

### 2.3 Radverkehr

Der Radverkehr hat in Wiesbaden – abhängig von der Lage der Stadtteile – eine unterschiedliche Bedeutung. Insgesamt lag der Radverkehrsanteil in Wiesbaden nach der aktuellen SrV-Erhebung 2013 bei 6%, was im Vergleich zu den benachbarten Städten Frankfurt am Main (13%) und Darmstadt (17%) ein eher geringer Anteil am Modal Split ist (vgl. Kapitel 2.1.5). Auch unter Berücksichtigung der bewegten Topographie verzeichnen Städte wie z.B. Kassel (9%) und Mainz (11,6%, SrV 2009) deutlich höhere Radverkehrsanteile.

Die SrV 2013 zeigt darüber hinaus weitere Auffälligkeiten Wiesbadens hinsichtlich der Radnutzung. Nur 67% der Wiesbadener verfügen über ein fahrtüchtiges Rad (zum Vergleich Darmstadt 74%). Dabei wird eine starke geschlechterspezifische Asymmetrie augenscheinlich mit 74% Radverfügbarkeit der Männer aber nur 62% bei den Frauen (Darmstadt 76% bzw. 72%) – möglicherweise ein Indiz für Defizite in der Verkehrssicherheit. Bezüglich der Fahrtzwecke fallen die für eine Großstadt eher untypischen unterrepräsentativen Radanteile im Berufs- (4%) und Ausbildungsverkehr (4,6%) auf, wohingegen Einkaufszwecke etwas überrepräsentiert sind (6,2%). Ebenfalls ungewöhnlich für eine Großstadt ist die starke jahreszeitliche Schwankung in der Radnutzung (3,4 bis 9,5%). Grund für den niedrigen Anteil des Ausbildungsverkehrs wie auch die starken jahreszeitlichen Schwankungen könnten der vergleichsweise niedrige Anteil an Studierenden an der Wiesbadener Bevölkerung sein, aber auch ein im Vergleich geringerer Anteil an radelnden SchülerInnen. Hinzu kommt, dass Wiesbadens Radverkehr über eine auffallend geringe Systemgeschwindigkeit von 8,4 km/h (SrV 2013<sup>11</sup>) verfügt, was

---

<sup>11</sup> Gerd-Axel Ahrens (2015): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich. Tab. 18 und Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in der Landeshauptstadt Wiesbaden. Tab 7.1.1. Technische Universität Dresden. Dresden

Hinweise u.a. auf hohe Verlustzeiten auf der Strecke und an Knoten liefert (z.B. wenn wegen fehlender Koordination für den Radverkehr (Grüne Welle) dieser immer bei Rot am nächsten Knoten ankommt). In Städten vergleichbarer Größe liegt die Systemgeschwindigkeit für den Radverkehr zwischen 10 bis 12 km/h (SrV 2013). Hierzu passt auch, dass das Rad in Wiesbaden ein ausgesprochenes Kurzstreckenverkehrsmittel darstellt mit einer durchschnittlichen Entfernung von 2,4 km – der hessische Durchschnitt liegt bei 3,6 km (SrV 2013).

Im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 des (ADFC, 2014) belegte Wiesbaden im Vergleich mit anderen Großstädten den letzten Platz, keine andere Großstadt wurde so negativ beurteilt. Gründe hierfür liegen vor allem in Mängeln in der Infrastruktur und damit einhergehend einem geringen Sicherheitsgefühl. Nur wenige Aspekte wurden von den Radfahrenden positiv beurteilt, hierzu zählen die Öffnung von Einbahnstraßen und die Fahrradmitnahme in Bussen.

1984, 1988 und 1999 wurden bereits Radverkehrskonzepte erstellt, deren Maßnahmenempfehlungen Grundlage für die Umsetzung waren. Allerdings stagniert aktuell die Umsetzung, während in den 1990er Jahren insgesamt rund 44 km Radverkehrsanlagen hergestellt wurden, waren es in den letzten 16 Jahren nur rund 41 km, wobei ein Großteil in den vergangenen Jahren realisiert wurde. Darüber hinaus wurden verschiedene weitere Maßnahmen zur Förderung umgesetzt. Hierzu zählen:

- Erstellen einer Radverkehrskarte
- Freigabe von Busspuren für den Radverkehr
- Umsetzen von markierungstechnischen Lösungen an Knotenpunkten, wie Markieren von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS)
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Einrichten des Radverkehrsforums zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- Radroutenplaner Hessen ([www.radroutenplaner.hessen.de](http://www.radroutenplaner.hessen.de))
- Teilnahme am Mängelmelder ([www.meldeplattform-radverkehr.de/](http://www.meldeplattform-radverkehr.de/))
- Fördern des Fahrrads auf dem Weg zur Schule (Schleichwegeprojekt und Schülerradroutenplaner, [www.radroutenplaner.hessen.de/rph\\_schulen\\_01.asp](http://www.radroutenplaner.hessen.de/rph_schulen_01.asp))
- Teilnahme am Stadtradeln

2015 wurde darauf aufbauend ein neues Radverkehrskonzept (AB Stadtverkehr, 2015) erarbeitet (vgl. Kapitel 2.3.1). Im Rahmen des VEP 2030 werden die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes nachrichtlich übernommen, sie dienen als Grundlage für die weitere Bearbeitung. Das Radverkehrskonzept 2015 steht zum Download bereit unter: <http://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/verkehr/radwege/radverkehrskonzept.php> (Stand Jan. 2016).

## 2.3.1 Bestandsanalyse

### Radverkehrskonzept 2015

Plan 2.3.1: Radverkehr Alltagsnetz und Schülerradrouten – Bestand

Tabelle A 2-6. Wichtige Ziele für den Radverkehr

Um eine solide Planungsgrundlage für die Verbesserung der Radverkehrssituation zu schaffen, wurde 2015 ein neues Radverkehrskonzept<sup>12</sup> erstellt. Es hat einen Planungshorizont von 15 – 20 Jahren und soll als ganzheitlicher Entwicklungsplan die Rahmenbedingungen zur Radnutzung in der Stadt Wiesbaden verbessern. In die Erarbeitung sind auch die Anregungen aus der Bürgerschaft und des Radverkehrsforums eingeflossen.

Ergebnisse des Radverkehrskonzepts 2015 sind neben konkreten Maßnahmen auch eine Strategie zur Radverkehrsförderung und Hinweise zur Umsetzung. Das Konzept wurde den Stadtverordneten sowie den Ortsbeiräten zur Kenntnisnahme vorgelegt<sup>13</sup>, erste Maßnahmen sollen bereits 2016 umgesetzt werden.

Hauptziele des Radverkehrskonzeptes sind (vgl. AB Stadtverkehr, 2015, Kapitel 10):

- Steigerung des Radverkehrsanteils: Heute liegt der Radverkehrsanteil Wiesbadens bei 6%, gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) sollen 2030 bundesweit 20% erreicht werden.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Die Anzahl verletzter oder getöteter Radfahrender ist entsprechend der Vision Zero (keine Unfalltote mehr) zu reduzieren und langfristig auf null zu senken.
- Steigerung der Zufriedenheit: Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger sollen gerne mit dem Rad unterwegs und mit der Anzahl und Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen zufrieden sein.

---

<sup>12</sup> Radverkehrskonzept. AB Stadtverkehr, 2015.

<sup>13</sup> Kenntnisnahme am 17.12.2015 in der Stadtverordnetenversammlung



Abbildung 2-23: Gesamtansatz der Radverkehrsförderung in Wiesbaden (Radverkehrskonzept, AB Stadtverkehr, 2015)

Die wesentlichen Elemente der Strategie zur Radverkehrsförderung sind:

- Verbessern der Radverkehrsinfrastruktur: Herstellen eines geschlossenen Netzes, hierzu gehören das Beseitigen von baulichen Mängeln ebenso wie das Schließen von Netzlücken, das Fahrradparken und die Radwegweisung.
- Stärken des Servicebereiches: Der Ausbau von Dienstleistungsangeboten wie Leih- und Mietfahrräder, radtouristische Dienstleistungen oder Reparaturdienste und die bestehende Fahrradmitnahme im ÖV stärken die multimodale und intermodale Nutzung des Fahrrads.
- Information und Kommunikation: Durch eine kontinuierliche und partizipative Information wird auf ein fahrradfreundliches Klima hingewirkt und für die Fahrradnutzung geworben.

Radverkehrsnetz: Heute gibt es für Wiesbaden kein geschlossenes Radverkehrsnetz. Um zukünftig zielgerichtet Maßnahmen umsetzen zu können, wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2015 unter Beteiligung des Radverkehrsforums zwei Netze entwickelt (vgl. AB Stadtverkehr, 2015, Kapitel 4):

- Hauptnetz für den Alltagsverkehr: Verbindungen, entlang derer der Radverkehr zügig und sicher fahren können sollte.
- Netz für den Freizeitverkehr: Verbindungen im Nahraum sowie Freizeitwege, wozu auch die Fern- und Regionalrouten zählen.

Das Alltagsnetz wird dabei im Wesentlichen gebildet durch Hauptverbindungen innerhalb der Kernstadt und zu den innenstadtnahen Stadtteilen sowie Verbindungen zu den äußeren Stadtteilen und zwischen diesen. Damit werden gleichzeitig – meist durchgehende – Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen geschaffen. Das Alltagsnetz bietet so eine nahezu flächendeckende Erschließung für den Radverkehr.

Das Angebot setzt sich aus unterschiedlichen Elementen zusammen (Abbildung 2-24):

- Separate Radverkehrsanlagen: Radweg, getrennter Geh- und Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen (Teilseparation).
- Radverkehr zusammen mit dem Fußverkehr: gemeinsamer Geh- und Radweg, Gehweg - Radfahrer frei, Fußgängerzone - Radfahrer frei.
- Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn (inkl. Fahrradstraßen).
- Radverkehr auf Wirtschaftswegen und freigegebenen Waldwegen.

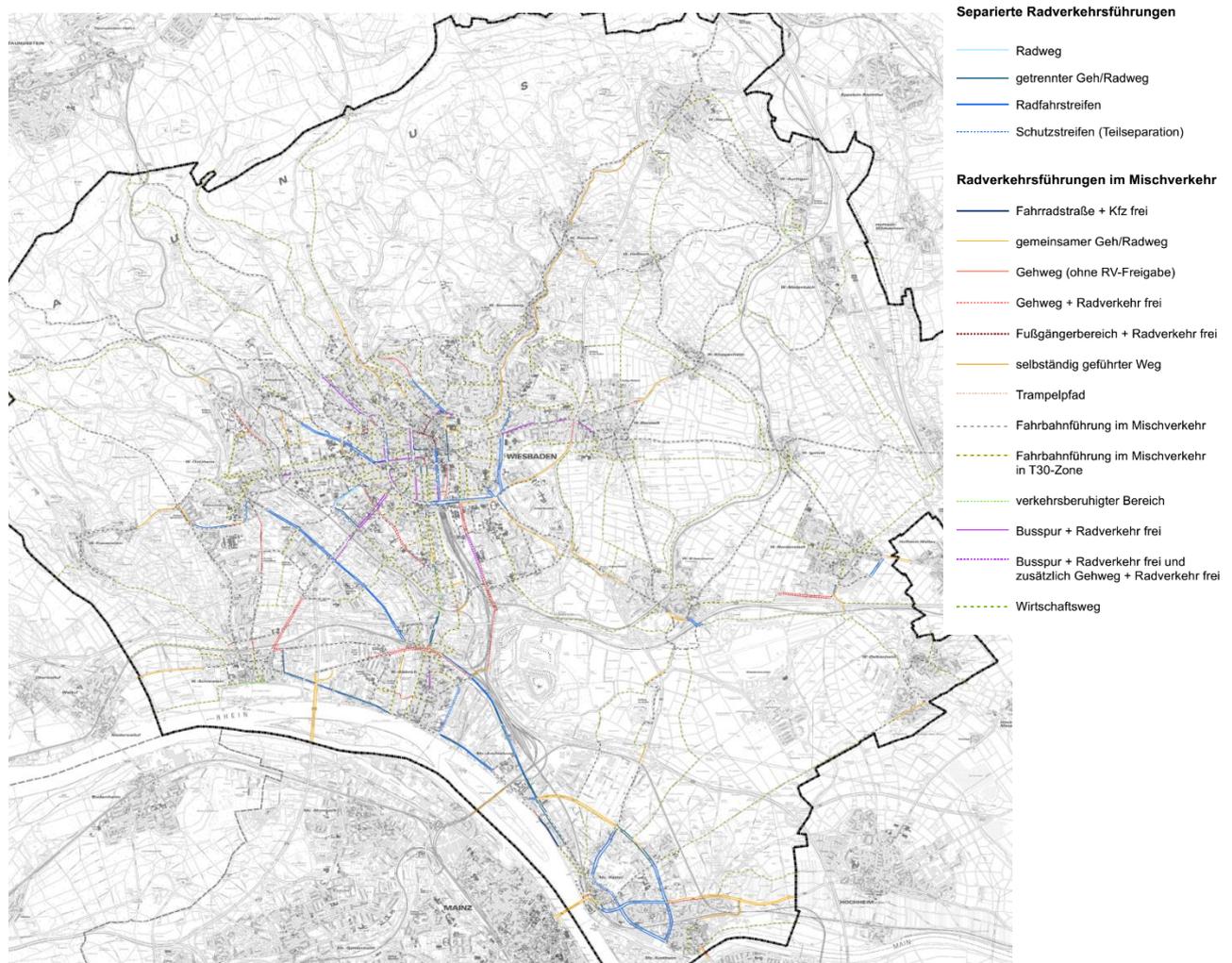


Abbildung 2-24: Radverkehrsnetz – Führungsformen (Radverkehrskonzept. AB Stadtverkehr, 2015)

Explizites Ziel für die Entwicklung eines flächenhaften Radverkehrsnetzes ist die Einbeziehung aller für den Radverkehr wesentlichen Quellen und Ziele in der Stadt Wiesbaden. Hierzu zählen - neben den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten - folgende Einrichtungen:

- öffentliche Einrichtungen,
- Krankenhäuser und Alteneinrichtungen,
- weiterführende Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen,
- Jugendeinrichtungen,
- kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten,
- Freizeiteinrichtungen, Sportstätten und Bäder,
- Nahversorgungsschwerpunkte, Stadtteilzentren,
- Fachmarktzentren,
- gewerbliche Flächen,
- militärische Flächen (Kasernen und Wohnstandorte der US-Armee),
- Friedhöfe sowie
- Bahnhöfe und wichtige ÖPNV-Haltestellen.

Eine detaillierte Übersicht über die Ziele ist Tabelle A 2-6 zu entnehmen.

Die räumliche Verbindung dieser Quellen und Ziele bilden als kürzeste Wege das Wunschliniennetz. Bei der Umlegung auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurden bei der Netzentwicklung auch Barrieren und Zwangspunkte wie Bahntrassen, Autobahnen, die Flüsse Rhein und Main, größere nicht passierbare Gebiete wie Gewerbeflächen, Friedhöfe und militärische Areale aber auch Bahnunterführungen und Brücken berücksichtigt (Abbildung 2-25).

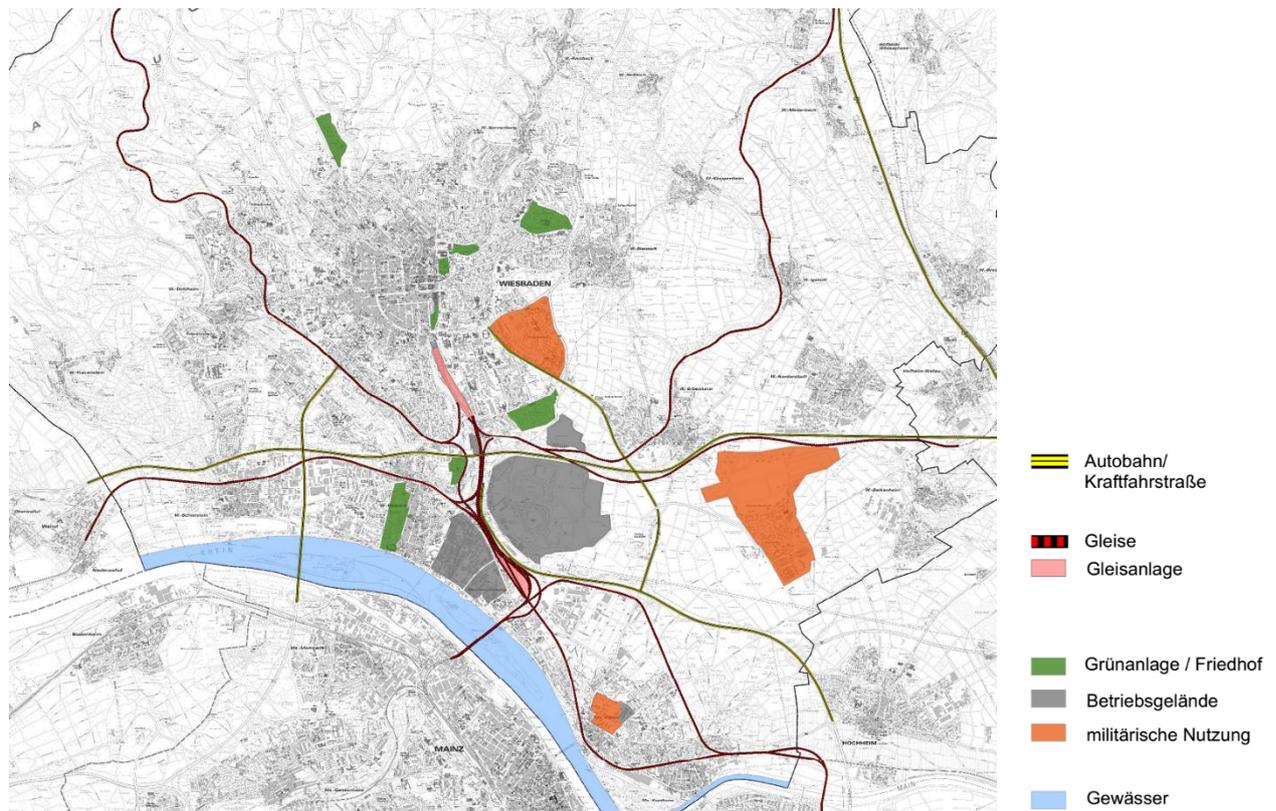


Abbildung 2-25: Barrieren (Radverkehrskonzept. AB Stadtverkehr, 2015)

Das so entwickelte Radverkehrsnetz zeigt die für den Alltagsverkehr wichtigen Hauptverbindungen (Abbildung 2-26). Es berücksichtigt neben den innerstädtischen Verbindungen (Kernstadt und Stadtteile) auch die Verbindungen zu den Nachbargemeinden sowie Freizeit- und Fernwege (RF) als Bestandteil des Netzes. Hierzu gehören D5 Saar-Mosel-Main-Linie, D8 Rhein-Route, Hessischer Fernwanderweg R3, Hessischer Fernwanderweg R6, Rheinradweg Veloroute Rhein, Mainradweg, Regionalpark Rundroute, Rheingauer Rieslingroute.

