

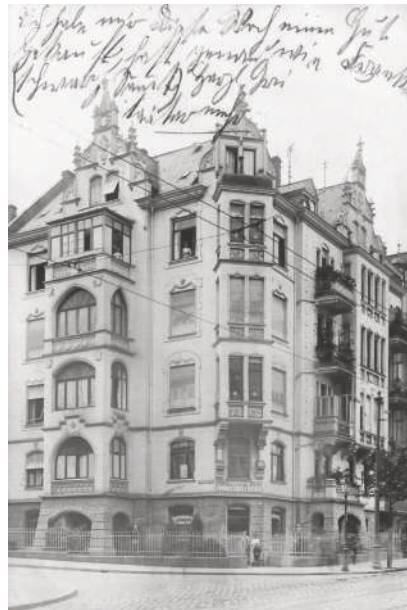
Dotzheimer Straße

Die erste Nebenstraße der Dotzheimer Straße im Bereich des Rheingauviertels ist die Klarenthaler Straße. Sie schneidet das Viertel an seiner Nordostecke diagonal. Nahe der Kreuzung mit der Dotzheimer Straße gibt es bis heute die meisten Läden, die nicht nur das Rheingauviertel versorgen, sondern gleichermaßen das südliche Westend.

Die zweite Nebenstraße ist die Eltviller, die 1902 zu den ersten gehörte, die ins noch unbebaute Viertel führte. Daher hat sie auf der Ostseite noch keine Vorgärten.

Auch an den beiden nächsten Ecken Richtung Loreleiring, an der Kiedricher und der Winkeler Straße, haben sich zum Teil Geschäfte erhalten oder sind durch andere ersetzt worden. Wie im Viertel üblich, gibt es hier beidseitig grün vorm Haus.

Obwohl die Dotzheimer Straße zu den am stärksten befahrenen Innenstadtstraßen zählt, hat sie bis heute im Wesentlichen ihre alte Breite behalten. Nur an den großen Kreuzungen sind Abbiegerspuren hinzugekommen, wie zum Beispiel an der Ecke Klarenthaler Straße vor Haus Nr. 72 (oben rechts).



Oben: Dotzheimer Straße 68, Ecke Klarenthaler Straße.

Mitte: Dotzheimer Straße 106, Ecke Winkeler Straße.

Unten: Dotzheimer Straße 94, Ecke Kiedricher Straße, heute ist hier eine Filiale der Bäckerei Kaiser.

Links oben: Gemälde von Karl-Otto Hy, es zeigt den Blick aus der Kiedricher Straße in Richtung Steinmetzstraße.

Links unten: Dotzheimer Straße 114, Ecke Loreleiring, 1945.

Oben: Dotzheimer Straße 72, Ecke Klarenthaler Straße, das Eckhaus neben der Bäckerei Klein.

Unten: Dotzheimer Straße 116, Ecke Loreleiring. Der Bau wurde 1945 stark beschädigt und im Stil der 1950er-Jahre wiederaufgebaut. Heute ist hier eine Filiale der Bäckerei Dries. Am Anfang des Loreleirings hatte die Straße eine platzartige Erweiterung bis zur Ecke der Mittelheimer Straße. Der Bereich wird heute als Taxistand genutzt.

Loreleiring

Der Loreleiring war als repräsentative Wohnstraße gedacht, die als Teil eines Alleinrings die Innenstadt umschließen sollte. Die ersten Mietshäuser entstanden in den 1910er-Jahren nahe der Dotzheimer Straße an beiden Seiten. Durch den Ersten Weltkrieg kam das Baugeschehen ins Stocken und wurde Mitte der 20er-Jahre durch den städtischen Wohnungsbau fortgesetzt. An der Südseite entstanden Wohnhäuser mit bewusst wertigem Anspruch, finanziert durch die Hauszinssteuer. Für die Nordseite entwarf der Wiesbadener Stadtplaner Rudolf Dörr unter Einfluss des Bauhauses eine schlichte Zeilenbebauung, mit Oestricher, Cauber und Mittelheimer Straße jeweils als Querachse.



