

Information zu dem Radverkehrskonzept der Stadt Linden

1. Einleitung

Die Stadt Linden verfolgt das Ziel, den Radverkehr als zukunftsfähige, umweltfreundliche und sichere Mobilitätsform zu stärken. Aufbauend auf dem Radverkehrskonzept des Landkreises Gießen wurde für Linden ein eigenes Teilkonzept entwickelt. Dieses integriert kommunale Ziele, analysiert den Ist-Zustand und legt konkrete Maßnahmen fest – in enger Abstimmung mit dem Arbeitskreis Radverkehr und den politischen Gremien der Stadt.

Im Rahmen ihrer Mitgliedschaft bei den „Hessischen Klima-Kommunen“ verpflichtet sich die Stadt Linden, einen aktiven Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu leisten. Die Förderung des Radverkehrs ist dabei ein zentrales Handlungsfeld im kommunalen Klimaschutz. Ziel ist es, die Nahmobilität umweltfreundlicher zu gestalten, den motorisierten Individualverkehr zu entlasten und gleichzeitig Lebensqualität und Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet zu erhöhen.

Linden bietet durch seine topographisch günstige Lage – mit nur wenigen Steigungen – sowie die kurzen Entfernungen zwischen den Stadtteilen ideale Voraussetzungen für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel. Die Stärkung des Radverkehrs trägt daher auch zur Erreichung der Klimaschutzziele auf lokaler Ebene bei.

Die Stadt Linden hat gemeinsam mit dem Landkreis Gießen das Planungsbüro HS Ingenieure beauftragt, ein Radwegekonzept zu erstellen. Dieses gliedert sich in vier zentrale Maßnahmenbereiche:

- Streckenmaßnahmen
- Punktuelle Maßnahmen
- Beschilderungsmaßnahmen
- Abstellanlagen

Das Konzept wurde im politischen Raum diskutiert, durch den Arbeitskreis Radwege inhaltlich begleitet und in enger Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro angepasst. Auf dieser Grundlage liegt nun der abgestimmte, politisch beschlossene Maßnahmenkatalog vor, der als aktuelle Arbeitsgrundlage für die weitere Umsetzung dient.

2. Analyse des Bestands

Das bestehende Radwegenetz in Linden setzt sich aus verschiedenen kommunalen, touristischen und überörtlichen Verbindungen zusammen. In seiner derzeitigen Ausprägung erfüllt es bereits wichtige Grundfunktionen, etwa zur Erschließung von

Wohngebieten, Gewerbestandorten und Naherholungszielen. Gleichzeitig zeigt die Analyse punktuelle Schwächen in Bezug auf Durchgängigkeit, Infrastrukturqualität und Nutzerkomfort.

Einige Verbindungen verlaufen über Wirtschaftswege oder kleinere Straßen mit nicht optimaler Oberfläche. Teilweise bestehen Abschnitte mit unbefestigtem oder in die Jahre gekommenem Belag. Diese Abschnitte sind ausbaufähig, um den Fahrkomfort – insbesondere bei widrigen Witterungsverhältnissen – zu verbessern. Auch die Breitenführung ist nicht überall ausreichend, vor allem dort, wo Wege gemeinsam von Radfahrenden und Fußgängern genutzt werden.

Bei der Wegweisung wurde festgestellt, dass diese an einigen Stellen nicht vollständig, nicht beidseitig oder nicht mehr dem aktuellen Stand entspricht. Insbesondere Zwischenwegweiser fehlen vereinzelt oder sind in ihrer Ausführung nicht eindeutig. Die vorhandene Ausschilderung bietet dennoch eine erste Orientierung, sollte aber überarbeitet und ergänzt werden, um die Nutzerführung weiter zu verbessern.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt in vielen Bereichen gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr. Schutzstreifen oder bauliche Abgrenzungen sind bisher nur abschnittsweise vorhanden. In einigen Fällen ist die Verkehrsführung unklar – insbesondere an Übergängen und Ortseingängen. Hier besteht Potenzial zur besseren Sichtbarkeit und Klarheit der Verkehrsbeziehungen.

Im Bereich Fahrradabstellplätze sind bereits erste moderne Lösungen umgesetzt, z. B. am Bahnhof Großen-Linden. An anderen Stellen wie Schulen, Sportanlagen oder Bushaltestellen sind die vorhandenen Anlagen teilweise veraltet oder kapazitiv begrenzt. Eine systematische Ergänzung zeitgemäßer Abstellmöglichkeiten – idealerweise mit Anlehnbügel und teils Überdachung – erscheint sinnvoll, um die Nutzung des Fahrrads im Alltag weiter zu erleichtern.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Stadt Linden über ein gutes Grundgerüst für den Radverkehr verfügt. Die vorliegenden Maßnahmenvorschläge zielen darauf ab, dieses Netz zu optimieren, bestehende Lücken zu schließen und die Qualität weiter an die Anforderungen eines attraktiven und sicheren Radverkehrs anzupassen.

