

Historischer Radweg Wiesbaden

Vom Nerotal ins Walkmühltal über die erste Radfahrbahn Wiesbadens auf dem Kaiser-Friedrich- und Bismarckring

Die bereits 1871 projektierte Ringstraße, die um die vorletzte Jahrhundertwende erstaunlich schnell vollendet wurde, ist fast vollständig im Originalzustand erhalten und gehört heute zu den Sehenswürdigkeiten der Landeshauptstadt Wiesbaden. Zur großzügigen Anlage mit Promenade, Reit- und Fahrweg für Kutschen gehörte auch die erste Fahrradbahn Wiesbadens, auf der „Veloziped“-fahrerinnen in Pumphosen ihr Vergnügen fanden. Die Ringstraße wurde jedoch bald zur Hauptverkehrsachse. So musste die Radfahrbahn schon im Juni 1900 der elektrischen Straßenbahn weichen, die von den Bahnhöfen an der Rheinstraße kommend, zum Sedanplatz fuhr. Wahrscheinlich fuhren die RadfahrerInnen dann auf dem Fahrweg.

Nach einem Bericht aus dem Jahr 1939 gab es Wiesbaden 15,8 km Radwege. Die Mittelstreifen der Ringstraße und auf der Rheinstraße, einschließlich des Moltkerings, waren als Radwege ausgebaut worden. Sie stellten die Querverbindungen innerhalb der Stadt dar. Von da aus gingen Radialwege nach Erbenheim und Biebrich. Weitere Radwege in die Vororte sollten angelegt werden. Außerdem gab es 50 km „chaussierter“ Straßen durch die Wälder der Umgebung, die für Kfz gesperrt, aber für Radfahrer nutzbar waren.



Mit zunehmendem Autoverkehr wurde die Ringstraße zunächst vierspurig, später in den 1960er Jahren, sechsspurig ausgebaut. Geblieben ist der von hochgewachsenen Platanen gesäumte Mittelstreifen als Fuß- und Fahrradweg, der heute zu einer neuen Achse des nichtmotorisierten Verkehrs werden könnte.

Damit könnte neben einer weiteren touristischen Attraktion auch eine Anbindung des Dichter- und Rheingauviertels sowie des Westends an die Innenstadt geschaffen werden.

Der Radweg müsste eine durchgehende Beschilderung erhalten. Im unteren, zum Bahnhof hin gelegenen Teil des Kaiser-Friedrich-Rings müsste er ganz neu hergestellt werden. Ansonsten ist der Mittelstreifen auf der Ringstraße und auf der Rheinstraße vorhanden, teilweise noch mit der alten Pflasterung, teilweise mit Asphalt. Es müsste eine Lösung für die großen Kreuzungen an der Ringstraße und der Rheinstraße gefunden werden.

Sinnvoll wäre es, wenn an verschiedenen Stellen Stationen zum Ausleihen von Fahrrädern, auch Elektrofahrrädern, eingerichtet werden. Abgesehen vom Übergang vom Nerotal ins Walkmühltal oder umgekehrt, gibt es kaum Steigungen und wenn, nur moderat.

Projektplan Historischer Radweg Wiesbaden

Länge: ca. 10,5 km, Variante Rheinstraße ca. 8,5 km

Route: Hauptbahnhof – Friedrich-Ebert-Allee, Radweg neben der Reisinger- und Herbertanlage – Museum/Rhein-Main-Hallen – Alleeseite der Wilhelmstraße bis zum Kureck – Fahrradstreifen der Tanusstraße bis zum Kriegerdenkmal – Nördliches Nerotal bis zur Talstation der Nerobergbahn – Nerotal bis zur Leichtweißhöhle – über den Hellkundweg zum Nordfriedhof – Unter den Eichen – Schützenstraße, in der Kurve links in den Carl-von-Ibell-Weg – an der Gedenkstätte vorbei führt links ein Weg ins Kesselbachtal – links durch die Schrebergärten zum Apfelwein-Schmidt (Einkehrmöglichkeit) – zum Bornhofenweg, dann links abbiegen in die Albrecht-Dürer-Anlagen – in die Schützenstraße links abbiegen und dann rechts in die Walkmühlstraße – links in die Emser Straße – rechts in die Drudenstraße – links in die Seerobenstraße – Sedanplatz – Mittelstreifen des Bismarck- und Kaiser-Friedrich-Rings – Hauptbahnhof.

Variante Rheinstraße: Mittelstreifen der Rheinstraße, Ringkirche – Museum. Dort Anschluss an die Route.

Sportliche Variante: Von der Leichtweißhöhle am Schwarzbach entlang – Rabengrund umrunden – Adolf-Weygandt-Hütte – auf dem Hupfeldweg B 417 überqueren – links zum Waldhäuschen abbiegen – Carl-von-Ibell-Weg – auf der Höhe der Gedenkstätte rechts ins Kesselbachtal – links durch die Schrebergärten zum Apfelwein-Schmidt – dann weiter wie oben.