Ganz oben: Das Bauarbeiterdenkmal von 1924 an der Ecke Oestricher Straße. Es erinnert an verunglückte Arbeiter des städtischen Bauprojekts.

Mitte links: Der Loreleiring in Google's Vogelschau. Im Zentrum liegen die Häuser aus den 20er-Jahren. Darunter die Wohnhäuser, die im Bereich der Winkeler Straße an die historisierenden Häuser aus den 10er-Jahren in einem Winkel anschließen.

Mitte rechts: Das in der Zeit des Wiederaufbaus superschicke Hochhaus. Loreleiring 21 hatte 24 Wohnungen für „Schlüsselkräfte der Industrie“.

Ganz links: Loreleiring 13.

Links: Loreleiring 5, Ecke Mittelheimer Straße.

Niederwaldstraße

Langenschwalbacher Bahn

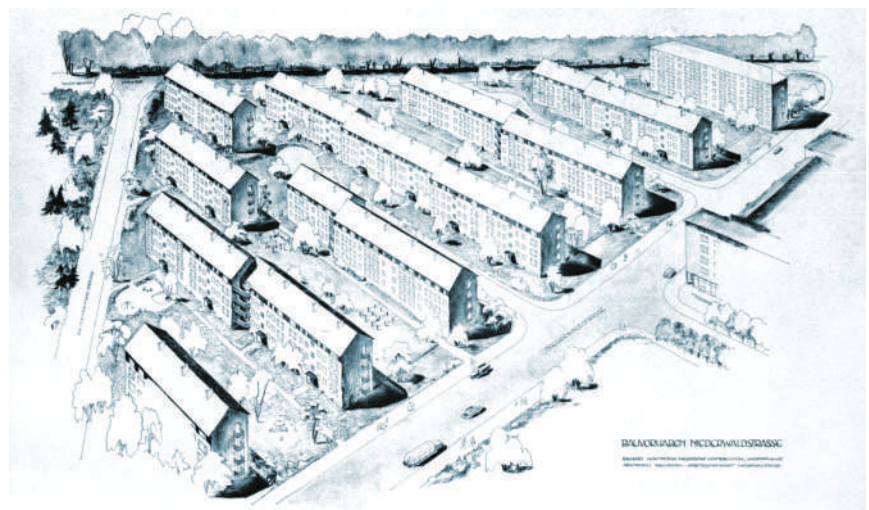
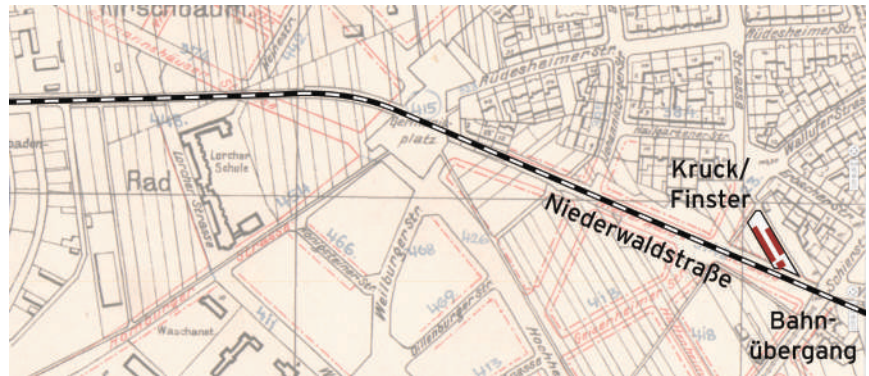
Die Aartalbahn, auch Langenschwalbacher Bahn, oder Schwalbacher Bahn führte durch das Aartal über Bad Schwalbach und Hohenstein nach Diez. Sie wurde in drei Abschnitten realisiert.

Am 15. November 1889 wurde der zweite, der südliche Abschnitt zwischen dem Wiesbadener Rheinbahnhof an der Rheinstraße und dem Kurbad Langenschwalbach in Betrieb genommen. Auf Wiesbadener Gebiet führte die Strecke ursprünglich vom Rheinbahnhof in einem engen Bogen Richtung Westen zum Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim. Der Trassenverlauf entsprach in etwa den heutigen Achsen Niederwaldstraße, Assmannshäuser Straße, Im Rad, Fischbacher Straße (also parallel zur Dotzheimer Straße).