3. Zielnetz Radverkehr

Für die Stadt Linden wurde im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzepts ein differenziertes Zielnetz entwickelt, das den heutigen und zukünftigen Anforderungen an einen attraktiven Radverkehr gerecht werden soll. Ein Zielnetz beschreibt die angestrebte Struktur eines idealen Radwegenetzes, unabhängig vom aktuellen Bestand. Es definiert, wie Verbindungen künftig verlaufen sollen, um möglichst direkte, sichere und komfortable Routen zu gewährleisten.

Das Netz orientiert sich an den zentralen Quellen- und Zielpunkten im Stadtgebiet – darunter Wohngebiete, Schulen, Einkaufsstandorte, ÖPNV-Haltestellen sowie

überregionale Verbindungen. Es ist zudem eng mit dem regionalen Radwegenetz abgestimmt.

Insgesamt umfasst das angestrebte Netz rund 33,3 Kilometer und teilt sich wie folgt auf:

- **Radschnellverbindungen (IR II):** ca. 1,9 km
- **Radhauptverbindungen (IR III):** ca. 7,9 km
- **Radverkehrsverbindungen (IR IV):** ca. 22,4 km
- **Radverkehrsanbindungen (IR V):** ca. 1,1 km

Den Kern bildet eine Radschnellverbindung entlang der Frankfurter Straße, die Großen-Linden mit der Kernstadt Gießen verknüpft. Ergänzt wird sie durch Hauptverbindungen, die zentrale Einrichtungen im Stadtgebiet anbinden. Weitere Strecken führen zu Naherholungszielen, Sportstätten und in benachbarte Kommunen.

Das Netz ist so konzipiert, dass es für alle Nutzergruppen – ob Berufspendler, Schülerinnen und Schüler oder Freizeitradler – eine attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr darstellt. Die Unterteilung in Netzkategorien ermöglicht eine schrittweise, bedarfsgerechte Umsetzung – mit besonderem Fokus auf die hochpriorisierten Verbindungen (IR II und III).

