriterien erfüllt sind, wurde die Haltestelle in die Kategorie „kein Mangel“ eingeordnet.

8 Haltestellen weisen Mängel bei beiden Kriterien auf. Zusätzlich wurde an 12 Haltestellen eine Mängel in der Barrierefreiheit erfasst. 8 Haltestellen weisen keinen Mangel auf.

Abbildung 42: Beispielhafte Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet



### 6.8.4 Erreichbarkeit der Haltestellen

Grundsätzlich sollten alle Einwohnenden im Stadtgebiet die Möglichkeit haben, schnell zu einer Haltestelle zu gelangen. Nach den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs sollten mindestens 80 % der Einwohnenden im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen.<sup>64</sup>

Linden wird nach dem Regionalplan Mittelhessen als Unterzentrum eingestuft.<sup>65</sup> Die Einzugsbereiche der Haltestellen betragen dafür nach den Empfehlungen der FGSV für Busse 400 bis 600 m Luftlinie und für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 600 bis 1.200 m. Das entspricht einer Fußwegezeit von bis zu 10 Minuten an Bushaltestellen und bis zu 21 Minuten an SPNV-Haltestellen.<sup>66</sup> Um eine möglichst gute Anbindung in Bezug auf die

<sup>64</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010, S. 7

<sup>65</sup> Regierungspräsidium Gießen (Hrsg.) (2010): Regionalplan Mittelhessen 2010. Anlage 1: „Strukturräume sowie Unter- und Kleinzentren“. Gießen

<sup>66</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010, S. 8

Förderung des ÖPNV zu gewährleisten, werden für die Bushaltestellen 500 Meter und für den Bahnhof 1.000 Meter angesetzt.

Die Erreichbarkeit der Haltestellen im Untersuchungsgebiet ist in Karte 13 dargestellt. Anstatt der Luftlinie wird der tatsächliche Fußweg angesetzt, die entsprechende Luftlinie kann je nach Umwegen kürzer ausfallen.

Die bestehenden Bushaltestellen erschließen den überwiegenden Teil des bebauten Untersuchungsgebietes. Lediglich die südlichen Bereiche der Stadtteile Großen-Linden und Leihgestern sowie ein nördlicher Teil von Großen-Linden liegen außerhalb der definierten Einzugsbereiche. Diese Bereiche werden jedoch durch das Angebot des Bürgerbusses weiterhin bedient und sind somit grundsätzlich an den ÖPNV angebunden.<sup>67</sup>

## 6.8.5 Zusammenfassende Bewertung

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wird deutlich, dass der öffentliche Personennahverkehr in Linden eine solide Grunderschließung gewährleistet und insbesondere durch die Anbindung an die Main-Weser-Bahn eine gute regionale und überregionale Erreichbarkeit sicherstellt. Sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr bestehen regelmäßige Taktangebote mit Anbindung an das Oberzentrum Gießen sowie an das Rhein-Main-Gebiet.

Gleichzeitig zeigen sich Optimierungspotenziale, weniger im Linienangebot selbst als vielmehr in der infrastrukturellen Ausgestaltung, der Barrierefreiheit sowie der Erreichbarkeit einzelner Haltestellen. Die wesentlichen, räumlich verortbaren Mängel aus Sicht des ÖPNV sind in Karte 13 dargestellt.

Folgende Mängel sind für den ÖPNV von besonderer Relevanz:

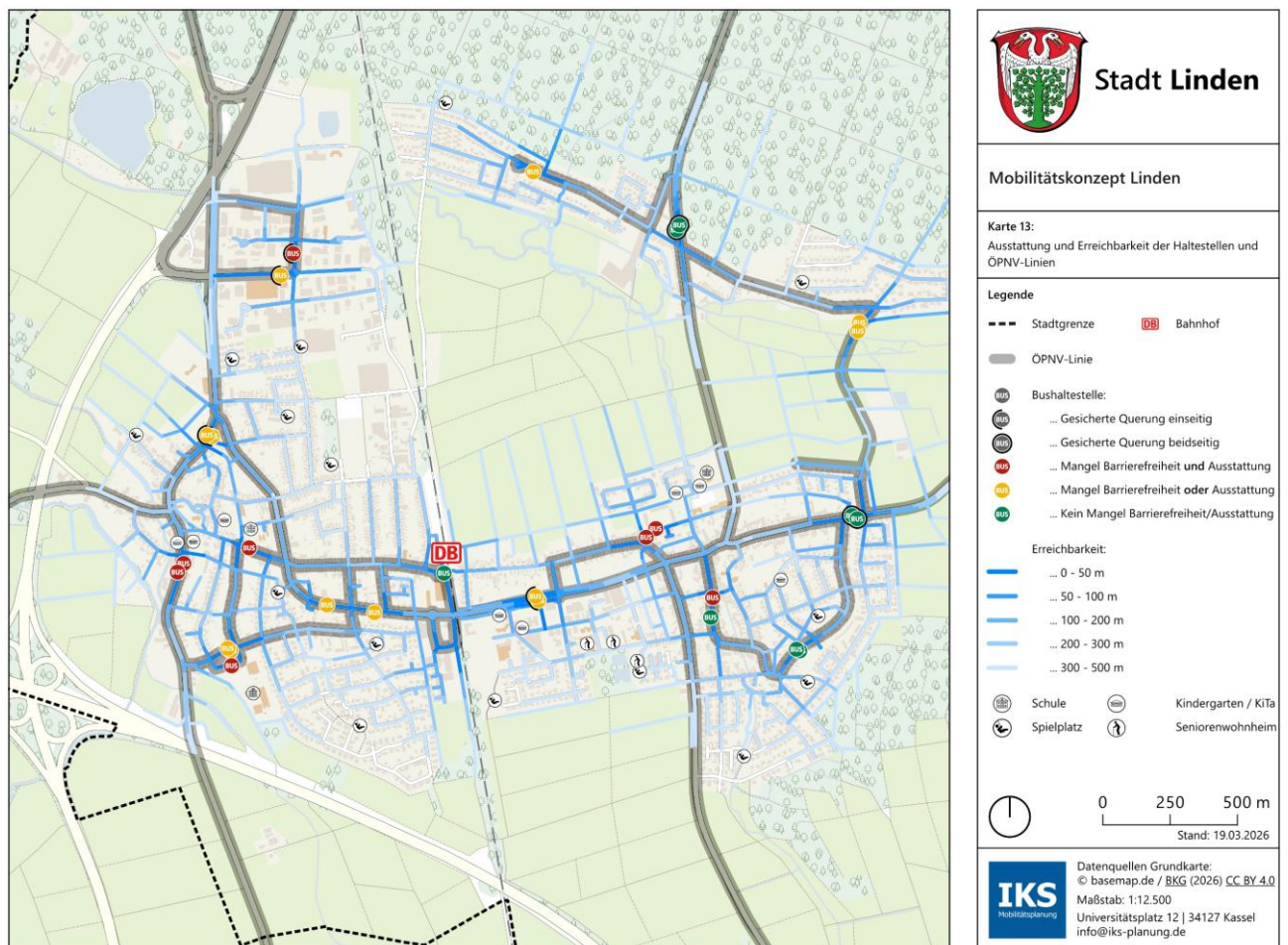
- Ein relevanter Anteil der Bushaltestellen weist Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit auf (fehlende Sonderborde, fehlende taktile Leitsysteme). Damit ist ein niveaugleicher Einstieg nicht flächendeckend gewährleistet.
- An mehreren Haltestellen fehlen Witterungsschutz und/oder Sitzmöglichkeiten, wodurch die Aufenthaltsqualität insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder ältere Personen eingeschränkt ist.
- In einzelnen Randbereichen des Stadtgebiets liegen Wohngebiete außerhalb der definierten Einzugsbereiche regulärer Bushaltestellen.

---

<sup>67</sup> <https://linden.de/leben-in-linden/senioren/buergerbus-stadt-linden.html> (letzter Zugriff: 27.01.2026)

- Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen wird teilweise durch unzureichende Querungsmöglichkeiten, schmale Gehwege oder fehlende barrierefreie Ausbaustandards beeinträchtigt.
- Die intermodale Verknüpfung am Bahnhof (Fahrradabstellanlagen, P+R, sichere Fußwegführung) weist Optimierungspotenziale auf.

Karte 13: Ausstattung und Erreichbarkeit der Haltestellen



Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot in Linden funktional und im regionalen Vergleich als angemessen zu bewerten. Handlungsbedarf besteht vor allem im qualitativen Ausbau der Haltestelleninfrastruktur, in der Verbesserung der Barrierefreiheit sowie in der Stärkung der sicheren und komfortablen Zugangswege zum ÖPNV. Bezüglich der Taktung wäre eine höhere Frequenz Richtung Gießen wünschenswert.

## 7 Strategien und Handlungsfelder

Das Mobilitätskonzept ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung auf einen Zeitraum von 10 – 15 Jahren angelegt. Um die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmten Zielsetzungen zu erreichen (vgl. Kapitel 3 auf Seite 9), werden folgende Strategien und Handlungsfelder empfohlen.

### **Integrierte Planung**

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein auf einzelne Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

### **Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln**

Der öffentliche Straßenraum sollte mit der Zielsetzung entwickelt werden, die Geschäftsbereiche, Schulumfelder und touristischen Zielorte zu attraktivieren und gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Dementsprechend sollten auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Städtebau ausgerichtet werden, um den Standort im gesamten zu stärken.

Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sichere und komfortable Bewegung sowie Verweilen ermöglichen. Die Straßenräume sollen barrierefrei gestaltet sein, dass sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können. Besonderer Fokus liegt dabei in Linden auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen, weshalb insbesondere Hesen Mobil frühzeitig als Planungsverantwortlicher Partner eingebunden werden sollte.

### **Haupttrouten für den Fuß- und Radverkehr etablieren**

Um das Verlagerungspotenzial von Fahrten mit dem Kfz auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) zu aktivieren, sollten Routen mit übergeordneter Relevanz für den Pendler- und Alltagsverkehr herausgestellt werden. Diese sollten die entscheidenden Zielorte möglichst direkt miteinander verbinden und sich durch eine komfortable Führung und hohe bauliche Standards auszeichnen. Die Belange des Umweltverbundes sind auf diesen Abschnitten bei zukünftigen Planungen mit besonderer Relevanz zu bewerten.

## **Netzlücken schließen**

Netzlücken innerhalb des Fuß- und Radverkehrsnetzes können je nach Art dazu führen, dass ganze Routen nicht genutzt werden oder große Umwege entstehen. Die bestehenden Netzlücken im Fuß- und Radverkehrsnetz sollten daher sowohl innerorts als auch außerorts mit hoher Priorität geschlossen werden.

## **Elektromobilität fördern**

Elektromobilität im Kfz- und Radverkehr ist ein stark wachsender Markt im Alltagsverkehr und Tourismussektor. In diesem Rahmen sollte das Angebot an E-Ladestationen an relevanten Standorten sukzessive erweitert werden. Dabei wird die kommunale Rolle eher in der Informationsvermittlung oder Hilfestellung zur Förderung betrachtet. Als Betreiber sollte die Kommune, wenn überhaupt, nur in ausgewählten Einzelfällen auftreten.

## **Kontrollen der Verkehrsregelungen**

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt. Dabei sind Kontrollen insbesondere für den Kfz-Verkehr und punktuell für den Radverkehr erforderlich, um die angestrebten Zielsetzungen zu erreichen. In der Regel führt eine hohe Kontrolldichte zu einer hohen Regelkonformität, was wiederum die Überwachungsleistung erhöht. Daher sollte insbesondere an konflikträchtigen Bereichen (Schulwege, Hauptverkehrsstraßen) und nach Einführung neuer Regelungen frühzeitig eine hohe Kontrolldichte gewährleistet werden, um mittelfristig den Personaleinsatz niedrig zu halten.

## **Leitprojekte bilden und kompakte Umsetzung initiieren**

Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, werden vorrangig Leitprojekte entwickelt, die auch in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte (mit höheren Baukosten und längeren Planungsphasen) angegangen und diskutiert werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, sollen gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen.

## Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätskultur

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Mobilitätsplanung und der Formulierung einer modernen Mobilitätskultur. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern Informationen fehlen und zum Beispiel Probleme oder erforderliche Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses und der übergeordneten Zielsetzung (zum Beispiel Verkehrssicherheit für Schulkinder...) können solche absehbaren Problematiken oft verhindert werden.

Hier sollte ein zielführender Einsatz digitaler Medien genutzt werden, um Entscheidungsprozesse, Abläufe und besonders auch die angestrebten Ziele zu vermitteln. Nur so kann es auch gelingen, die positiven Aspekte ausreichend zu beleuchten, ohne dass beispielsweise „der Entfall von wenigen Parkplätzen“ die Debatten dominieren.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und begleitend zu sämtlichen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden. Nur so kann die Mobilitätskultur nachhaltig an die Lebensweisen der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden..

## Ressourcen an erhöhtem Bedarf ausrichten

Um Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und möglichst langfristige Finanzierung von großer Bedeutung. In diesem Rahmen sollte neben der jährlich zu bestimmenden politischen Festsetzung des Budgets auch die Ausstattung der Verwaltung mit entsprechenden Mitarbeitenden geprüft werden.

## 8 Maßnahmenempfehlungen

Die folgenden Maßnahmenempfehlungen wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens, der Zielsetzung und der Strategien und Handlungsfelder entwickelt. Nachfolgende Hinweise sind grundsätzlich zu berücksichtigen.

### Umsetzungshorizont

Der geschätzte Umsetzungshorizont bezieht sich auf die Dauer zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Nicht auf die Fertigstellung nach Beschluss des Konzeptes. Es wird unterschieden zwischen kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre), mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre), langfristig umsetzbar (6-10 Jahre) und Daueraufgaben.

### Trassenwahl / Baulast / Verantwortlichkeit

Die Netze für den Fuß- und Radverkehr wurden entwickelt, um nach bestehendem Kenntnisstand zum einen möglichst kostengünstig und zeitnah umsetzbar zu sein und zum anderen dabei eine möglichst hohe Qualität zu gewährleisten. Sofern sich im Rahmen der erforderlichen Detailprüfungen für bauliche Maßnahmen bessere Trassen/ Lösungen herauskristallisieren, sollten die Netze entsprechend angepasst werden. Dabei spielt insbesondere auch die Baulast eine bedeutende Rolle. Viele der dargestellten Maßnahmen befinden sich nicht in der Baulast der Stadt Linden. Beim Aus- und Neubau von Verbindungen sollte eine frühzeitige Kommunikation mit dem LK Gießen/ Hessen Mobil erfolgen.

### Musterlösungen und Standards

Grundsätzlich wurden zu erfassten Mängeln im Rahmen der Bestandsanalyse Empfehlungen entwickelt, sofern erforderlich. Die entwickelten Vorplanungen wurden in der Regel auf Grundlage der aktuellen Empfehlungen der FGSV<sup>68</sup> und den Musterlösungen des Landes Hessen entwickelt und müssen im Rahmen einer Detailplanung auf die konkrete Situation vor Ort angepasst werden. Die gesamten Unterlagen zu den Qualitätsstandards und Musterlösungen sind online unter folgendem Link abrufbar (letzter Zugriff: 04-2026):

[https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards\\_und\\_Musterloesungen\\_2te\\_Auflage\\_inkl\\_Ergaenzungen\\_2021-05-05.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf)

[https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/07/2022\\_07\\_29\\_QM\\_Anlage\\_10\\_Barrierefreiheit\\_im\\_oeffentlichen\\_Strassenraum\\_und\\_der\\_Einsatz\\_von\\_taktilen\\_Elementen\\_im\\_Fuss-\\_und\\_Radverkehr.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/07/2022_07_29_QM_Anlage_10_Barrierefreiheit_im_oeffentlichen_Strassenraum_und_der_Einsatz_von_taktilen_Elementen_im_Fuss-_und_Radverkehr.pdf)

---

<sup>68</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

## Kostenschätzung

Für die Maßnahmenempfehlungen wird eine Kostenschätzung mit dem Basisjahr 2026 vorgenommen (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Relevante Kenndaten zur Kostenschätzung

Maßnahme	Kostenschätzung
Neubau straßenbegleitender Geh- und Radweg	800.000 €/km
Oberflächenverbesserung Wirtschaftsweg	450.000 €/km
Einrichtung Fahrradstraße	75.000 €/km
Anlage Querungsanlage ohne/ mit Mittelinsel (Radverkehr)	15.000/ 60.000 €
Anlage Beleuchtung Radweg	130.000 €/km
Anlage Radzählstelle (ohne/ mit Stele)	10.000/ 30.000 €
Anlage Lichtsignalanlage	65.000 €
Einrichtung Zebrastreifen	25.000 €
Anlage Mittelinsel (Fußverkehr)	10.000 €
Neue Beschilderung / Beschilderung ändern	1.000 €/Standort
Bodenmarkierung	250 €/Markierung 30 €/m <sup>2</sup>
Einrichtung Fahrradabstellanlagen	500 €/Bügel 5.000 €/Überdachung 1.000 €/Schließfach

Dabei ist zu beachten, dass die tatsächlichen Kosten, zum Beispiel aufgrund der Ausbaustandards, der Auftragslage des Baugewerbes und Materialkostensteigerungen, stark variieren können. Je höher die Kostenschätzungen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten. Anfallende Kosten für Grunderwerb sind dort nicht enthalten.



## 8.1 Leitmaßnahmen

Unter den Leitmaßnahmen sind die Maßnahmen(bündel) zusammengefasst, denen ein besonders hohes Potenzial und Qualitätssteigerungen für die Stadt Linden zugesprochen werden. Außerdem wird auch der Umsetzbarkeit eine hohe Realisierungschance eingeräumt. Daher sollten diese Maßnahmen mit Priorität auf Möglichkeit zur Umsetzung geprüft werden.

### 8.1.1 Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	30.000 € [~30 Standorte] (Baulast: Hessen Mobil)				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Keine				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Die zentralen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind Bestandteil des Haupt-Fußverkehrsnetzes und des Radverkehrsnetzes und damit von besonderer Relevanz für den Fuß- und Radverkehr und beinhalten auch die hochfrequentierten Schulwege. Im Bestand gilt, bei 560 bis 920 Kfz in der Spitzenstunde entlang der Ost-West-Achse und 290 bis 690 Kfz in der Spitzenstunde entlang der Nord-Süd-Achse, eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Kfz- und Radverkehr werden größtenteils zusammen im Mischverkehr geführt.

Das sorgt zu Konflikten für den Fußverkehr (Straßenquerung, Verringerung der Aufenthaltsqualität...), die durch fehlende gesicherte Querungsstellen noch erhöht werden. Die Führungsform „Mischverkehr“ entspricht nach den Regelwerken (ERA) nicht einer komfortable und sicheren Radverkehrsführung innerhalb der bestehenden Netzhierarchie, zumal über einige Abschnitte zusätzlich touristische Radwege verlaufen (Kleebachtal-Radweg).

Aufgrund der bestehenden Fahrbahn- und Gehwegbreiten in Verbindung mit der Verkehrsbelastung kann weder eine regelkonforme Radinfrastruktur im Seitenraum noch auf der Fahrbahn angelegt werden.

Mit der im April 2025 in Kraft getretenen Änderung der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung<sup>69</sup> wurden die Bedingungen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h dahingehend geändert, dass eine Beschränkung auf Tempo 30 km/h

- auf bis zu 300 m Länge im Bereich von unter anderem an Straßen gelegenen Kindergärten, Spielplätzen und allgemeinbildenden Schulen in der Regel erfolgen soll.
- entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel erfolgen soll („hochfrequentiert“ werden Wege definiert, die eine Bündelungswirkung zwischen Wohngebieten und den Schulen haben, gegebenenfalls auch in Verbindung mit dem ÖPNV).
- auf bis zu 300 m Länge im Bereich von Fußgängerüberwegen (FGÜ) erfolgen kann, besonders wenn bei Tempo 50 km/h die erforderlichen Sichtweiten nicht sichergestellt werden können (vgl. Tabelle 11) oder Fahrzeugführende ihre Fahrgeschwindigkeit bei Annäherung regelmäßig nicht ausreichend verringern.