Für den Anschluss an den neuen Hauptbahnhof von 1906 und den Bau des Güterbahnhofs West musste die Verbindung verlegt werden. Die neue Strecke ging 1904 in Betrieb und führte über den Bahnhof Landesdenkmal.

Die freigewordene Bahntrasse, die bis dahin die Schiersteiner Straße kreuzte, wurde als Niederwaldstraße ausgebaut. Ebenso entstand der Loreleiring und als Bindeglied der Germaniaplatz.

(Text: auszugsweise Wikipedia)



Oben rechts: Der Stadtplan von ca. 1928 zeigt zukünftige Straßen als rote Linien. Nachgetragen ist die aufgegebene Trasse der Langenschwalbacher Bahn.

Unten: Die steile und kurvenreiche Verbindung über die Eiserne Hand erforderte die Entwicklung kurzer Personenzugwagen mit Drehgestellen, die sogenannten „Langenschwalbacher“.

Unten: Ein frühes Städtebauprojekt der Gemeinnützigen Wiesbadener Wohnbau GmbH: Das gesamte Gelände zwischen Niederwaldstraße, Geisenheimer Straße und dem heutigen Konrad-Adenauer-Ring, der damals noch ein einfacher Fahrweg war, wurde ab 1952 bebaut. (Zeichnung: Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden)

Mitte rechts: Das Eckhaus am Germaniaplatz 2 (Karlsbader Platz) zeigt den Baustil der oberen Niederwaldstraße, rechts noch zu sehen: Haus Nr. 55.

Mitte links: Längst ist er verschwunden, der Kiosk an der Niederwaldstraße, Ecke Geisenheimer Straße – hier ist heute ein Car-Sharing-Parkplatz. (Foto: Sammlung Martin Söcknik)

Schiersteiner Straße

Kruck-Werke/Karosseriebau Finster

Die Schiersteiner Straße begann ursprünglich an der Südwestecke des „Historischen Fünfecks“, an der Schwalbacher Straße Ecke Luisenstraße, wo bis heute auch die Dotzheimer Straße ihren Anfang hat. Mit der Stadterweiterung nach Süden durch die Rhein- und Adelheidstraße wurde ihr diagonaler Verlauf gekürzt.

Die Chaussee wurde auf Höhe der heutigen Niederwaldstraße seit 1889 von der Schwalbacher Eisenbahn gekreuzt, die vom Rheinbahnhof an der Rheinstraße kam und Richtung Dotzheim führte. Die Strecke bestand hier nur 15 Jahre, denn sie musste wegen des neuen Hauptbahnhofs in einem weiten Bogen über den Bahnhof Landesdenkmal neu trassiert werden. Im ehemaligen Verlauf der Bahnlinie entstand nun die Niederwaldstraße als zweite Nebenstraße nach der Erbacher Straße, die bereits seit 1903 ins damals entstehende Rheingauviertel führte.

Am Bahnübergang an der Schiersteiner Straße befand sich seit 1898 die Wagenfabrik von J. Beisswenger, die elegante Karosserien für Kutschen und später für Kraftwagen produzierte. Beisswenger verkaufte den Betrieb 1899 an die Frankfurter „Kruck-Werke“. 1936 übernahm Anton Finster das Unternehmen, das an dieser Stelle bis in die 1980er-Jahre existierte.

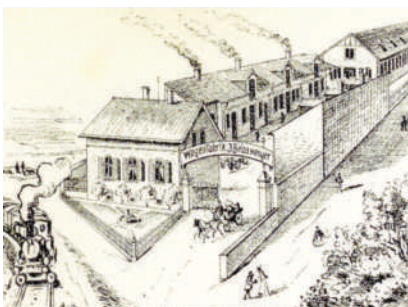


Oben: Kaiser-Friedrich-Ring, Ecke Schiersteiner Straße – noch mit Bäumen und Vorgärten.

Unten links: Die Wagenfabrik Beisswenger, aus der die „Kruck-Werke“ hervorgegangen sind – später „Karosseriebau Finster“. Heute ist hier die Einfahrt zum Parkdeck unter dem Bolzplatz an der Niederwaldstraße.