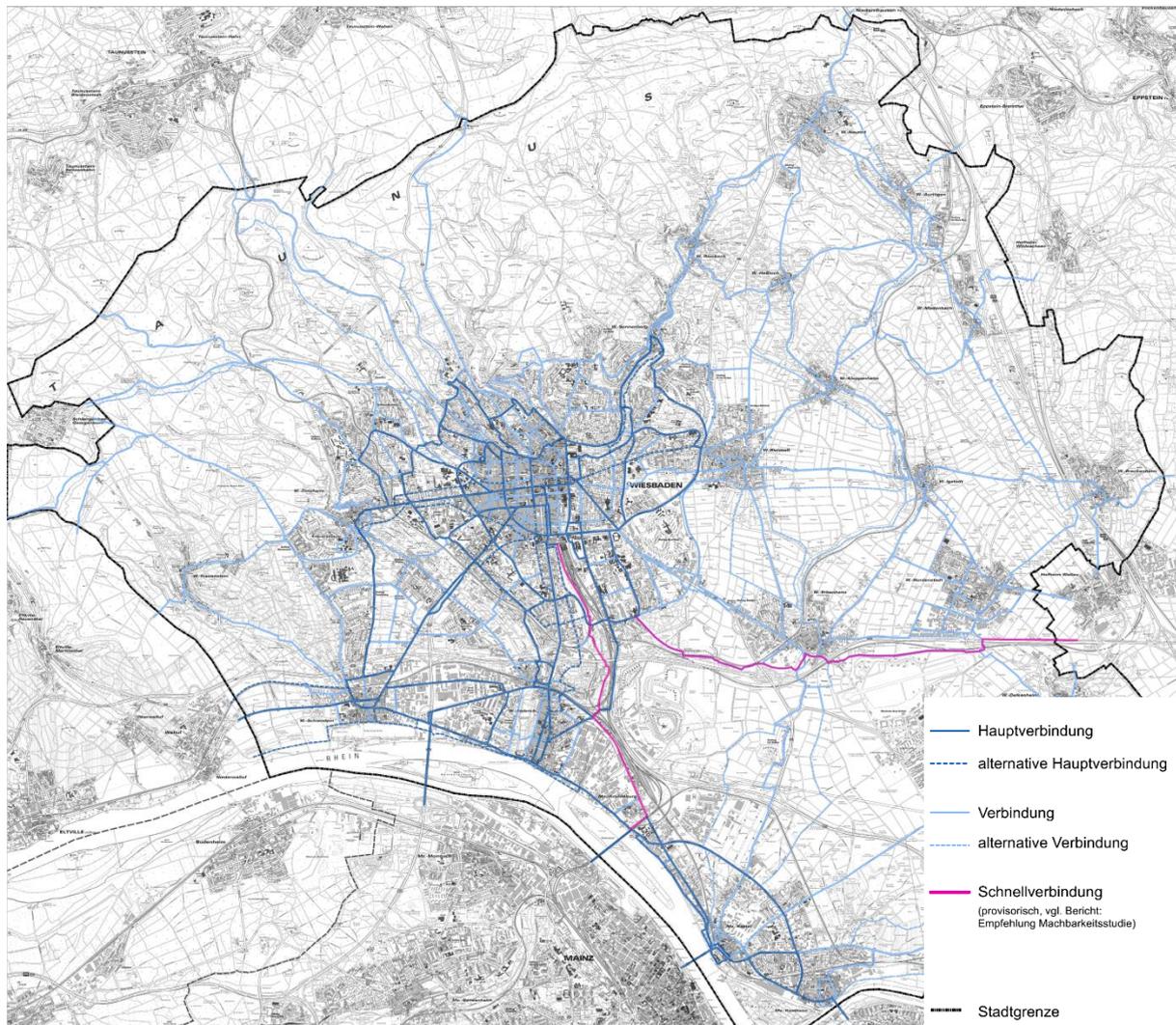


Abbildung 2-26: Alltagsnetz (Radverkehrskonzept, AB Stadtverkehr, 2015)

### Schülerradrouen

Schon 2012 wurde im „Schleichwegeprojekt“ des Wiesbadener Schulsportvereins ein Rad-Routenplan erarbeitet, der SchülerInnen geeignete Verbindungen aufzeigt mit i.d.R. verträglicher Kfz-Menge und -Geschwindigkeit. 2015 wurde, nahezu zeitgleich zum Radverkehrskonzept, im Rahmen des NRVP-Projektes „Schülerradrouenplaner“, im Auftrag der ivm ein Schülerradrouennetz für Wiesbaden erarbeitet. Der Schülerradrouenplaner zeigt webbasiert SchülerInnen den heute sicheren Weg zur Schule<sup>14</sup>.

Die Schülerradrouen und das Alltagsnetz (AB Stadtverkehr, 2015) verlaufen dabei auf z.T. unterschiedlichen Verbindungen (Plan 2.3.1).

<sup>14</sup> ivm: Schülerradrouenplaner Hessen: <http://www.radrouenplaner.hessen.de>

## Haupttroutennetz

Plan 2.3.2: Radverkehr Haupttrouten – Bestandssituation

Plan 2.3.3: Radverkehr Haupttrouten – Handlungsbedarf

Tabelle A 2-7: Haupttrouten-Bestandsanalyse (Quelle: Radverkehrskonzept 2015)

Im Rahmen des VEPs wird - basierend auf den Verbindungen des Alltagsnetzes - ein Haupttroutennetz betrachtet, das – im Unterschied zum im Radverkehrskonzept 2015 entwickelten Alltagsnetz – im Rahmen der Bestandsanalyse nur die wichtigsten Haupttrouten innerhalb der Kernstadt sowie zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen und in Abschnitten auch zwischen den Stadtteilen betrachtet (Plan 2.3.2). Die Haupttrouten stellen dabei meistens die direkteste, manchmal auch die topographisch günstigere Verbindung dar.

### Bewertung des Haupttroutennetzes

Im Radverkehrskonzept 2015 wurden die Strecken und Knoten des Alltagsnetzes - Gesamtlänge 425 km („einfache“ Länge) - auf Grundlage geltender Richtlinien (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, FGSV; 2010b) und gesetzlicher Bestimmungen (StVO und VwV) analysiert. Der Bewertung der Strecken und Knoten (Plan 2.3.3) liegt die Bestandsaufnahme und Bewertung des Radverkehrskonzepts (AB Stadtverkehr, 2015)<sup>15</sup> zugrunde, eine Zusammenschau der Strecken des Haupttroutennetzes finden sich als Auszug des Radverkehrskonzepts in Tabelle A 2-7 im Anhang.

### Methodik

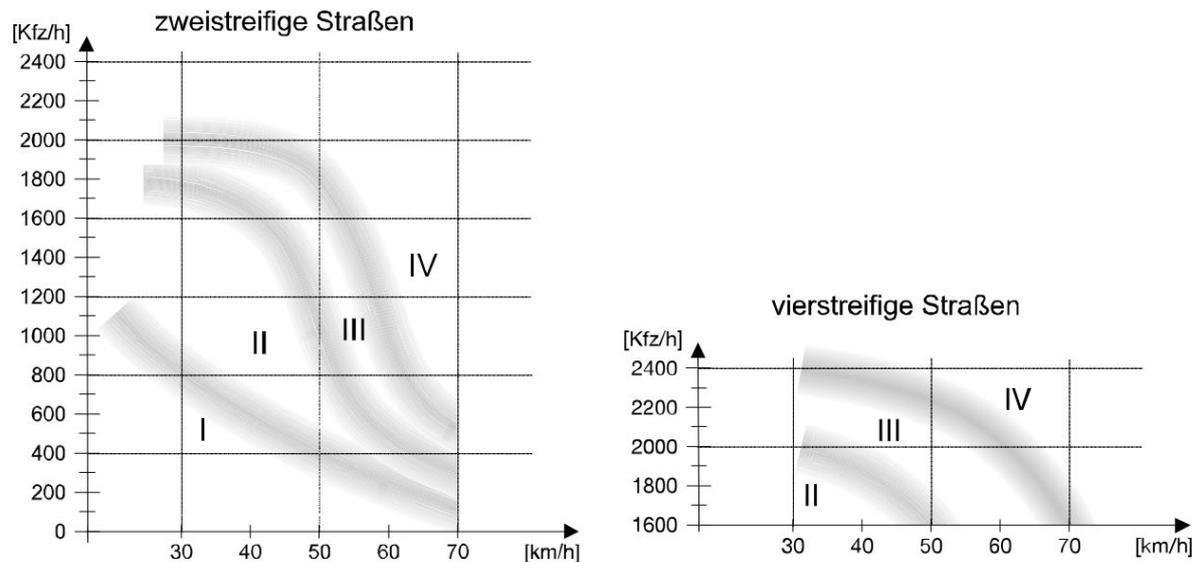
Bewertet wurde das Netz folgendermaßen:

- Strecke: Ist die bestehende Führungsform geeignet? Entspricht die Dimensionierung der Radrouten den Vorgaben, ist die Breite der Radverkehrsanlage breiter als das Mindestmaß der VwV-StVO? Besteht ein durchgängiges Angebot oder besteht eine Netzlücke?
- Knoten: Besteht eine sichere, regelkonforme Führung an Knotenpunkten?

Hinsichtlich der Führungsform und der Dimensionierung wurden die in der nachfolgenden Abbildung und Tabelle dargestellten Werte betrachtet.

---

<sup>15</sup> Anhang zum Radverkehrskonzept: Analyse Streckenabschnitte (Tab\_Radverkehrsnetz\_Strecken-Analyse\_2015-05.pdf) und Analyse / Maßnahmen Knotenpunkte (Tab\_Radverkehrsnetz\_Knoten\_2015-07.pdf)



**Abbildung 2-27: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführung bei zwei- und vierstreifigen Stadtstraßen (ERA; FGSV, 2010b)**

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA können die Streckenabschnitte des Stadtstraßennetzes vier Belastungsbereichen (Bereiche I-IV) zugeordnet werden. Die Zuordnung zu einem Belastungsbereich stellt eine Entscheidungshilfe für die Vorauswahl einer geeigneten Führungsform dar, wobei im unteren Belastungsbereich I die Führung im Mischverkehr empfohlen und in den oberen Belastungsbereichen die Trennung vom Kfz-Verkehr durch einen Radweg oder Radfahrstreifen empfohlen (Bereich III) bzw. geboten wird (Bereich IV). In den Bereichen II und III können bzw. sollen Zwischenstufen zwischen Mischung und Trennung zum Einsatz kommen (z. B. Teilseparation durch Schutzstreifen).

Bei der Dimensionierung von Hauptverbindungen sollten zumindest die Regelmaße angesetzt werden.

Tabelle 2-5: Dimensionierung Radverkehrsanlagen

Führungsart		Dimensionierung	
		Mindestmaß VwV-StVO	Regelmaß ERA 10 (Mindestmaß)
	Schutzstreifen	1,25 m	1,50 m (1,25 m)
	Radfahrstreifen (Z 237)	1,50 m	1,85 m (2,00 m <sup>16</sup> )
	Einrichtungsrادweg (Z 237)	1,50 m	2,00 m (1,60 m)
	gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)		
	- innerorts	2,50 m	2,50 ≤ 5,00m <sup>17</sup>
	- außerorts	2,00 m	2,50 m
	getrennter Fuß- und Radweg (Z 241)	Für Radweg: 1,50 m	2,00 m
	einseitiger Zweirichtungsrادweg (Z 237 oder Z 241)	2,00 m	3,00 m (2,50 m)
	beidseitiger Zweirichtungsrادweg (Z 237 oder Z 241)	2,00 m	2,50 m (2,00 m)



**Gehweg / Radfahrer frei** (Z 239 StVO in Verbindung mit ZZ 1022-10 StVO):

Der Radverkehr hat die Wahl zwischen Gehweg- und Fahrbahnnutzung. Dies ist ein Angebot insbesondere für ungeübte und unsichere Radfahrer, da sich der Radfahrende, u.U. mit Pe-delec, der Gehgeschwindigkeit anpassen muss, was für Alltagsradler, die schnell von A nach B wollen, unattraktiv ist. Die übrigen Radfahrenden sollen daher die Fahrbahn benutzen, hier ist dann demnach für ein geeignetes Angebot (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkung auf T30) Sorge zu tragen.

<sup>16</sup> Hohes Radverkehrsaufkommen und/oder  $v_{zul} > 50$  km/h

<sup>17</sup> Abhängig von Nutzungsintensität (ERA 2010, Bild 15; FGSV, 2010b)

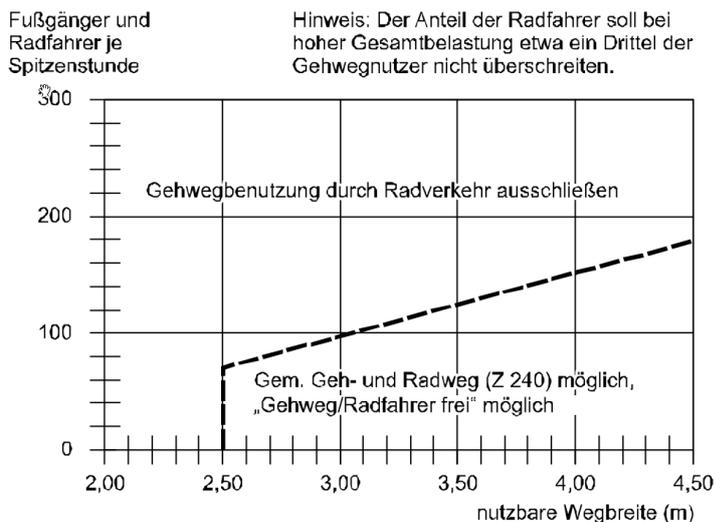


Abbildung 2-28: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr (ERA; FGSV, 2010b)

Fehlt ein geeignetes Angebot, ist also nur der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, so ist diese Verbindung keine geeignete Führung im Sinne einer Hauptverbindung und stellt damit eine Netzlücke dar.

Grundsätzlich soll die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr nur dann erfolgen, wenn die Belange des Fußverkehrs ausreichend berücksichtigt sind, der Gehweg ausreichend breit ist oder nur mit einem geringen Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

### Bewertung Strecke

Grundsätzlich sind in Wiesbaden alle radverkehrsrelevanten Ziele mit dem Fahrrad zu erreichen. Mit vielen Radverkehrsführungen und durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung gibt es in Abschnitten bereits ein gutes Angebot. Ein zusammenhängendes, lückenloses Netz für den Radverkehr besteht allerdings nicht. Einen Überblick über Abschnitte mit Handlungsbedarf und bestehende Netzlücken gibt Plan 2.3.3. In der Kernstadt fehlen sichere, komfortable und direkte Verbindungen zu wichtigen Zielen, auffällig sind hier v.a. die bestehenden Netzlücken im Anschluss an die Querung des 1. Ringes. Darüber hinaus fehlen z.T. direkte Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Stadtteilen sowie zwischen den Stadtteilen untereinander.

Tabelle 2-6: Unfallhäufungsstellen im Radverkehr mit Personenschaden (&gt; 10 Unfälle) 2011-2014

Unfallstrecke / -punkt	Unfälle mit Personenschaden gesamt	Unfälle mit Beteiligung Radverkehr	Anteil Radfahrurfälle an Gesamtunfällen mit Personenschaden
Dotzheimer Straße	178	21	12%
Hochheimer Str.	44	19	43%
Biebrich	75	18	24%
Mainz-Kastel	40	17	43%
Biebricher Allee	44	16	36%
Schiersteiner Str.	52	15	29%
Bahnhofsvorplatz	81	15	19%
Rheingaustraße	36	12	33%

Das Fehlen von geeigneten Radverkehrsangeboten spiegelt sich gerade an den Hauptverkehrsstraßen auch in der Unfallstatistik wieder. Ausgewertet wurden die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2011-2014. Auffällig viele Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung finden sich an der Dotzheimer Straße (21 Radverkehrsunfälle), auf der Hochheimer Straße (19), in Biebrich (18) in Mainz-Kastel (17), auf der Biebricher Allee (16), rund um den Bahnhofsvorplatz (15), auf der Schiersteiner Straße (15) und auf der Rheingaustraße (12) (Tabelle 2-6 und Plan 2.9.1). Um solche Abschnitte zu umgehen, nehmen Radfahrende auch Umwege in Kauf und nutzen „Schleichwege“ im Erschließungsstraßennetz oder fahren zunehmend häufiger, obgleich regelwidrig, auf dem Gehweg.