Tabelle 11: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht von Fußgängerüberwegen<sup>70</sup>

	Kfz-Geschwindigkeit (V <sub>zul</sub> )	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

- auf bis zu 500 m Länge als Lückenschluss zwischen zwei Abschnitten mit Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommt.

Diese Anforderungen gelten insbesondere auch auf klassifizierten Straßen und Vorfahrtsstraßen.

<sup>69</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

<sup>70</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ 2001, S. 2

Abbildung 43: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerhalb des Fuß- und Radverkehrsnetzes im Bestand



### Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Verkehrsberuhigung des Ortskernes / Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung, insbesondere Richtung Gießen

### Maßnahmenempfehlung

Auf den in Abbildung 44 und Tabelle 12 aufgeführten Abschnitten sollte die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden (streckenbasiert). Neben den positiven Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie auf Schulwege könnte eine erhöhte Verkehrssicherheit, eine gesteigerte Aufenthaltsqualität und eine geringere Lärmbelästigung für alle Bürgerinnen und Bürger erreicht werden. Die Zeitverluste für den Kfz-Verkehr (Sekunden) sind hingegen zu vernachlässigen.<sup>71</sup>

<sup>71</sup> Vgl. Björn Steigert Stiftung; Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo 30 Zonen. Winnenden 2025

Ergänzung: Warabistraße / Siemensstraße:

Ergänzend zu den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen sollte im Abschnitt Siemensstraße/ Warabistraße, zwischen dem Kreisverkehr und dem Spielplatz auf Höhe der Kieferstädteler Straße, ebenfalls die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf Grundlage des anliegenden Spielplatzes, sowie des hochfrequentierten Schulweges, auf 30 km/h beschränkt werden.

Abbildung 44: Empfohlene Abschnitte zur Ausweisung Tempo 30 km/h mit Begründungen

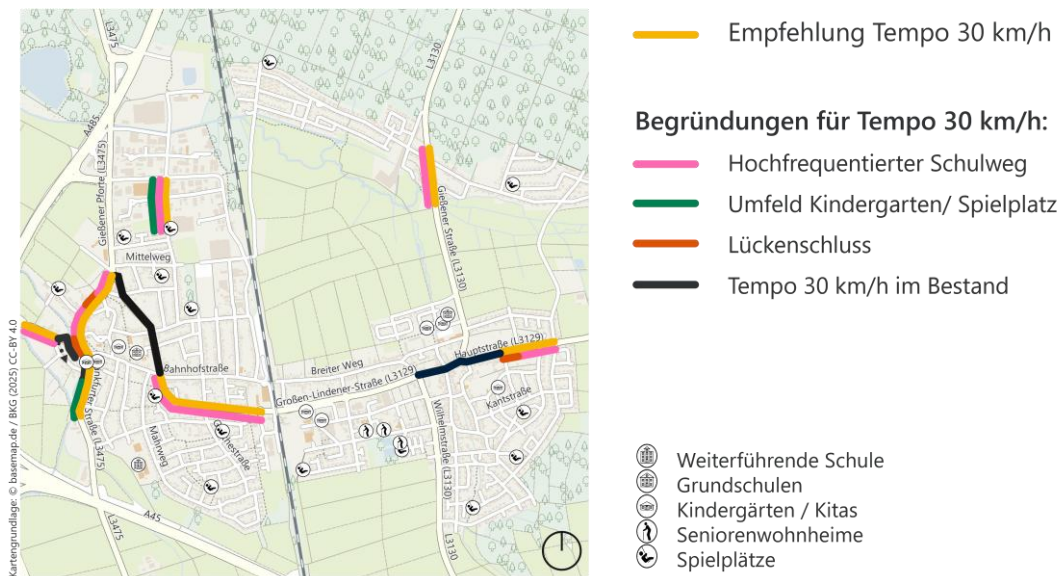


Tabelle 12: Begründungen zur Ausweisung von Tempo 30 km/h auf (klassifizierten) Straßen in Linden

Straßenabschnitt	Begründungen zur Ausweisung von Tempo 30 km/h
Frankfurter Straße (L3475) ab Höhe Haus Nr. 98 bis Kreuzung Alte Heerstraße (L3129)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umfeld Kindergarten/ Spielplatz</li> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> <li>▪ Lückenschluss</li> </ul>
Leihgesterner Straße (L3129) ab Kreuzung Bahnhofstraße bis Kreisverkehr Arnsburger Weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> </ul>
Hauptstraße (L3129) ab Johannes-Heß-Straße bis Kreisverkehr Steinweg/ Beethovenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> <li>▪ Lückenschluss zu bestehendem Tempo 30 km/h Bereich (Kreuzung Wilhelmstraße (L3130) / Großen-Lindener-Straße (L3129) bis Kreuzung Hauptstraße (L3129)/ Johannes-Heß-Straße)</li> </ul>
Gießener Straße (L3130) ab Ortseingang (Tankcenter) bis Haltestelle am Mühlberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> </ul>
Hüttenberger Straße (L3130) ab Bebauungsgrenze bis Frohnhofstraße (Bestand Tempo 30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> </ul>
Warabistraße / Siemensstraße zwischen Spielplatz und Kreisverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umfeld Kindergarten/ Spielplatz</li> <li>▪ Hochfrequentierter Schulweg</li> </ul>

Begleitend sollten in den betroffenen Abschnitten verkehrsberuhigende Elemente geprüft werden, zum Beispiel Fahrbahnverschwenkungen, Geschwindigkeitsdämpfer oder das Markieren von Parkplätzen auf der Fahrbahn. Auf den klassifizierten Straßen sind solche baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aufgrund der überörtlichen Bedeutung der Straße voraussichtlich nicht umsetzbar. Dazu müsste die Straße gegebenenfalls zu einer Gemeindestraße herabgestuft werden (siehe Kapitel 8.4.2 auf Seite 133).

Die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr sind mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft Gießen (LNGG) beziehungsweise dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abzustimmen, relevante Verzögerungen sind nicht zu erwarten.

Abbildung 45: Fahrbahnverschwenkungen in Jork (links) und Bad Kreuznach (rechts)



### Empfehlungen zur Umsetzung

Das Hauptargument zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in Linden liegt in der Schulwegsicherung der „hochfrequentierten Schulwege“. Ein Großteil der Abschnitte liegt in Baulast von Hessen Mobil, weshalb eine entsprechende Umsetzung zur VwV-StVO eingefordert werden sollte. Sofern in Abstimmung mit den Behörden eine zeitlich unbefristete Regelung mit Tempo 30 km/h nicht möglich sein sollte, ist auch eine zeitliche Begrenzung zu den Schulzeiten (zum Beispiel: zwischen 7:00 – 17:00 Uhr) denkbar.

Die Maßnahme sollte mit einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit (Presseartikel, Erläuterung der Zielsetzung und der rechtlichen Ausgangslage) und insbesondere nach Umsetzung mit Schwerpunktkontrollen (Geschwindigkeitsmessungen) begleitet werden.

## 8.1.2 Verkehrsberuhigung Schulumfeld Burgschule

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input checked="" type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Stufe 1: 15.000 € Stufe 2: Beschilderung: < 5.000 €; Baulich: 20.000 € Stufe 3: < 5.000 € Stufe 4: 100.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsförderungsgesetz Städtebauförderung Sozialer Zusammenhalt				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

### Ausgangslage / Problemstellung

Die Bahnhofstraße befindet sich sowohl im Hauptfußverkehrsnetz (Schulweg) als auch im Regionalen Hauptnetz (RN II) für den Radverkehr und weist damit eine hohe Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr auf.

Der Durchgangsverkehr der Kfz als „Abkürzung“ entlang der Bahnhofstraße zwischen Alte Heerstraße und Frankfurter Straße verringert die Aufenthaltsqualität, die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, die Qualität für den Radverkehr und wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit für den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus.

An den Knotenpunkten Bahnhofstraße / Frankfurter Straße (L3475) sowie Bahnhofstraße/ Moltkestraße (L3129) bestehen eingeschränkte Sichtbeziehungen für den Fußverkehr. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der Schulwegfunktion problematisch. Zusätzlich fehlen an mehreren Stellen, insbesondere in der Bahnhofstraße sowie der Einmündungen Mahrweg und Weinbergstraße, gesicherte Querungsanlagen für den Fußverkehr.

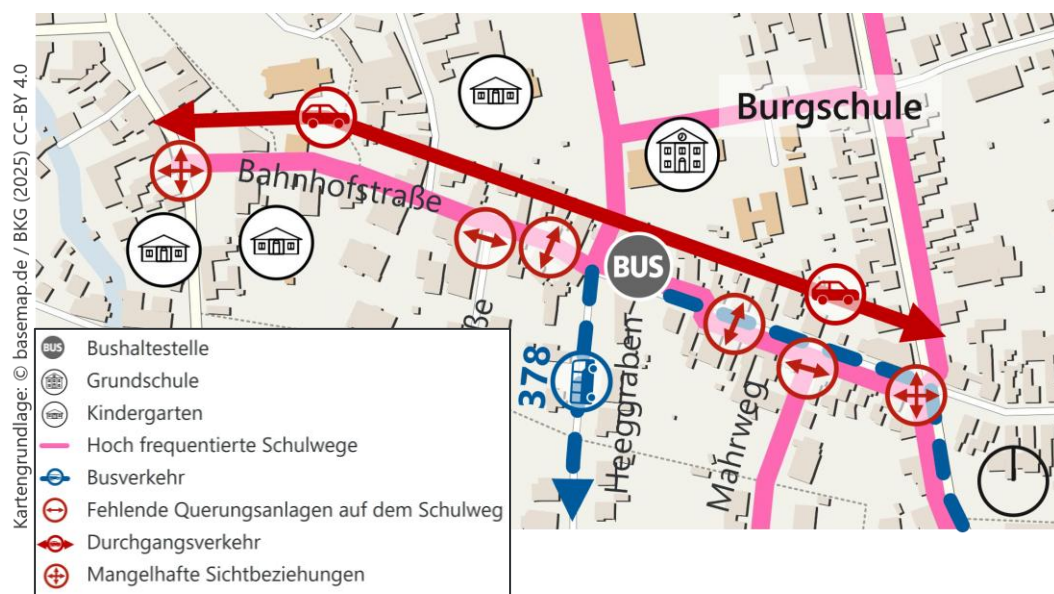
Abbildung 46: links: Kreuzungsbereich Frankfurter Straße; rechts: Bahnhofstraße



Zudem unterschreiten die bestehenden Gehwegbreiten die Mindestmaße für den Begegnungsverkehr im Fußverkehr, was vor allem auf dem Schulweg und im direkten Schulumfeld zu Konflikten führt.

In der Bahnhofstraße befindet sich außerdem eine einseitige Bushaltestelle. Die Buslinie 378 fährt aus Richtung Leihgesterner Straße (L3129) kommend durch die Bahnhofstraße und biegt anschließend in die Straße Heeggraben ab.

Abbildung 47: Mängel entlang der Bahnhofstraße



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Verkehrsberuhigung des Ortskernes / Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege

## Maßnahmenempfehlung

Für den Bereich der Bahnhofstraße und der angrenzenden Straßen werden verkehrslenkende Maßnahmen empfohlen, um den Durchgangsverkehr („Abkürzungsverkehr“) zu reduzieren und dadurch die Situation für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern sowie die Schulwegsicherheit zu erhöhen. Die Maßnahme gliedert sich in mehrere aufeinander aufbauende Stufen, die in Kombination umgesetzt werden sollten.

## Stufe 1: Verkehrsführung Bahnhofstraße

Zur Unterbindung einer durchgehenden Kfz-Durchfahrt durch die Bahnhofstraße wird eine Neuordnung der Verkehrsführung vorgeschlagen. Hierzu sollten folgende Regelungen umgesetzt werden:

- Einrichtung gegenläufiger Einbahnstraßen
  - Einbahnstraße im Abschnitt Frankfurter Straße bis Weinbergstraße in Fahrtrichtung West nach Ost
  - Einbahnstraße im Abschnitt Mahrweg bis Weinbergstraße in der Fahrtrichtung Ost nach West
  - Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Einrichtung einer „unechten Einbahnstraße“ im Abschnitt Moltkestraße bis Mahrweg, sodass eine Einfahrt für den Pkw-Verkehr aus Richtung Moltkestraße nicht mehr erlaubt ist (Linienverkehr und Radverkehr frei)

Abbildung 48: Geplante Verkehrsführung in der Bahnhofstraße



Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit wird auf den Parkplätzen an der Einmündung Weinbergstraße / Bahnhofstraße eine Wendemöglichkeit für Fahrzeuge aus der Weinbergstraße empfohlen (vgl. Abbildung 49).

Abbildung 49: Gegenläufige Einbahnstraße inklusive Wendemöglichkeit in der Weinbergstraße



### Alternative: Unechte Einbahnstraße

Alternativ kann die Bahnhofstraße im Bereich der Zufahrt von der Moltkestraße (L3129) als unechte Einbahnstraße ausgewiesen werden. Eine Einfahrt für den Pkw-Verkehr aus Richtung Moltkestraße wäre in diesem Fall nicht mehr zulässig (Linienverkehr und Radverkehr frei).

Diese Variante ist ebenfalls einfach umsetzbar, da hierfür im Wesentlichen eine verkehrsrechtliche Anordnung und entsprechende Beschilderung erforderlich sind.

Allerdings ist die verkehrliche Wirkung gegenüber der empfohlenen Lösung deutlich eingeschränkt:

Der Kfz-Durchgangsverkehr würde lediglich aus einer Richtung unterbunden, während weiterhin eine Durchfahrt aus Richtung Frankfurter Straße in Richtung Moltkestraße möglich bleibt. Die gewünschte Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Bahnhofstraße würde somit nur teilweise erreicht.

Zudem ergeben sich Einschränkungen im ruhenden Verkehr, da die Parkordnung in unechten Einbahnstraßen weniger flexibel ist und sich an der jeweiligen Fahrtrichtung orientiert, es muss in Fahrtrichtung rechts geparkt werden.<sup>72</sup>

Dies kann in der Praxis dazu führen, dass zusätzliche Wendemanöver zum Erreichen zulässiger Parkstände erforderlich werden oder vermehrt ordnungswidrig geparkt wird.

Abbildung 50: Unechte Einbahnstraße in der Bahnhofstraße



<sup>72</sup> vgl. Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, § 12 Abs. 4

## Stufe 2: Modalfilter Schillerstraße

Sofern sich durch die Regelungen in der Bahnhofstraße Verlagerungsverkehre (Abkürzungsverkehre) in der Schillerstraße abzeichnen, wird ergänzend die Einrichtung eines Modalfilters in der Schillerstraße empfohlen. Ziel ist es, zusätzlichen Durchgangsverkehr in der Schillerstraße zu unterbinden und eine Mehrbelastung des bestehenden Verkehrsaufkommens zu vermeiden. Die Durchfahrt für den Linienbusverkehr bleibt erhalten.

Abbildung 51: Verkehrsführung Modalfilter Schillerstraße



Die Umsetzung kann entweder durch eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung (Beschilderung) oder durch einen baulichen Modalfilter (zum Beispiel Bus-Modalfilter mit abgesenktem Bord / „Kuhle“) erfolgen.

Abbildung 52: Modal-Filter Bus: Beschilderung in Oberhausen (links); baulich in Gelsenkirchen (rechts)



### Stufe 3: Verkehrsversuch Bahnhofstraße

Ergänzend zur vorgeschlagenen Neuordnung der Verkehrsführung wird die Durchführung eines Verkehrsversuchs in der Bahnhofstraße empfohlen. Die Grundidee hat sich durch diverse Beteiligungsformate ergeben, wo der Vorschlag mehrfach eingebracht wurde.

Die übergeordneten verkehrlichen Ziele, insbesondere die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs, werden bereits durch die angepasste Verkehrsführung erreicht (Stufe 1). Der Verkehrsversuch dient darüber hinaus der Erprobung einer weitergehenden Umgestaltung des Straßenraums mit dem Ziel, zusätzliche Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten zu schaffen.

Hierzu könnte ein kurzer Abschnitt der Bahnhofstraße im Bereich der Hausnummern 18 und 19 temporär für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Die Erreichbarkeit angrenzender Bereiche, insbesondere des Kriegergäßchens, bleibt dabei gewährleistet und wird für den Fußverkehr verbessert, da eine direkte und sichere Verbindung ohne Querung einer Fahrbahn geschaffen wird.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs sollten folgende Elemente umgesetzt werden:

- Temporäre Sperrung eines Abschnitts der Bahnhofstraße für den Kfz-Verkehr
- Gestalterische Aufwertung durch temporäre Möblierung (zum Beispiel Sitzgelegenheiten, Pflanzelemente) → etwa über die Leihmöglichkeiten der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (vgl. Abbildung 53)
- Weiterhin durchgängige Befahrbarkeit für den Radverkehr
- Nutzbarkeit der entstehenden Flächen für Schule, Kindergarten und Bücherei

Abbildung 53: Beispielhafter Verkehrsversuch einer Straßensperrung für den Kfz-Verkehr als Vorbereitung einer städtebaulichen Umgestaltung in der Kleinstadt Niedenstein (links); Leihmöglichkeit der AGNH für die Leihe von Stadtmöbeln (rechts);



#### Stufe 4: Gehwegbreite und Querungshilfe Bahnhofstraße

Im Zuge der geplanten Neuordnung der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße wird als langfristiger Baustein die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur empfohlen. Ziel ist insbesondere die Erhöhung der Schulwegsicherheit sowie die barrierefreie Gestaltung des Straßenraums.

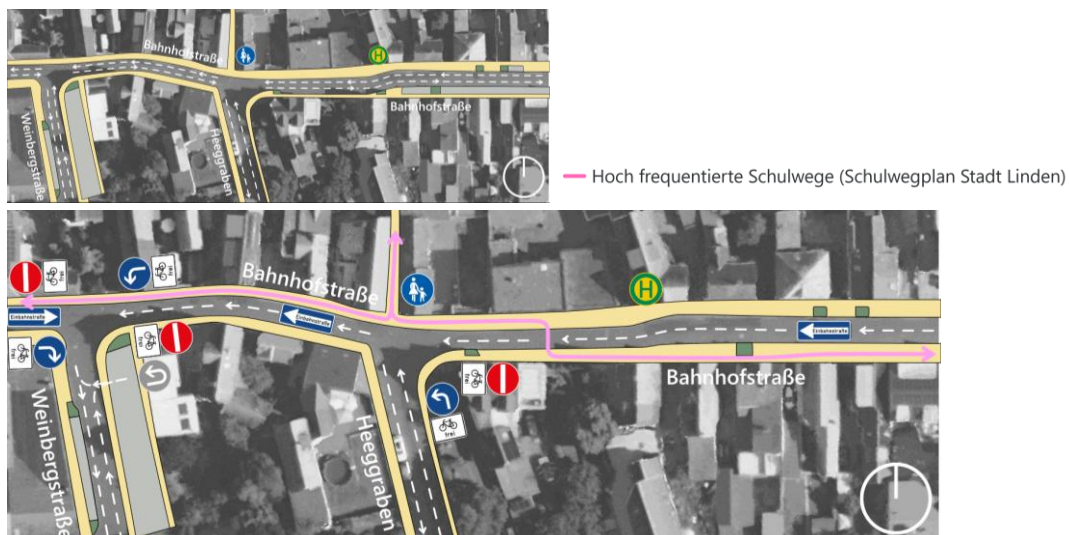
Durch die Einrichtung der zuvor beschriebenen Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße ergibt sich die Möglichkeit, die Fahrbahnbreite zu reduzieren. Dadurch können zusätzliche Flächen zugunsten des Fußverkehrs gewonnen und die Querbarkeit der Bahnhofstraße verbessert werden.