1. Abschnitt: Friedrich-Ebert-Allee

An der Friedrich-Ebert-Allee gibt es bereits einen Radweg neben der Herbert-, dann der Reisinger-Anlage. Herbert- und Reisinger-Anlagen bilden mit der Wandelhalle, Springbrunnen, Bassins und Skulpturen eine gartenkünstlerisch gestaltete Beziehung zwischen dem Hauptbahnhof und den Taunushöhen. Sie gehören zu den wenigen erhaltenen öffentlichen Grünanlagen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Der Bilder- und Skulpturenschmuck rankt sich um das Thema „Europa“. Die Stadt präsentiert sich hier den Ankommenden einladend und weltoffen. Der Radweg erreicht das Museum der Stadt Wiesbaden und die Rhein-Main-Hallen sowie das untere Ende der Wilhelmstraße.

2. Abschnitt: Wilhelmstraße

Der Radweg verläuft weiter auf der Alleeseite der Wilhelmstraße, im Sommer unter dem dichten Blätterdach der beschnittenen Platanen; er ist dort in beiden Richtungen befahrbar. Mit der Wilhelmstraße wird das um 1818 angelegte „historische Fünfeck“ erreicht, sie bildet einen der seitlichen Schenkel. An der Kreuzung Wilhelmstraße / Friedrichstraße / Frankfurter Straße liegt auf der einen Seite das aus der frühen nassauischen Zeit stammende frühklassizistische Erbprinzenpalais. Auf der anderen Seite die öffentlich zugängliche Villa Clementine, heute Literaturhaus mit Café, ein Beispiel großbürgerlicher Wohnkultur aus dem letzten Drittel des 19. Jh. Weiter geht es auf der Alleeseite entlang der Parkanlage des Warmen Damms, es folgt das Staatstheater mit dem Schillerdenkmal. Dann fällt der Blick fällt auf das Zentrum des Kurbezirks, den Bowling-Green mit dem Kurhaus und den Kolonnaden, dem Postkartenmotiv Wiesbadens auf der einen, dem Kaiser-Friedrich-Platz mit dem Hotel Nassauer Hof auf der anderen Seite.

3. Abschnitt: Taunusstraße

Am ehemaligen Kureck, heute R+V-Gebäude, erreicht der Radweg die Taunusstraße – es gibt Fahrradstreifen in beiden Richtungen. In der Müllerstraße, einer nördlich gelegenen Seitenstraße ist ein frühklassizistischer Straßenzug aus der nassauischen Zeit erhalten. Die Taunusstraße ist geprägt von Antiquitäten, Designerkunst und einem vielfältigen gastronomischen Angebot.

4. Abschnitt: Nerotal, Leichtweißhöhle

Der historische Radwegs erreicht die Kurlandschaft, die die Stadt Wiesbaden umgibt – zunächst den von großartigen Villen gesäumten Landschaftspark Nerotal mit der Nerobergbahn. An der Südseite des Parks liegt das Kriegerdenkmal mit dem als Café bewirtschafteten Pavillon als Einkehrmöglichkeit, an seinem nördlichen Ende die Talstation der Nerobergbahn. Der Radweg verläuft auf der ruhigen Straße des nördlichen Nerotals. Weiter geht es an den Tennisplätzen und der Felsengruppe vorbei zur Leichtweißhöhle. Der „Räuber“ Heinrich Anton Leichtweiß hatte sich dort von 1789 bis 1791 vor den Verfolgungen der fürstlichen Hofjäger in Sicherheit gebracht. 1856 vergrößerte der Verschönerungsverein die Höhle auf das Dreifache und baute sie romantisch aus. Sie kann heute noch besichtigt werden.

5. Abschnitt: Hellkundweg

In der Nähe der Leichtweißhöhle gibt es am Hellkundweg einen naturnahen Spielplatz. Der 1877 angelegte Nordfriedhof mit Columbarium (Bauwerk zur Aufbewahrung von Urnen) ist ein Kulturdenkmal. Am Carl-von-Ibell-Weg liegt die KZ-Gedenkstätte „Unter den Eichen“. Apfelwein-Schmidt ist ein traditionsreiches Ausflugslokal. Die 1909 angelegten Albrecht-Dürer-Anlagen sind ein Erholungspark im Stil des englischen Landschaftsgartens. Schöne Villenbebauung schmückt die ruhige Walkmühlstraße.

6. Abschnitt: Bismarckring, Kaiser-Friedrich-Ring, Hauptbahnhof

Der Kaiser-Friedrich-Ring und seine Fortsetzung, der Bismarckring (Verkehrsbezeichnung: 1. Ring), gehört „mit seiner Fülle großer Architekturen der wilhelminischen Zeit zum Schönsten ... was von dem deutschen Städtebau dieser Epoche erhalten blieb.“ (B. Bubner, Stadtdenkmalpfleger in den 1980er und 1990er Jahren) Der Kaiser-Friedrich-Ring hat zur Zeit von der Oranienstraße bis zum Hauptbahnhof weder einen begeh- noch befahrbaren Mittelstreifen. Dieser Abschnitt müsste als Fahrradweg neu angelegt werden und für die großen Kreuzungen an der Ringstraße und der Rheinstraße müssen fahrradtaugliche Lösungen gefunden werden.