Im Außerortsbereich gibt es nur im Einzelfall straßenbegleitende Radwege entlang der Landstraßen, in der Regel muss der Radverkehr hier im Mischverkehr fahren bei z.T. hoher Kfz-Belastung (Belastungsstufe 4, ERA; FGSV, 2010b). Als Alternative bieten sich Wirtschafts- und Forstwege an. Diese stellen zwar für den Freizeitverkehr ein interessantes Angebot dar, für den Alltagsverkehr, z.B. für den zeitsensitiven Berufspendler, sind diese Verbindungen weniger attraktiv. Zudem werden Radverkehrsanlagen außerorts i.d.R. nicht beleuchtet und nur unregelmäßig gereinigt (Wildwuchs, fehlender Winterdienst), so dass keine soziale Kontrolle besteht, nur eingeschränkt nutzbar und im Falle von Wirtschaftswegen während der Erntezeit z.T. massiv verschmutzt sind.



Abbildung 2-29: Busspuren mit unterschiedlicher Nutzbarkeit



Abbildung 2-30: fehlendes Angebot an Haupttrouten: Rathausstraße (Biebrich) (l), Schwalbacher Straße (r)

Im Einzelnen ist festzustellen:

- Entlang von vielen Streckenabschnitten des Haupttroutennetzes fehlen durchgängig geeignete Radverkehrsanlagen. Sie stellen damit eine Netzlücke dar. Dies betrifft auch die Hauptverkehrsstraßen innerorts und außerorts (klassifizierte Straßen). Hier sollten oder müssten nach ERA 2010 (FGSV, 2010b) Radverkehrsanlagen hergestellt werden oder alternativ die Voraussetzung für eine Führung im Mischverkehr herbeigeführt werden (Geschwindigkeitsreduktion (30 km/h). In der Kernstadt sind dies z.B. der Bierstadter Straße, Holzstraße, Siegfriedring oder Platter Straße (Tabelle A 2-7).
- Entlang von Hauptverkehrsstraßen sind z.T. Gehwege für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben (Gehweg - Radverkehr frei), z.B. Äppelallee und Mainzer Straße. Dies führt in den stärker frequentierten Streckenabschnitten zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass viele Radfahrende auch ohne diese Freigabe den Gehweg nutzen, oft auch mit unangepasster Geschwindigkeit.
- Bestehende Radverkehrsanlagen entsprechen nicht mehr den heutigem Regelwerk, die Breiten der Anlagen liegen unter den Mindestmaßen der VwV-StVO, z.T. fehlt der Sicherheitsabstand z.B. zum Parken.
- Mehrere Bussonderstreifen sind für den Radverkehr freigegeben, durch eine durchgängige Markierung des Fahrradpiktogramm kann die Nutzungszuordnung erleichtert werden.

- Viele Einbahnstraßen sind bereits für die Nutzung durch den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

### Bewertung Knoten

Im Bereich der Hauptverkehrsstraßen wird der Verkehr an Knotenpunkten in der Regel über Lichtsignalanlagen gesteuert. Je nach vorausgegangener Führung wird der Radverkehr dabei im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr oder auf der Fahrbahn geführt.



Abbildung 2-31: Knotenpunkte mit Aufstellfläche und Furt

Im Einzelnen ist festzustellen<sup>18</sup>:

- Die Umlaufzeiten an den Knotenpunkten sind oft kurz und gehen einher mit einer großen Zahl an Kfz-Fahrspuren. Hierdurch fehlt es an Fläche für den Radverkehr, Angebote enden daher oft vor dem Kreuzungsbereich, eine sichere Führung des Radverkehrs fehlt.
- Bei Führung auf der Fahrbahn sind im Innenstadtbereich nicht an allen Knotenpunkten vor der Kfz-Haltelinie aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) markiert, an denen sich der Radverkehr sicher und sichtbar vor dem Autoverkehr aufstellen kann (im Sinne einer Systemlogik).
- Eine eigene Signalisierung an Knotenpunkten (z.B. bei Mitnutzung der Busfahrstreifen oder im Falle von indirektem Linksabbiegen) fehlt z.T. oder ist schwer erkennbar.
- Wenn bei Führung im Seitenraum der Verlauf weit abgesetzt ist, wird der Radverkehr durch den Kfz-Verkehr schlecht wahrgenommen.
- An Knotenpunkten sind Markierungen verblichen, Furten vor Einmündungen und Zufahrten sind oft ungenügend markiert.

<sup>18</sup> Der Einschätzung liegt die Bestandsanalyse des Radverkehrskonzeptes zugrunde.

## Fahrradparken

Attraktive Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl an den aufkommensstarken Zielen des Radverkehrs sind ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung.

Wiesbaden setzt im Bereich der Innenstadt auf eine dezentrale Verteilung von Fahrradabstellanlagen. Derzeit stehen hier 42 Anlagen<sup>19</sup> mit insgesamt 545 Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Die Abstellanlagen sind i.d.R. als Rahmenparker angelegt, meistens ohne Witterungsschutz.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes fand Anfang April 2014 bei guten Witterungsverhältnissen eine Erhebung der Auslastung der bestehenden Anlagen wie auch der frei im Untersuchungsgebiet abgestellten Räder statt. Die Erhebung ergab insgesamt 251 Räder, wovon 170 Räder in den Abstellanlagen geparkt waren. Dabei werden die Anlagen unterschiedlich stark nachgefragt. So sind die Anlagen Zentrum Süd, Burgstraße und Marktkirche mit einer Auslastung > 80 % als belegt anzusehen. Andere Anlagen wie am Michelsberg oder am Luisenplatz sind nur zu rund 25 % belegt. Angesichts des aktuell niedrigen Radverkehrsanteils ist das Angebot an Abstellanlagen in der Innenstadt noch als ausreichend einzuordnen. Bei steigenden Radverkehrsanteilen muss hier allerdings bereits an eine Erweiterung gedacht werden. Die Ergebnisse im Detail sind im Radverkehrskonzept (vgl. AB Stadtverkehr, 2015, Kapitel 6) dargestellt.

---

<sup>19</sup> Radverkehrskonzept. AB Stadtverkehr, 2015.

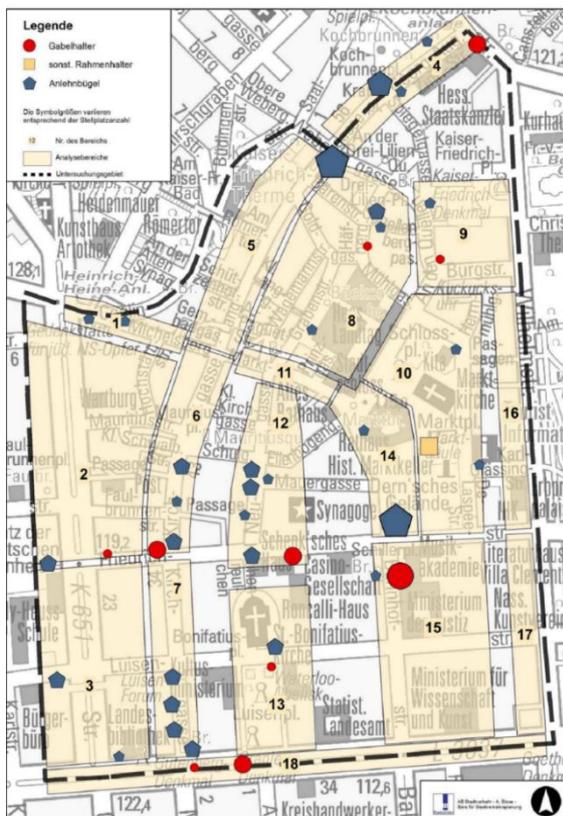


Abbildung 2-32: Fahrradparken in der Innenstadt (AB Stadtverkehr, 2015)



Abbildung 2-33: Fahrradparken in der Innenstadt

Festzustellen ist, dass die Anzahl der Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt zwar dem derzeitigen Bedarf angemessen, angesichts der Stadtgröße Wiesbadens allerdings als eher unterdurchschnittlich zu bezeichnen ist. Konstanz (80.000 EW) bietet beispielsweise rund 1.000 Abstellmöglichkeiten in der Innenstadt, Darmstadt (150.000 EW) rund 800. Bei einer gewünschten weiteren Steigerung des Radverkehrsanteiles in Wiesbaden wird hier bereits mittelfristig weiterer Bedarf gesehen.

Auch im Bereich von Stadtteilzentren fehlen häufig geeignete Abstellmöglichkeiten. Dies führt dazu, dass Fahrräder auf dem – häufig schmalen – Gehweg abgestellt werden und dadurch die Flächen für den Fußverkehr einschränken.

Auch das Thema Fahrradparken und ÖPNV wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes behandelt, im Rahmen des VEP ist dies Teil des Kapitels ÖPNV (vgl. Kapitel 2.4.1).



Abbildung 2-34: Angebot an Fahrradparken am Hauptbahnhof nicht ausreichend

## Radwegweisung

Die Wegweisung ist ein wichtiges Instrument zur Förderung des Radfahrens. Sie ist sowohl der technischen Infrastruktur als auch den Vermarktungs- und Kommunikationselementen zuzuordnen. Eine einheitliche und systematische Radverkehrswegweisung ist notwendig, weil die allgemeine StVO-Wegweisung aufgrund ihrer Kfz-Orientierung in ihrer Führungsfunktion und ihrem Detaillierungsgrad nicht ausreichend bzw. angemessen ist. Insbesondere die hinsichtlich der Routensuche nicht so routinierten Freizeitradfahrer sowie ortsfremde Radler (Radfernwege) sind auf eine konsistente Radwegweisung angewiesen.

Das Beschilderungssystem für den Radverkehr soll:

- durchgängig sein,
- standardisiert und wiedererkennbar sein,
- eine auf verschiedenen Ebenen aufbauende Hierarchisierung enthalten und
- zwischen der Netz- und der Routenwegweisung unterscheiden.

Wiesbaden hat bereits frühzeitig eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr eingeführt. Da sie nicht kontinuierlich fortgeführt wurde, ist eine Führungskontinuität heute nicht mehr überall gewährleistet. Zudem entspricht die Beschilderung nicht mehr dem aktuellen Regelwerk der FGSV. Ein bereits geplantes Wegweisungsnetz soll zeitnah umgesetzt werden und die bestehenden Radverbindungen ausweisen.

### 2.3.2 Fazit

Die Ausgangsvoraussetzungen, um in Wiesbaden Rad zu fahren, sind von Stadtteil zu Stadtteil unterschiedlich. Während auf einigen Relationen die Topographie sehr bewegt ist, gibt es auch viele höhengleiche Relationen. Das Radverkehrskonzept ermittelt für 73% der Wiesbadener Bevölkerung eine gute Ausgangssituation für das Radfahren, dieser Anteil kann perspektivisch mit der weiteren Verbreitung von Pedelecs noch steigen.

Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass trotz einiger Anstrengungen seit den 1990er Jahren eine Radkultur in Wiesbaden noch nicht entstanden ist.

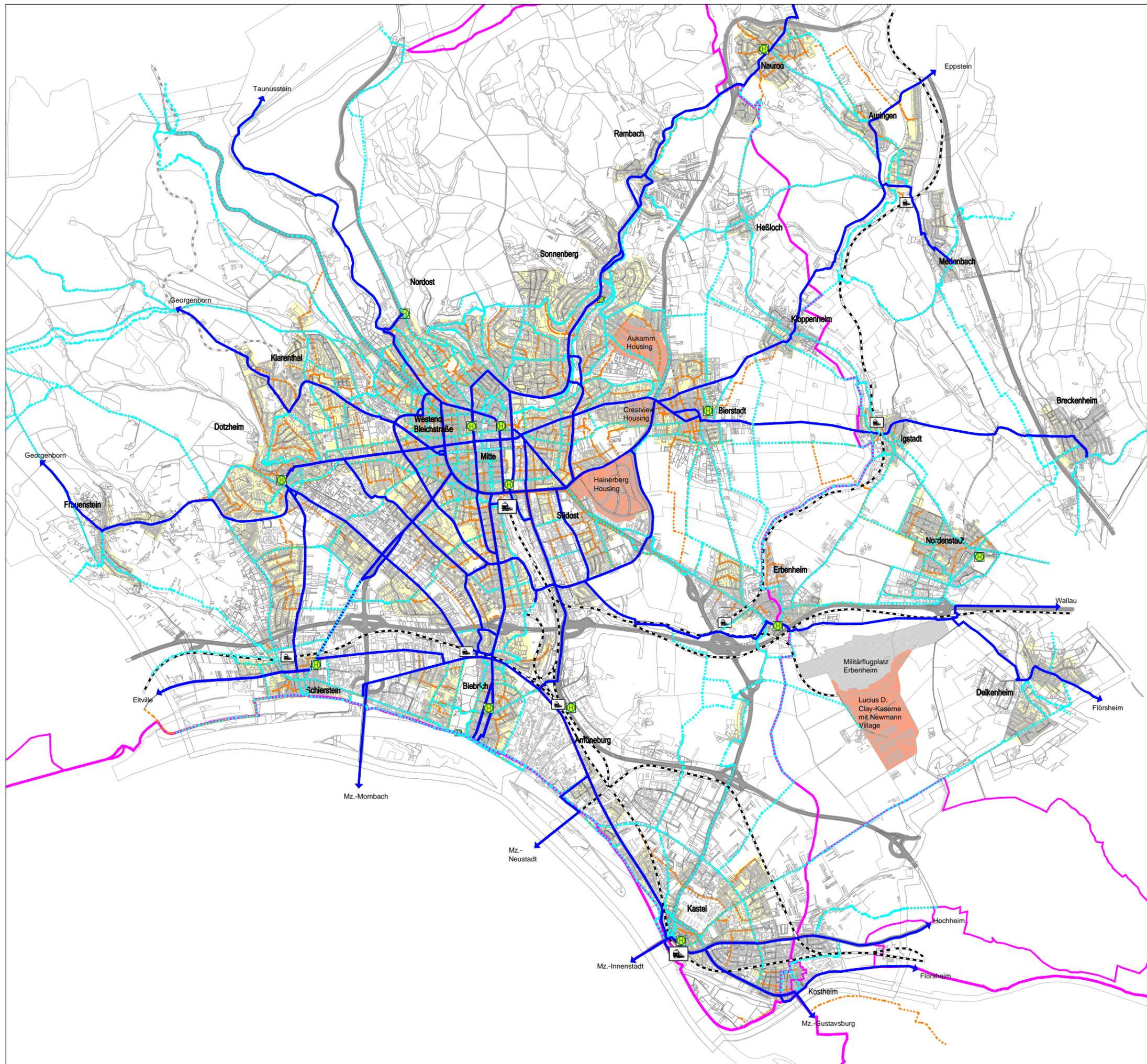
Zwar weist das Radverkehrsnetz an sich eine große Ausdehnung auf, aufgrund der vielen Netzlücken sind die Verbindungen nicht durchgängig zu befahren, d. h. es fehlen in Abschnitten geeignete und sichere Führungsangebote, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen sowie an räumlichen Zwangspunkten. Dies gilt zum einen in der Innenstadt im Zulauf auf den 1. Ring, wo vielfach gerade die „letzten 100 m“ im Radnetz fehlen. Zum anderen betrifft es auch die Verbindungen zu den Stadtteilen, zwischen den Stadtteilen sowie zu benachbarten Städten wie z.B. Mainz. Als Folge dessen wird der Radverkehr in Teilabschnitten von Hauptverkehrsstraßen, die z.T. vom Kfz-Verkehr hoch belastet sind, gemeinsam mit dem Fußverkehr (Z240)

auf Wegen im Seitenraum mit Mindestbreiten (z.B. Mainzer Straße: Gehwegbreite 2,20 m) und darunter geführt oder im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr.

Hier besteht besonderer Handlungsbedarf, da diese Straßen auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion aufweisen und/oder wichtige Ziele wie Alltagsversorgung, Freizeit etc. angesiedelt sind. So fehlt eine sichere Führung des Radverkehrs insbesondere in der Dotzheimer Straße, entlang der K647 (Rambach, Sonnenberg), der Bierstadter Straße, des nördlichsten Teils der Biebricher Allee, Mainzer Straße und Schiersteiner Straße.

Problematisch für den Radverkehr ist auch die Situation an fast allen signalisierten Knotenpunkten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen. Eine unklare Führung, abrupte Enden von Radverkehrsanlagen vor den Knotenpunkten, fehlende Aufstellflächen und z.T. fehlende Radverkehrssignalisierung führen dazu, dass die Knotenpunkte für Radfahrende unsichere Streckenteile darstellen, die sie entweder meiden oder an denen sie unberechtigterweise auf den Gehweg ausweichen.

Im Bereich der Innenstadt und an wichtigen SPNV-Haltestellen fehlen sichere und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl. Auch in den Nahversorgungszentren in den Stadtteilen ist das Angebot unbefriedigend.