Hierzu sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden (siehe Abbildung 54):

- Verbreiterung der Gehwege entlang der Bahnhofstraße
  - Reduzierung der Fahrbahnbreite zur Verbreiterung des Gehweges (Sicherstellung einer Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m zur Gewährleistung von Linienbusverkehr und Radverkehr in Gegenrichtung)<sup>73</sup>
- Einrichtung einer barrierefreien Querungshilfe im Bereich der Bahnhofstraße auf Höhe der Bushaltestelle „Bahnhofstraße“

Gegebenenfalls entfallende Parkplätze entlang der Bahnhofstraße könnten im umliegenden Straßennetz (Mahrweg und Heeggraben) kompensiert werden.

Abbildung 54: Detailplan Bahnhofstraße (oben: Bestand; unten: Entwurf + Verkehrsführung)



<sup>73</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) „Zu Zeichen 220 Einbahnstraße“

## Empfehlung zur Umsetzung

Im Rahmen der Neuordnung der Verkehrsführung in der Bahnhofstraße sollten begleitend folgende Punkte berücksichtigt werden:

- **Prozess:** Es wird empfohlen, die Maßnahmen zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs umzusetzen, um frühzeitig Erfahrungen zu sammeln und Anpassungen vornehmen zu können. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen (Einbahnstraßen, „unechte Einbahnstraße“, Modalfilter) können dabei kurzfristig eingerichtet werden.
- **Schrittweise Umsetzung:** Es wird empfohlen, die neue Verkehrsführung in der Bahnhofstraße sowie den Modalfilter in der Schillerstraße zunächst zu erproben. Ergänzend kann ein Verkehrsversuch durch eine temporäre Sperrung im Bereich der Hausnummern 18/19 in der Bahnhofstraße durchgeführt werden, um zusätzliche Aufenthaltsqualitäten zu testen.
- **Monitoring:** Während des Verkehrsversuchs wird eine begleitende Evaluation empfohlen (unter anderem Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen sowie Beobachtung der Schulwegsituation), um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen.
- **Kommunikation:** Eine frühzeitige Information und Einbindung der Anwohnenden sowie der örtlichen Einrichtungen (insbesondere Schule, Kindergarten und Bücherei) wird empfohlen, um Akzeptanz zu schaffen und Rückmeldungen aufzunehmen.
- **Langfristige Umsetzung:** Nach erfolgreicher Erprobung wird eine dauerhafte bauliche Umsetzung empfohlen. Diese umfasst insbesondere die Verbreiterung der Gehwege sowie die Einrichtung einer barrierefreien Querungshilfe.
- **Fördermöglichkeiten:** Aufgrund des komplexen Vorhabens wird empfohlen, dass Vorhaben frühzeitig mit Hessen Mobil abzustimmen, um mögliche Förderungen zu sondieren.

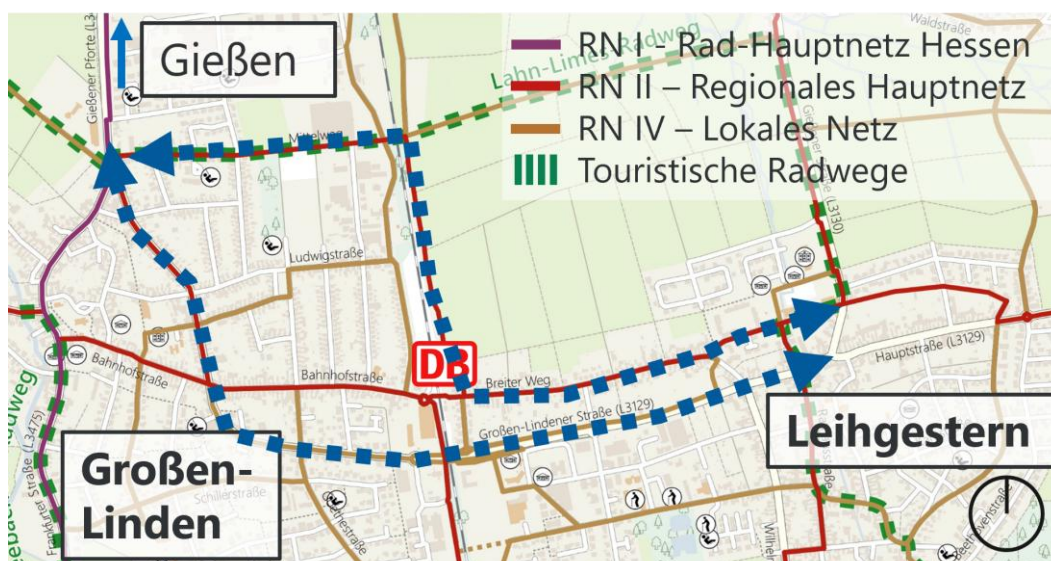
### 8.1.3 Fahrradachse in Ost-West-Richtung

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Fahrradstraße: 130.000 € Ausbau Wirtschaftsweg: 300.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität Sonderprogramm „Stadt und Land“ Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsfördergesetz				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Die Ortsdurchfahrt in Linden übernimmt derzeit mehrere verkehrliche Funktionen gleichzeitig und ist im Radverkehrsnetz Bestandteil unterschiedlicher Netzkategorien. Während sie überwiegend dem lokalen Netz (RN IV) zuzuordnen ist, verlaufen mit dem Regionalen Rad-Hauptnetz (RN II) wichtige überörtliche Radverbindungen über den Breiten Weg, den Mittelweg sowie abschnittsweise über die Moltkestraße. Der Mittelweg ist darüber hinaus Bestandteil des touristischen Lahn-Limes-Radwegs.

Abbildung 55: Möglichkeiten der Ortsdurchfahrt für den Radverkehr



Die Verkehrsbelastung und die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten unterscheiden sich innerhalb des Untersuchungsraums deutlich. Entlang der Ortsdurchfahrt (L 3129) treten hohe Kfz-Belastungen von bis zu 9.000 Kfz pro Tag bei überwiegend 50 km/h (abschnittsweise auch bis zu 70 km/h) auf. Der Radverkehr wird hier im Mischverkehr geführt, da die Fahrbahnbreiten keine regelkonformen Führungsformen wie Radfahrstreifen oder zumindest Schutzstreifen (Mindestbreite ca. 7,50 m) ermöglichen.

Demgegenüber sind der Breite Weg und der Mittelweg zwar als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, verfügen jedoch ebenfalls über keine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur. Insgesamt fehlt somit eine durchgängige, sichere und attraktive Ost-West-Verbindung für den Radverkehr über eine Länge von rund 2,5 km.

Abbildung 56: L 3129/ Leihgesterner Straße (links); Breiter Weg (rechts)



Der Bahnhof Großen-Linden bildet einen zentralen Verknüpfungspunkt im Radnetz. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind im Bestand räumlich verteilt und unübersichtlich. Während zahlreiche mietbare Fahrradboxen vorhanden sind, bestehen nur begrenzte Kapazitäten an frei zugänglichen, überdachten Abstellmöglichkeiten mit Anlehnbügeln in unmittelbarer Bahnsteignähe. Zudem stellt die schmale und wenig übersichtliche Unterführung unter den Bahngleisen ein Hindernis für eine direkte und komfortable Radverkehrsführung dar.

Abbildung 57: Unterführung der Bahngleise (links); Abstellanlagen am Bahnhof (rechts)



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Etablierung von Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung, insbesondere Richtung Gießen
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

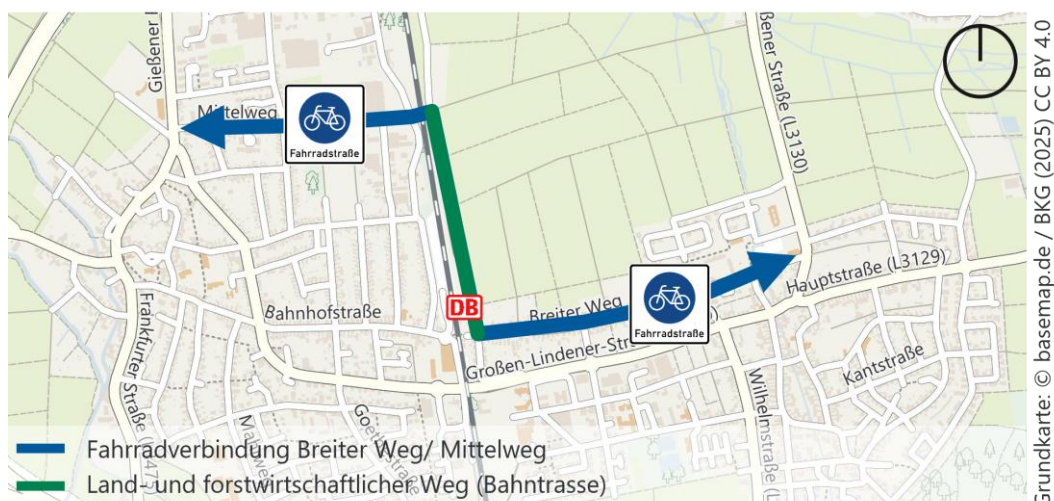
## Maßnahmenempfehlung

Zur Schaffung einer durchgängigen und attraktiven Ost-West-Verbindung wird empfohlen, die Straßenzüge Am Festplatz – Breiter Weg – Mittelweg als Fahrradstraße auszuweisen.

Die Trasse übernimmt eine zentrale Funktion im Regionalen Rad-Hauptnetz und stellt zugleich eine direkte Anbindung des Bahnhofs Großen-Linden sicher.

Ergänzend wird empfohlen, den östlich der Bahntrasse verlaufenden land- und forstwirtschaftlichen Weg auszubauen. Dadurch kann insbesondere für den Pendlerverkehr in Richtung Gießen eine direkte und attraktive Verbindung geschaffen werden, ohne die bestehende, schmale Unterführung im Bereich des Bahnhofs nutzen zu müssen.

Abbildung 58: Verlauf der empfohlenen Route für den Radverkehr



Die Einrichtung der Fahrradstraße ermöglicht es, den Radverkehr auf einer geeigneten, verkehrsarmen Route zu bündeln und gleichzeitig eine sichere Alternative zur belasteten Ortsdurchfahrt zu schaffen.

*Exkurs: In Fahrradstraßen ist Kraftfahrzeugverkehr nur dann erlaubt, wenn dies durch ein Zusatzschild explizit freigegeben ist (was in Deutschland die Regel ist). Dennoch sind Pkw und andere Kraftfahrzeuge nur zu Gast. Der Radverkehr gibt in Fahrradstraßen das Tempo vor. Radfahrende dürfen jederzeit in ihrer gewünschten Geschwindigkeit und dabei auch nebeneinander fahren. Für alle gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.*

Die bauliche und verkehrsrechtliche Gestaltung sollte sich an den Musterlösungen des Landes Hessen orientieren (siehe Abbildung 82 auf Seite 150 ) und umfasst insbesondere folgende Elemente:

- Beschilderung „Fahrradstraße“ (VZ 244 StVO) mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ sowie ggf. „Linienverkehr frei“
- Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Einmündungen und Knotenpunkten (VZ 301 StVO), ausgenommen einzelne untergeordnete Knotenpunkte
- Markierung der Einmündungsbereiche durch großflächige Rotmarkierungen mit Fahrradpiktogrammen
- Regelmäßige Markierung von Fahrradpiktogrammen im Abstand von ca. 25–50 m
- Markierung von Seitenstreifen zur optischen Einengung der Fahrbahn und Geschwindigkeitsdämpfung

Abbildung 59: Visualisierung der Fahrradstraße Breiter Weg



## Ergänzung: Bahnhofsanbindung und Abstellanlagen

Im Bereich des Bahnhofs Großen-Linden ist die Fahrradstraße funktional mit den bestehenden Anlagen zu verknüpfen. Zur Stärkung der intermodalen Nutzung wird die Neuordnung und Bündelung der Fahrradabstellanlagen empfohlen. Hierzu sollte eine zentral gelegene, übersichtliche Abstellanlage mit folgenden Elementen geschaffen werden:

- Überdachte Anlehnbügel in unmittelbarer Bahnsteignähe
- Abschließbarer Bereich (zum Beispiel Zugang per Chipkarte oder App) für höherwertige Fahrräder (gegebenenfalls mit Lademöglichkeiten)

Abbildung 60: Good-Practice Fahrradabstellanlage am Schwerter Bahnhof



## Hinweise zur Umsetzung

- **Schrittweise Umsetzung:** Die Einrichtung kann abschnittsweise erfolgen, um frühzeitig sichtbare Verbesserungen zu erreichen. Insbesondere Abschnitte mit geringem baulichem Anpassungsbedarf eignen sich für eine kurzfristige Umsetzung durch Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen (beispielsweise Breiter Weg).
- **Ergänzende Infrastruktur:** Entlang der Route sollten an wichtigen Zielpunkten (zum Beispiel Bahnhof oder öffentliche Einrichtungen) zusätzliche Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden. Auch die Einrichtung einer Radzählstelle kann zur Sichtbarmachung der Nutzung beitragen (siehe 8.3.4 auf Seite 128).
- **Wegweisung:** Die Fahrradstraße sollte in die bestehende Wegweisung des Alltags- und Freizeitverkehrs integriert werden. Eine Führung des Rad-Hauptnetzes über die neue Verbindung ist anzustreben. Dies sollte im Rahmen des regelmäßig stattfindenden Monitoring zum Rad-Hauptnetz Hessen gemeldet werden.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Zur Förderung der Akzeptanz wird eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit empfohlen. Inhalte sollten insbesondere die Verkehrsregeln in Fahrradstraßen sowie deren Nutzen für die Verkehrssicherheit und Lebensqualität umfassen.
- **Fördermöglichkeiten:** Aufgrund des Bezugs zum Rad-Hauptnetz Hessen wird empfohlen, dass Vorhaben frühzeitig mit Hessen Mobil abzustimmen, um mögliche Förderungen zu sondieren.

## 8.1.4 Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Piktogrammreihe: 10.000 € Ausbau Radverbindung: 450.000 € (Richtung Langgöns)				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität Sonderprogramm „Stadt und Land“ Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsfördergesetz				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

### Ausgangslage / Problemstellung

Die L 3475 (Frankfurter Straße / Gießener Pforte) ist derzeit die wesentliche Verbindung des Radverkehrs auf der Nord-Süd-Achse und ist Bestandteil des Rad-Hauptnetzes Hessen. Im Bereich der Gießener Pforte sowie außerorts sind straßenbegleitende Geh- und Radwege vorhanden.

Innerorts wird der Radverkehr auf der Frankfurter Straße im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt, überwiegend bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und einer Verkehrsbelastung von 2.900 bis 6.900 Kfz pro Tag.

Die Frankfurter Straße bietet aufgrund der schmalen Straßenbreite kaum Möglichkeiten, die Situation für den Radverkehr zu verbessern.

Abbildung 61: Frankfurter Straße im Bestand



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Etablierung von Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr
- Verbesserung der Radverkehrsanbindung, insbesondere Richtung Gießen

## Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Radverkehrsverbindung entlang der Nord-Süd-Achse kurzfristig durch Verkehrsberuhigung auf der innerörtlichen L 3475 und langfristig durch das Angebot einer attraktiven Alternativroute zu verbessern.

### Kurzfristige Lösung im Bestand: Piktogrammreihe und Tempo 30

Zur Verbesserung der Führung und Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs wird die Markierung von Piktogrammreihen empfohlen. Untersuchungen zeigen, dass durch die Markierung von Fahrradpiktogrammen im Fahrstreifen die Seitenabstände beim Überholen tendenziell zunehmen und die Akzeptanz des Radverkehrs im Mischverkehr verbessert wird. Zudem wurde eine deutliche Erhöhung der Fahrbahnnutzung im Vergleich zu Abschnitten ohne Piktogramme festgestellt.<sup>74</sup>

Die Piktogrammreihen werden als wiederkehrende Markierungen im Fahrstreifen angeordnet und orientieren sich an der Führungsposition des Radverkehrs. Die Anordnung erfolgt in regelmäßigen Abständen (zum Beispiel etwa 25–50 m)<sup>75</sup>, um eine kontinuierliche Wahrnehmbarkeit zu gewährleisten.

Durch die regelmäßige Anordnung von Fahrradpiktogrammen wird:

- die Führungsposition des Radverkehrs im Fahrstreifen verdeutlicht,
- die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöht und
- das Bewusstsein des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr gestärkt.

---

<sup>74</sup> Berg, Timo; et al. (Bergische Universität Wuppertal); Wirkung von Piktogrammen im Straßenraum auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Wuppertal 2020

<sup>75</sup> Vgl. Praxisbeispiel Piktogrammreihen im Rahmen des Deutscher Fahrradpreis (Nominierung 2017).

Abbildung 62: Piktogrammreihe in Heidelberg



Es sollten mindestens die in der Leitmaßnahme „Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen“ auf Seite 82 genannten Abschnitte unter den dort aufgeführten Begründungen entsprechend auf Tempo 30 km/h beschränkt werden.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, allein zur Förderung des Radverkehrs, ist nach aktueller Rechtslage der Straßenverkehrs-Ordnung nicht möglich.

*„Die Bereitstellung angemessener Flächen [für den Rad- und Fußverkehr] kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen ([...] nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“<sup>76</sup>*

<sup>76</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit – XI.“

## Langfristige bauliche Lösung: Verlagerung auf alternative Radverkehrsachse entlang der Bahntrasse

Langfristig wird die Entwicklung einer alternativen Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse (Main-Weser-Bahn) empfohlen. Diese weist das Potenzial auf, eine durchgängige Nord-Süd-Achse zu bilden und könnte bis zum Bahnhof in Langgöns ausgebaut werden.

Bereits heute ist in Teilabschnitten eine Wegeverbindung entlang der Bahntrasse vorhanden (derzeit unbefestigt bzw. mit wassergebundener Decke, siehe Karte 7 auf Seite 51). Diese kann durch einen entsprechenden Ausbau (z. B. Asphaltierung und Anpassung der Breitenstandards) zu einer Radverkehrsanlage entwickelt werden.

Mit Realisierung dieser Verbindung ist eine Verlagerung des Rad-Hauptnetzes Hessen von der heutigen Führung entlang der Frankfurter Straße auf die neue Trasse sinnvoll.

Ein besonderer funktionaler Mehrwert ergibt sich durch die direkte Anbindung des Bahnhofs Großen-Linden. Hierdurch wird die intermodale Verknüpfung zwischen Rad- und Schienenverkehr gestärkt und die Bedeutung des Standorts im Umweltverbund erhöht.

Darüber hinaus bestehen Synergieeffekte mit der geplanten Fahrradachse in Ost-West-Richtung (siehe Kapitel 8.1.3 auf Seite 95).

Abbildung 63: Verlauf der empfohlenen Alternativverbindung in Nord-Süd-Richtung



## 8.1.5 Parkraummanagement in den Wohngebieten

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	25.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	keine				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

### Ausgangslage / Problemstellung

Die Analyse der Parksituation in den Wohngebieten West (Großen-Linden) und Ost (Leihgestern) zeigt eine hohe bis sehr hohe Auslastung der öffentlichen Parkplätze (Bis zu 138 %). Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden kommt es zu einer Überbelegung von bis zu 35%, die teilweise mit illegalem Parken verbunden ist (siehe „Sonderauswertung Wohngebiete“ auf Seite 67).

Im Wohngebiet Ost sind die Parkplätze über den gesamten Tagesverlauf hinweg vollständig ausgelastet und überschreiten stellenweise die vorhandene Kapazität deutlich. Im Wohngebiet West treten hohe Auslastungen vor allem in den Abendstunden auf, unter anderem bedingt durch zusätzliche Nachfrage durch die Sporthalle. Insbesondere im Trainings- und Veranstaltungsbetrieb kommt es in den Abendstunden zu erhöhten Besucherzahlen, wodurch zusätzliche Fahrzeuge mangels ausreichender Stellplatzangebote im direkten Umfeld auf den öffentlichen Straßenraum im Wohngebiet ausweichen.