Unten Mitte: Erbacher Straße 15, Ecke Schiersteiner Straße, mit der Kaiser-Friedrich-Apotheke.

Unten rechts: Erbacher Straße 13, Ecke Schiersteiner Straße.



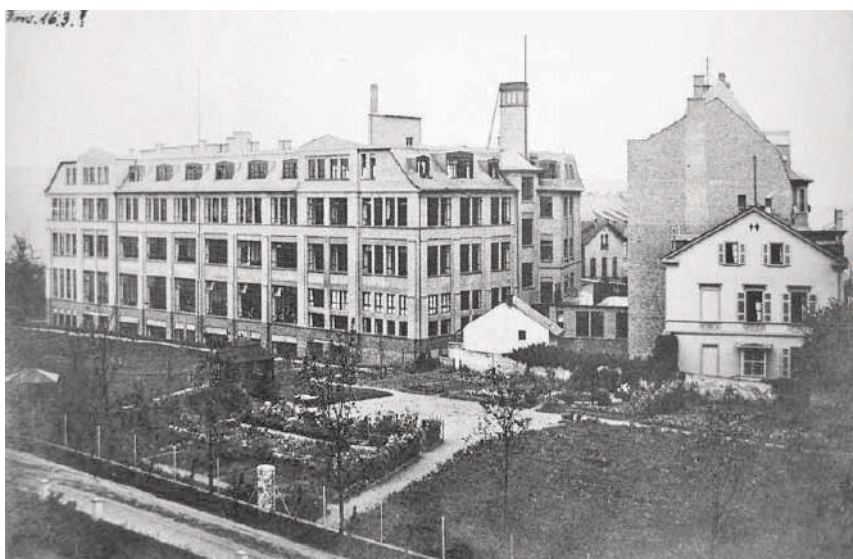
Schiersteiner Straße

Carl Theodor Wagner

Dass es im Rheingauviertel früher einmal eine weltbekannte Fabrik für Großuhren gab, wissen nur noch wenige. Das Unternehmen befand sich zwischen der Schiersteiner Straße und der Geisenheimer Straße, in direkter Nähe zum Paulinenstift.

Carl-Theodor Wagner stellte Uhrenanlagen her, für öffentliche Gebäude wie Schulen, Verwaltungsgebäude und vor allem Bahnhöfe. Herzstück einer Uhrenanlage war eine ganggenaue sogenannte Mutter- oder Hauptuhr, die mechanisch aufgebaut war und jede Minute einen elektrischen Impuls an die daran angeschlossene Tochter- oder Nebenuhren per Draht weitergab. Die Technik war uralte, sie entstand gleichzeitig mit der Entwicklung des Telefons und fand seit der Mitte des 19. Jahrhunderts überregional Anwendung im Eisenbahnbau. Damit war sie Schlüssel für die Vereinheitlichung der Zeit an einer Strecke, die über Telegrafmasten weitergegeben wurde. CTW war einer der Hauptlieferanten der Deutschen Eisenbahnen, exportierte Uhrenanlagen aber auch in alle Welt.

Die neue Funkuhrentechnik und Digitalisierung führten 1977 zum Konkurs. Mit Großuhren allein war die Firma nicht überlebensfähig. Noch einige Jahre stand das Fabrikgebäude hinter dem Verwaltungs- und Wohnhaus an der Schiersteiner Straße 31-33, bis es Anfang der 1980er-Jahre abgerissen und durch Wohnbebauung ersetzt wurde.



Oben: Sogenannte Nebenuhren:
Links mit DIN-Zifferblatt und „Herz-zeigern“ aus den 1960er-Jahren; Rechts eine Rekonstruktion einer Bahnhofsuhr aus dem Wiesbadener Hauptbahnhof von 1906. Alle Nebenuhren waren keine „echten Uhren“ mit Uhrwerk, sondern nur Schrittschaltwerke.
Mitte links: Das Wohn- und Geschäftshaus in der Schiersteiner Straße 31-33.