- Radverkehrsverbindungen**
- Hauptverbindungen
  - - - Verbindungen  
(incl. der Alternativen nach Radverkehrskonzept)
  - Fernwege, Regionalweg
  - - - Schülerradrouten

- Wichtige Ziele**
- Wohnstandort der US-Army
  - Bahnhof und wichtige ÖPNV-Haltestelle
  - Tempo 30-Zone



**Landeshauptstadt  
Wiesbaden**



**VEP Wiesbaden 2030**

**Radverkehr  
Alltagsnetz (Radverkehrskonzept 2015) und  
Schülerradrouten (Schülerradroutenplaner)  
Bestandssituation**

Stand: 27 Juli 2016    Kein Maßstab

**Zentrum für  
integrierte Verkehrssysteme**

**VERKEHRLÖSUNGEN**

Tabelle A 2-6: Wichtige Ziele für den Radverkehr

<b>Öffentliche Einrichtungen, Ämter mit Publikumsverkehr</b>	<p><b>Mitte:</b>  Hessische Ministerien: Justiz, Kultusministerium, Wissenschaft und Kunst  Hessischer Landtag  Hessisches Statistisches Landesamt  Rathaus der Stadt Wiesbaden</p> <p><b>Südost:</b>  Hessische Ministerien: Finanzen, Innern und Sport, Versorgung und Soziales, Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Sozialministerium, Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung  Landeshaus  Statistisches Bundesamt  Hessisches Landeskriminalamt  Ämter der Stadt Wiesbaden, Gustav-Stresemann- Ring 15 und Konradinallee  Landgericht und Arbeitsgericht Wiesbaden  Landesamt für Verfassungsschutz</p> <p><b>Nordost</b>  Hessische Verwaltung für Bodenmanagement</p> <p><b>Rheingauviertel Hollerborn</b>  Präsidium für Technik, Logistik und Verwaltung  Agentur für Arbeit</p> <p><b>Polizeireviere:</b> Mitte, Mainz- Kastel, Rheingauviertel, Hollerborn, Bierstadt, Biebrich  Ortsverwaltungen in den Stadtteilen</p>
<b>Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen</b>	<p>Asklepios- Paulinen- Klinik Wiesbaden, Rheingauviertel, Hollerborn  Altenhilfe Wiesbaden Moritz-Lang-Haus, Dotzheim  Horst-Schmidt-Klinik, Dotzheim  AltenHilfe Wiesbaden GmbH, Biebrich  Kinderhospiz Bärenherz, Erbenheim  Deutsche Klinik für Diagnostik, Bierstadt  Kliniken Sonnenberg:  Median Rehaklinik  Klaus-Miehlke-Klinik  Klinik am Sonnenberg  HELIOS- Aukamm Klinik- Wiesbaden</p>
<b>Weiterführende Schulen, sonstige Bildungseinrichtungen</b>	<p>International School, Wiesbaden, Naurod  European Business School- Universität für Wirtschaft und Recht, Südost  Gutenbergschule, Südost  Wolfram-von-Eschenbach-Schule, Südost  Schulzentrum Südost:  Kerschensteiner Schule Wiesbaden  Schulze-Delitzsch-Schule Wiesbaden  Friedrich-List-Schule Wiesbaden  Abendgymnasium Wiesbaden  Louise-Schroeder-Schule  Friedrich-Ebert-Schule  Humboldt Schule, Privates Gymnasium, Südost  Gymnasium am Mosbacher Berg, Südost  Heinrich-von-Kleist-Schule, Dotzheim  Integrierte Gesamtschule Alexej von Jawelensky, Dotzheim  Sophie-und-Hans-Scholl-Gesamtschule, Klarenthal  Volksbildungswerk Klarenthal</p>

Fortsetzung Tabelle A 2-6

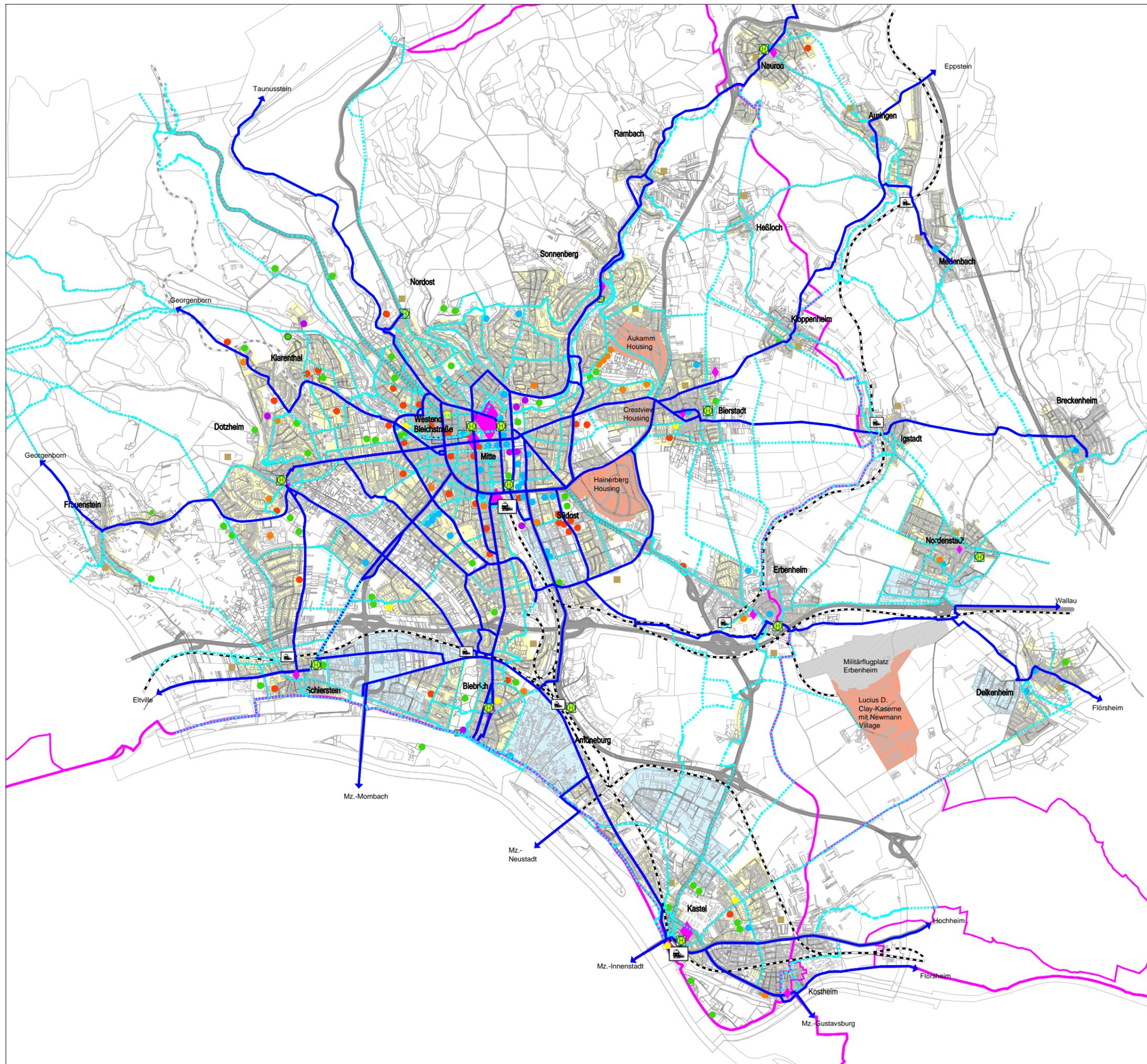
<p><b>Weiterführende Schulen, sonstige Bildungseinrichtungen</b></p>	<p>Carl-von-Ossietzky-Schule, Klarenthal                  Hessische Hochschule für Polizei und Verwaltung, Klarenthal                  Freie Christliche Schule, Klarenthal                  Albrecht-Dürer-Schule, Klarenthal                  Hochschule RheinMain, Campus Unter den Eichen (Mediencampus), Nordost                  Dilthey-Schule, Rheingauviertel Hollerborn                  Leibnizschule Wiesbaden, Rheingauviertel Hollerborn                  Hochschule RheinMain, Campus Kurt-Schumacher-Ring (Hauptsitz Hochschulverwaltung), Rheingauviertel Hollerborn                  Gerhart-Hauptmann-Schule, Rheingauviertel, Hollerborn                  Hochschule RheinMain, Campus Bleichstraße/Bertramstraße (Wiesbaden Business School), Westend, Bleichstraße                  Elly-Heuss-Schule, Westend, Bleichstraße                  Blücherschule, Westend, Bleichstraße                  Hochschul- und Landesbibliothek Rheinstraße, Mitte                  Oranienschule, Mitte                  Werner-von-Siemens-Schule, Mitte                  Berufsbildungs- und Technologiezentrum, Bierstadt                  Martin-Niemöller-Schule, Bierstadt                  Theodor-Fliedner-Schule, Bierstadt                  Wilhelm-Heinrich-von-Rieht-Schule, Biebrich                  Freie Waldorfschule, Biebrich                  Erich-Kästner-Schule, Schierstein                  Obermayr Europa- Schule, Campus Erbenheim                  Wilhelm-Leuschner-Schule, Mainz- Kostheim</p>
<p><b>Jugendeinrichtungen</b></p>	<p>Jugendzentrum, Georg-Buch-Haus, Westend                  Jugend- und Gemeinschaftszentrum, Bierstadt                  Kinder- und Jugendzentrum Biebrich                  Stadtteilzentrum Gräselberg, Biebrich                  Jugendpavillon Kräutergarten, Mainz Kastel                  Reduit Kinder- und Jugendzentrum, Mainz- Kastel</p>
<p><b>Freizeiteinrichtungen, Sportstätten und Bäder</b></p>	<p>Reit- und Fahrverein Wiesbaden- Kloppenheim e.V.                  Reitsportgemeinschaft Wiesbaden e.V., Bierstadt                  TUS – Medenbach                  Sportplatz Delkenheim                  Sportplätze Mainz – Kastel                  TSG 1846 e.V. Mainz-Kastel, Boeckelstraße                  Freibad Maaraue, Mainz- Kastel                  Camping Mainz Wiesbaden Maaraue, Mainz- Kastel                  Hallenbad Kostheim                  Rathauspark Biebrich                  Schlosspark Biebrich                  Campingplatz Rettbergsau, Biebrich                  Richard-Wagner-Anlage, Biebrich                  Kallebad (Freibad) Biebrich                  Sportplatz Biebrich                  Fußballfeld, Hellas, Schierstein                  1.FSV Schierstein                  Frei- und Hallenbad Kleinfeldchen, Rheingauviertel, Hollerborn</p>

## Fortsetzung Tabelle A 2-6

<b>Freizeiteinrichtungen, Sportstätten und Bäder</b>	Sportplatz Hollerbornstraße, Rheingauviertel, Hollerborn Turnhalle Klarenthaler Straße, Rheingauviertel, Hollerborn FC 1950 Freudenberg e.V., Dotzheim Jugendnaturplatz, Dotzheim Tennisanlage, Dotzheim Sportplatz Bodenwaage, Dotzheim/Frauenstein Schießsportschule, Klarenthal Fasanerie, Klarenthal Sportplatz Klarenthal Freie Turnergemeinschaft Wiesbaden 1896 e.V. Klarenthal Albrecht-Dürer-Anlagen, Nordost Kletterwald Neroberg, Nordost Opelbad, Hallenbad, Neroberg, Nordost Alter Friedhof, Nordost Tennisclub am Bingert e.V., Sonnenberg Thermalbad Aukammtal, Sonnenberg Aukammtal- Anlage, Sonnenberg Kurpark, Mitte, Nordost Reisinger Anlage, Mitte Brita- Arena, Südost Herlmut-Schön-Sportpark, Südost Freizeitbad Mainzer Straße, Südost VfR Wiesbaden, Südost
<b>Kulturelle Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten</b>	Hessisches Staatstheater Wartburg, Mitte Hessisches Staatstheater Haupthaus, Mitte Kurhaus Wiesbaden, Mitte Landesmuseum Wiesbaden, Mitte Rhein Main- Hallen, Mitte Kulturzentrum Schlachthof, Südost Figurentheater Wiesbaden, Dotzheim Theater Hin & Weg, Klarenthal Schloss Biebrich
<b>Arbeitsschwerpunkte, Gewerbegebiete</b>	Äppellallee und Hagenauer Straße, Biebrich Alte Schmelze, Schierstein Industriepark Kalle-Albert, Amöneburg Gewerbegebiet, Boelckestraße, B 455, Mainz- Kastel Gewerbegebiet Nordenstadt Gewerbegebiet Mainzer Straße, Südost
<b>Nahversorgungsschwerpunkte, Stadtteilzentren</b>	Innenstadt, Kirchgasse Wiesbaden Mitte Luisenforum, Wiesbaden Mitte Liliencaree, Wiesbaden Mitte, Hauptbahnhof Nahversorgungsschwerpunkt Wiesbaden, Schiersteiner Straße Stadtteilzentrum Dotzheim Stadtteilzentrum Reichsapfelstraße, Rheingaustraße, Schierstein Stadtteilzentrum Rathausstraße Biebrich Stadtteilzentrum, Paulus-Platz, Mainz- Kastel Nahversorgungsschwerpunkt Kostheimer Landstraße, Mainz – Kastel Stadtteilzentrum Bierstadt Stadtteilzentrum Sonnenberg

## Fortsetzung Tabelle A 2-6

<b>Militärische Flächen</b>	General Lucius D. Clay Kaserne: Militärflugplatz und Wohngebiet Newman Village: Wohngebiet Hainerberg Housing: Wohngebiet und Infrastruktureinrichtungen (nur für Amerikaner, z.B. Schulen, Shops, Kirche, Hotel etc.) Aukamm Housing: Wohngebiet und Schule Crestview Housing: Wohngebiet
<b>Friedhöfe</b>	Nordfriedhof Friedhof Dotzheim Friedhof Fauenstein Friedhof Schierstein Friedhof Biebrich Friedhof Mainz-Kastel Friedhof Kostheim Friedhof Delkenheim Friedhof Nordenstadt Friedhof Erbenheim Friedhof Breckeheim Friedhof Igstadt Friedhof Medenbach Friedhof Kloppenheim Friedhof Auringen Friedhof Naurod Friedhof Rambach Friedhof Hessloch Friedhof Sonnenberg Friedhof Bierstadt Südfriedhof
<b>Bahnhöfe und wichtige ÖPNV-Haltestellen</b>	Hauptbahnhof Wiesbaden Bahnhof Schierstein Bahnhof Biebrich Bahnhof Wiesbaden Ost Bahnhof Wiesbaden Mainz- Kastel Haltepunkt Erbenheim Haltepunkt Igstadt Haltepunkt Auringen Medenbach Bushaltestelle Luisenstraße Bushaltestelle Friedrichstraße Bushaltestelle Platz der Deutschen Einheit Bushaltestelle Schwalbacher Straße



- Radverkehrsverbindungen**
- Hauptrouuten  
innerorts und von den Stadtteilen ins Zentrum
  - - - Verbindungen  
innerorts und zwischen den Stadtteilen
  - Fernwege, Regionalwege

- Wichtige Ziele**
- Öffentliche Einrichtung
  - Weiterführende Schule, sonstige Bildungseinrichtung
  - Krankenhaus und Alteneinrichtung
  - Jugendeinrichtung
  - kulturelle Einrichtung und Sehenswürdigkeit
  - Freizeiteinrichtung Sportstätte, Bad
  - ◆ Nahversorgungsschwerpunkt, Stadtteilzentren
  - ◆ Fachmarkt
  - gewerbliche Fläche
  - Friedhof
  - Standort der US-Amerikaner
  - 🚂 Bahnhof und wichtige ÖPNV-Haltestelle
  - Tempo 30-Zone



**Landeshauptstadt  
Wiesbaden**



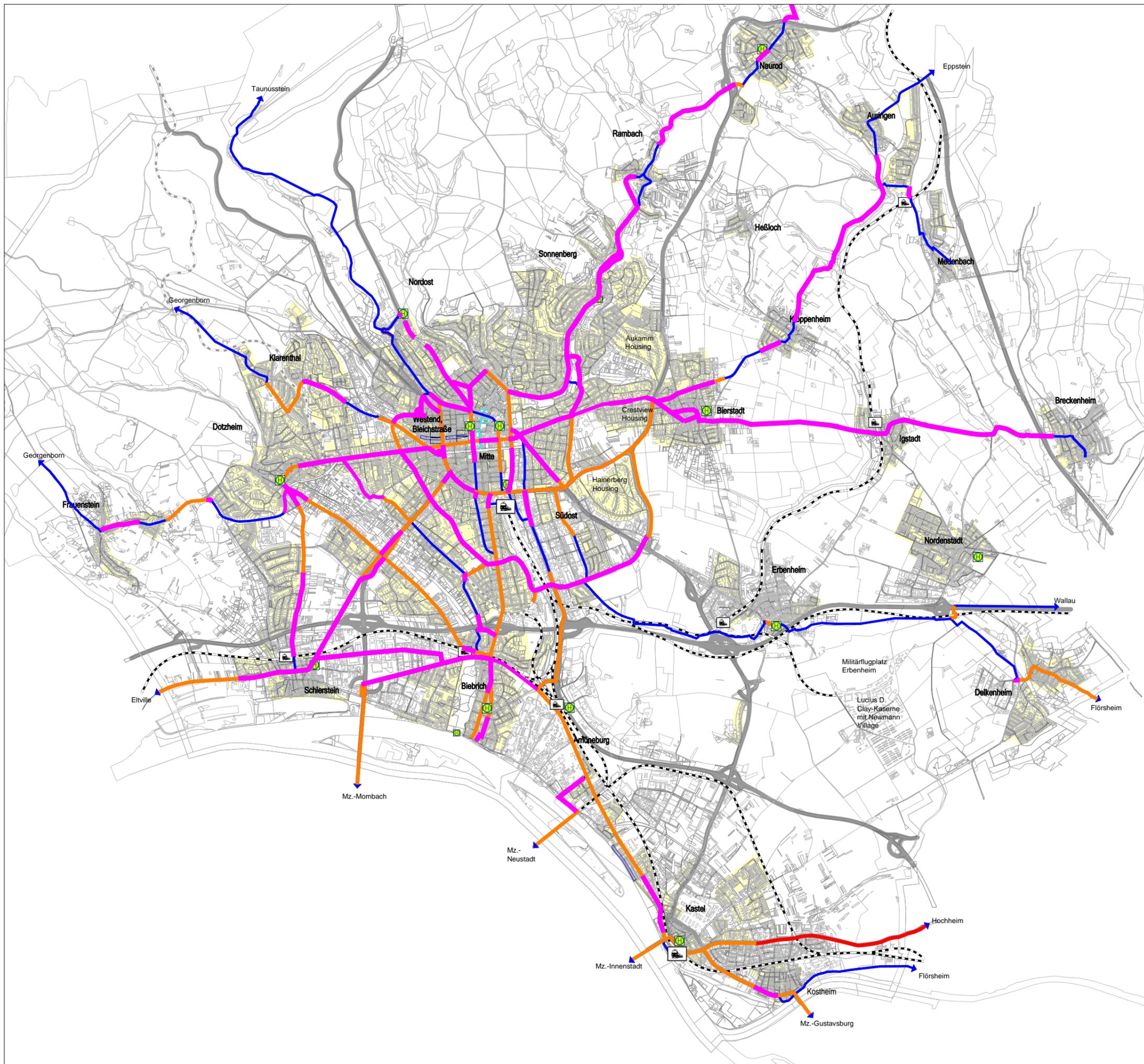
**VEP Wiesbaden 2030**

**Radverkehr  
Hauptroutennetz  
Bestandsituation**

Stand: 27 Juli 2016 Kein Maßstab

**Z I V** Zentrum für integrierte Verkehrssysteme

**VERKEHRLÖSUNGEN**



- Radverkehrsverbindungen**
- █ Hauptrouen  
innerorts und von den Stadtteilen ins Zentrum
- █ Strecke mit Handlungsbedarf  
Breite oder Führung nicht regelkonform,
- █ Netzlücke  
Hauptroute ohne Angebot für Radverkehr
- Tempo 30-Zone
- Bahnhof, wichtige ÖPNV-Haltestelle