Der Anteil der Gebietsfremden in den Wohngebieten, also die Fahrzeuge, welche es unter anderem zu verdrängen gilt, beträgt im Wohngebiet West bis zu 25% und im Wohngebiet Ost bis zu 40 %.

Zudem zeigt sich, dass ein erheblicher Anteil der Fahrzeuge über längere Zeiträume im öffentlichen Raum abgestellt wird. Rund 25,5 % der Bewohnerfahrzeuge wurden während des gesamten Beobachtungszeitraums nicht bewegt.

Gleichzeitig weisen Rückmeldungen aus der Onlinebeteiligung und den Workshops darauf hin, dass private Stellplätze und Garagen teilweise ungenutzt bleiben, während Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Dies verstärkt den bestehenden Parkdruck zusätzlich.

Abbildung 64: Parken in der Rathausstraße (links); Parken in der Obergasse (rechts)



## Zielsetzung

- Management und Organisation bestehender öffentlicher Parkplätze
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

## Maßnahmenempfehlung

Zur gezielten Steuerung der Parkraumnutzung wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den Wohngebieten empfohlen. Ziel ist es, den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen, Parksuchverkehr zu vermeiden und insbesondere den Parkdruck zu reduzieren.

Hierzu sollte eine Parkscheibenregelung eingeführt werden, während Bewohner durch Bewohnerparkausweise von dieser Regelung befreit werden (Mischprinzip). Die Gebiete sollten als Parkzonen (VZ 314.1 StVO) ausgewiesen werden, um den Beschilderungsaufwand zu reduzieren. Eine flächendeckende Gebührenbewirtschaftung wird aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen (Auslastung) als nicht wirtschaftlich bewertet.

Die Gebühren für Bewohnerparkausweise sollten so bemessen werden, dass eine spürbare Lenkungswirkung erzielt wird. Als Orientierung kann die Stadt Gießen mit derzeit 120 € pro Jahr herangezogen werden. Eine Mindestgebühr von 60 € pro Jahr sollte jedoch nicht unterschritten werden. Für die Umsetzung ist der Erlass einer entsprechenden Bewohnerparkgebührenordnung erforderlich.

Innerhalb der Zonen sollten, wo erforderlich, differenzierte Regelungen gelten. Zum Beispiel empfiehlt sich:

- Auf der Parkplatzanlage am **Festplatz** Bewohner nicht und stattdessen Lehrpersonal von der Parkscheibenpflicht zu befreien.
- Am **Heimatmuseum** und anderen Zielorten für Kundschaft, Besucher etc., Bewohner nicht von der Parkscheibenpflicht zu befreien, um diese Parkplätze für die entsprechende Nutzergruppe freizuhalten.



## 8.2 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

### 8.2.1 Verkehrsberuhigter Bereich Bahnhofsvorplatz

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Aufstellen Beschilderung: <5.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Keine				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Am Bahnhofsvorplatz des Bahnhofs Großen-Linden besteht eine hohe Nutzungsmischung aus Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (Busverkehr). Zusätzlich führen wichtige Wegebeziehungen zum Bahnhof sowie zu angrenzenden Nutzungen wie Erlebnispark, Jugendzentrum und Minigolfanlage durch den Bereich.

Die derzeitige Gestaltung wird diesen Anforderungen jedoch nicht gerecht: Es fehlen durchgängige (barrierefreie) Gehwege sowie sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere in Richtung Bahnhof. Dadurch entstehen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie eine eingeschränkte Aufenthalts- und Erschließungsqualität.

Abbildung 66: Bahnhofsvorplatz am Bahnhof Großen-Linden



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten

## Maßnahmenempfehlung

Da der Bahnhofsvorplatz bereits eine platzartige Gestaltung mit niveaugleichen Flächen aufweist, wird empfohlen, den Bereich als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Die bestehende Beschilderung um die kreisförmige Umfahrung kann wie im Bestand verbleiben (es liegt kein Kreisverkehr vor, der in einem verkehrsberuhigten Bereich nicht zulässig wäre).

Hierdurch ergeben sich folgende Wirkungen:

- Der Fußverkehr kann die gesamte Verkehrsfläche in voller Breite nutzen.
- Der Kfz-Verkehr ist auf Schrittgeschwindigkeit beschränkt, wodurch die Verkehrssicherheit insbesondere für zu Fuß Gehende deutlich erhöht wird.
- Die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsvorplatzes wird gestärkt und der Bereich seiner Funktion als zentraler Zugangs- und Aufenthaltsraum gerecht.
- Die vorhandene Gestaltung und Nutzung werden durch die verkehrsrechtliche Anordnung eindeutig und verständlich geregelt.

Abbildung 67: Empfohlene Beschilderung zum verkehrsberuhten Bereich Bahnhofsvorplatz



## 8.2.2 Gehwegparken

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	< 5.000				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Keine				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

### Ausgangslage / Problemstellung

Im Untersuchungsgebiet wird in zahlreichen Straßen im Hauptfußverkehrsnetz sowie auf Hauptschulwegen auf Gehwegen geparkt. Teilweise ist dieses Gehwegparken durch Beschilderung oder Markierung angeordnet, teilweise erfolgt es ohne rechtliche Grundlage (illegal). Die verbleibenden Restgehwegbreiten entsprechen in vielen Abschnitten nicht der Regelbreite für den barrierefreien Begegnungsverkehr (siehe Abbildung 7 auf Seite 13). Besonders für Kinder auf Schulwegen entstehen dadurch eingeschränkte Bewegungsräume und teilweise unübersichtliche und gefährliche Situationen.

*„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“ <sup>77</sup>*

Daraus ergibt sich Handlungsbedarf, den ruhenden Verkehr in diesen Bereichen neu zu ordnen.

Abbildung 68: legales/ illegales Gehwegparken auf Hauptschulwegen



<sup>77</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6) „Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen“

## Zielsetzung

- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Management und Organisation bestehender öffentlicher Parkplätze
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

## Maßnahmenempfehlung

Parkstände mit Gehwegparken, bei denen die verbleibende Restgehwegbreite im Hauptfußverkehrsnetz unter 1,80 m liegt, sollten grundsätzlich entfernt werden, um eine barrierefreie Nutzung der Gehwege sicherzustellen (besonders auf Schulwegen). In Einzelfällen sollte geprüft werden, ob das Gehwegparken auf die Fahrbahn verlagert werden kann. Voraussetzung hierfür ist eine ausreichende Fahrbahnbreite (siehe Abbildung 69 auf Seite 111).

Die benötigte Fahrbahnbreite, um auf der Fahrbahn einseitig oder beidseitig parken zu dürfen, ist unter Berücksichtigung von Durchschnittswerten der Breiten von Pkw und den Parkplatzbreiten nach den aktuellen Regelwerken<sup>78</sup> in Tabelle 13 aufgelistet. Angenommen wurde eine markierte Parkplatzbreite von 2,15 m.

In jedem Fall muss neben/ zwischen parkenden Fahrzeugen eine Fahrbahnbreite von 3,05 m verbleiben.<sup>79</sup> Der Breitenbedarf kann sich im Einzelfall durch Anforderungen von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen vergrößern, beispielsweise in Kurvenbereichen. Die Mindestbreiten sind zudem in der Regel im Nebenstraßennetz umsetzbar, sofern ausreichend Ausweichmöglichkeiten für entgegenkommende Verkehre vorhanden sind.

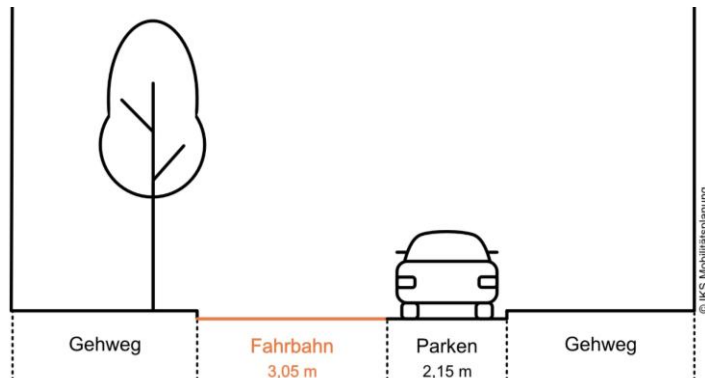
Tabelle 13: Parkplätze im Bezug zur Fahrbahnbreite (angenommener Durchschnittswert)

	<b>Kein legales Parken auf der Fahrbahn möglich</b>	<b>Einseitiges Parken auf der Fahrbahn möglich</b>	<b>Beidseitiges Parken auf der Fahrbahn möglich</b>
Benötigte Fahrbahnbreite	< 5,20 m	≥ 5,20 m	≥ 7,35 m

<sup>78</sup> Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023, S. 37

<sup>79</sup> Schurig, Roland; Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO – zu § 12 Halten und Parken. Bonn 2020, S. 234

Abbildung 69: Mindestbreite für Parken auf der Fahrbahn



### Umgang mit illegalem Gehwegparken

Neben den ausgewiesenen Gehwegparkplätzen wurde in mehreren Abschnitten innerhalb des Untersuchungsgebiets illegales Gehwegparken erfasst (siehe Karte 3 auf Seite 37).

Um auch in diesen Abschnitten barrierefreie Gehwege zu gewährleisten, sollte das zukünftig verhindert werden. Dazu bieten sich folgende Maßnahmen an:

- Öffentlichkeitskampagne zum Thema Barrierefreiheit und illegalem Gehwegparken
- Durchführung von Schwerpunktkontrollen
- Aufstellen von Pollern, falls verstärkte Kontrollen keinen Effekt haben

Folgende Abschnitte sollten in der Umsetzung priorisiert werden (siehe Karte 4 auf Seite 40):

- Breiter Weg (zwischen Hardtweg und am Festplatz)
- Rathausstraße (zwischen Klausengasse und Heergasse)
- Ludwigstraße (zwischen Moltkestraße und Wilhelm-Leuschner-Straße)
- Burgstraße (zwischen Burgschule und Moltkestraße („Schulstraße“))
- Leihgesterner Straße (vor der Bäckerei an der Kreuzung Bahnhofstraße)
- Moltkestraße (Abschnitt nördlich der Kreuzung Bahnhofstraße)
- Schillerstraße (zwischen Heeggraben und Mahrweg)
- Siemensstraße (zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Warabistraße)

### 8.2.3 (Gesicherte) Querungsanlagen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Anlage Lichtsignalanlage: 65.000 € Einrichtung Zebrastreifen: 25.000 € Anlage Mittelinsel: 10.000 € Vorgezogener Seitenraum: 7.500 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität Förderinitiative Fußverkehr				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Querungsanlagen sind ein wichtiger Baustein eines barrierefreien und sicheren Fußwegenetzes. Sie sind insbesondere dort erforderlich, wo Quell- und Zielorte für den Fußverkehr durch Fahrbahnen mit Barrierewirkung getrennt werden. Je nach Verkehrsstärken und zulässiger Höchstgeschwindigkeit sollten die Querungsstellen gesichert sein (zum Beispiel durch Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen). Entlang des Haupt-Fußwegenetzes, an Haltestellen des ÖPNV und entlang Schulwegen besteht besonderer Bedarf an (gesicherten) Querungsanlagen.

Abbildung 70: Querungsstellen entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes (Hauptschulwege) ohne gesicherten Vorrang für den Fußverkehr



#### Zielsetzung

- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

## Maßnahmenempfehlung

Um durchgängige, barrierefreie und sichere Fußwege auszubauen, wird die Einrichtung von Querungsanlagen an folgenden Standorten empfohlen. Diese leiten sich zum einen aus der Netzplanung und zum anderen aus dem Beteiligungsverfahren ab.

Die konkrete Ausgestaltung der Querungsanlagen muss im Detail geprüft werden. Mindestens sollten Nullabsenkungen (gegebenenfalls mit Fahrbahneinengungen) und taktilem Leitsystem angelegt werden. Sofern rechtlich/ straßenverkehrstechnisch umsetzbar, wird die Anlage von Zebrastreifen empfohlen, um dem Fußverkehr auf diesen wichtigen Verbindungen Vorrang einzuräumen. Gegebenenfalls kann auch die Anlage von Gehwegüberfahrten, Lichtsignalanlagen oder „Dunkelampeln“ eine Option sein. Sofern baulich möglich, sollten Mittelinseln vorgesehen werden.

In Linden bestehen bereits mehrere Kreisverkehre (teilweise mit Mittelinseln), wo bisher kein expliziter Vorrang für den Fußverkehr geregelt ist. Dabei bestehen insbesondere für die Regelungen an Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete folgende Empfehlungen:

*„Innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 239 StVO, „Zebrastreifen“) ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen. [...]“<sup>80</sup>*

Im Sinne eines barrierefreien und sicheren Haupt-Fußverkehrsnetzes sollten sämtliche Überquerungsstellen an Kreisverkehren mit Zebrastreifen (inklusive Nullabsenkung und taktilem Leitsystem) ausgestattet werden.

Abbildung 71: Bestand und Visualisierung Zebrastreifen am Kreisverkehr L3129/ Arnsburger Weg



<sup>80</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln 2006, S. 21

Tabelle 14: Standorte von Kreisverkehren mit Empfehlung zur Anlage von Zebrastreifen

<b>Straßenname</b>	<b>Lage</b>	<b>Haupt-Fußverkehrsnetz</b>	<b>Schulweg</b>	<b>Priorität</b>
Hauptstraße (L3129)	Kreisverkehr: Steinweg/ Beethovenstraße/ L3129	X	X	X
Leihgesterner Straße (L3129)	Kreisverkehr: Arnburger Weg/ L3129	X	X	X
Leihgesterner Straße (L3129)	Kreisverkehr: Goethestraße/ L3129	X	X	X
Robert-Bosch-Straße	Kreisverkehr: Siemensstraße / Robert-Bosch-Straße	X	X	X
Großen-Lindener-Straße (L3129)	Kreisverkehr: Hardtweg/ Kurt- Schuhmacher-Straße/ L3129	X		

Weiterhin sollten an folgenden Standorten die Anlage von (gesicherten) Querungsanlagen geprüft werden. Sämtliche Standorte haben eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr und liegen zum Beispiel im Haupt-Fußverkehrsnetz, entlang Schulwegen oder verbinden wichtige Zielorte (wie Nahversorgung oder kulturelle Einrichtungen).

Mit der Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (April 2025) wurde klargestellt, dass im Bereich von Fußgängerüberwegen eine Beschränkung auf Tempo 30 km/h auf bis zu 300 m Länge möglich ist, insbesondere wenn die erforderlichen Sichtweiten bei Tempo 50 km/h nicht gewährleistet werden können oder das Fahrverhalten des Kfz-Verkehrs unzureichend ist.<sup>81</sup> (siehe 8.1.1 auf Seite 82)

Tabelle 15: Standorte von empfohlenen zusätzlichen Querungsanlagen

<b>Straßenname</b>	<b>Lage</b>	<b>Schulweg</b>	<b>ÖPNV</b>	<b>Querverweis (Kapitel, Seite) und Hinweise</b>	<b>Priorität</b>
Bahnhofstraße	Im Bereich zwischen Mahrweg und Obergasse	X	X	Siehe 8.1.2, Seite 87	X
L3475	Zwischen Bergstraße und Obergasse	X	X		X
L3475	KiTa „Die Mäuschen“	X			X
L3130	Querung Klausengasse/ Klausengasse				X
L3129	Westlich von Haltestelle „Leihgesterner Straße“	X	X		

<sup>81</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001\* In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)

<b>Straßenname</b>	<b>Lage</b>	<b>Schulweg</b>	<b>ÖPNV</b>	<b>Querverweis (Kapitel, Seite) und Hinweise</b>	<b>Priorität</b>
L3129	Zwischen Haltestelle „Leihgesterner Straße“ und Münzenberger Weg	X	X		
L3475	Zwischen Hüttenberger Straße und Bahnhofstraße	X			
L3475	Haltestelle „Frankfurter Straße“		X		
Steinweg	Nördlich an Haltestelle „Steinweg“		X		
L3129	Östlicher Arm der Kreuzung mit Wilhelmstraße				
L3130	Querung Heergasse/ Theodor- Heuss-Straße				
L3130	Querung Am Festplatz/ Wiesenstraße				
Robert-Bosch-Straße	Westlich von Haltestelle „Gewerbegebiet“				
Siemensstraße	Nördlich von Haltestelle „Gewerbegebiet“				

Die Kosten und Fördermöglichkeiten sind im Einzelfall zu prüfen. Gegebenenfalls liegt die Baulast beim Landkreis, dem Land Hessen oder dem Bund.

Der Umsetzungshorizont bezieht sich auf einzelne Querungsanlagen und nicht auf das gesamte Maßnahmenbündel. Denkbar ist beispielsweise, jährlich 2-5 barrierefreie Querungsanlagen herzustellen.

## 8.2.4 Barrierefreie Knotengestaltung

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
----------------------------------	---	--	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

### Ausgangslage / Problemstellung

Bereits im Jahr 2002 wurde die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr gesetzlich geregelt.<sup>82</sup> Dabei nutzt ein barrierefrei gestalteter Straßenraum nicht nur mobilitätseingeschränkten oder behinderten Menschen, sondern bringt für alle Menschen, die sich dort bewegen, einen Gewinn.<sup>83</sup>

Innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes in Linden bestehen mehrere Knoten, wo die Standards an barrierefreie Gestaltung nicht eingehalten sind. Es fehlen Nullabsenkungen, taktile Leitsysteme oder beides. Der öffentlichen Straßenraum ist dann, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen (Rollator, Kinderwagen...) nur eingeschränkt nutzbar.

### Zielsetzung

- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

### Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, sukzessive die Knoten im Haupt-Fußverkehrsnetz barrierefrei zu gestalten, wo Mängel identifiziert wurden (siehe Karte 3 auf Seite 37). An diesen Querungsstellen sollten die Maßnahmenempfehlungen unter Anwendung der Musterlösungen des Landes Hessen umgesetzt werden (siehe Abbildung 84 auf Seite 152 bis Abbildung 86 auf Seite 154).

Die barrierefreie Gestaltung der Knoten sollte im Zusammenspiel mit der Anlage von (gesicherten) Querungsanlagen erfolgen (vgl. Kapitel 8.2.3 ab Seite 112).

Pro Knoten sind Kosten von ca. 25.000 € zu kalkulieren.

<sup>82</sup> Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760) geändert worden ist

<sup>83</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 9-10

## 8.2.5 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
----------------------------------	---	--	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

### Ausgangslage / Problemstellung

Die durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen im Straßennetz von Linden zeigen, dass in mehreren Wohnstraßen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten abschnittsweise überschritten werden. Insbesondere die ermittelten  $V_{85}$ -Werte liegen häufig über den angeordneten Geschwindigkeiten (siehe Karte 8 auf Seite 53).

Dies betrifft sowohl Tempo-30-Zonen als auch verkehrsberuhigte Bereiche und führt zu erhöhten Sicherheitsrisiken für den Fußverkehr. Insbesondere die Querung von Straßen wird erschwert und das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigt. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld reduziert.

Besonders kritisch ist dies in Bereichen mit relevanten Schulwegen, da hier ein erhöhtes Schutzbedürfnis besteht und Kinder in besonderem Maße auf sichere und übersichtliche Verkehrsverhältnisse angewiesen sind.

### Zielsetzung

- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

### Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, in den betroffenen Wohnstraßen gezielt verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen, um das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren und die Bedingungen für den Fußverkehr nachhaltig zu verbessern (siehe Karte 8 auf Seite 53).

Hierzu zählen insbesondere bauliche Maßnahmen wie Aufpflasterungen, Plateauaufpflasterungen an Knotenpunkten sowie Fahrbahneinengungen. Diese tragen dazu bei, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und gleichzeitig sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr zu schaffen.