Mitte rechts: Die ehemalige Uhrenfabrik vom Hochhaus des Paulinenstifts aus gesehen (Foto: Thomas Witzel).
Unten rechts: Das Fabrikgebäude vor dem Bau des Wohn- und Geschäftshauses, stadteinwärts gesehen, die Schiersteiner Straße ist rechts.
Unten links: Eine der letzten öffentlichen Uhren von C.Th. Wagner steht bis heute an der Ecke Bahnhofstraße/Rheinstraße.

Schiersteiner Straße

Paulinenstift

Die Geschichte des Paulinenstifts beginnt 1857, als Herzogin Pauline Friederike zu Nassau eine Mägdeherberge stiftete, um der ständig größer werdenden Zahl von Dienstmädchen in der aufblühenden Kurstadt Wiesbaden ein Heim zu bieten. 1858 zog das Haus von der Schwalbacher Straße ins Nerotal, an den südlichen Nerotalweg, der daher den Namen „Stiftstraße“ bekam.

Mit dem Umzug von 1896 an den heutigen Standort in der Schiersteiner Straße, wurde die Einrichtung in ein Krankenhaus umgewandelt. Denn außer der Dienstmägdeausbildung und Kindererziehung war die Hauptaufgabe inzwischen die stationäre Krankenpflege. Dort war schrittweise ein neues Krankenhaus, ein Mutterhaus, eine Kapelle mit Pfarrhaus

und ein Erziehungshaus entstanden. 1910 kam auf der Außenseite der Schiersteiner Straße ein Kinder- und Säuglingsheim hinzu.

Im Ersten und Zweiten Weltkrieg diente das Krankenhaus als Lazarett. 1945 wurde es für zwei Jahre von der US-Militärverwaltung beschlagnahmt. Anschließend betrieb die Stiftung das Haus gemeinsam mit der Schwesternschaft des Diakonissen-Mutterhauses aus Łódź (Polen), die 1947 in den Westen geflohen war. 1962-66 entstand ein Neubau an der Geisenheimer Straße mit einem 13-stöckigen Stationsgebäude und 350 Betten.

Seit 1989 wird das Haus von der Asklepios Paulinen Klinik GmbH privat geführt und versteht sich als Akut- und Notfallkrankenhaus.



Ganz Oben: Von 1858 bis 1896 war das Paulinenstift an der Stiftstraße, die nach der „Mägdeherberge“ ihren Namen erhalten hatte. Im Hintergrund links erkennt man die Häuser der Franz-Abt-Straße und rechts hinten den Hang des Nerobergs (Foto: Stadtarchiv Wiesbaden).

Mitte Oben: Der historische Stadtplan von 1888 zeigt die Lage des Paulinenstifts an der Stiftstraße, die hier zur Elisabethenstraße einschwenkt – so hieß früher der hintere Teil der Taunusstraße.

Oben: Eine Ansichtskarte vom 13-stöckigen Bettenhaus aus den 1960er-Jahren.

Links oben: Die „Paulinenstiftung“ gesehen vom Kinder- und Säuglingsheim an der Schiersteiner Straße gegenüber.

Links: Alle Gebäude des Paulinenstifts von Süden gesehen (1911). Vorn ist der Exerzierplatz der Gersdorffkaserne.



Fünf Minuten Rheingauviertel

Türen und Portale



*Hallgarter Straße
Johannisberger Straße
Eltviller Straße
Rüdesheimer Straße
(2017)*