**Landeshauptstadt Wiesbaden**

**VEP Wiesbaden 2030**  
**Radverkehr Hauptroutenetz Handlungsbedarf**

Stand: 27 Juli 2016    Kein Maßstab

Tabelle A 2-7: Haupttrouten Bestandsanalyse (Quelle: AB Stadtverkehr: Radverkehrskonzept 2015)

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
15	Alfred-Schumann-Straße	Bahngleise	Karl-Lehr-Straße	Mischverkehr	T 30Zone								≥ RM_ERA
16	Alfred-Schumann-Straße	Karl-Lehr-Straße	Reichsapfelstraße	Mischverkehr	T 30Zone								≥ RM_ERA
17	Alt-Auringen	K 659	Ortseingang Auringen	Mischverkehr	70 Km/h	-							Netzlücke
18	Alt-Auringen	Ortseingang Auringen	Ortseingang Auringen	Mischverkehr	30 Km/h	-				6,00 - 8,00	einseitig am Fbr.		≥ RM ERA
19	Alt-Auringen	K 659	Ortseingang Auringen	Mischverkehr	70 Km/h	-							Netzlücke
22	Alte Schmelze	Saarstraße	Saarbrücker Allee	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00	9,00	einseitige Längsparkstände auf Fb		≥ RM ERA
24	Alte Schmelze	An Peters Ziegelei	Saarbrücker Allee	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,60	9,00	einseitige Längsparkstände auf Fb		< RM ERA
23	Alte Schmelze	Saarstraße	An Peters Ziegelei	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00	-		Netzlücke
25	Alte Schmelze	Saarbrücker Allee	Äppelallee	Mischverkehr	50 Km/h	-			3,50 mit P gekippt	9,00 (tlw. 8,15 - 10,00)	Längsparkstände auf Fb und Längsparkstände gekippt (ca. 0,90 m auf Fb)	wechselnde Querschnitte + Parken	Netzlücke
26	Alt-Medenbach / Wiesenrainstraße	Kirschenbergstraße	In der Hofreite	Mischverkehr	30 Km/h	-				3,50 - 5,50	einseitig am Fbr. / im SR		≥ RM ERA
48	Am Wolfsfeld	Ortseingang	Rostocker Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10		-	2,40	6,50	-		< RM ERA
49	Am Wolfsfeld	Rostocker Straße	Nauroder Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00 - 6,50	einseitig im SR		Netzlücke
57	An der Ringkirche	Rauenthaler Straße	Kaiser-Friedrich-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,00 - 9,00			Netzlücke
58	An der Ringkirche	Kaiser-Friedrich-Ring	Rauenthaler Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00			Netzlücke
61	Anne-Frank-Straße	Flachstraße	Goerdelerstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
62	Äppelallee	Albert-Schweitzer-Allee	Am Parkfeld	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,95 gesamt (1,10 neben Bäumen)			Furt AlbertSchweitzerAllee auf Bord; Tzufahrt; Fb 4streifig + LA	< MM
63	Äppelallee	Am Parkfeld	Didierstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,90	6,50 2 Fahrstreifen neben Insel		Fb 4streifig + Insel bzw. LA	≥ RM ERA
64	Äppelallee	Didierstraße	Straße der Republik	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00			Fb 2/3streifig (2 LA + 1 G/RA)	≥ RM ERA
66	Äppelallee	Biebricher Allee	Gibber Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,80			Eingstelle Zufahrt Bahnübergang: ca. 1,50 m	< MM
67	Äppelallee	Gibber Straße	Seligmann-Baer-Platz	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00			Eingstelle Haltestelle	≥ RM ERA
68	Äppelallee	Seligmann-Baer-Platz	Hagenauer Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,90 - 3,10			Führung auf Furt Hagenauer Straße gefährlich (fällt stark zur Fb ab, LSA-Mast im Weg)	≥ RM ERA
69	Äppelallee	Hagenauer Straße	Im Rosenfeld	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,70 - 2,90		Längsparken am Fbr		< MM

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
65	Äppelallee	Zabener Straße	Albert-Schweitzer- Allee	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,90 gesamt 1,30 neben Bäumen	17,00 gesamt	beidseitig Längsparkstände	Fb 4streifig + LA /P auf jeweils einem Fahrstreifen	Netzlücke
70	Äppelallee	Im Rosenfeld	Rheingaustraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,30 neben Bäumen		Längsparken am Fbr	Fb 2streifig (1 Fst. Zum Parken genutzt)	Netzlücke
71	Äppelallee	Im Rosenfeld	Rheingaustraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,30 neben Bäumen		Längsparken am Fbr		Netzlücke
82	Aunelstraße	Dörrgasse	Rheintalstraße	Mischverkehr	T 30Zone		-						≥ RM_ERA
91	B 54	Bornhofenweg	Stadtgrenze	Mischverkehr	100 Km/h	-				8,50 - 14,00		2-/3-streifig	Netzlücke
92	Bachgasse / Bleichwiesenstraße	Tannhäuser Straße	Gibber Straße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
122	Berliner Straße	Zum Friedhof	Rennbahnstraße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,50			6,50			< RM ERA
123	Berliner Straße	Rennbahnstraße	Zum Friedhof	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,40						< MM
132	Biebricher Allee	Kasteler Straße	Wingertstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,45	6,80		Fb 2streifig	< MM
150	Biebricher Allee	Heiligenbornstraße	Konrad-Adenauer- Ring	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	3,50						≥ RM ERA
161	Biebricher Allee	Gibber Straße	Äppelallee	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,25				-	Knotenzufahrt	< MM
133	Biebricher Allee	Wingertstraße	Auffahrt A66	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,50		1,55	10,10		Fb 3streifig (2 GA + 1 RA); BAB: Furten + Z. 205 für RV	≥ RM StVO
134	Biebricher Allee	Auffahrt A66	Henkellstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,50		3,40			Fb 3streifig	≥ RM ERA
135	Biebricher Allee	Henkellstraße	???	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241 (Z 237)	2,30		2,25				≥ RM ERA
144	Biebricher Allee	Theodor-Heuss- Ring	Elmendorffstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,40		2,10				< MM
146	Biebricher Allee	Alexandrastraße	Fischerstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 237	1,50		2,10				< RM StVO
148	Biebricher Allee	Am Landeshaus	Fischerstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00		2,95				< RM ERA
151	Biebricher Allee	Konrad-Adenauer- Ring	Rheinblickstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,00		2,10				≥ RM ERA
156	Biebricher Allee	Henkellstraße	Rheingoldstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,50		1,50		Längsparkstände		< RM ERA
157	Biebricher Allee	Rheingoldstraße	Tannhäuser Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,70 inkl. STS zur Bus-H		2,00		-		≥ RM ERA
158	Biebricher Allee	Tannhäuser Straße	Weihergasse	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 237	1,60				Längsparkstände	schmäler Radweg zwi- schen P und Baumallee	< RM StVO
159	Biebricher Allee	Weihergasse	Gibber Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,65		2,15				≥ RM ERA
136	Biebricher Allee	???	Überführung A66	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
138	Biebricher Allee	Rudolf-Vogt-Straße	Wasserstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
140	Biebricher Allee	Donnersbergstraße	Varusstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
142	Biebricher Allee	Varusstraße	Mannstaedtstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
145	Biebricher Allee	Elmendorffstraße	Alexandrastraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
147	Biebricher Allee	Kaiser-Friedrich-Ring	Am Landeshaus	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,80 (1,20 nutzbar)	6,60		Gehweg durch Poller eingeschränkt	Netzlücke
149	Biebricher Allee	Fischerstraße	Heiligenbornstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-						Auf Biebricher Allee (mittige Fahrbahn): Z 254 Verbot Radverkehr	≥ RM_ERA
152	Biebricher Allee	Rheinblickstraße	Rittershausstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
154	Biebricher Allee	Rittershausstraße	Henkellstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
160	Biebricher Allee	Gibber Straße	Gibber Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-					-	geöffnete EBS bei T50; Furt wird auf gegenläufigen RFS (1,0m Breite) geführt! Gegenläufiger Radverkehr besitzt nach Einmündung kein Führungsangebot!	Netzlücke
162	Biebricher Allee	Fischerstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50			Netzlücke
164	Biebricher Allee	An der Helling	Dyckerhoffstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,65	7,70 - 9,00	vereinzelt Längsparken am Fbr / gekippt auf GW		≥ RM ERA
165	Biebricher Allee	Dyckerhoffstraße	Niederfeldstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,65 inkl. 0,3 Rinne			9,5 gesamt	Längsparkstände im SR	2 Fst + 2 Radfahrstreifen	< RM StVO
137	Biebricher Allee	Überführung A66	Rudolf-Vogt-Straße	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00			11,60		2 überbreite Fahrstreifen	< RM ERA
139	Biebricher Allee	Wasserstraße	Donnersbergstraße	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00						< RM ERA
141	Biebricher Allee	Varusstraße	Varusstraße	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00						< RM ERA
143	Biebricher Allee	Mannstaedtstraße	Theodor-Heuss-Ring	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00						< RM ERA
153	Biebricher Allee	Rittershausstraße	Rittershausstraße	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00						< RM ERA
155	Biebricher Allee	Henkellstraße	Henkellstraße	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00						< RM ERA
185	Bierstadter Straße	Seybertstraße	Fichtestraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,30	-			bergauf längs am Fbr; bergab im SR		≥ RM ERA
183	Bierstadter Straße	Bertha-v.-Suttner-Straße	Moltkering	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10		-	2,40	-	bergauf längs am Fbr; bergab im SR		< RM ERA
180	Bierstadter Straße	Paulinenstraße	Alwinenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			bergauf 2,35m bergab 1,40m	6,50	-		Netzlücke
181	Bierstadter Straße	Alwinenstraße	Bertha-v.-Suttner-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,5 - 11,00	bergauf längs am Fbr; bergab im SR	Verbot Lkw > 7,5t	Netzlücke
182	Bierstadter Straße	Bertha-v.-Suttner-Straße	Bertha-v.-Suttner-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,50	bergauf längs am Fbr; bergab im SR		Netzlücke
184	Bierstadter Straße	Moltkering	Kirchbachstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,50	6,50 Richtungsfst	bergauf längs am Fbr; bergab im SR		Netzlücke
186	Bierstadter Straße	Wilhelmstraße	Frankfurter Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50	-		Netzlücke
187	Bierstadter Straße	Frankfurter Straße	Paulinenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	-		Netzlücke
190	Bismarckring	Westendstraße	Blücherstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,90 gesamt	Schrägparkstände: 3,15m auf Fb	Fb 2streifig neben P	Netzlücke
188	Bismarckring	Dotzheimer Straße	Bleichstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,75			9,80 gesamt	Längsparkstände: 1,85m	Fb 2streifig	< RM StVO
189	Bismarckring	Bleichstraße	Wellritzstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75			9,80 gesamt	Längsparkstände: 1,95m	schlechte Markierung	< RM StVO
198-1	Bornhofenweg				T 30Zone								

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
207	Brunhildenstraße	Siegfriedring	Hermann-Jansen- Straße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
208	Brunhildenstraße	Hermann-Jansen- Straße	Welfenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 gesamt	einseitig längs am Fbr / einseitig sekrecht im SR		≥ RM ERA
213	Carl-von-Ibell-Weg	Schützenstraße	Wirtschaftsweg	Mischverkehr	50 Km/h	-						Bereich der Hochschule mit Z 260 ausgeschildert ("normale Straße")	≥ RM ERA
214	Carl-von-Ibell-Weg	Carl-von-Ibell-Weg	Stadtgrenze	Wirtschaftsweg	-	-							≥ RM ERA
222	Danziger Straße	Mühlbergstraße	An der Dietenmühle	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,50 - 11,00 gesamt	einseitig / beidseitig längs am Fbr		Netzlücke
226	Dolomitenstraße	Verbindungsweg Goerdelerstraße	Schönbergstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,20	8,50 - 9,00	tlw. Einseitig am Fbr		≥ RM ERA
227	Dörrgasse / Wies- badener Straße	Aunelstraße	Ernastraße	Mischverkehr	T 30Zone	-				4,00	-		≥ RM_ERA
229	Dotzheimer Straße	Bismarckring	Schwlbacher Stra- ße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,40			8,20			≥ RM ERA
233	Dotzheimer Straße	Werderstraße	Kaiser-Friedrich- Ring	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,50			13,60		Busspur in "Knotenzu- fahrt" mittig zwischen zwei Fst	≥ RM ERA
230	Dotzheimer Straße	Holzstraße	Im Rad	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,70	15,20	einseitig Längsparkstände	Fb 4streifig zzgl. P; Ab- schnitt Nixestr. Aß- mannshäuser Str.: ohne P	Netzlücke
231	Dotzheimer Straße	Loreleiring	Eltviller Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				13,60	ein/beidseitig Längspark- stände	Fb 2/3streifig zzgl. P	Netzlücke
232	Dotzheimer Straße	Eltviller Straße	Werderstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				13,60	tlw. Längsparkstände im SR		Netzlücke
234	Dotzheimer Straße	Kaiser-Friedrich- Ring	Klarenthaler Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,60			2,60 Fahrstreif- fen	Längsparkstände im SR	fehlende Beschilderung	< RM StVO
236	Dyckerhoffstraße	Biebricher Straße	Wiesbadener Stra- ße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,10	einseitig SR, einseitig am Fbr		≥ RM ERA
240	Eisenbahnstraße	Rheinufer	Bahnhof	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	1,90	1,10 markiert			-	Geländerhöhe 0,98m	≥ RM ERA
241	Eisenbahnstraße	Bahnhof	Rheinufer	Mischverkehr	50 Km/h	-						abschnittsweise RFS, aber durch Taxi-Stände unterbrochen	≥ RM ERA
256	Emser Straße	Walkmühlstraße	Albrecht-Dürer- Straße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,50			4,50m Rich- tungsfst.	längs im SR	in Gegenrichtung keine Führung	≥ RM ERA
253	Emser Straße	Schwalbacher Straße	Querfeldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,0 gesamt	Längsparkstände auf Fb		Netzlücke
254	Emser Straße	Querfeldstraße	Weißenburgstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00 - 8,50	Längsparkstände im SR		Netzlücke
255	Emser Straße	Weißenburgstraße	Walkmühlstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				11,00 - 11,50 7,20 - 7,50 Rest- fahrstreifen	Schrägparkstände tlw. Auf Fb Längsparkstände auf Fb		Netzlücke
271	Erich-Ollenhauer- Straße	Willi-Werner-Straße	Im Wiesengrund	Mischverkehr	50 Km/h	-			11,00 gesamt	beidseitig Längspark- stände 2,20			Netzlücke