Darüber hinaus wird empfohlen, Maßnahmen zur optischen Einengung und Strukturierung des Straßenraums umzusetzen. Hierzu zählt insbesondere die Markierung von Parkplätzen auf der Fahrbahn. Durch eine gezielte Anordnung der Parkplätze (zum Beispiel alternierend) kann die effektive Fahrbahnbreite reduziert und eine geschwindigkeitsredu-

zierende Wirkung erzielt werden. Um die Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Rettungsdienst) zu gewährleisten, ist eine ausreichende Restfahrbahnbreite von in der Regel mindestens 3,05 Metern zu berücksichtigen.

In folgenden Straßenabschnitten in Linden sollten prioritär verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Wiesenstraße (Schulweg, Hauptfußverkehrsnetz)
- Rathausstraße (Schulweg, Hauptfußverkehrsnetz)
- Tannenweg (Schulweg, Hauptfußverkehrsnetz)
- Waldstraße (Schulweg, Hauptfußverkehrsnetz)
- Am Heimatmuseum (Hauptfußverkehrsnetz)
- Bahnhofstraße/ östlich der Moltkestraße (Hauptfußverkehrsnetz)

Abbildung 72: Good-Practice Beispiele von Verkehrsberuhigenden Elementen in Wohnstraßen



Darüber hinaus wurde im Rahmen der Onlinebeteiligung darauf hingewiesen, dass auch in der Hüttenberger Straße abschnittsweise erhöhte Geschwindigkeiten auftreten. Die Straße übernimmt im westlichen Bereich zugleich die Funktion einer Ortseinfahrt.

In Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger (Hessen Mobil) sollten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung im Bereich der Ortseinfahrt sowie zur Verbesserung der Querbarkeit geprüft werden. Mindestens sollten regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen werden, um die Bestehenden Regelungen zu überprüfen.

## 8.2.6 Barrierefreie Wohnstraßen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
----------------------------------	---	--	----------------------------------	---------------------------------	---------------------------------------

### Ausgangslage / Problemstellung

Grundsätzlich sollen Gehwege in Wohn- und Nebenstraßen ausreichend Platz und Barrierefreiheit für den Fußverkehr bieten. Diese Anforderung ist jedoch im Bestand in vielen Straßen nicht erfüllt. Zahlreiche Gehwege sind in ihrer Nutzbarkeit neben fehlenden Breiten zusätzlich durch parkende Fahrzeuge, Mülltonnen oder andere Hindernisse eingeschränkt.

In vielen Nebenstraßen entlang des Haupt-Fußwegenetzes, besonders in Wohngebieten und entlang wichtiger Schulwege, fehlen zudem barrierefreie Absenkungen der Gehwege.

### Zielsetzung

- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege

### Maßnahmenempfehlung

Wo die Straßenraumbreiten keine Anlage von barrierefreien Gehwegen ermöglichen, wird die Einrichtung von Wohnwegen ohne baulichen Gehweg oder von verkehrsberuhigten Bereichen empfohlen.

Da Straßen in der Regel eine sehr lange Haltbarkeit aufweisen (oft über 30 – 50 Jahre), ist dies als Daueraufgabe zu betrachten. Zu berücksichtigen ist zudem, dass durch die Anlage niveaugleicher Flächen zusätzliche Kosten für die Anrainer entstehen können. Hier sollten faire Lösungen entwickelt werden, um nicht einen nachhaltigen barrierefreien Ausbau aufgrund finanzieller Belastungen von Einzelhaushalten zu blockieren.

## 8.3 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

### 8.3.1 Fahrradabstellanlagen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Ohne Überdachung, je Standort: < 5.000 Euro Mit Überdachung, je Standort: 25.000 – 50.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität' Sonderprogramm Stadt und Land				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Die Erreichbarkeit der Zielorte für den Radverkehr, wie beispielsweise der Ortskerne oder auch von Nahversorgern, steht in direktem Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen und gut sichtbaren Radabstellanlagen.

Dabei müssen zunehmend auch Lastenräder sowie E-Bikes berücksichtigt werden. Als baulicher Standard wird die Anlage von Fahrradbügeln mit Zwischenstrebe empfohlen. Je nach Bedeutung des Standorts kann ein Witterungsschutz, E-Lademöglichkeiten und Schließfächer angebracht sein. Zur Gewährleistung der Förderfähigkeit, sollen die baulichen Standards nach dem Leitfaden des Landes Hessen eingehalten werden.<sup>84</sup>

#### Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

#### Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen an Zielorten, die für den Radverkehr bedeutend sind und an denen bisher keine Abstellanlagen oder nur Felgenklemmer vorhanden sind, Fahrradbügel inklusive Überdachung aufzustellen.

<sup>84</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020

Möglich Standorte für moderne Fahrradabstellanlagen sind:

- Bahnhof Großen-Linden: Abschließbare und sichere Fahrradabstellanlagen inklusive Schließfächer und digitalem Buchungssystem, Abstimmung mit der DB erforderlich (siehe 8.1.3 auf Seite 95)
- Rathaus Linden: Aufstellung von Fahrradbügeln inklusive Überdachung
- Burgschule Großen-Linden: Aufstellung von Fahrradbügeln inklusive Überdachung
- Wiesengrundschule Leihgestern: Aufstellung von Fahrradbügeln inklusive Überdachung
- Freibad Linden: Aufstellung von Fahrradbügeln inklusive Überdachung (anstelle der bestehenden „Felgenklemmer“), sowie Überdachung der bestehenden Fahrradbügeln
- Einkaufscenter am Mühlberg: Aufstellung von Fahrradbügeln gegebenenfalls mit Überdachung

Die Liste ist nicht abschließend und kann je nach Bedarf ausgeweitet werden.

Abbildung 73: Beispielhafte Abstellanlagen



Good-Practice-Beispiel: einfache Anlehnbügel (Hann. Münden)



Good-Practice-Beispiel: Anlehnbügel mit Überdachung (Kassel)



Good-Practice-Beispiel: Abschließbare Fahrradabstellanlage mit Schließfächern (Bahnhof Sterkrade, Oberhausen)

### 8.3.2 Herstellung von Oberfläche und / oder Breite

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	--	---	----------------------------------	---------------------------------	--

#### Ausgangslage / Problemstellung

Oberflächenmängel verringern die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende. Insbesondere wassergebundene Decken (Feldwege) von land- und forstwirtschaftlichen Wegen können zum Beispiel nach Starkregenereignissen oder Waldarbeiten für den Radverkehr unbefahrbar werden.

Zu schmale Radwege sorgen ebenfalls für einen geringeren Komfort für den Radverkehr. Es kann dazu führen, dass das Überholen nicht mehr möglich ist oder Wege für bestimmte Fahrradtypen (zum Beispiel Lastenräder) nicht befahrbar sind.

#### Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Etablierung von Alternativrouten zu den Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr

#### Maßnahmenempfehlung Oberflächen

Es wird empfohlen die Oberflächen in den mangelbehafteten Bereichen entweder sukzessive zu asphaltieren oder die fortlaufende Instandhaltung der wassergebundenen Oberflächen zu gewährleisten. Die forstwirtschaftlichen Wege und darauf befindliche Mängel sollten zur Flächenoptimierung und Instandhaltung mit den zuständigen Forstbetrieben abgestimmt werden.

Es wird empfohlen, die Oberflächen in folgenden Bereichen zu optimieren: Die Abschnitte sind in Tabelle 16 aufgelistet und können Karte 7 auf Seite 51 entnommen werden:

Tabelle 16: Wege zur Herstellung der Oberfläche

Standort	Netz-hierarchie	Baulastträger	Kosten-schätzung	Priorität
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (zwischen Breiter Weg und Jägerschneise)	RN II	Stadt Linden	330.000 €	X (siehe 8.1.3 Seite 95)
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (südlich Im Boden in Richtung Langgöns)	RN II	Stadt Linden	450.000 €	X (siehe 8.1.4, Seite 100)
Lahn-Limes-Radweg (Mittelweg)	RN II	Stadt Linden	50.000 €	X (siehe 8.1.3 Seite 95)
Lahn-Limes-Radweg (Friedhofsweg in Richtung Lützelinden)	RN IV	Stadt Linden	630.000 €	
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (Nördlich Jägerschneise in Richtung Gießen)	RN IV	Stadt Linden	810.000 €	
Schulstraße (Parkplatz Wiesengrundschule)	RN IV	Stadt Linden	72.000 €	
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (Richtung Grüningen)	RN IV	Stadt Linden	135.000 €	

## Maßnahmenempfehlung Breiten

In Linden entsprechen zudem die Breiten einiger gemeinsamer Geh- und Radwege nicht den Regelwerken. Aufgrund der absehbaren hohen Kosten und Aufwand, wird eine Verbreiterung der Wege beziehungsweise die Anlage anderer Führungsformen erst im Rahmen der Grundhaften Sanierung der betroffenen Straßenabschnitte empfohlen.

Tabelle 17: Wege zur Herstellung der Breiten

Standort	Netz-hierarchie	Baulastträger	Kosten-schätzung	Priorität
L 3475/ Gießener Pforte (zwischen Mittelweg und Gießen)	RN I	Hessen Mobil	1.400.000 €	X
Lahn-Limes-Radweg/ L 3130/ Gießener Straße	RN II	Hessen Mobil	580.000 €	
L 3130/ Gießener Straße (Richtung Gießen)	RN II	Hessen Mobil	2.000.000 €	
L3129 (Richtung Watzenborn-Steinberg)	RN II	Hessen Mobil	400.000 €	
L3129 (zwischen Wilhelmstraße und Europabrücke)	RN IV	Hessen Mobil	800.000 €	
Lahn-Lime-Radweg (Richtung Grüningen)	RN IV	Stadt Linden	500.000 €	
Kleebachtal-Radweg (Richtung Lützelinden)	RN IV	Stadt Linden	800.000 €	
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (Richtung Grüningen)	RN IV	Stadt Linden	2.000.000 €	

### 8.3.3 Querungsanlagen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	--	---	----------------------------------	---------------------------------	--

#### Ausgangslage / Problemstellung

Im Radverkehrsnetz der Stadt Linden bestehen insbesondere an den Ortsrändern Defizite an Übergängen zwischen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Dies betrifft vor allem Bereiche, in denen außerorts geführte Geh- und Radwege an den Ortseingängen beziehungsweise Ortsausgängen enden und der Radverkehr in den Straßenraum übergeleitet werden muss.

Diese Übergänge sind für den Kfz-Verkehr häufig nur unzureichend erkennbar. Gleichzeitig bestehen dort häufig hohe Fahrgeschwindigkeiten, wodurch das Einordnen des Radverkehrs in den Mischverkehr erschwert wird. Insbesondere an klassifizierten Straßen mit straßenbegleitenden Geh- und Radwegen entstehen dadurch Sicherheits- und Komfortdefizite.

#### Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten

#### Maßnahmenempfehlung

Um potenzielle Gefahrenstellen an den Übergängen vom Geh- und Radweg in den Mischverkehr zu entschärfen, sind zwei Herangehensweisen zielführend, die auch in Kombination angewendet werden können:

- Bauliche und gestalterische Sicherung der Übergangsbereiche unter Anwendung der Musterlösungen des Landes Hessen für den „Übergang eines gemeinsamen Geh- und Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang“ (siehe Abbildung 81 auf Seite 149)
- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs (z. B. Beschilderung mit Zeichen 138 StVO „Radverkehr“, ggf. in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverböten)

Beispielsweise kann eine kurzfristige Verbesserung durch Beschilderung und Markierung erfolgen. Im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen sollte jedoch die Umsetzung der dar-

gestellten Musterlösung angestrebt werden, da diese eine dauerhafte, sichere und verständliche Führung des Radverkehrs gewährleistet. Gleichzeitig wird die Einbindung des Radverkehrs in den Straßenraum klar geregelt und für alle Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbar gestaltet.

Im Radnetz sind bei 400–1.000 Kfz/Sp-h Querungshilfen in der Regel erforderlich, im Radzusatznetz bei 700 bis 1.000 Kfz/Sp-h<sup>85</sup>. Eine Übertragung dieser Kategorien auf die Kategorien RN I–IV ist nicht genau definiert. RN I–III werden in diesem Konzept dem Radnetz, RN IV dem Radzusatznetz zugeordnet.

Auch wenn diese Schwellenwerte nicht in allen Fällen erreicht werden, ist aufgrund der Netzfunktion sowie der identifizierten Mängel eine Verbesserung der Übergangsbereiche sinnvoll.

Tabelle 18: Empfohlene Querungsanlagen in Linden

<b>Straße</b>	<b>Lage</b>	<b>Netzhierarchie</b>	<b>Baulastträger</b>	<b>Priorität</b>
L 3475 (Frankfurter Straße / Gießener Pforte)	Nördlicher Ortseingang	RN I	Hessen Mobil	X
L 3475 (Frankfurter Straße / Schillerstraße)	Südlicher Ortseingang	RN I	Hessen Mobil	X
L 3129 (Hauptstraße)	Östlicher Ortseingang	RN II	Hessen Mobil	X
L 3130 (Wilhelmstraße)	Südlicher Ortseingang	RN II	Hessen Mobil	X

Da in der Regel die Baulast der betroffenen Straßen bei Hessen Mobil oder dem Landkreis Gießen liegt, ist eine Abstimmung zur Umsetzung erforderlich.

Pro Knoten sind Kosten von ca. 60.000 € (inklusive Mittelinsel) beziehungsweise 15.000 € (ohne Mittelinsel) zu kalkulieren.

<sup>85</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2020, S. 37

### 8.3.4 Radzählstellen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	30.000 € (mit Stele)				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Radverkehrszählstellen können dazu beitragen, die Bedeutung des Radverkehrs besser abschätzen zu können und auch einen erheblichen Werbeeffekt erzeugen.

Bisher bestehen im Stadtgebiet von Linden noch keine Radzählanlagen. Neben dem vernachlässigten Werbeeffekt können so auch keine effektiven Aussagen zu Radverkehrsströmen getroffen werden.

#### Zielsetzung

- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

#### Maßnahmenempfehlung

Für die Anlage von Radzählstellen wurden 5 mögliche Standorte entlang des Rad-Hauptnetzes Hessen identifiziert. Davon könnten 2 direkt umgesetzt werden:

- Entlang der L3475 (Rad-Hauptnetz Hessen), zum Beispiel zwischen Robert-Bosch-Straße und Hermesdorfer Straße
- Entlang des touristischen Radweges „Lahn-Limes-Radweg“, zwischen Jägerschneise und Gießener Straße

Die folgenden 3 Standorte sind nach Umsetzung anderer Maßnahmen umsetzbar:

- Entlang Breiter Weg, in Verbindung mit der Maßnahme Fahrradachse in Ost-West-Richtung (Seite 95)
- Entlang des Mittelwegs (Lahn-Limes-Radweg), in Verbindung mit der Maßnahme Fahrradachse in Ost-West-Richtung (Seite 95)

- Entlang der Bahnschienen der Main-Weser-Bahn, in Verbindung mit der langfristigen Maßnahme Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung (Seite 100)

Für alle möglichen Standorte sollte möglichst ein Modell mit sichtbarer Stele gewählt werden, um Radfahrenden die Nutzung zu verdeutlichen. So kann auch ein Werbeeffekt für den Radverkehr entstehen.

Abbildung 74: Good-Practice-Beispiel Oberhausen (links) und in einer Fahrradstraße in Nürnberg (rechts)



## 8.4 Sonstige Maßnahmenempfehlungen und Daueraufgaben

### 8.4.1 Parken im Bahnhofsumfeld

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	Aufstellen Beschilderung: < 5.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	keine				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

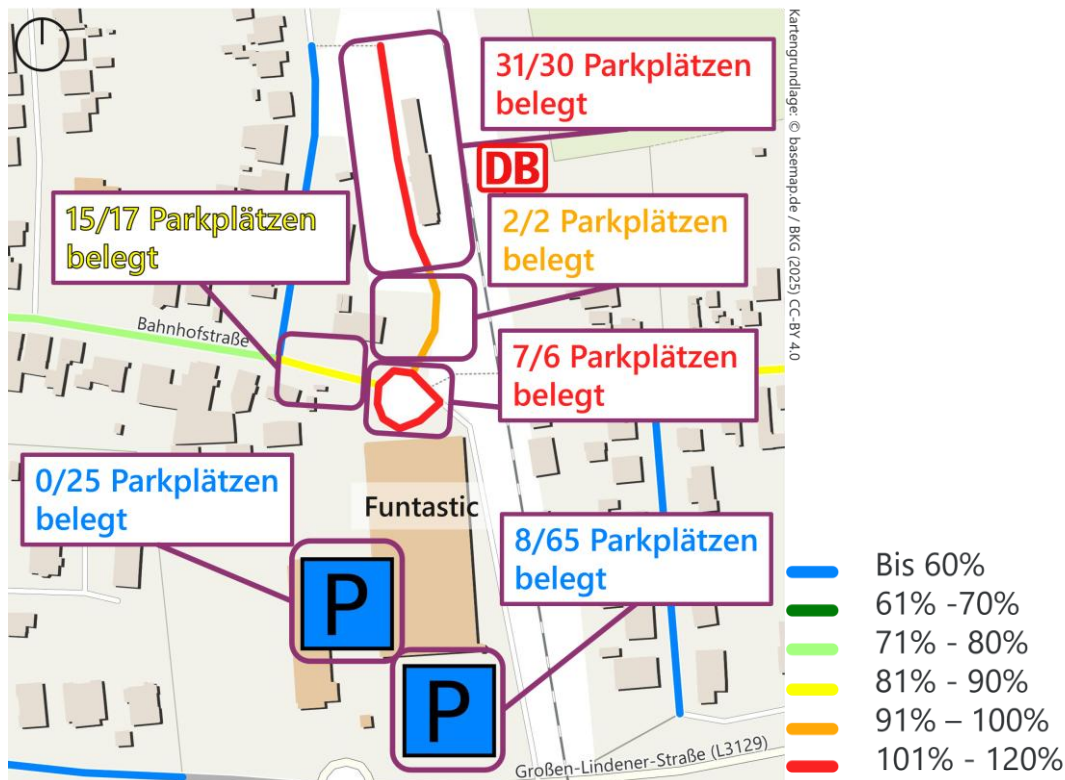
Die Analyse der Parkraumauslastung im Umfeld des Bahnhofs Großen-Linden zeigt eine ungleiche Verteilung der Nutzung auf die vorhandenen Park-&-Ride-Parkplätze. Während die bahnsteignahen Parkplätze in der Spitzenstunde stellenweise Auslastungen von über 100 % aufweisen, sind die südlich des Erlebnisparks „Funtastic“ gelegenen Anlagen zu weniger als 60 % ausgelastet. Insgesamt sind lediglich 63 von 145 Parkplätzen belegt, sodass ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Die Problematik liegt somit nicht in einem Mangel an Parkplätzen, sondern in der räumlichen Verteilung der parkenden Fahrzeuge.

Ein wesentlicher Einflussfaktor hierfür ist die unzureichende beziehungsweise wenig wahrnehmbare Beschilderung. Im Beteiligungsverfahren hat sich gezeigt, dass die Parkplätze vielen gar nicht bekannt waren beziehungsweise Unklarheit besteht, wer diese nutzen darf.