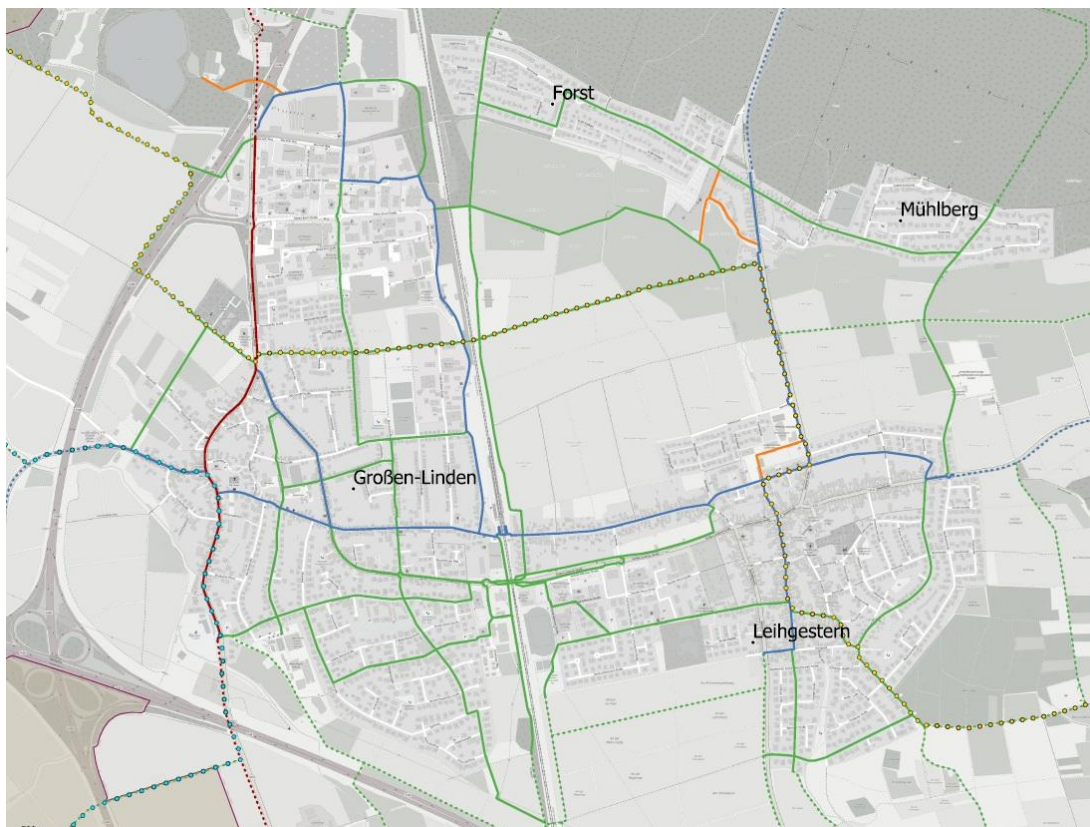


Abb.1: Zielnetz der Stadt Linden

4. Maßnahmenplanung

Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Linden wurden auf Grundlage der Zielnetzplanung und einer detaillierten Bestandsaufnahme erarbeitet. Sie lassen sich vier zentralen Handlungsfeldern zuordnen: Streckenmaßnahmen, punktuelle Maßnahmen, Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen sowie Fahrradabstellanlagen. Die Stadtverordnetenversammlung hat die Vorschläge beschlossen. Die Umsetzung erfolgt schrittweise, vorzugsweise in Verbindung mit laufenden Infrastrukturmaßnahmen.

4.1 Streckenmaßnahmen

Streckenmaßnahmen beziehen sich auf längere Wegeabschnitte, bei denen die Radverkehrsführung verbessert, die Oberfläche erneuert oder die Sichtbarkeit erhöht werden soll. Entlang der Hauptachsen wie der Frankfurter Straße oder der Gießener Straße sind Schutzstreifen, Belagsanpassungen und ergänzende Markierungen vorgesehen, um den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ergänzend zu den Hauptverbindungen sieht das Konzept auch Alternativrouten über weniger stark befahrene Straßen vor, die eine ruhigere und alltagstaugliche Führung ermöglichen – beispielsweise über die Bismarckstraße oder den Mittelweg.

4.2 Punktuelle Maßnahmen

Darüber hinaus sind im gesamten Stadtgebiet punktuelle Verbesserungen vorgesehen. Hierzu zählen unter anderem die Entfernung von Umlaufsperrern, um Engstellen zu entschärfen und die Durchgängigkeit zu verbessern. An einigen Einmündungen und Übergängen werden Bordsteine abgesenkt, um den Wechsel zwischen Fahrbahn und Geh- bzw. Radweg zu erleichtern. An Ortseingängen und stärker befahrenen Straßen sind Querungshilfen geplant, um das Überqueren übersichtlicher zu gestalten. Ergänzend kommen an Stellen wie Brücken oder schmalen Passagen Markierungen zum Einsatz, die die Führung des Radverkehrs visuell unterstützen und die Orientierung verbessern.

4.3 Fahrradabstellanlagen

Ergänzend zur Weginfrastruktur wurde auch der Bedarf an geeigneten Abstellmöglichkeiten ermittelt. Neben bereits umgesetzten oder geplanten Anlagen – etwa am Bahnhof Großen-Linden – wurden weitere Standorte identifiziert, an denen ein bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellanlagen fehlt. Dazu zählen insbesondere Sportanlagen, Freizeiteinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Ziel ist ein flächendeckendes Netz funktionaler, alltagstauglicher Abstellmöglichkeiten mit moderner Ausstattung, wie Anlehnbügel und – wo sinnvoll – Überdachungen.

4.4 Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

Im Bereich der Wegweisung werden Ziel- und Zwischenwegweiser vereinheitlicht und an mehreren Stellen ergänzt oder erneuert. Auch die Ausweisung von durchlässigen Sackgassen sowie die Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr gehören dazu. Zusätzlich sind Markierungen auf der Fahrbahn vorgesehen, etwa Fahrradpiktogramme oder Richtungspfeile, die die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum unterstützen. Die Kombination aus klarer Beschilderung und gut erkennbarer Markierung trägt zu einer besseren Orientierung bei und unterstützt ein sicheres Miteinander im Verkehr.

5. Politische Umsetzung und Priorisierung

Die Entwicklung des Radwegekonzepts für die Stadt Linden erfolgte in mehreren aufeinander abgestimmten Schritten – von der Erarbeitung durch das beauftragte Planungsbüro über die fachliche Begleitung durch den Arbeitskreis Radwege bis hin zur politischen Beratung und Beschlussfassung durch die städtischen Gremien.

Nach der Vorstellung des Konzepts in der Stadtverordnetenversammlung wurden die Maßnahmen im Detail durch den Arbeitskreis Radwege gesichtet. Dabei konnten offene Fragen mit dem Planungsbüro geklärt und fachliche Ergänzungen eingebracht werden. Die Rückmeldungen aus dem Arbeitskreis bildeten die Grundlage für die abschließende Bewertung durch die Politik.