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
272	Erich-Ollenhauer-Straße	Im Wiesengrund	Ludwig-Erhard-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			11,00	beidseitig Längspark- stände 2,20 durch Baum- beete einge- fasst			Netzlücke
258	Erich-Ollenhauer-Straße	Saarstraße	Schillstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,50		13,00 gesamt	-			< RM StVO
259	Erich-Ollenhauer-Straße	Schillstraße	Klagenfurter Ring	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,70			Längspark- stände auf Fb (1,85m)			< RM StVO
260	Erich-Ollenhauer-Straße	Klagenfurter Ring	Kärntner Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,20	0,80		Längspark- stände SR(2,00m)		Breite RFS: 1,20 + 0,6 Rinne + 0,2 zu P	< RM ERA
261	Erich-Ollenhauer-Straße	Kärntner Straße	Klagenfurter Ring	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75			Längspark- stände auf Fb (1,80m)			< RM StVO
262	Erich-Ollenhauer-Straße	Klagenfurter Ring	Andreas-Hofer-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,70			Längspark- stände 1,80			< RM StVO
263	Erich-Ollenhauer-Straße	Andreas-Hofer-Straße	Gibber Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,70		9,00 - 12,50	-			< RM StVO
264	Erich-Ollenhauer-Straße	Gibber Straße	Tannhäuser Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60		9,00 - 12,50	-			< RM StVO
265	Erich-Ollenhauer-Straße	Tannhäuser Straße	Kärntner Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60		13,00 gesamt	beidseitig Längspark- stände 1,90m			< RM StVO
266	Erich-Ollenhauer-Straße	Kärntner Straße	Wiesenstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60			Längspark- stände 1,80m			< RM StVO
267	Erich-Ollenhauer-Straße	Wiesenstraße	Saarstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,65			-			< RM StVO
268	Erich-Ollenhauer-Straße	Saarstraße	Saarstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,50			-			< RM StVO
269	Erich-Ollenhauer-Straße	Saarstraße	Straßenmühlenweg	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,30		12,50	Längspark- stände auf Fb 1,95			< MM
270	Erich-Ollenhauer-Straße	Straßenmühlenweg	Willi-Werner-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,35		12,50 gesamt	Längspark- stände auf Fb 1,85			< MM
273	Erich-Ollenhauer-Straße	Willi-Werner-Straße	Föhler Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,45			Längspark- stände auf Fb 1,85			< MM
274	Erich-Ollenhauer-Straße	Föhler Straße	Saarstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,30			Längspark- stände auf Fb 1,80			< MM
275	Erich-Ollenhauer-Straße	Saarstraße	Saarstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,55			-			< RM StVO
287	Fichtestraße	Hegelstraße	Bierstadter Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,50	-					< RM ERA
284	Fichtestraße	Sonnenberger Straße	Parkstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-					einseitig am Fbr	Sackgasse, tlw. Kfz-frei	≥ RM ERA
286	Fichtestraße	Bierstadter Straße	Panoramaweg	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50 gesamt	beidseitig im SR (2,10)		Netzlücke
285	Fichtestraße	Parkstraße	Hegelstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,50	-		7,50 gesamt	beidseitig im SR (2,10)	nur bergauf RFS	< RM StVO

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
288	Finkenweg	Greifstraße	Langendellschlag	gemeinsamer Geh/Radweg	-	-	3,00						≥ RM ERA
289	Finkenweg	Langendellschlag	Lahnstraße	Wirtschaftsweg	-	-							≥ RM ERA
296	Fondetter Straße	Ortseingang	L3027	Mischverkehr	70 Km/h	-							Netzlücke
297	Fondetter Straße	Ortseingang	Auringer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00	einseitig am Fbr		≥ RM ERA
298	Frankfurter Straße	Wilhelmstraße	Bierstadter Straße	Mischverkehr	50 Km/h					10,50 - 13,25	-	Knotenzufahrt Wilhelmstraße: RV darf Busspur bezutten	Netzlücke
299	Frankfurter Straße	Bierstadter Straße	Augustastrasse	Mischverkehr	50 Km/h					8,00 - 8,50	beidseitig gekippt auf GW (ca. 0,65m auf Fb)		Netzlücke
300	Frankfurter Straße	Augustastrasse	Lessingstraße	Mischverkehr	50 Km/h								Netzlücke
301	Frankfurter Straße	Lessingstraße	Lessingstraße	Mischverkehr	50 Km/h								Netzlücke
302	Frankfurter Straße	Lessingstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60	-			-		< RM StVO
303	Frankfurter Straße	New-York-Straße	Marie-Curie-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60	-		3,40 neben RFS	längs am Fbr (2,0m)		< RM StVO
304	Frankfurter Straße	Marie-Curie-Straße	Solmstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,40	-		9,80 inkl. RFS	längs im SR (2,0m)		< MM
304-1	Frauenstein / Am Lindenbaum	Kirschblütenstraße	Beginn Wirtschaftsweg	Mischverkehr	T 30Zone								
304-4	Frauenstein / Georgenbornerstraße	Ortsausgang	Wirtschaftsweg	Mischverkehr	50 Km/h								
304-2	Frauenstein / Ortsausgang												
304-3	Frauenstein / Wirtschaftsweg	Am Lindenbaum	Georgenbornerstraße	Wirtschaftsweg									
311	Friedrich-Ebert-Allee	Gustav-Stresemann-Ring	Lessingstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50 - 10,50; Fst 5,50 - 6,00	Längsparken: 2,00m; Schrägparkstände: 4,50m	Fb 1streifig	Netzlücke
312	Friedrich-Ebert-Allee	Lessingstraße	Viktoria-Luise-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,50	Schrägparkstände: 4,00m	Fb 2streifig	Netzlücke
313	Friedrich-Ebert-Allee	Viktoria-Luise-Straße	Rheinstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50 Richtungsfst; 22,00 gesamt		Fb3streifig (1 LA)	Netzlücke
314	Friedrich-Ebert-Allee	Rheinstraße	Kaiser-Friedrich-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	Z 239 + 1022-10	4,00			10,0 inkl. P; 7,15 Fahrstreifen	Längsparkstände auf Fb	Abschnittsweise 4 Richtungsfahrstreifen (12,00m); 22,00m gesamt	≥ RM ERA
321	Gabelsbornstraße	Beginn T30-Zone	Tannhäuser Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	beidseitig am Fbr		Netzlücke
323	Gartenfeldstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Murnastraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50 - 8,00 Fahrgasse	tlw. Beidseitig im SR		≥ RM ERA
324	Gartenfeldstraße	Murnastraße	Mainzer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	einseitig Fbr; einseitig im SR		≥ RM ERA
329	Georgenborner Straße			Mischverkehr	50 Km/h	-				5,50 - 6,00	einseitig längs am Fbr		≥ RM ERA
331	Gibber Straße	Erich-Ollenhauer-Straße	Bachgasse	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 gesamt	einseitig Längsparken am Fbr Längsparkstände gekippt ca. 0,9m auf Fb		Netzlücke
332	Gibber Straße	Bachgasse	Brunnengasse	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
333	Gibber Straße	Brunnengasse	Biebricher Allee	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
334	Gibber Straße	Gibber Straße	Äppelallee	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00	-		Netzlücke
337	Glöcknerstraße / Breckenheimer Straße	Susannastraße	lortseingang Igstadt	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,50 - 6,50	einseitig am Fbr		Netzlücke
342	Goerdelerstraße	Anne-Frank-Straße	Werner-Hilpert- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 gesamt	längs am Fbr		Netzlücke
343	Goerdelerstraße	Werner-Hilpert- Straße	Anne-Fank-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 gesamt	längs am Fbr		Netzlücke
344	Goerdelerstraße	Goerdelerstraße	Verbindungsweg	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00	längs am Fbr	Kfz Sackgasse, Grund- stückszufahrt und Zu- gang zu Verbindungsweg Ri. Klarenthaler Straße	≥ RM ERA
340	Goerdelerstraße	Klarenthaler Straße	Anne-Fank-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75		1,90		-		< RM StVO
341	Goerdelerstraße	Anne-Frank-Straße	Klarenthaler Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75		1,90		-		< RM StVO
347 -1	Greifstraße	Sperberweg	Finkenweg	Mischverkehr	T 30Zone								
355	Gustav- Stresemann-Ring	Mainzer Straße	Wittelsbacherstra- ße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	4,00						≥ RM ERA
356	Gustav- Stresemann-Ring	Wittelsbacherstra- ße	Salierstraße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	3,70						≥ RM ERA
358	Gustav- Stresemann-Ring	Wettiner Straße	Berliner Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	3,65						≥ RM ERA
353	Gustav- Stresemann-Ring	Bahnhofplatz	Gartenfeldstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,00	0,95 zur Fb bzw. Bus-Hast.	2,50			Konflikte: Tankstellen- Zufahrt (schlechte Mar- kierung); Bushaltestelle	< RM StVO
354	Gustav- Stresemann-Ring	Gartenfeldstraße	Mainzer Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,90		2,50				< RM ERA
359	Gustav- Stresemann-Ring	Frankfurter Straße	Viktoriastraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,45			7,00 - 10,50	-	zunächst überbreiter Fahrstreifen, weiterer Abschnitt 3-streifig	< MM
360	Gustav- Stresemann-Ring	Viktoriastraße	Mainzer Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60			10,50	-		< RM StVO
361	Gustav- Stresemann-Ring	Mainzer Straße	Friedrich-Ebert- Allee	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,65			10,50	-		< RM StVO
357	Gustav- Stresemann-Ring	Salierstraße	Wettiner Straße	Radweg	50 Km/h	Z 237	3,00					Im Bereich der Haltestel- le: Z 240	≥ RM ERA
362	Gutenbergplatz	Kaiser-Friedrich- Ring	Klopstockstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				11,0 gesamt	Längsparkstände auf Fb Schrägparkstände im SR		Netzlücke
377	Hellgasse	Ortseingang Bre- ckenheim	Karl-Albert-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00	-		≥ RM ERA
378	Hellgasse / alte Dorfstraße	Karl-Albert-Straße	Löffelgasse	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
385	Hirschgartenstraße	Ortseingang	Wiesentalstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00	beidseitig am Fbr		≥ RM ERA
387	Hochheimer Straße	Hallgarter Straße	Dornfelderweg	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,00	7,00		Furten nicht markiert!	< RM ERA
388	Hochheimer Straße	Dornfelderweg	Anbindung Sie- benmorgenweg	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,20 - 3,80					Furten nicht markiert!	< MM

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
389	Hochheimer Straße	Anbindung Siebenmorgenweg	Kommerzienrat-Disch-Brücke	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	1,80						< MM
390	Hochheimer Straße	Kommerzienrat-Disch-Brücke	Kommerzienrat-Disch-Brücke	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	2,20						< RM ERA
391	Hochheimer Straße	Kommerzienrat-Disch-Brücke	Pfandlochweg	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	1,70			10,00 - 12,00		Deutlich zu schmal	< MM
392	Hochheimer Straße	Pfandlochweg	Stadtgrenze	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	1,20 - 1,50					Deutlich zu schmal, kleine Mauer neben Weg (Einfluss auf lichten Raum). Bei Gegenverkehr muss man absteigen und auf Fahrbahn oder Mauer steigen	< MM
393	Hochheimer Straße	Stadtgrenze	Orsteingangstafel	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	1,70 - 2,60						< MM
394	Hochheimer Straße	Orsteingangstafel	Othmannstraße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,45 - 2,60	abschnittsweise 0,25 (baulich)					< RM ERA
386	Hochheimer Straße	Kostheimer Landstraße	Hallgarter Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,50			9,50 - 10,00	längs am Fbr (1,8)	Aufgrund schmaler Parkstände stehen Kfz tlw. Auf Radfahrstreifen; Zwei Fst neben RFS: 6,35 m	< RM StVO
395	Hochheimer Straße	Uthmannstraße	Admiral-Scheer-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,50			6,50 neben RFS	Längsparken (2,00m)		< RM StVO
396-1	Hockenberger Höhe												Netzlücke
396	Hockenbergerstraße	L 3028	Kirschenbergstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50	einseitig am Fbr		≥ RM ERA
407	Holzstraße	Fischbacher Straße	Dotzheimer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,4; Knotenzufahrt		Fb 3streifig (LA + GA ohne Trennung)	Netzlücke
408	Holzstraße	Homburger Straße	Fischbacher Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	einseitig aLängsparkstände auf Fb		Netzlücke
415	Igstadter Straße	Venatorstraße	Orteingang	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00	einseitig am Fbr / einseitig im SR		Netzlücke
417	Im Wiesengrund	Stegerwaldstraße	Erich-Ollenhauer-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00	einseitig am Fbr markiert		Netzlücke
442	Kaiser-Friedrich-Ring	Schiersteiner Straße	Jahnstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,40			10,00			≥ RM ERA
449	Kaiser-Friedrich-Ring	Niederwaldstraße	Wielandstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,80 (2,25 nutzbar)			nur 1 Richtung freigegeben	< MM
440	Kaiser-Friedrich-Ring	Adolfsallee	Oranienstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00		Fb 3streifig	Netzlücke
441	Kaiser-Friedrich-Ring	Oranienstraße	Schiersteiner Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	Schrägparkstände im SR gekipptes P: 0,80m auf Fb	Fb 2-/3-streifig	Netzlücke
443	Kaiser-Friedrich-Ring	Jahnstraße	Rheinstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	Schrägparkstände im SR (mittig) gekipptes P: 0,80m auf Fb		Netzlücke
444	Kaiser-Friedrich-Ring	Rheinstraße	Dotzheimer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	Längsparkstände im SR	Fb 3streifig (2 GA + LA)	Netzlücke
445	Kaiser-Friedrich-Ring	Dotzheimer Straße	An der Ringkirche	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50	Längsparkstände im SR	Fb 3streifig (2 GA + 1 LA)	Netzlücke

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
446	Kaiser-Friedrich-Ring	An der Ringkirche	Schiersteiner Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 - 9,00	längs am Fbr	Fb 3streifig ( davon 1Fst zum P)	Netzlücke
447	Kaiser-Friedrich-Ring	Schiersteiner Straße	Biebricher Allee	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 - 9,00	-	Fb 3streifig	Netzlücke
439	Kaiser-Friedrich-Ring	Bahnhofstraße	Adolfsallee	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,45	0,60		10,00 - 13,00	Längsparkstände: 2,60 m	Fb 3streifig	< RM StVO
448	Kaiser-Friedrich-Ring	Biebricher Allee	Gartenfeldstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,85					mittige Führung (rechts davon PZufahrt/ Bus)	≥ RM ERA
453	Karl-Lehr-Straße	Saarstraße	Freudenbergstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,50	Längsparkstände im SR Längsparkstände auf Fb	22-6 Uhr: 30 Km/h	Netzlücke
457	Kasteler Museumsufer	Rheinufer	Theodor-Heuss-Brücke	Mischverkehr	50 Km/h	-					-		≥ RM ERA
458	Kasteler Straße	Straße der Republik	Amöneburger Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,15 gesamt (1,85 neben Bäume, tlw. 1,50)	16,50 gesamt; 8,00 Fahrbahn	Längsparkstände im SR Längsparkstände gekippt	Fb 2streifig, schlechter Beladg	< MM
459	Kasteler Straße	Amöneburger Straße	Kronburger Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,40	16,50 gesamt; 9,00 Fahrbahn	Senkrechtparkstände im SR	P behindern Gehweg; 2streifig; schlechte Rinne; schlechter Belag	< MM
460	Kasteler Straße	Kronburger Straße	Breslauer Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,90			starke Wurzeln; ehem. Radfahrstreifen durchgestrichen: 1,75m	< MM
464	Kasteler Straße	Bernhard-May-Straße	Biebricher Allee	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	1,70						< MM
461	Kasteler Straße	Breslauer Straße	Stadtteilgrenze Amöneburg	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,36	0,60		5,50	Längsparkstände 1,95m	überbreite FS	< RM ERA
462	Kasteler Straße	Mainzer Straße	Höhe Sportplatz	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,85				-		≥ RM ERA
463	Kasteler Straße	Höhe Sportplatz	Bernhard-May-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,30 - 1,40				-	Z 237 hinter Gebüsch 200m hinter Knoten	< MM
467	Kirchhohl	Fondetter Straße	Bernsteinstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	einseitig im SR		Netzlücke
469	Kirschblütenstraße	Alfred-Delp-Straße	Zum Goethestein	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	einseitig längs am Fbr		≥ RM ERA
470	Kirschblütenstraße	Zum Goethestein	Bebauung	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00	-		≥ RM ERA
471	Kirschblütenstraße / Quellbornstraße	Alfred-Delp-Straße	Grorother Hof	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,50 - 6,50	einseitig am Fbbr / gekippt auf GW		Netzlücke
479	Klarenthaler Straße	Dotzheimer Straße	Rauenthaler Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,15	beidseitig Längsparkstände im SR		Netzlücke
472	Klarenthaler Straße	Dotzheimer Straße	Gneisenaustraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75			5,25 Fahrstreifen	Längsparkstände 2,0	überbreiter Fahrstreifen	< RM StVO
473	Klarenthaler Straße	Gneisenaustraße	Kurt-Schumacher-Ring	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75			5,15 Fahrstreifen		überbreiter Fahrstreifen	< RM StVO
474	Klarenthaler Straße	Kurt-Schumacher-Ring	Goerdeler Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,80			5,30 Fahrstreifen		überbreiter Fahrstreifen	< RM StVO
475	Klarenthaler Straße	Goerdeler Straße	Kurt-Schumacher-Ring	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60					RFS 1,85 bei mittiger Führung (beidseitig Markierung)	< RM StVO
476	Klarenthaler Straße	Kurt-Schumacher-Ring	Elsässer Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60			5,60 Fahrstreifen	Längsparkstände 1,85	überbreiter Fahrstreifen; schlechte Markierung	< RM StVO
477	Klarenthaler Straße	Elsässer Straße	Blumenthalstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60			5,90 Fahrstreifen	Schrägparkstände	P tlw. Auf Fb; schlechte Markierung	< RM StVO
478	Klarenthaler Straße	Blumenthalstraße	Dotzheimer Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	2,00			5,50 Fahrstreifen	Längsparkstände 2,0	schlechte Markierung	< RM ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
483 -1	Klingholzstraße	Biebricher Allee	Seitenplatz Hbf (Zebrastreifen) Kurve	Mischverkehr									
488	Kloppenheimer Straße	Beginn Radweg	K 659	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	2,50	-					≥ RM ERA
495	Konrad-Adenauer- Ring	Overbeckstraße	Wielandstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,70	13,50	einseitig längs im SR		≥ RM ERA
496	Konrad-Adenauer- Ring	Wielandstraße	Schiersteiner Stra- ße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,15 - 2,50	13,50 - 17,00		Fb 4streifig; GW am Knoten Klopstockstraße sehr eng	< MM
498	Konrad-Adenauer- Ring	Homburger Straße	Schiersteiner Stra- ße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,90			Fb 4streifig	≥ RM ERA
500	Konrad-Adenauer- Ring	Wielandstraße	Holsteinstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,80 - 3,10		tlw. Längsparkstände im SR		≥ RM ERA
501	Konrad-Adenauer- Ring	Holsteinstraße	Steinberger Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			1,80 - 2,40			Parallelführung entlang P Sportgelände	< MM
494	Konrad-Adenauer- Ring	Biebricher Allee	Overbeckstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,80	13,50	-	Fb 4streifig; GW im östl. Abschnitt sehr schmal	Netzlücke
497	Konrad-Adenauer- Ring	Schiersteiner Stra- ße	Niederwaldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,00	15,00 gesamt	längs am Fbr	Fb 4streifig	Netzlücke
499	Konrad-Adenauer- Ring	Schiersteiner Stra- ße	Wielandstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,30			Fb 4streifig	Netzlücke
502	Konrad-Adenauer- Ring	Steinberger Straße	Biebricher Allee	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,70				Netzlücke
506	Kostheimer Land- straße	Philippiring	Am Mainzer Weg	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,85		-	14,00	tlw. Längsparkstände 1,90m	Markierung kaum er- kennbar; RFS besitzen neben P gleiche Breite (keine Sicherheits- trennstreifen)	< RM ERA
507	Kostheimer Land- straße	Am Mainzer Weg	Hochheimer Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,80				tlw. Längsparkstände am Fbr; 2,0m		< RM ERA
513	Kurt-Schumacher- Ring	Hollerbornstraße	Klarenthaler Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	4,00 - 5,00			17,00	einseitig längs am Fbr		≥ RM ERA
511	Kurt-Schumacher- Ring	Klarenthaler Straße	Zietenring	Mischverkehr	50 Km/h	-				16,00 gesamt	tlw. Schräg / längs im SR	2x 2-streifig (je 7,00m) + Mittelstreifen baulich	Netzlücke
512	Kurt-Schumacher- Ring	Hollerbornstraße	Dotzheimer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				19,50 gesamt	beidseitig am Fbr	Parken tlw. baulich ein- gefasst	Netzlücke
514	Kurt-Schumacher- Ring	Nettelbeckstraße	Bülowstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00 Rich- tungsfst.	einseitig längs im SR		Netzlücke
526	Lahnstraße / Kla- renthaler Straße	Graf-von-Galen- Straße	Goerdelerstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	tlw. Einseitig im SR		Netzlücke
533	Loreleiring	Niederwaldstraße	Rüdesheimer Stra- ße	Gehweg	50 Km/h	-			2,80		Senkrechtparkstän- de/Parkplatz		< MM
534	Loreleiring	Dotzheimer Straße	Homburger Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50 - 10,00	-		Netzlücke
535	Loreleiring	Rüdesheimer Stra- ße	Dotzheimer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	längs im SR / auf GW		Netzlücke
541	Ludwig-Erhard- Straße	Hans-Böckler- Straße	Höhe Klinikzufahrt	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10		0,15	2,00				< RM ERA
543	Ludwig-Erhard- Straße	Freudenbergstraße	Freudenbergstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10		0,15	2,10		-	in Gegenrichtung mit Z 240 beschildert	< MM