Abbildung 75: Parkplatzanlage südlich des „Funtastic“



Abbildung 76: Auslastung der Parkplätze um 9:00 Uhr



## Zielsetzung

- Management und Organisation bestehender öffentlicher Parkplätze

## Maßnahmenempfehlung

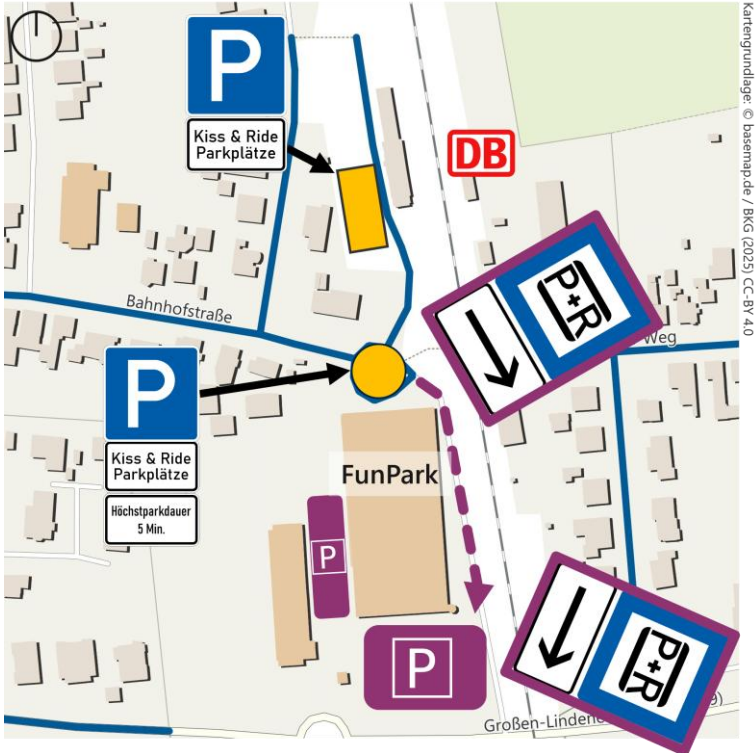
Zur besseren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten wird eine gezielte Steuerung und Differenzierung der Parknutzungen empfohlen. Hierzu zählen insbesondere:

- Errichtung von Kiss & Ride-Parkplätzen für den Hol- und Bringverkehr (u. a. im Bereich der Kreisinsel sowie auf der nördlich gelegenen Park-Ride-Anlage).
- Eine verbesserte Ausschilderung und Lenkung zu weniger ausgelasteten Park & Ride-Anlagen südlich des „Funtastic“.

Durch die gezielte Lenkung der Parknachfrage sowie die funktionale Differenzierung der Stellplätze kann eine gleichmäßigere Auslastung der vorhandenen Park-&-Ride-Anlagen erreicht werden. Dadurch werden insbesondere die bahnsteignahen Bereiche entlastet, Parksuchverkehre reduziert und die Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Bahnhofsumfeld erhöht.

In Kombination mit der geplanten Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs im direkten Bahnhofsumfeld kann der Kfz-Verkehr zusätzlich reduziert und verträglicher gestaltet werden, wodurch die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr weiter erhöht werden kann (siehe Kapitel 8.2.1 auf Seite 107).

Abbildung 77: Mögliche Standorte der P+R Beschilderung sowie Kiss Ride Zonen



## 8.4.2 Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nach Bau einer Umgehungsstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	☒	☒	☒	☒	☐

### Ausgangslage / Problemstellung

Die Ortsdurchfahrt (L 3129) ist derzeit durch eine hohe Verkehrsbelastung von bis zu 9.000 Kfz pro Tag sowie zulässige Höchstgeschwindigkeiten von überwiegend 50 km/h – abschnittsweise bis zu 70 km/h – geprägt. Sie übernimmt neben der Erschließungsfunktion auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den überörtlichen Kfz-Verkehr, wodurch ein erheblicher Anteil des Verkehrs als Durchgangsverkehr einzuordnen ist.

Die bestehenden Verkehrsbelastungen führen zu Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr sowie zu einer geringen Aufenthaltsqualität im Straßenraum. Insbesondere für den Radverkehr bestehen aufgrund fehlender Flächen und hoher Geschwindigkeiten erhebliche Defizite. Gleichzeitig weisen die Gehwege abschnittsweise nur geringe Breiten auf, wodurch die Nutzbarkeit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt ist.

Im Rahmen der Verkehrsplanung wird der Bau einer Umgehungsstraße diskutiert, durch die eine Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht werden könnte. Zeitpunkt und konkrete Ausgestaltung sind derzeit jedoch nicht abschließend geklärt.

Abbildung 78: Möglicher Verlauf der Umgehungsstraße für den Kfz-Verkehr



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Verkehrsberuhigung des Ortskernes / Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege

## Maßnahmenempfehlung

Mit Realisierung der geplanten Umgehungsstraße könnte die Ortsdurchfahrt grundlegend neu geordnet und stärker an den Bedürfnissen der Anwohnenden und des Umweltverbundes ausgerichtet werden. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs könnte die Verkehrsbelastung deutlich reduziert und die Funktion der Ortsdurchfahrt als innerörtlicher Erschließungs- und Aufenthaltsraum gestärkt werden.

Mit der Umsetzung der Umgehungsstraße ist davon auszugehen, dass die bisherige Landesstraße ihre überörtliche Verbindungsfunktion verliert und entsprechend abgestuft wird. Dadurch ergeben sich zusätzliche Handlungsspielräume für die straßenräumliche Neuordnung.

Es sollten daher mindestens die im Rahmen der Leitmaßnahme dargestellten Abschnitte als Tempo-30-Bereiche ausgewiesen werden (siehe Kapitel 8.1.1 auf Seite 82).

Aufbauend darauf ist eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs anzustreben. Hierzu zählen insbesondere die Anlage von Radverkehrsanlagen, der barrierefreie Ausbau der Gehwege sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Bereich von Schulwegen. Gleichzeitig soll die Ortsdurchfahrt eine stärkere Verbindungsfunktion für den Umweltverbund zwischen Großen-Linden und Leihgestern übernehmen.

Ergänzend sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Querbarkeit sinnvoll. Dazu gehören unter anderem Querungshilfen wie Mittelinseln oder Zebrastreifen sowie punktuelle Fahrbahnverengungen und gestalterische Elemente zur Geschwindigkeitsdämpfung. Gleichzeitig bietet sich die Möglichkeit, den Straßenraum durch Begrünung und gestalterische Maßnahmen aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die Umsetzung der Maßnahme ist an den Bau der Umgehungsstraße gekoppelt und daher langfristig einzuordnen. Eine abschnittsweise Umsetzung sowie eine vertiefende Straßenraumplanung unter Einbezug der Bevölkerung werden empfohlen.

### 8.4.3 Fuß- und Radbrücke

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
<b>Kosten- schätzung</b>	< 1.000.000 €				
<b>Förder- möglichkeiten</b>	Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsfördergesetz				
<b>Umsetzungs- horizont</b>	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	

#### Ausgangslage / Problemstellung

Die Wohngebiete im Bereich des Rathauses sowie südlich der Leihgesterner Straße (Anne-Frank-Schule) werden durch die Main-Weser-Bahn voneinander getrennt. Trotz enger funktionaler Verflechtungen bestehen nur eingeschränkte Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Die vorhandenen Verbindungen verlaufen entweder über die L 3129 („Europabrücke“) mit schmalen Gehwegen und eingeschränkter Nutzbarkeit für den Radverkehr oder über eine weiter südlich gelegene Querung im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege, die mit deutlichen Umwegen verbunden ist.

Dadurch entstehen Umwegfahrten und eine eingeschränkte Erreichbarkeit zentraler Ziele für den Fuß- und Radverkehr.

Abbildung 79: Netzlücke zwischen den Ortsteilen



## Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreie Fuß- und Radverkehrsnetze mit hoher Aufenthaltsqualität, Komfort und Verkehrssicherheit anbieten
- Angebot attraktiver und sicherer Schulwege
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

## Maßnahmenempfehlung

Zur Schließung der bestehenden Netzlücke wird der Neubau einer Fuß- und Radbrücke über die Main-Weser-Bahn empfohlen. Dadurch kann eine direkte, sichere und attraktive Querung für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Für die Ausgestaltung wird empfohlen, auf die Musterlösungen des Landes Hessen zurückzugreifen, die für Überführungen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr mit ausreichenden Breiten und Sicherheitsräumen vorsehen. Alternativ ist auch eine gemeinsame Führung als Geh- und Radweg möglich, sofern entsprechende Mindestbreiten eingehalten werden (siehe Abbildung 83 auf Seite 151).

Die Maßnahme reduziert Umwege deutlich, verbessert die Erreichbarkeit zentraler Ziele (u. a. Schule, Rathaus und Sportanlagen) und stärkt die Verknüpfung der bislang getrennten Wohngebiete

## 8.4.4 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

<b>Zielgruppe/ Priorität</b>	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Ausgangslage / Problemstellung

Grundsätzlich sollten alle Haltestellen barrierefrei nutzbar sein. Diese Anforderung ist noch nicht an sämtlichen Haltestellen umgesetzt. Zudem haben einige Bushaltestellen einen Mangel in der Ausstattung.

Auch die Erreichbarkeit der Haltestellen ist oft eingeschränkt. Nur an einzelnen Haltestellen sind zumindest einseitig Querungsanlagen vorhanden. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen fehlen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr.

### Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

### Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die laufenden Ausbauprogramme vollständig umzusetzen und alle Haltestellen sukzessive barrierefrei zu gestalten, um die Qualität des ÖPNV für die Fahrgäste zu steigern und die Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Es wird zudem empfohlen, bei der Umgestaltung von Haltestellen an Hauptverkehrsstraßen auch darauf zu achten, angrenzende Querungsstellen für den Fußverkehr zu ergänzen (Mittelinseln, Zebrastreifen, Fußgängerampeln oder Gehwegaufweitungen).

Die Aufgabe ist eine Daueraufgabe, die kontinuierlich umgesetzt werden sollte.

## 8.4.5 Überarbeitung des Schulwegeplans

Die bestehenden Schulwegepläne für die Burgschule und die Wiesengrundschule liegen derzeit ausschließlich in textlicher Form vor und enthalten keine kartografische Darstellung der empfohlenen Schulwege. Eine klare und für Kinder sowie Eltern nachvollziehbare Wegführung ist somit nur eingeschränkt gegeben.

Zudem zeigt die Analyse der vorhandenen Schulwegepläne, dass einzelne für den Schulweg relevante Straßenabschnitte bislang nicht als gesicherte Wegeverbindungen ausgewiesen sind, sondern lediglich als Querungsstellen oder Gefahrenpunkte beschrieben werden. Dies betrifft insbesondere die Hüttenberger Straße, die bereits heute von Schülerinnen und Schülern genutzt wird, jedoch nicht als strukturierter und gesicherter Bestandteil des Schulwegenetzes berücksichtigt ist.

Der Schulwegeplan sollte daher grundlegend überarbeitet und um eine konkrete, kartografisch dargestellte Wegeempfehlung ergänzt werden. Der endgültige Verlauf der Schulwege sollte in enger Abstimmung zwischen Schulen, Stadtverwaltung, Polizei und Eltern festgelegt werden (vgl. „Schulwegepläne leichtgemacht“<sup>86</sup> der Bundesanstalt für Straßenwesen).

Die Überarbeitung des Schulwegeplans schafft zugleich eine belastbare fachliche Grundlage für weitergehende Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit, insbesondere für verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsreduzierungen (siehe 8.1.1 auf Seite 82) im Bereich hochfrequentierter Schulwege.

## 8.4.6 E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr

Das Angebot von E-Ladestationen sollte nicht als kommunale Dienstleistung verstanden werden (die Stadt betreibt ja auch keine Benzin-Tankstellen). Die Stadt Linden könnte das Angebot an öffentlichen E-Ladestationen dennoch mit dem Angebot von städtischen Flächen (Parkplätzen) fördern. Anforderung sollte das Angebot von Schnellladen sein (DC-Laden), um die Blockierzeit durch ladende Fahrzeuge möglichst gering zu halten.

Mögliche Flächen sowie die Standorte der E-Ladesäulen und der zugehörigen Stellflächen sollten so gewählt werden, dass die Barrierefreiheit für den Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird. Beispielsweise durch die Anlage in Parkbauten oder auf größeren Sammelparkplätzen.

---

<sup>86</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (bast); Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden. Bergisch Gladbach 2019, S. 19

Konkret bieten sich die Anlage von Ladesäulen für den Parkplatz am Rathaus sowie auf der Park- & Ride-Anlage am Bahnhof an.

### 8.4.7 Kontrollen verstärken

Ohne Kontrollen sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei treffen Regelverstöße in der Regel zu Fuß Gehende und Radfahrende, deren Wege zum Beispiel durch Falschparker versperrt werden oder deren Sicherheit durch hohe Geschwindigkeiten oder enge Überholabstände leidet.

Insbesondere entlang der Schulwege, auf Abschnitten mit vermehrter Nutzung durch mobilitätseingeschränkten Menschen oder höher frequentierten Radverbindungen sollten durch regelmäßige Kontrollen die Einhaltung der Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Überholabstände zum Radverkehr) sichergestellt werden. Beispielhaft in den Straßenabschnitten:

- Schulumfelder (Geschwindigkeitsmessungen) – Bahnhofstraße, Wiesenstraße, Gießener Straße und Moltkestraße
- Ortsdurchfahrten (Geschwindigkeitsmessungen, Tempo 30 km/h) – L3129 und L3475

Darüber hinaus erfordert auch die empfohlene Einführung von Bewohnerparken sowie Parkscheibenregelungen (siehe Kapitel 8.1.4 auf Seite 100) eine konsequente Überwachung. Nur durch regelmäßige Kontrollen kann sichergestellt werden, dass die vorgesehenen Nutzungsregelungen eingehalten und die angestrebte Entlastung des Parkdrucks tatsächlich erreicht wird.

### 8.4.8 Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und die Zielsetzungen sowie die erwarteten Auswirkungen transparent erläutert werden. Hier bedarf es kontinuierlicher Ansätze, um auch viel diskutierte Themen in die Umsetzung zu bekommen.

Unter diesem Blickpunkt können nachfolgende beispielhafte Aktionen dazu beitragen, die Mobilitätskultur fuß- und fahrradfreundlich zu entwickeln und ein Verständnis für anstehende Maßnahmen und Finanzbedarfe zu fördern.

Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen. Mögliche Partner für die Aktionen können zum Beispiel die Presse, der Landkreis,

Tourismusverbände, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), Schulen, größere Arbeitsplatzstandorte oder der Fahrradfachhandel sein.

- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung (beispielhaft nach Umsetzung Fahrradstraße Breiter Weg, vgl. Kapitel 8.1.3 ab Seite 95).
- Informationskampagnen:
  - Zu Fuß zur Schule (beispielhaft in Verbindung mit der Umsetzung der Maßnahmen im Schulumfeld, vgl. Maßnahme „Verkehrsberuhigung Schulumfeld Burgschule“ ab Seite 87)
  - „StVO-Regelkunde“ zu ausgewählten Themen (Radfahren auf Gehwegen, Warum ist Gehwegparken nicht erlaubt, was sind Fahrradstraßen, welche Rechte habe ich als Radfahrender?)
- Aktionswoche (zum Beispiel im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche): Bürgermeisterradtour, Autofreier Sonntag, Kampagne „Einkaufen zu Fuß“...
- Arbeitskreis Nahmobilität: Halbjährliche Treffen verschiedener Interessensgruppen (aktuelle Konflikte/ Projekte) – auch mit Nachbarkommunen/ Landkreis denkbar

## 8.4.9 Politische Verstetigung und Budgetierung

Um die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Linden langfristig und nachhaltig zu implementieren, ist der politische Beschluss des Mobilitätskonzeptes ein erster Schritt. Es wird empfohlen, zudem ein jährliches Budget zu beschließen und möglichst langfristig festzulegen, um die Umsetzung des Konzeptes zu gewährleisten.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0<sup>87</sup> wird empfohlen, mit einem jährlichen Budget von 30 Euro je Einwohnenden zu kalkulieren. Für die zusätzlichen Erfordernisse durch den Fußverkehr wird empfohlen, den gleichen Wert auch für den Fußverkehr anzusetzen.

Für Linden würde das ein jährliches Budget von 840.000 Euro bedeuten.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021, Seite 25

<sup>88</sup> Angenommen: 14.000 Einwohnerinnen und Einwohner

## 9 Fördermöglichkeiten

Zur Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Fuß- und Rad- - und Kfz-Verkehr stehen verschiedene Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Für die Umsetzung des Konzeptes bieten sich folgende Möglichkeiten besonders an. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die die Förderbedingungen kurzfristig ändern können. Diese sollten daher immer frühzeitig mit dem Landkreis abgestimmt werden.

### Landesmittel (Land Hessen)

Bei den Fördermöglichkeiten des Landes Hessen ist grundsätzlich darauf zu achten, die vorgegebenen Qualitätsstandards einzuhalten, um eine Förderfähigkeit zu gewährleisten. Es wird daher empfohlen, geplante Projekte frühzeitig mit der zuständigen Stelle bei Hessen Mobil abzustimmen.

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität**

Förderung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des sonstigen nicht motorisierten Verkehrs. Darunter fallen folgende Förderbereiche: Rad- und Fußverkehrsanlagen, Wegweisung, Barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen, Knotenpunktaus- und -umbau, Fahrradabstellanlagen und Öffentlichkeitsarbeit (auch Zählstellen-Displays). Es werden investive sowie nicht investive Maßnahmen (inkl. Planung und Öffentlichkeitsarbeit) mit einem Fördersatz von in der Regel 70 % gefördert.

Weitere Informationen gibt es unter: <https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/nahmobilitaet> [Zugriff: 14.04.2026]

- **Verkehrsinfrastrukturförderung / Mobilitätsfördergesetz**

Förderung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Rahmen des Mobilitätsfördergesetz Hessen. Darunter fallen insbesondere folgende Förderbereiche: Bau und Ausbau von Verkehrsanlagen für den Rad- und Fußverkehr, Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, Umgestaltung und Ausbau von Straßenräumen sowie Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und -lenkung. Ebenfalls förderfähig sind barrierefreie Ausgestaltungen, intermodale sowie Digitalisierung und intelligente Verkehrssysteme. Gefördert werden sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen (inkl. Planung und begleitender Maßnahmen). Der Fördersatz beträgt in der Regel bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten, abhängig von Art und Bedeutung der Maßnahme. Weitere Informationen gibt es unter:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Hessen/massnahmen-mobilitaetsfoerdergesetz.html> [Zugriff: 14.04.2026]

## Bundesmittel

### Sonderprogramm Stadt und Land

Gefördert werden unter anderem der Neu-, Aus- und Umbau von Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken, Abstellanlagen/ Fahrradparkhäusern, sowie die dafür erforderliche Planung im ländlichen Raum und in Ballungsräumen.

Die Förderung läuft in der Regel über das Land Hessen und ist an die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen gebunden.

Der Fördersatz beträgt bis zu 75%, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90%.

Weitere Informationen gibt es unter: <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/> [Zugriff: 14.04.2026]

- **Förderinitiative Fußverkehr**

Gefördert werden investive und nicht investive Maßnahmen, die zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen. Das betrifft Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums über Verknüpfungsangebote zum ÖPNV, hin zu Lückenschlüssen sowie Beschilderungen und Markierungen. Auch Kampagnen und Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit können gefördert werden. Der maximale Fördersatz beträgt 50 Prozent, die Antragsstellung läuft über das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BaLM)

Weitere Informationen gibt es unter:

[https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr\\_inhalt.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html) [Zugriff: 14.04.2026]

- **Städtebauförderung (Lebendige Zentren)**

Gefördert werden Einzelmaßnahmen zur Stärkung lebendiger Zentren, damit Innenstädte und Ortskerne auch zukünftig Orte der Begegnung, des Austauschs und der Identifikation bleiben können. Voraussetzung für die Förderung ist die Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, in der die einzelne Maßnahme miteinbezogen ist. Der maximale Fördersatz beträgt 66 Prozent.

Weitere Informationen gibt es unter: <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/foerderprogramme/lebendige-zentren.html> [Zugriff: 14.04.2026]

- **Städtebauförderung Sozialer Zusammenhalt**

Förderung von Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von Stadtteilen im Rahmen des Programms Sozialer Zusammenhalt. Darunter fallen insbesondere folgende Förderbereiche: Aufwertung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Ausbau von Grün- und Freiflächen sowie Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (z. B. Fuß- und Radwege). Ebenfalls förderfähig sind soziale Infrastruktur, Quartierszentren, Beteiligungsprozesse sowie Maßnahmen zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

Gefördert werden investive und nicht investive Maßnahmen (inkl. Planung, Quartiersmanagement und Beteiligung). Der Fördersatz ist abhängig von Programm und Maßnahme und liegt in der Regel bei etwa zwei Dritteln der zuwendungsfähigen Kosten (Bund/Land-Kommunal-Kofinanzierung).