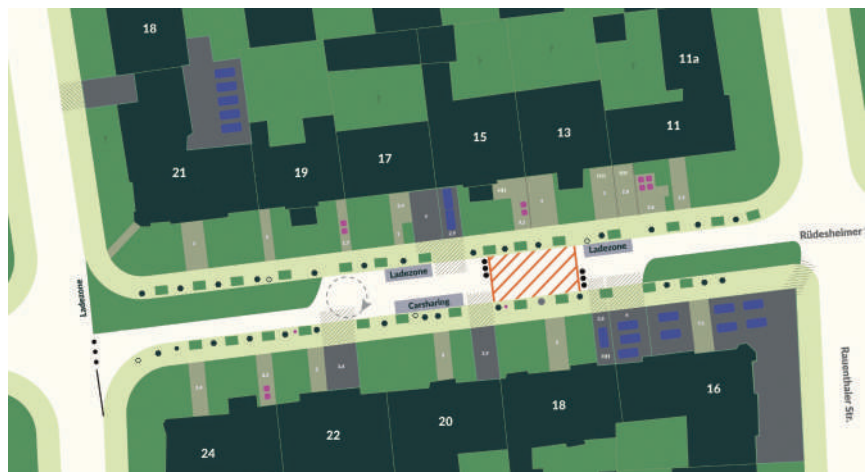
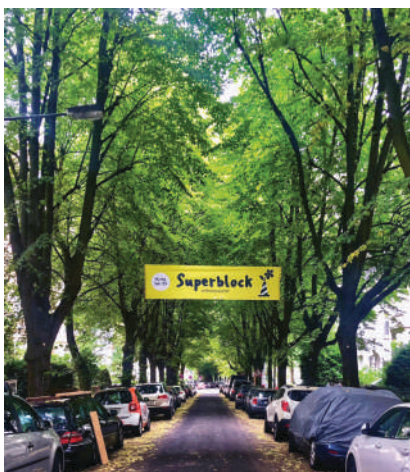
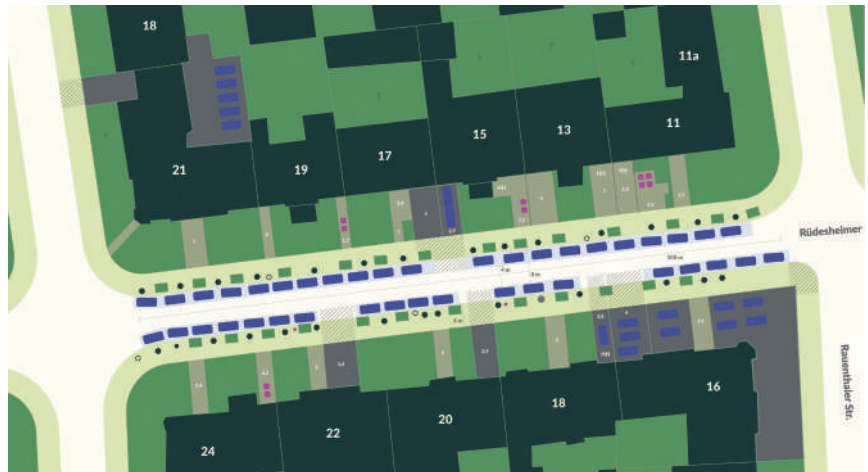
*Text, Fotos und Layout
aller Infotafeln (wenn
nicht anders angegeben):
Thomas Wilkens
mail@thomas-wilkens.de*

Zukunft

Wie gehts weiter?

Beispielhaft für das Rheingauviertel wird die mittlere Rüdeshheimer Straße wieder für zwei Tage zum Experiment einer Umgestaltung. Bewohnerinnen und Bewohner – nicht die Ämter der Stadt – wollen erneut ausprobieren, wie man zukünftig im Viertel leben kann, wenn der Straßenraum anders genutzt würde als heute. Aber nicht nur die Rüdeshheimer Straße ist Teil des Events, sondern auch die Eltviller und die Marco-brunnerstraße.

Studierende der Hochschule Rhein-Main haben Vorschläge und Lösungen dafür erarbeitet, sowie Scholz & Volkmer.



Oben: Das Rüdeshheimer Straßenfest mit dem berühmten Frühstück uff de Gass'.
Unten: 2023 wird das Viertel zum zweiten Mal als „Superblock“ an zwei Tagen ausprobiert – am Samstag und Sonntag.

Oben: Der Status Quo der mittleren Rüdeshheimer Straße 2023. Maximal 40 Fahrzeuge finden Platz zum Parken.
Mitte: Die Suche nach Lösungen für Veränderungen beginnt mit Skizzen.

Unten: Mit dem „Superblock“ im Rheingauviertel versucht der Stadtteil herauszufinden, wie Straßen im Idealfall aussehen müssten. Was sollte anders sein als heute? (Grafiken: Michael Volkmer).