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
540	Ludwig-Erhard-Straße	Willi-Werner-Straße	Hans-Böckler-Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,75	0,15				Durch Bewuchs 0,50m schmaler	< RM ERA
546	Ludwig-Erhard-Straße	Höhe W.-Juppe.Straße	Stegerwaldstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,35	0,15	1,30				< RM StVO
544	Ludwig-Erhard-Straße	Freudenbergstraße	Willi-Werner-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,50	längs markiert am Fbr (1,90m)	abschnittsweise 10,75m Gesamtfahrbahn inkl. RFS + Parken	≥ RM ERA
542	Ludwig-Erhard-Straße	Höhe Klinikzufahrt	Freudenbergstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	2,00 - 2,25		2,10	10,75	-		≥ RM ERA
545	Ludwig-Erhard-Straße	Willi-Werner-Straße	Höhe W.-Juppe.Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,50						< RM ERA
547	Ludwig-Erhard-Straße	Aschenbrödelweg	Fraensteiner Straße	selbständig gef. Weg	50 Km/h	Z 240	2,00					Weg wassergeb. Decke, abschnittsweise sehr schlechter Zustand	< MM
548	Luisenplatz	Rheinstraße	Luisenstraße	Gehweg	50 Km/h	Z 239						Als Fahrgasse ausgebildet, Lieferverkehr zeitweise frei	Netzlücke
549	Luisenstraße	Schwalbacher Straße	Kirchgasse	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,40			10,00	-	Ausfahrt Parkhaus	≥ RM ERA
550	Luisenstraße	Kirchgasse	Luisenplatz	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	Taxistände	neben Fahrgasse Taxistände bzw. BusHst	Netzlücke
551	Luisenstraße	Luisenplatz	Bahnhofstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				11,20	beidseitig Längsparkstände		Netzlücke
552	Luisenstraße	Bahnhofstraße	Wilhelmstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,70	tlw. Längsparken im SR		≥ RM ERA
558	Mainzer Straße	Welfenstraße	Welfenstraße	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,20		2,25			GW RV-frei-Schild fehlt	≥ RM ERA
559	Mainzer Straße	Welfenstraße	Theodor-Heuss-Ring	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10 Z 239 + 1022-10	3,20		2,30	9,0 inkl. Bus bis Mitte			≥ RM ERA
572	Mainzer Straße	ESWE	ESWE	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10 Z 239 + 1022-10	3,20		2,65			Bei Überleigung von GW auf Busspur: Hochbord	≥ RM ERA
574	Mainzer Straße	Weidenbornstraße	Hohenstaufenstraße	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10 Z 239 + 1022-10	3,25		2,65				≥ RM ERA
575	Mainzer Straße	Hohenstaufenstraße	Welfenstraße	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10 Z 239 + 1022-10	3,25		2,25				≥ RM ERA
555	Mainzer Straße	Gustav-Stresemann-Ring	ESWE	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,30 (3,0)	7,00		Gehweg durch Poller eingeschränkt; tlw. Senkrecht-P auf linker Seite; tlw. Keine Poller	< RM ERA
556	Mainzer Straße	ESWE	Gartenfeldstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00			RV-LSA hängt zu hoch	≥ RM ERA
557	Mainzer Straße	Gartenfeldstraße	Welfenstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,50				≥ RM ERA
560	Mainzer Straße	Theodor-Heuss-Ring	Theodor-Heuss-Ring	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,30				< RM ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
561	Mainzer Straße	Theodor-Heuss-Ring	Theodor-Heuss-Ring	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,90			Engstelle an Bus-H	≥ RM ERA
562	Mainzer Straße	Theodor-Heuss-Ring	Spelzmühlweg	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,00 - 2,30	7,25 bis Mitte		Fb vor Eisenbahnbrücke: 8,50	< RM ERA
563	Mainzer Straße	Spelzmühlweg	Ab/Auffahrt A66	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,00 - 2,10	8,50 bis Mitte			< RM ERA
564	Mainzer Straße	Ab/Auffahrt A66	Kreisverkehr Mainzer Straße	Gehweg + Rf frei	60 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,00			aus Ri. Biebrich: Beschilderung mit Z 240	< RM ERA
568	Mainzer Straße	Wirtschaftsweg	Unterhalb Unterführung	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,00 - 1,35	7,50		in Ri. Zentrum nur GW (Z 239) ohne RV-Freigabe	< MM
569	Mainzer Straße	Unterhalb Unterführung	Schwarzenbergstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,60 - 2,25			Ri. Knotenzufahrt GW: 1,6	< RM ERA
570	Mainzer Straße	Schwarzenbergstraße	Theodor-Heuss-Ring	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,20			eng an den Einmündungen / Führung über Hast, Furt nicht erreichbar (Hochbord, Pfosten)	< RM ERA
571	Mainzer Straße	Theodor-Heuss-Ring	ESWE	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,30				< RM ERA
573	Mainzer Straße	ESWE	Weidenbornstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,50				≥ RM ERA
576	Mainzer Straße	Welfenstraße	Welfenstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,25				< RM ERA
577	Mainzer Straße	Welfenstraße	Ministerium	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,90		einseitig Längsparkstände auf Fb		< RM ERA
578	Mainzer Straße	Ministerium	Gustav-Stresemann-Ring	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00				≥ RM ERA
565	Mainzer Straße	Kreisverkehr Mainzer Straße	An der Hammermühle	gemeinsamer Geh/Radweg	60 Km/h	Z 240	2,20					An Z 240 Zusatzzeichen "Radfahrer absteigen"	< RM ERA
566	Mainzer Straße	An der Hammermühle	An der Hammermühle	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,20					Salzbach-Brückengeländer: 1,0m Höhe	< MM
567	Mainzer Straße	An der Hammermühle	Kasteler Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,20			13,00			< MM
579	Mainzer Straße	Frankfurter Straße	Rheinstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-						unübersichtlicher Knotenpunkt Rheinstraße; EBS offen + 50 km/h!	≥ RM ERA
580	Mainzer Straße	Rheinstraße	Lessingstraße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
582	Mainzer Straße	Lessingstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
581	Mainzer Straße	Lessingstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Schutzstreifen	50 Km/h	-	1,50	-		Fst neben Str 3,5	längs am Fbr (2,00m)		< RM ERA
591	Moltkering	kurz hinter Knoten	New-York-Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,85	-					≥ RM ERA
592	Moltkering	New-York-Straße	Bierstadter Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,85	-					≥ RM ERA
590	Moltkering	Bierstadter Straße	kurz hinter Knoten	Radweg	50 Km/h	Z 237	2,00	-					< RM ERA
596	Mosbacher Straße	Klopstockstraße	Biebricher Allee	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
597	Mühlberg / Landwehrstraße	L 3028	Soonwaldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50 - 7,50	tlw. Einseitig am Fbr		≥ RM ERA
598	Mühlberg / Landwehrstraße	An der Stadtmauer	Rambacher Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,50 - 6,00	einseitig am Fbr links		Netzlücke

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
617	New-York-Straße	Texasstraße	B 455	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	2,20				-		< RM ERA
618	New-York-Straße	Texasstraße	Höhe Sportplatz	gemeinsamer Geh/Radweg	70 Km/h	Z 240	2,25 - 2,50				-		< MM
619	New-York-Straße	Höhe Sportplatz	Washingtonstraße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,10	0,70 (Pflaster)		10,00	-	tlw. Weg stark zuge- wachsen	< RM ERA
614	New-York-Straße	Berliner Straße	Washingtonstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,85	7,50 (zwei- Richtungs-Fst.)	-		Netzlücke
615	New-York-Straße	Washingtonstraße	Höhe Sportplatz	Mischverkehr	50 Km/h	-			-	7,50 (zwei- Richtungs-Fst.)	-	kein Gehweg	Netzlücke
616	New-York-Straße	Höhe Sportplatz	Texasstraße	Mischverkehr	70 Km/h	-			-	7,50 gesamt	-	am Knoten Texasstraße keine Möglichkeit auf Radweg zu kommen	Netzlücke
620	New-York-Straße	Washingtonstraße	Frankfurter Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,55	-		7,50	-	Knoten Moltkering kri- tisch	< RM StVO
621	Niedernhausener Straße	Kellerskopfweg	Siedlung Erbsen- acker	Mischverkehr	70 Km/h	-							Netzlücke
622	Niedernhausener Straße	Kellerskopfweg	Mühlradgasse	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,00	einseitig am Fbr		≥ RM ERA
623	Niedernhausener Straße	Mühlradgasse	Ostpreußenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00 - 7,50	-		Netzlücke
640	Oranienstraße	Adelheidstraße	Kaiser-Friedrich- Ring	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,30			9,30		Fb 2streifig neben Bus- spur	≥ RM ERA
639	Oranienstraße	Rheinstraße	Adelheidstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50 - 8,50	Längsparkstände im SR bzw. Längsparkstände auf Fb	Fb 2streifig	Netzlücke
641	Ostpreußenstraße	Niedernhausener Straße	Am Burgacker	Mischverkehr	30 Km/h	-				5,00 - 7,50	tlw. (beidseitig) am Fbr		≥ RM ERA
642	Ostpreußenstraße	Niedernhausener Straße	Goldsteintal	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50	einseitig am Fbr		Netzlücke
663	Parkstraße	Aukammallee	Sonnenberger Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,50 einseitig	5,50 - 6,50	-		Netzlücke
665	Patrickstraße	Poststraße	Zieglerstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,80	-		7,50	-	Busspur mit ungünstiger Breite	< MM
664	Patrickstraße	Poststraße	Schultheißstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-					einseitig am Fbr/ einseitig im SR		Netzlücke
666	Patrickstraße	Zieglerstraße	Poststraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				3,7 Fst	einseitig im SR		Netzlücke
671	Philippiring	Rheinufer	Rheinufer	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,55	0,40	2,20	12,00			< RM StVO
672	Philippiring	Rheinufer	Kostheimer Land- straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,80				-	Knoten Kostheimer Landstraße: indirekter LA ohne Signal; ohne VZ	< RM StVO
673	Philippiring	Admiral-Scheer- Straße	Kloberstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,70			6,50 neben RFS	Längsparken (2,15m)		< RM StVO
674	Platter Straße	Wendescheife	Wendescheife	gem. Geh- und Radweg	50 Km/h	Z 240	2,50						≥ RM ERA
675	Platter Straße			gem. Geh- und Radweg	70 Km/h	Z240	2,50						≥ RM ERA
676	Platter Straße			gem. Geh- und Radweg	50 Km/h	Z 240	2,40	1,90		7,00	einseitig längs im SR		<MM

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
677	Platter Straße			gem. Geh- und Radweg	50 Km/h	Z 240	3,00	3,00-4,00		7,00	einseitig längs im SR		≥ RM ERA
678	Platter Straße			gem. Geh- und Radweg	50 Km/h	-	2,40	1,90		7,00	einseitig längs im SR	parallel: Einbahnstraße für RV in Gegenrichtung geöffnet (T30-Zone)	<MM
679	Platter Straße			Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50-7,50	einseitig längs im SR bzw. am FBR		Netzlücke
680	Poststraße	Patrickstraße	Schultheißstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-					einseitig/beidseitig am Fbr		Netzlücke
682	Rambacher Str. / Schlagstraße	Mühlwiesenstraße	An der Stadtmauer	Mischverkehr	50 Km/h	-				5,00 - 5,50	einseitig am Fbr links/rechts		Netzlücke
683	Rambacher Straße	Goldsteintal	Mühlwiesenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	einseitig am Fbr		Netzlücke
688	Rampenstraße	Höhe Bahnunterführung	Kreisverkehr Mainzer Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-						überdimensionierter Straßenraum, Neubau Weg + Überleitung von FB auf SR; straßenbegleitender Weg von Hochkreisel bis Eleonorenstraße nicht für RV freigegeben	Netzlücke
690	Rathausstraße	Straße der Republik	August-Laut-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-					links Schrägparkstände, rechts Längsparkstände, 2,20m	4,30 Fahrgasse	Netzlücke
691	Rathausstraße	August-Laut-Straße	Rheingaustraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50 - 9,50	beidseitig Längsparkstände		≥ RM ERA
962	Rathenauplatz	Armenruhstraße	Wilhelm-Tropp-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,15 gesamt, 3,65 Fahrgasse	Längsparkstände im SR schräg auf Fb, 4,50m		≥ RM ERA
697	Rennbahnstraße	Wirtschaftsweg	Beginn Radfahrstreifen	Mischverkehr	30 Km/h	-							≥ RM ERA
695	Rennbahnstraße	Berliner Straße	Mittelpfad	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60			10,00	-	Markierung + Einfärbung kaum erkennbar bzw. abgefahren	< RM ERA
696	Rennbahnstraße	Mittelpfad	Berliner Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60				-	Markierung + Einfärbung kaum erkennbar bzw. abgefahren	< RM ERA
731	Röderstraße	Taunusstraße	Kastellstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00 - 8,00	Schrägparkstände im SR Längsparkstände auf Fb		Netzlücke
760	Saarstraße	Erich-Ollenhauer-Straße	Platanenstraße	Busspur / Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 245 + 1022-10 Z 239 + 1022-10	3,30		2,00 - 2,00	7,00 - 9,50m		An Einmündung Wirtschaftsweg fehlt das Busspur GW + Rf frei-Schild	≥ RM ERA
746	Saarstraße	Wörther-See-Straße	Beginn Allee	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,40 - 3,90	8,50			< MM
747	Saarstraße	Beginn Allee	Kreuzung A66	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,20 - 1,50	8,50			< MM
748	Saarstraße	Kreuzung A66	Blierweg	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,30				< MM
749	Saarstraße	Blierweg	Stielstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,30			Führung endet vor Knoten abrupt	< MM
751	Saarstraße	Stielstraße	Steinritzstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,20				< MM
752	Saarstraße	Alte Schmelze	Stielstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			2,20	8,50			< MM