Weitere Informationen gibt es unter: <https://nachhaltige-stadtentwicklung-hessen.de/foerderprogramme/sozialer-zusammenhalt.html> [Zugriff: 14.04.2026]

## 10 Fazit und Ausblick

Die Mobilität in Linden ist geprägt durch die unterschiedlichen Anforderungen vom Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr und damit einhergehenden Zielkonflikten um den begrenzten Straßenraum. Zur Moderation einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollten Defizite kontinuierlich abgebaut und die Qualität öffentlicher Räume sukzessive verbessert werden. Als Grundlage zukünftiger Planungen und der Umsetzungen von Maßnahmen sollten daher die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgestellten Zielsetzungen immer wieder herangezogen werden. Im Rahmen des gesamten Prozesses zum Mobilitätskonzept konnten bereits vielfältige Ansätze identifiziert werden, den Anteil des Umweltverbundes (bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV) nachhaltig zu steigern und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die Infrastruktur für den Fußverkehr entspricht vielerorts noch nicht den Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität. Auch auf den wichtigsten Fuß- und Schulwegen sind beispielsweise die Gehwege zu schmal, es fehlen Nullabsenkungen, taktile Leitsysteme und gesicherte Querungsstellen (zum Beispiel an den Kreisverkehren entlang der Ortsdurchfahrt und an der Wilhelmstraße). In der Bahnhofstraße wird zudem das direkte Schulumfeld als Abkürzungsstrecke für den Kfz-Verkehr genutzt. Dabei ist insbesondere eine barrierefreie und hochwertig gestaltete Infrastruktur für den Fußverkehr ein wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität und für die Stadtentwicklung insgesamt.

Durch die steigende Bedeutung der E-Mobilität im Radverkehr rückt die Bedeutung der Entfernung zunehmend in den Hintergrund. Um diese Entwicklung zu nutzen und den Radverkehr zu fördern, bedarf es einer durchgängigen, sicheren und komfortablen Infrastruktur für den Radverkehr. Allerdings bestehen noch konkrete Mängel innerhalb des Radverkehrsnetzes, beispielsweise bezüglich der Führungsformen (insbesondere entlang der Hauptachsen Nord-Süd und Ost-West) oder der Oberflächen (beispielsweise entlang der Bahnstrecke). Zusätzlich fehlen qualitativ hochwertige Radabstellanlagen, beispielsweise am Bahnhof Großen-Linden, dem Rathaus (Fußgängerzone) sowie an der Burgschule.

Der Kfz-Verkehr übernimmt in Linden weiterhin eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit im Alltag, insbesondere vor dem Hintergrund der kleinstädtischen und ländlich geprägten Strukturen. Gleichzeitig zeigen die Analysen, dass sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr deutliche Handlungsbedarfe bestehen. Überhöhte und teilweise nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten entlang der Ortsdurchfahrten (L3129 und L3475), Abkürzungsverkehre (beispielsweise in der Bahnhofstraße) sowie die Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten in Wohnstraßen – insbesondere auf Schulwegen (z. B.

Wiesenstraße oder Rathausstraße) – beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und die Qualität für andere Verkehrsarten, vor allem für den Fuß- und Radverkehr.

Im ruhenden Verkehr zeigen sich weniger generelle Kapazitätsdefizite als vielmehr räumliche Verteilungsprobleme (beispielsweise die Nutzung der Park and Ride Anlagen am Bahnhof). Die Wohngebiete weisen eine hohe Auslastung der vorhandenen Stellplätze auf. Zudem führen Gehwegparken und eine teilweise Überbelegung insbesondere in Wohnstraßen und auf Schulwegen zu zusätzlichen Nutzungskonflikten und Einschränkungen für den Fußverkehr.

Vor diesem Hintergrund ist eine ausgewogene und integrierte Steuerung des Kfz-Verkehrs erforderlich. Ziel ist es, die notwendige Erreichbarkeit weiterhin zu gewährleisten, gleichzeitig jedoch die negativen Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Flächennutzung zu reduzieren und den Straßenraum insgesamt effizienter und verträglicher zwischen allen Verkehrsarten aufzuteilen.

Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar.

Der Umsetzungsprozess könnte mit den in Tabelle 19 aufgelisteten Maßnahmen gestartet werden. Diese sind eine Auswahl von den Projekten, die im Konzept mit „Priorität“ gekennzeichnet sind, im Rahmen des Beteiligungsverfahrens besonders im Fokus standen und nachfolgend inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung zusammengefasst sind. Ausgewählte Fördermöglichkeiten sind unter den einzelnen Maßnahmenempfehlungen aufgelistet.

In Karte 14 sind zudem sämtliche verortbare Maßnahmen, die mit „Priorität“ gekennzeichnet sind, räumlich dargestellt (inklusive der Maßnahmen aus Tabelle 19).

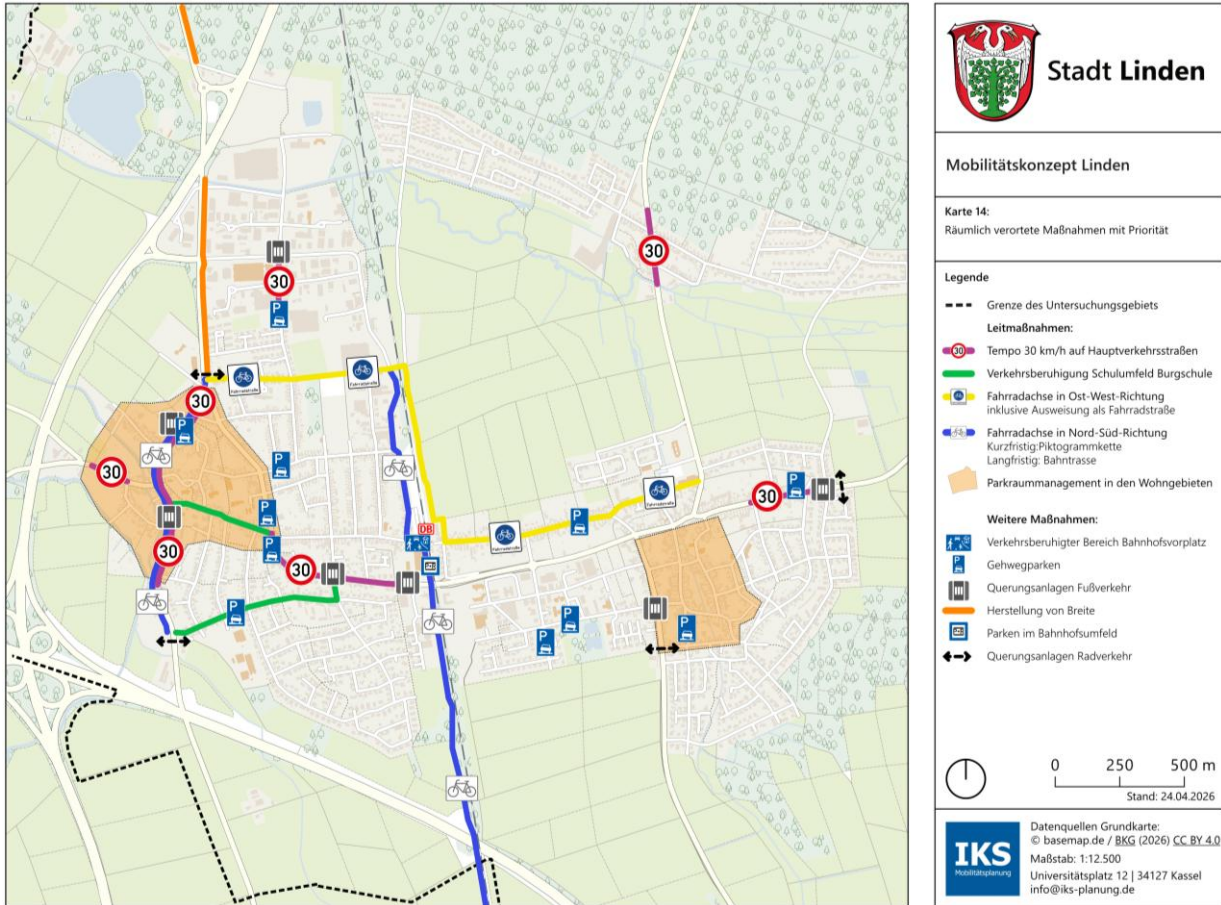
Tabelle 19: Umsetzungsempfehlungen mit Priorität inklusive Umsetzungshorizont<sup>89</sup> und Kostenschätzung<sup>90</sup>

Maßnahme	Kapitel / Seite	Umsetzungshorizont	Kostenschätzung
Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen	8.1.1/ 82	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	30.000 € (Baulastträger Hessen Mobil)
Verkehrsberuhigung Schulumfeld Burgschule	8.1.2 / 87	Beschilderung: Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre) Baulich: Mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre)	Stufe 1: 15.000 € Stufe 2: Beschilderung: < 5.000 €; Baulich: 20.000 € Stufe 3: < 5.000 € Stufe 4: 100.000 €
Fahrradachse in Ost-West-Richtung	8.1.3 / 95	Mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre)	Fahrradstraße: 130.000€ Ausbau Wirtschaftsweg: 300.000 €
Fahrradachse in Nord-Süd-Richtung	8.1.4 / 100	Piktogrammreihe: Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre) Ausbau Radverbindung: Langfristig umsetzbar (6-10 Jahre)	Piktogrammreihe: 10.000 € Ausbau Radverbindung: 450.000 € (Richtung Langgöns)
Parkraummanagement in den Wohngebieten	8.1.5 / 104	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	25.000 €
Verkehrsberuhigter Bereich Bahnhofsvorplatz	8.2.1 / 107	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	<5.000 €
Gehwegparken	8.2.2 / 109	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	<5.000 €
(Gesicherte) Querungsanlagen Fußverkehr	8.2.3 / 112	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre) Daueraufgabe	Anlage Lichtsignalanlage: 65.000 € Einrichtung Zebrastreifen: 25.000 € Anlage Mittelinsel: 10.000 € Vorgezogener Seitenraum: 7.500 €
Herstellung von Breite - L 3475/ Gießener Pforte (zwischen Mittelweg und Gießen)	8.3.2 / 123	Langfristig umsetzbar (6-10 Jahre)	1.400.000 €
Querungsanlagen für den Radverkehr	8.3.3 / 126	Langfristig umsetzbar (6-10 Jahre)	Pro Knoten sind Kosten von ca. 60.000 € (inklusive Mittelinsel) beziehungsweise 15.000 € (ohne Mittelinsel) zu kalkulieren.
Parken im Bahnhofsumfeld	8.4.1/ 130	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	<5.000 €

<sup>89</sup> Der geschätzte Umsetzungshorizont bezieht sich auf die Dauer zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Nicht auf die Fertigstellung nach Beschluss des Konzeptes.

<sup>90</sup> Die Kostenschätzung basiert auf dem Basisjahr 2025 und bezieht keine grundlegende Sanierung oder ähnliche bauliche Maßnahmen mit ein.

Karte 14: Räumlich verortete Maßnahmen mit Priorität



Um den Prozess auch politisch umsetzbar zu gestalten, sollten die einzelnen haushalts-relevanten Maßnahmen, die zur Umsetzung anstehen, in entsprechenden Ausschüssen/Gremien separat beschlossen werden.

Ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Konzeptes ist auch die Initiierung einer möglichst langfristigen Sicherung entsprechender Haushaltsmittel zur Finanzierung der einzelnen Maßnahmen und des gegebenenfalls benötigten zusätzlichen Personals in der Verwaltung.

Durch vielfältige Fördermöglichkeiten wird diese Herangehensweise bereits finanziell und strategisch unterstützt.

## 11 Anhang: Qualitätsstandards und Musterlösungen

Nachfolgend sind die für das Mobilitätskonzept Linden relevanten Umsetzungsempfehlungen der Qualitätsstandards und Musterlösungen und den Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Leitsystemen im Fuß- und Radverkehr des Landes Hessen zusammengestellt. Sämtliche Handlungsempfehlungen basieren, sofern inhaltlich möglich, auf diesen Grundlagen.<sup>91,92</sup>

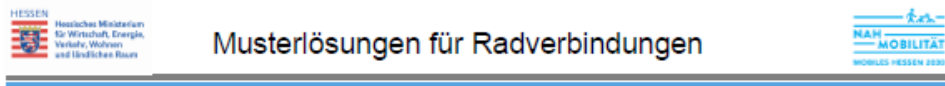
Abbildung 80: Cover der Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen



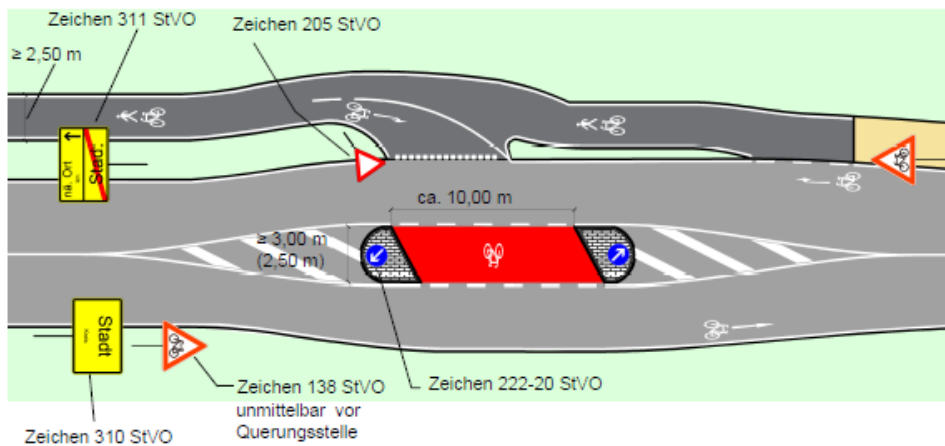
<sup>91</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2021

<sup>92</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Leitsystemen im Fuß- und Radverkehr. Wiesbaden 2022

Abbildung 81: Qualitätsstandards und Musterlösungen Land Hessen – Musterblatt WF-4



Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang  
 Übergangsbereich außerorts/innerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
  - RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10
- Anwendungsbereiche:**
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.
- Hinweise:**
- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
  - Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
  - Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
  - Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
  - Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
  - Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
  - Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.



Abbildung 83: Qualitätsstandards und Musterlösungen Land Hessen - Musterblatt RV-11

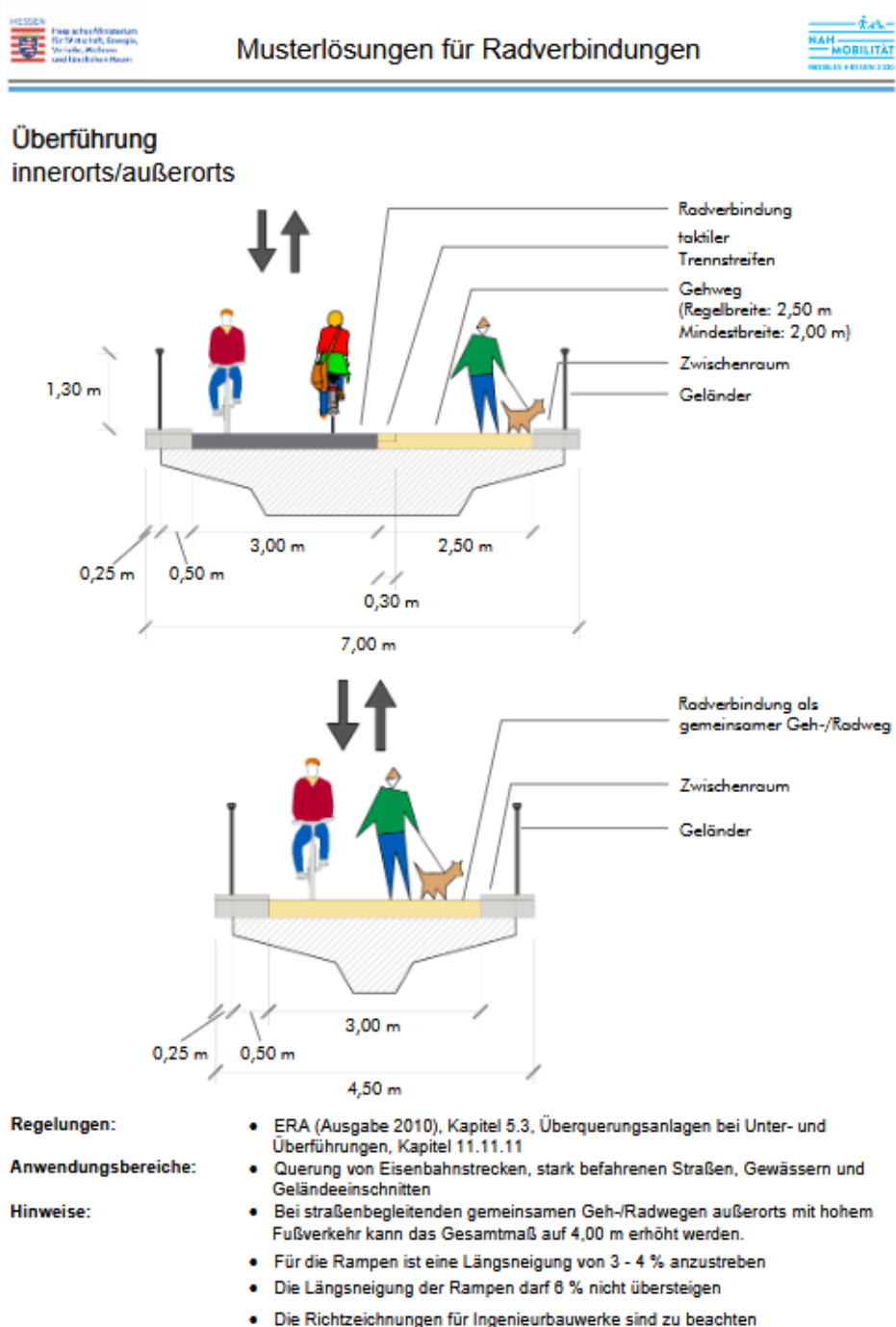


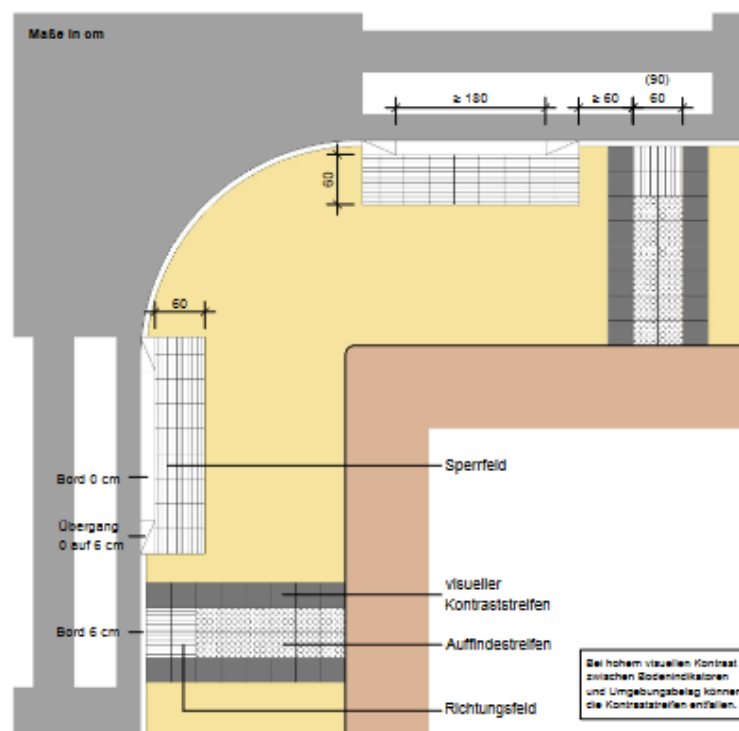
Abbildung 84: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-1



## MUSTERZEICHNUNGEN

### Querungsstelle mit Überweg

Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen muss auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. Abstand zwischen Richtungs- und Sperrfeld  $\geq 60$  cm.