Im Ergebnis wurden sämtliche Maßnahmen durch die Stadtverordnetenversammlung bestätigt. Dabei wurde festgelegt, dass die Umsetzung nicht als Gesamtpaket, sondern **schrittweise im Rahmen anstehender Bau- und Infrastrukturmaßnahmen** erfolgen soll. Diese Vorgehensweise ermöglicht es, die Maßnahmen wirtschaftlich sinnvoll in bestehende Planungs- und Finanzierungsprozesse einzubinden. Gleichzeitig werden unnötige Doppelarbeiten vermieden.

Innerhalb der beschlossenen Maßnahmen wurde zudem eine klare Priorisierung vorgenommen. Besonders dringliche oder einfach umsetzbare Maßnahmen wurden frühzeitig berücksichtigt – darunter beispielsweise Anpassungen an bestehenden Wegführungen, das Entfernen von Umlaufsperrern oder die Erneuerung einzelner Beschilderungselemente. Andere Maßnahmen sind abhängig von umfangreicheren baulichen Veränderungen, wie etwa dem barrierefreien Umbau von Bushaltestellen oder der Sanierung ganzer Straßenabschnitte.

Die beschlossene Struktur und Reihenfolge der Umsetzung bietet eine verlässliche Orientierung für alle Beteiligten – von der Verwaltung über politische Entscheidungsträger bis hin zu Bürgerinnen und Bürgern. Sie bildet den Rahmen für eine planvolle und zielgerichtete Entwicklung der Radinfrastruktur in Linden.

6. Fazit und Ausblick

Mit dem vorliegenden Radwegekonzept liegt eine fundierte Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Linden vor. Das Konzept stellt sowohl den aktuellen Zustand als auch die zukünftigen Anforderungen an eine sichere, alltagstaugliche und umweltfreundliche Radinfrastruktur dar. Die Maßnahmen wurden fachlich erarbeitet, politisch beraten und beschlossen. Sie berücksichtigen sowohl überörtliche Zielsetzungen als auch die konkreten Gegebenheiten und Bedarfe vor Ort.

Durch die klare Struktur in Handlungsfelder und die abgestimmte Priorisierung ist eine zielgerichtete und wirtschaftlich umsetzbare Umsetzung möglich. Das Konzept bietet damit eine langfristige Orientierung für alle weiteren Planungen im Bereich der Nahmobilität – sei es im Zuge von Straßensanierungen, Städtebaufördermaßnahmen oder bei Förderprogrammen des Landes und Bundes.

Der Ausbau des Radwegenetzes ist ein fortlaufender Prozess, der neben technischen und finanziellen Aspekten auch die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger erfordert. Durch transparente Kommunikation, begleitende Öffentlichkeitsarbeit und eine kontinuierliche Fortschreibung des Konzepts kann das Vertrauen in die Qualität der Maßnahmen gestärkt und die Akzeptanz erhöht werden.

Die Stadt Linden bekennt sich mit diesem Konzept zu einer aktiven Förderung des Radverkehrs als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ziel ist es, die Bedingungen für das Radfahren Schritt für Schritt zu verbessern – damit mehr Wege sicher, komfortabel und klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

7. Fortschreibung und digitale Unterstützung

Zur Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts setzt die Stadt Linden auf eine kontinuierliche Fortschreibung sowie die Einbindung digitaler Werkzeuge und Beteiligungsformate.

Ein zentrales Instrument ist der Mängelmelder der Stadt Linden, über den Bürgerinnen und Bürger Hinweise zu bestehenden Problemen wie beschädigten Wegen, fehlenden Beschilderungen oder unzureichenden Abstellanlagen einreichen können. Die gemeldeten Anliegen werden von der Verwaltung geprüft und gegebenenfalls in konkrete Maßnahmen überführt.

Ergänzend nutzt Linden die landesweite Meldeplattform Radverkehr unter www.meldeplattform-mobilitaet.de. Diese ermöglicht es, Hinweise zur Radverkehrsinfrastruktur hessenweit standardisiert zu erfassen. Meldungen werden automatisch an die zuständige Kommune weitergeleitet – das erleichtert eine zügige Bearbeitung und schafft Transparenz.

Darüber hinaus nimmt Linden regelmäßig am Projekt STADTRADELN teil. Über eine App werden dabei anonymisiert die tatsächlich gefahrenen Wege der Teilnehmenden

erfasst. Die resultierende Heatmap zeigt besonders häufig genutzte Strecken im Stadtgebiet. Diese Daten dienen als zusätzliche Entscheidungsgrundlage für zukünftige Planungen und Priorisierungen.

Durch diese ergänzenden Werkzeuge wird das Radverkehrskonzept nicht nur planerisch begleitet, sondern auch mit realen Nutzungsdaten und Rückmeldungen aus der Bevölkerung fortgeschrieben.