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
753	Saarstraße	Stielstraße	Stielstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			1,50				< MM
754	Saarstraße	Stielstraße	Blierweg	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,20				< MM
755	Saarstraße	Blierweg	Beginn Allee	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022- 10			2,20				< MM
756	Saarstraße	Beginn Allee	Ende Allee	Gehweg + Rf frei	70 Km/h	Z 239 + 1022- 10			1,50			starke Wurzelaufbrüche	< MM
757	Saarstraße	Ende Allee	Wörther-See- Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022- 10			1,50 - 1,70				< MM
739	Saarstraße	Rheingaustraße	Sportplatzweg	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,50	tlw. Gekipptes Parken auf GW (regelwidrig)		Netzlücke
740	Saarstraße	Sportplatzweg	Alte Schmelze	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	einseitig Längsparkstände auf Fb		Netzlücke
741	Saarstraße	Loh	Loh	Mischverkehr	70 Km/h	-			2,00	7,00 - 7,40			Netzlücke
742	Saarstraße	Loh	Erich-Ollenhauer- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,00	7,00 - 7,40			Netzlücke
743	Saarstraße	Erich-Ollenhauer- Straße	Im Kreuzer	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,10 - 2,20	5,50			≥ RM ERA
744	Saarstraße	Im Kreuzer	Sylter Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,10	9,30			≥ RM ERA
745	Saarstraße	Sylter Straße	Wörther-See- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,40	10,50			Netzlücke
750	Saarstraße	Stielstraße	Stielstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-							≥ RM ERA
758	Saarstraße	Wörther-See- Straße	Im Kreuzer	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,45				≥ RM ERA
759	Saarstraße	Im Kreuzer	Erich-Ollenhauer- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,45	7,50		BAB-Brückengeländer: 1,0m Höhe	Netzlücke
761	Scharnhorstraße	Bülowstraße	Kurt-Schumacher- Ring	Mischverkehr	T 30Zone	-						tlw. Kopfsteinpflaster	≥ RM_ERA
766	Schiersteiner Stra- ße	Niederwaldstraße	Konrad-Adenauer- Ring	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,40					Knoten 2. Ring - RA nach Busspur: Bus fährt gera- deaus, obwohl nur RA-Streifen markiert	≥ RM ERA
768	Schiersteiner Stra- ße	Willy-Brandt-Allee	Euroaplatz	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,20						≥ RM ERA
770	Schiersteiner Stra- ße	George-Marshall- Straße	Waldstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,20						≥ RM ERA
773	Schiersteiner Stra- ße	Waldstraße	Willy-Brandt-Allee	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,30						≥ RM ERA
775	Schiersteiner Stra- ße	Konrad-Adenauer- Ring	Niederwaldstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,30						≥ RM ERA
765	Schiersteiner Stra- ße	Kaiser-Friedrich- Ring	Niederwaldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50	Längsparkstände auf Fb (2,0m)	Am Knoten Niederwald- straße Richtungszuord- nung nicht erkennbar	Netzlücke
767	Schiersteiner Stra- ße	Konrad-Adenauer- Ring	Willy-Brandt-Allee	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,75				Netzlücke
769	Schiersteiner Stra- ße	Euroaplatz	George-Marshall- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-						Busspur geht über in RA- Streifen	Netzlücke
771	Schiersteiner Stra- ße	Waldstraße	Loh	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,70	17,00m gesamt			Netzlücke

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
772	Schiersteiner Straße	Platanenstraße	Waldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-			2,00				Netzlücke
774	Schiersteiner Straße	Willy-Brandt-Allee	Konrad-Adenauer-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	-							Netzlücke
776	Schiersteiner Straße	Niederwaldstraße	Kaiser-Friedrich-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50 - 13,50	längs am Fbr/ im SR		Netzlücke
778	Schönaustraße	Stielstraße	Bahngleise	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			3,00			Weg neben Betriebsgelände (Straße)	≥ RM ERA
779	Schönaustraße	Stielstraße	Otto-Reutter-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00 - 8,50	tlw. Beidseitig (längs im SR + gekippt GW)/ tlw. Einseitig am Fbr / tlw. Ohne Parken		Netzlücke
780	Schönaustraße / Stegerwaldstraße	Otto-Reutter-Straße	Willi-Werner-Straße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10			1,80 - 2,50	6,00 - 8,50	tlw. Einseitig längs markiert		< MM
781	Schönbergstraße	Eulenstraße	Flachstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	tlw. Einseitig am Fbr markiert		≥ RM ERA
787	Schultheißstraße	Patrickstraße	Venatorstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-					tlw. Einseitig am Fbr markiert		Netzlücke
784-1	Schützenstraße			Mischverkehr	50 Km/h							keine RV-Anlage!	
791	Schwalbacher Straße	Emser Straße	Bleichstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,00			9,00 - 1300	-	Fb 2streifig neben Busspur	≥ RM ERA
790	Schwalbacher Straße	Kastellstraße	Emser Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,50 (6,7 Restfahrbahn)	Schrägparkstände tlw. Auf Fb Längsparkstände im SR	Schrägparker 2,80m auf Fb	Netzlücke
792	Schwalbacher Straße	Bleichstraße	Rheinstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				12,50 - 16,00	-	Fb 2streifig neben Busspur	Netzlücke
793	Schwalbacher Straße	Rheinstraße	Luisenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				13,0 gesamt	tlw. Längsparkstände (4 Stck.)	Fb 3/4streifig inkl. Busspur	Netzlücke
794	Schwalbacher Straße	Luisenstraße	Friedrichstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,0 gesamt		Fb 2/3streifig inkl. BusH bzw. LA	Netzlücke
796	Schwalbacher Straße	Faulbrunnenstraße	Platter Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,0 gesamt	tlw. Schrägparken halb auf Fahrbahn	Fb 2streifig zzgl. 1 Fst für TaxiHalt	Netzlücke
795	Schwalbacher Straße	Friedrichstraße	Faulbrunnenstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75					Fb 4streifig inkl. 2 LA	< RM StVO
797	Schwarzenbergstraße	Mainzer Straße	Siegfriedring	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00	einseitig im SR		Netzlücke
804	Siegfriedring	Anschluss B455	Abraham-Lincoln-Straße	Mischverkehr	70 Km/h	-				10,50			Netzlücke
805	Siegfriedring	Theodor-Heuss-Ring	Siegfriedring	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	-	Brücke	Netzlücke
806	Siegfriedring	Schwarzenbergstraße	Hasengartenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-		3,70 Seitenraum 1,70 Gehweg		9,00 gesamt	einseitig im SR	tlw. Parken / tlw. Grünstreifen neben Gehweg	Netzlücke
807	Siegfriedring	Hasengartenstraße	Friedenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-		1,40 bergauf		7,00	einseitig im SR		Netzlücke
808	Siegfriedring	Friedenstraße	Abraham-Lincoln-Park	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00	beidseitig im SR		Netzlücke
809	Siegfriedring	Abraham-Lincoln-Park	Berliner Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50 - 10,50	-		Netzlücke

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
811	Söhnleinstraße	Freudenbergstraße	Neckarstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	Längsparkstände im SR		Netzlücke
812	Söhnleinstraße	Neckarstraße	Elbestraße	Mischverkehr	50 Km/h	-	2,00			8,50	-		Netzlücke
818	Sonnenberger Straße	Prinzessin- Elisabeth-Straße	Taunusstraße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,30	-					≥ RM ERA
816	Sonnenberger Straße	An der Dietenmühle	Leberberg	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,50 - 8,00 gesamt	einseitig / beidseitig längs am Fbr		Netzlücke
817	Sonnenberger Straße	Leberberg	Prinzessin- Elisabeth-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	einseitig längs am Fbr / einseitig gekippt auf GW		Netzlücke
819	Sonnenberger Straße	Wilhelmstraße	Prinzessin- Elisabeth-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-					-		Netzlücke
820 -1	Sperberweg	Entenstraße	Greifstraße	Mischverkehr	30 Km/h								
821	Stegerwaldstraße	Rheintalstraße	Ludwig-Erhard- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-							Netzlücke
822	Stegerwaldstraße	Willi-Werner-Straße	Im Wiesengrund	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	beidseitig am Fbr		Netzlücke
824	Steinberger Straße	2. Ring	Lohmühlweg	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00	beidseitig (Fbr + SR senk- recht)		Netzlücke
830	Stettiner Straße	Adolf-Todt-Straße	Armenruhstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00 gesamt	beidseitig Längsparkstände auf Fb		Netzlücke
840	Straße der Repub- lik	Wilhelm-Tropp- Straße	Rudolf-Dyckerhoff- Straße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022- 10	3,60			Fahrgasse 7,00 - 8,30	Schrägparkstände auf Fb, Längsparkstände auf Fb	Breite der Busspur zwi- schen den empfohlenen Maßen.	< MM
839	Straße der Repub- lik	Kasteler Straße	Rudolf-Dyckerhoff- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				14,00 - 16,00	beidseitig Längsparkstände: je 2,20m	12,00m zwischen Parken	Netzlücke
844	Tannhäuser Straße	Biebricher Allee	Rheingoldstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50	einseitig Längsparkstände im SR		Netzlücke
845	Tannhäuser Straße	Rheingoldstraße	Erich-Ollenhauer- Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,50	-		Netzlücke
846	Taunusstraße	Sonnenberger Straße	Geisbergstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75				Längsparkstände: 2,10m	abschnittsweise kein Parken	< RM StVO
851	Taunusstraße	Saalgasse	Wilhelmstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,60	-			-		< RM StVO
847	Taunusstraße	Geisbergstraße	Röderstraße	Schutzstreifen	50 Km/h	-	1,60			12,00 gesamt	Längsparkstände: 2,00m		< RM ERA
850	Taunusstraße	Röderstraße	Saalgasse	Schutzstreifen	50 Km/h	-	1,60	-		12,00	längs am Fbr		< RM ERA
855	Theodor-Heuss- Brücke	Kreisverkehr	Stadtgrenze	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,85	0,15 markiert			-		≥ RM ERA
856	Theodor-Heuss- Brücke	Stadtgrenze	Rheinufer	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	2,85	0,15 markiert			-		≥ RM ERA
857	Theodor-Heuss- Ring	Breitenbachstraße	Drususstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-					tlw. Längsparkstände	Sperrfläche + markierter Mittelstreifen	Netzlücke
858	Theodor-Heuss- Ring	Theodor-Heuss- Ring	An der Kupferlache	Mischverkehr	50 Km/h	-			1,55	11,00 Höhe Brücke		Geländer Bahnbrücke: 1,10m Höhe	Netzlücke
859	Theodor-Heuss- Ring	An der Kupferlache	Breitenbachstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				12,00 gesamt	beidseitig Längsparkstände am Fbr (2,50 - 2,65 f. LKW)		Netzlücke
860	Theodor-Heuss- Ring	Drususstraße	Biebricher Allee	Mischverkehr	50 Km/h	-				12,00 gesamt	beidseitig Längsparkstände am Fbr (2,25)		Netzlücke
872	Venatorstraße	Schultheißstraße	Igstader Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-					einseitig am Fbr		Netzlücke
880	Vorderstraße / Oberstraße	Pfortenstraße	Ortseingang Klop- penheim	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,00 - 6,50	einseitig am Fbr		≥ RM ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
885	Waldstraße	Hasenstraße	Schiersteiner Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	1,40 - 1,60					In der Knotenzufahrt: GW + Rf frei	< MM
886	Waldstraße	Schiersteiner Straße	Homburger Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,75		1,45 - 1,90		-		< RM StVO
882	Waldstraße	Schiersteiner Straße	Dostojewskistraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				8,40		stark belastete Knotenzufahrt	Netzlücke
883	Waldstraße	Dostojewskistraße	Steinberger Straße	Mischverkehr	T 30Zone	-							≥ RM_ERA
884	Waldstraße	Holzstraße	Hasenstraße	Schutzstreifen	50 Km/h	-	1,55			7,00 - 7,50	Längsparkstände im SR, 2,0m	P ab Steinstraße	< RM ERA
909	Weißenburgstraße	Sedanstraße	Emser Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50 gesamt 4,70 Fahrgasse	beidseitig gekippt auf GW		≥ RM ERA
918	Wettinerstraße	Welfenstraße	Gustav-Stresemann-Ring	Mischverkehr	50 Km/h	-				9,00 gesamt	einseitig längs am Fbr/ einseitig senkrecht im SR		≥ RM ERA
923	Wiesbadener Landstraße	Stadtteilgrenze Amöneburg	Albertstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,15		2,15	9,00		Fb 2streifig; tlw. GW sehr schlecht und unbefestigt	< RM ERA
924	Wiesbadener Landstraße	Albertstraße	Dyckerhoffstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,25		1,80	9,00		Fb 2streifig	< RM ERA
925	Wiesbadener Landstraße	Dyckerhoffstraße	Kaiser-Friedrich-Ring ?	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,50		1,90	9,00	Längsparkstände im SR neben Gehweg	Z 241 verdreht	≥ RM ERA
926	Wiesbadener Landstraße	Unterführung Kaiserbrücke	Unterführung Kaiserbrücke	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,40		1,00 - 1,10	8,00 - 8,50		Gegenseite Radfahrstreifen auf neuer Fahrbahndecke (noch?) nicht markiert	< MM
927	Wiesbadener Landstraße	Unterführung Kaiserbrücke	Biebricher Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,15		1,85			Fb 2streifig + Insel bzw. LA	< RM ERA
922	Wiesbadener Landstraße	Stadtteilgrenze Amöneburg	Stadtteilgrenze Amöneburg	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,60					Fb 2streifig	< RM StVO
928	Wiesbadener Straße	An der Aulenkaut	Ludwig-Erhard-Straße	Busspur	50 Km/h	Z 245 + 1022-10	3,50						≥ RM ERA
931	Wiesbadener Straße	Otto-Suhr-Ring	Kaiser-Brücke	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	1,80		1,60				< RM StVO
936	Wiesbadener Straße	Otto-Suhr-Ring	An der Helling	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 241	2,20	-	2,50				≥ RM ERA
937	Wiesbadener Straße	An der Helling	Johannes-Goßner-Straße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 239 + 1022-10	2,40	-	2,50	11,00	beidseitig am Fbr	GW + Rf frei in 2 Richtungen; Beschilderung und Ausgestaltung (Trennung über markierte Linie) widersprechen sich; Furten an Einmündungen nicht markiert / gekennzeichnet	≥ RM ERA
938	Wiesbadener Straße	Johannes-Goßner-Straße	Höhe Bahnunterführung Friedensstraße ?	Mischverkehr	50 Km/h	-				10,00	einseitig auf FB, teilweise beidseitig	Parken tlw. Auch gekippt auf GW; P sehr uneinheitlich	Netzlücke
939	Wiesbadener Straße	Moritz-Hilf-Straße	Wilhelm-Leuschner-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				6,50		FB Breite 9,5m an Bahnübergang vor Schönbergstraße	Netzlücke
940	Wiesbadener Straße	Wilhelm-Leuschner-Straße	Dörrgasse	Mischverkehr	T 30Zone	-				4,00		Straße ab Löwengasse ca. 4m breit, davor Bushaltestelle und deutlich breiter	≥ RM_ERA

Nr.	Straße	von	bis	Führungsform	zul. Geschwindigkeit	Beschilde- rung	Breite RV- Anlage	Sicherheits- trennstrei- fen	Breite Gehweg	Breite Fahrbahn	Parken	Anmerkung	StVO/ ERA Maß
932	Wiesbadener Straße	Kaiser-Brücke	Hilgerstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	1,75				Längsparkstände im SR	tlw. Fehlt RFS-Markierung (ggf. wg. Deckenausbesserung)	< RM StVO
933	Wiesbadener Straße	Hilgerstraße	Albertstraße	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	2,00			9,00	einseitig Längsparkstände im SR		< RM ERA
934	Wiesbadener Straße	Albertstraße	S-Bahn-Haltepunkt Ost	Radfahrstreifen	50 Km/h	Z 237	2,00				Längsparkstände im SR	Seitenraum tlw. Zugewachsen	< RM ERA
935	Wiesbadener Straße	S-Bahn-Haltepunkt Ost	Mainzer Straße	Radfahrstreifen	50 Km/h	-	1,30	0,60 (Rinne)			Längsparkstände 1,95m	Rinne ("STS") wird tlw. Zum Parken mitgenutzt	< MM
946	Wilhelmstraße	Burgstraße	Christian-Zeis-Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	6,25			12,00	einseitig am Fbr (regelwidrig auf Fst.)	Gegenrichtung: Z 239 + 1022-10	≥ RM ERA
947	Wilhelmstraße	Christian-Zeis-Straße	Sonnenberger Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	10,00			12,00	einseitig am Fbr (regelwidrig auf Fst.)	In Höhe Casino Engstelle	≥ RM ERA
944	Wilhelmstraße	Rheinstraße	Friedrichstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 237	1,75			12,00 - 15,00	-	Radweg verläuft über entwässerungsrinne	< MM
945	Wilhelmstraße	Friedrichstraße	Burgstraße	getrennter Geh/Radweg	50 Km/h	Z 237	3,50			12,00	einseitig am Fbr (regelwidrig auf Fst.)	Fb 4streifig (davon 1 Fst zum genutzt)	≥ RM ERA
972	Wirtschaftsweg	Kriemhildenstraße	Berliner Straße	Wirtschaftsweg	50 Km/h	-							≥ RM ERA
986	Zietenring	Kurt-Schumacher-Ring	Bülowstraße	Gehweg + Rf frei	50 Km/h	Z 239 + 1022-10		-	2,10 - 3,50	-		-	< RM ERA
989	Zietenring	Zietenring	Georg-August-Straße	gemeinsamer Geh/Radweg	50 Km/h	Z 240	4,00 - 5,00			≥ RM_ERA			≥ RM ERA
987	Zietenring	Kurt-Schumacher-Ring	Georg-August-Straße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00 Richtungsfst.	einseitig längs im SR		Netzlücke
988	Zietenring	Bülowstraße	Seerobenstraße	Mischverkehr	50 Km/h	-				7,00 Richtungsfst.	einseitig längs im SR		Netzlücke

## IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: [tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)