#### Hinweise

- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210  $\geq 1,80$  m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch  $\geq 1,00$  m).
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Zebrastreifen gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde Menschen müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.

Abbildung 85: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-2

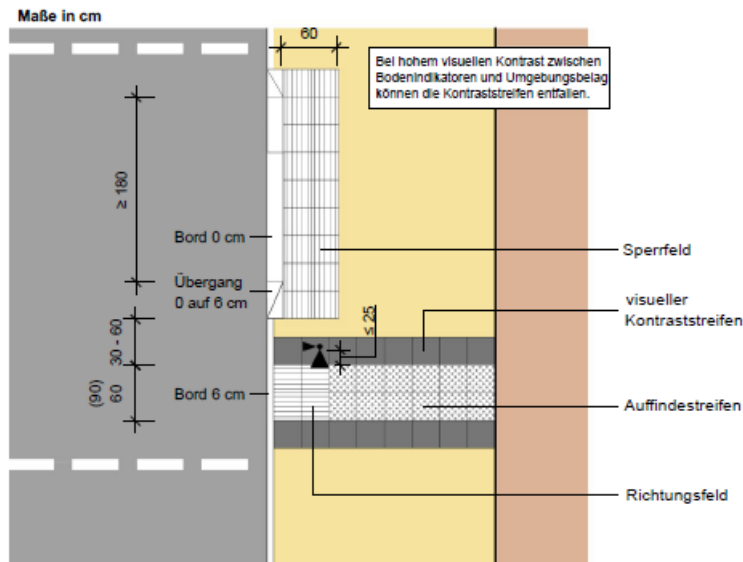


Hessen Mobil  
Straßen- und Verkehrsmanagement



### Querungsstelle mit Furt

Die Lichtsignalanlage steht in der Flucht des Auffindestreifens (Abstand  $\leq 25$  cm) zwischen beiden Querungsbereichen, damit sie mit Rollstuhl und Rollator wie auch für blinde und sehbehinderte Menschen gut erreichbar ist. (Abstand Richtungs- zum Sperrfeld 30-60 cm)



#### Hinweise

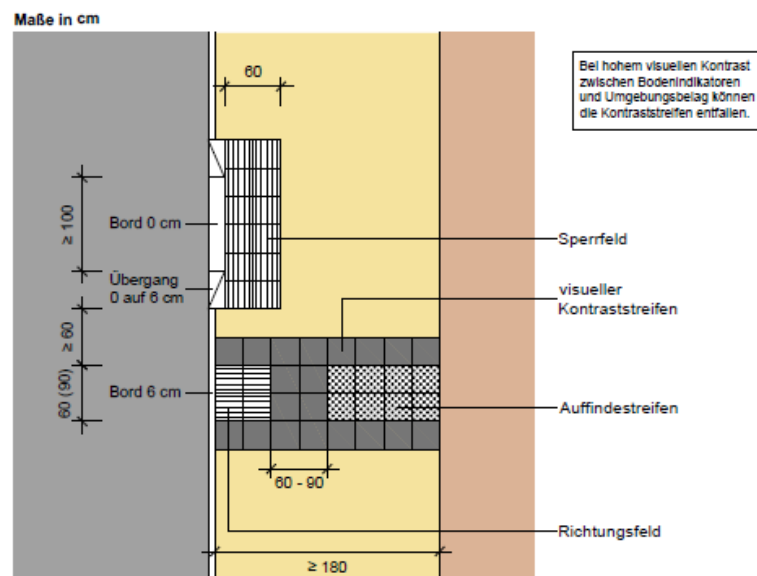
- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210  $\geq 1,80$  m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch  $\geq 1,00$  m).
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Lichtsignalanlage gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Der Ampeltaster muss von blinden Menschen gut gefunden werden. Deshalb steht der Mast nicht weiter als 25 cm vom Auffindestreifen (Noppen) entfernt.
- Der Ampeltaster muss auch mit Rollstuhl und Rollator gut erreichbar sein. Deshalb steht er möglichst zwischen Nullabsenkung und Richtungsfeld.
- Wenn der Ampelmast zwischen Richtungs- und Sperrfeld steht, sollte ihr Abstand 30 bis 60 cm sein.

Abbildung 86: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-4



## Ungesicherte Querungsstelle

Bei ungesicherten Überquerungsstellen führen keine Noppen bis unmittelbar an das Richtungsfeld. Ein verkürzter Auffindestreifen beginnt an der inneren Leitlinie und weist auf die Lage der Überquerungsstelle hin. Der Abstand zum Richtungsfeld beträgt  $\geq 60$  cm und sollte 90 cm nicht überschreiten.



### Hinweise

- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist bei ungesicherten Überquerungsstellen  $\geq 1,00$  m
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine ungesicherte Querung (ohne Lichtsignalanlage oder Zebrastreifen) wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch ein Richtungsfeld ohne direkt angrenzende Noppen angezeigt.
- Um das Auffinden zu erleichtern, zeigen Noppenplatten an der inneren Leitlinie bzw. ein verkürzter Auffindestreifen über die Gehbahn die Lage des Richtungsfeldes an.
- Die Noppenplatten müssen mindestens 60 cm (maximal jedoch 90 cm) Abstand zum Richtungsfeld haben.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde Menschen müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.

## Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet mit den touristischen Radrouten .....	5
Karte 2: Schulwege, Kfz-Höchstgeschwindigkeiten, Zielorte und Querungsanlagen im Haupt-Fußverkehrsnetz..	33
Karte 3: Gehwegbreiten, Barrierefreiheit und Gehwegparken im Haupt-Fußverkehrsnetz .....	37
Karte 4: Wesentliche Mängel im Haupt-Fußverkehrsnetz .....	40
Karte 5: Radverkehrsnetz (Zielnetz).....	43
Karte 6: Führungsformen im Radverkehrsnetz .....	44
Karte 7: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz.....	51
Karte 8: Ergebnis der Knotenstromerhebungen und gefahrene Geschwindigkeiten .....	53
Karte 9: Klassifiziertes Straßennetz Kfz-Verkehr.....	54
Karte 10: Wesentliche Mängel im klassifizierten Straßennetz Kfz-Verkehr .....	58
Karte 11: Anzahl Kfz-Parkplätze im Bestand .....	60
Karte 12: Auslastungen ruhender Kfz-Verkehr im Kerngebiet um 11:00, 19:00 und 2:00 Uhr.....	65
Karte 13: Ausstattung und Erreichbarkeit der Haltestellen .....	75
Karte 14: Räumlich verortete Maßnahmen mit Priorität.....	147

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept Linden.....	2
Abbildung 2: Leihgestern .....	3
Abbildung 3: Vorhandene Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept .....	6
Abbildung 4: Eindrücke der beiden Bürgerworkshops in der Stadt Linden.....	10
Abbildung 5: Projektwebseite Linden2036.....	11
Abbildung 6: Bewertung des Beteiligungsverfahrens durch die Bürgerinnen und Bürger.....	11
Abbildung 7: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) .....	13
Abbildung 8: Gestaltung von barrierefreien Querungen .....	15
Abbildung 9: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO.....	19
Abbildung 10: Unfallauswertung (2022-2024) .....	23
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler am Stichtag.....	24
Abbildung 12: Gefahrenpunkte und Lieblingsorte aus Sicht der Schulkinder .....	26
Abbildung 13: Abgegebene Hinweise im Rahmen der Onlinebeteiligung .....	27
Abbildung 14: Angegebenes Alter und Geschlecht bei der Onlinebeteiligung .....	28
Abbildung 15: Fragestellung: „Wie weit wären Sie bereit, von Ihrem Parkplatz zu Ihrem Zielort zu laufen?“ .....	28
Abbildung 16: „Zu welchem Zweck gehen Sie in Linden zu Fuß?“ (links) und „Zu welchem Zweck nutzen Sie in Linden das Fahrrad?“ (rechts).....	29

Abbildung 17: Fragestellung: „Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?“ .....	29
Abbildung 18: „Fragestellung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?“ .....	30
Abbildung 19: „Fragestellung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Kfz-Verkehr?“ .....	30
Abbildung 20: Zentrale Kommentare aus der Onlinebeteiligung .....	31
Abbildung 21: Beispielhafte Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet.....	34
Abbildung 22: Legales Gehwegparken (links); illegales und legales Gehwegparken (rechts).....	35
Abbildung 23: Beispielhafte Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet.....	36
Abbildung 24: Beispielhafte Standorte mit fehlenden Querungsanlagen im Untersuchungsgebiet.....	38
Abbildung 25: Radverkehr in Linden.....	41
Abbildung 26: Beispielhafte Führungsformen im Radverkehrsnetz .....	45
Abbildung 27: Beispielhafte Ortsdurchfahrten ohne angemessene Radverkehrsinfrastruktur.....	46
Abbildung 28: Beispielhafte Mängel in der Führungsform (Mischverkehr außerorts).....	47
Abbildung 29: Punktuelle Mängel im Untersuchungsgebiet.....	48
Abbildung 30: Beispielhafte Bereiche Zweirichtungsradewege zu Mischverkehr.....	49
Abbildung 31: Abstellanlagen Am Bahnhof (links); Abstellanlagen am Rathaus (rechts).....	49
Abbildung 32: Lange, gerade Wohnstraßen, die "zum schnell fahren einladen" .....	56
Abbildung 33: Abkürzungsverkehre in der Bahnhofstraße.....	57
Abbildung 34: Untersuchungsraum des ruhenden Verkehrs.....	59
Abbildung 35: Tagesganglinie der Nutzergruppen .....	63
Abbildung 36: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof, P+R nördlich des „Funtastic“).....	66
Abbildung 37: Nutzergruppen im Tagesverlauf (Bahnhof, P+R südlich + westlich des „Funtastic“).....	66
Abbildung 38: Untersuchungsgebiete der Sonderauswertung „Wohngebiete“ (links: Wohngebiet West in Großen-Linden; rechts: Wohngebiet Ost in Leihgestern).....	67
Abbildung 39: Nutzergruppen im Tagesverlauf – Wohngebiet Ost (Leihgestern) .....	67
Abbildung 40: Nutzergruppen im Tagesverlauf – Wohngebiet West (Großen-Linden).....	68
Abbildung 41: Auslastung Kern- und äußeres Gebiet 11:00 Uhr (links) und 2:00 Uhr (rechts).....	69
Abbildung 42: Beispielhafte Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet .....	73
Abbildung 43: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerhalb des Fuß- und Radverkehrsnetzes im Bestand.....	84
Abbildung 44: Empfohlene Abschnitte zur Ausweisung Tempo 30 km/h mit Begründungen.....	85
Abbildung 45: Fahrbahnverswenkungen in Jork (links) und Bad Kreuznach (rechts).....	86
Abbildung 46: links: Kreuzungsbereich Frankfurter Straße; rechts: Bahnhofstraße .....	87
Abbildung 47: Mängel entlang der Bahnhofstraße.....	88
Abbildung 48: Geplante Verkehrsführung in der Bahnhofstraße .....	89
Abbildung 49: Gegenläufige Einbahnstraße inklusive Wendemöglichkeit in der Weinbergstraße.....	89
Abbildung 50: Unehnte Einbahnstraße in der Bahnhofstraße.....	90
Abbildung 51: Verkehrsführung Modalfilter Schillerstraße .....	91
Abbildung 52: Modal-Filter Bus: Beschilderung in Oberhausen (links); baulich in Gelsenkirchen (rechts).....	91

Abbildung 53: Beispielhafter Verkehrsversuch einer Straßensperrung für den Kfz-Verkehr als Vorbereitung einer städtebaulichen Umgestaltung in der Kleinstadt Niedenstein (links); Leihmöglichkeit der AGNH für die Leihe von Stadtmöbeln (rechts); .....	92
Abbildung 54: Detailplan Bahnhofstraße (oben: Bestand; unten: Entwurf + Verkehrsführung).....	93
Abbildung 55: Möglichkeiten der Ortsdurchfahrt für den Radverkehr .....	95
Abbildung 56: L 3129/ Leihgesterner Straße (links); Breiter Weg (rechts).....	96
Abbildung 57: Unterführung der Bahngleise (links); Abstellanlagen am Bahnhof (rechts).....	96
Abbildung 58: Verlauf der empfohlenen Route für den Radverkehr .....	97
Abbildung 59: Visualisierung der Fahrradstraße Breiter Weg .....	98
Abbildung 60: Good-Practice Fahrradabstellanlage am Schwerter Bahnhof .....	99
Abbildung 61: Frankfurter Straße im Bestand .....	100
Abbildung 62: Piktogrammreihe in Heidelberg .....	102
Abbildung 63: Verlauf der empfohlenen Alternativverbindung in Nord-Süd-Richtung.....	103
Abbildung 64: Parken in der Rathausstraße (links); Parken in der Obergasse (rechts) .....	105
Abbildung 65: Mögliche Parkraum-Bewirtschaftung in den Wohngebieten (oben: Wohngebiet West, unten: Wohngebiet Ost).....	106
Abbildung 66: Bahnhofsvorplatz am Bahnhof Großen-Linden .....	107
Abbildung 67: Empfohlene Beschilderung zum verkehrsberuhten Bereich Bahnhofsvorplatz .....	108
Abbildung 68: legales/ illegales Gehwegparken auf Hauptschulwegen .....	109
Abbildung 69: Mindestbreite für Parken auf der Fahrbahn .....	111
Abbildung 70: Querungsstellen entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes (Hauptschulwege) ohne gesicherten Vorrang für den Fußverkehr .....	112
Abbildung 71: Bestand und Visualisierung Zebrastreifen am Kreisverkehr L3129/ Arnsburger Weg.....	113
Abbildung 72: Good-Practice Beispiele von Verkehrsberuhigenden Elementen in Wohnstraßen.....	118
Abbildung 73: Beispielhafte Abstellanlagen .....	122
Abbildung 74: Good-Practice-Beispiel Oberhausen (links) und in einer Fahrradstraße in Nürnberg (rechts).....	129
Abbildung 75: Parkplatzanlage südlich des „Funtastic“ .....	130
Abbildung 76: Auslastung der Parkplätze um 9:00 Uhr .....	131
Abbildung 77: Mögliche Standorte der P+R Beschilderung sowie Kiss Ride Zonen .....	132
Abbildung 78: Möglicher Verlauf der Umgehungsstraße für den Kfz-Verkehr .....	133
Abbildung 79: Netzlücke zwischen den Ortsteilen .....	135
Abbildung 80: Cover der Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen.....	148
Abbildung 81: Qualitätsstandards und Musterlösungen Land Hessen – Musterblatt WF-4.....	149
Abbildung 82: Qualitätsstandards und Musterlösungen Land Hessen - Musterblatt RV-9 .....	150
Abbildung 83: Qualitätsstandards und Musterlösungen Land Hessen - Musterblatt RV-11.....	151
Abbildung 84: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-1.....	152
Abbildung 85: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-2.....	153
Abbildung 86: Musterzeichnungen des Landes Hessen - TE-4.....	154

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmen aus dem ISEK mit dem Themenbezug Mobilität.....	7
Tabelle 2: Relevante verkehrliche Aspekte aus Schulwegplänen und Verkehrsschauen .....	8
Tabelle 3: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen .....	14
Tabelle 4: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung .....	20
Tabelle 5: Netzkategorien zur Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes .....	42
Tabelle 6: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr.....	62
Tabelle 7: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr .....	62
Tabelle 8: Erschließung der Stadt Linden mit Schienenpersonennahverkehr.....	71
Tabelle 9: Relevante Kenndaten zur Kostenschätzung .....	80
Tabelle 10: Musteraufbau Maßnahmenempfehlung .....	81
Tabelle 11: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht von Fußgängerüberwegen.....	83
Tabelle 12: Begründungen zur Ausweisung von Tempo 30 km/h auf (klassifizierten) Straßen in Linden.....	85
Tabelle 13: Parkplätze im Bezug zur Fahrbahnbreite (angenommener Durchschnittswert).....	110
Tabelle 14: Standorte von Kreisverkehren mit Empfehlung zur Anlage von Zebrastreifen .....	114
Tabelle 15: Standorte von empfohlenen zusätzlichen Querungsanlagen .....	114
Tabelle 16: Wege zur Herstellung der Oberfläche.....	124
Tabelle 17: Wege zur Herstellung der Breiten .....	125
Tabelle 18: Empfohlene Querungsanlagen in Linden.....	127
Tabelle 19: Umsetzungsempfehlungen mit Priorität inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung .....	146

## Quellenangaben

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6)
- Arbeitsgruppe Stadt; Gesamtstädtisches Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Linden. Kassel 2020
- Berg, Timo et al. (Bergische Universität Wuppertal); Wirkung von Piktogrammen im Straßenraum auf das Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Wuppertal 2020
- Behindertengleichstellungsgesetz. Vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467), zuletzt geändert 2022
- Björn Steigert Stiftung; Metastudie zur Wirksamkeit von Tempo 30 Zonen. Winnenden 2025
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV); Mobilität in Deutschland 2023 – Ergebnisbericht. Bonn/Berlin 2024

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). 2001
- Bundesverwaltungsgericht; Urteil vom 18.11.2010 – 3 C 42.09
- Bundesverwaltungsgericht; Urteil vom 06.06.2024 – 3 C 5.23
- DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH; Stufenplan zur Umsetzung des ISEK der Stadt Linden. Wiesbaden 2022
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier zur Anwendung der RAST 06. Köln 2024
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS). Köln 2015
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Nahmobilität. Köln 2014
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008
- Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015
- Gemeinsamer Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern sowie des HMWEVW; Analyse von Straßenverkehrsunfällen. 2024

- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL); Handbuch zur Radwegweisung in Hessen. Wiesbaden 2017
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum – Musterzeichnungen für Überquerungsstellen. Wiesbaden 2022
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Wiesbaden 2024
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Leitfaden zur Planung von Radabstellanlagen. Wiesbaden 2020
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden 2021
- Hessisches Straßengesetz (HStrG). In der Fassung vom 08. Juni 2003, zuletzt geändert 2025
- HS Ingenieure; Radverkehrskonzept für den Landkreis Gießen. Gießen 2021
- HS Ingenieure GmbH; Radverkehrskonzept Landkreis Gießen – Innerörtliche Betrachtung. Gießen 2023
- KEEA; Klimaschutzkonzept Stadt Linden (Masterplan 100 % Klimaschutz Landkreis Gießen)
- Normenausschuss Bauwesen; DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2023
- Praxisbeispiel Piktogrammketten; Deutscher Fahrradpreis (Nominierung 2017)
- Regierungspräsidium Gießen; Regionalplan Mittelhessen 2010
- Schulwegsicherungsplan Wiesengrundschule (2021) und Schulwegplan Burgschule Großen-Linden (2021)
- Schurig, Roland; Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO. Bonn 2020
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder; Unfallatlas Deutschland. Wiesbaden
- Stadt Linden; Niederschrift über die Hauptverkehrsschau am 06.06.2023. Linden 2023
- Stadt Linden; Niederschrift über die Kinder- und Jugendverkehrsschau am 08.07.2024. Linden 2024
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Vom 6. März 2013, zuletzt geändert 2026
- Technische Richtlinie TR6102-0911
- <https://linden.de/leben-in-linden/senioren/buergerbus-stadt-linden.html>(Zugriff: 27.01.2026 / 27.02.2026)
- <https://unfallatlas.statistikportal.de/>(Zugriff: 20.01.2026)
- <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>(Zugriff: 25.02.2026)

–









Universitätsplatz 12

34127 Kassel

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

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