

Mein besonderer Dank gilt meiner Frau Bettina, Clara und Simon sowie Thomas, Jürgen und Udo, die mich auf so mancher Recherche-Tour begleitet haben. Schön und besonders waren diese Rad-Exkursionen mit Euch.

Ebenso danke ich Bruno Dorn, Martin Glomm und Peter Schmitt, mit denen ich dieses Radtouren-Projekt grafisch und journalistisch sehr gerne, gut und vor allem kollegial umsetzen durfte. Eine gute Erfahrung im journalistischen Alltag, die ich mit Euch machen durfte.

Matthias Pieren

Radeln in Rhein-Main

Per Pedale die Region entdecken

Alle Rechte vorbehalten • Societäts-Verlag

© 2019 Societäts-Verlag

Satz: Bruno Dorn, Societäts-Verlag

Umschlaggestaltung: Bruno Dorn, Societäts-Verlag

Umschlagabbildung: © fotolia.com

Karten: © openstreetmap -Mitwirkende

Druck und Verarbeitung: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany 2019

ISBN 978-3-95542-308-7



SOCIETÄTS
VERLAG



INHALT

VORWORT 9
EINFÜHRUNG INS BUCH 11



01 **DEM DICHTER ZU EHREN** 14
Vom Frankfurter Hauptbahnhof durch den
Stadtwald



02 **IM GRÜNEN GÜRTEL UM DIE STADT HERUM** .. 24
Von Eschersheim bis zum Lohrberg



03 **VON WANDERNDEN DÜNEN
UND SCHNELLEN ZÜGEN** 34

Von Rödelheim über Umwege ins
Frankfurter Gallusviertel



04 **ZWISCHEN FLUGLÄRM UND IDYLLE** 46
Rund um den Frankfurter Flughafen



05 **GUTE AUSSICHTEN UND BIZARRE KLÄNGE** 58
Von Hattersheim bis Flörsheim und zurück



06 **AUF DIE SPITZE GETRIEBEN** 74
Von Hattersheim bis zur Mainspitze

07 **BADESTRAND UND FLIEGERTRÄUME** 86
Von Dreieich über die Burg Hayn zum Langener
Waldsee

08 **ZOO-ROUTE MIT BURGENBLICK** 96
Von Königstein nach Kelkheim

09 **KÖNIGSETAPPE DURCH DEN TAUNUS** 108
Auf und ab von Königstein über Eppstein nach
Kelkheim

10 **LANDPARTIE IM BALLUNGSRAUM** 118
Rundtour durch den Vordertaunus zur Nidda

11 **VOM TIEFEN TAL ZUM HOHEN DOM** 130
Von Bad Camberg bis nach Limburg

12 **LUST AUF DIE LAHN** 140
Von Gräveneck bis Limburg



13 **HINTERM FELDBERG GEHT ES WEITER** 152
Durch das Weiltal bis nach Weilburg



14 **ÜBER BERG UND LAHTAL** 164
Rund um Weilburg bis zur Höhle



15 **DURCH DEN SCHÖNEN HINTERTAUNUS** 176
Aus- und Einblicke zwischen Grävenwiesbach und Usingen

16 **ZU BURGEN UND RÖMISCHEN GRENZANLAGEN** 188

Über Höhen und durch Tiefen des Taunus zu dunklen Orten deutscher Geschichte

17 **IMMER OBENAUF ÜBER DEN TAUNUS** 196

Kultur und Natur zwischen Wehrheim und Vordertaunus



18 **IM WETTERAUER FACHWERK** 208

Von Butzbach über die Burg Münzenberg und Rosendorf Steinfurth wieder zurück

19 **SALZGERUCH, SEEN UND SELTENE VÖGEL** ... 220
Mitten durch Hessens Kornkammer



20 **ZU BESUCH IM „WETTERAUER DOM“** 232

Wetterau-Rundfahrt zwischen Ilbenstadt und Altstadt

21 **GRÜNE OASE AM RANDE DER STADT** 242

Zwischen Nidda und dem Galgenberg

22 **PUPPEN, MÄRCHEN UND SCHLÖSSER** 252

Rund um Hanau und entlang des Mains



23 **ÜBER DEN MAIN INS „BAYERISCHE AUSLAND“** 260

Von Seligenstadt bis Aschaffenburg

24 **DAMPFLOKS, FOSSILIEN UND JUGENDSTIL** 270

Von Darmstadt zur Grube Messel und zurück



25 **MÜCKEN, MOOR UND MOTORBOOTE** 282
Das Naturschutzgebiet Kühkopf und der Altrhein



26 **FACHWERK, WEIN UND BIOTOPE** 294

Die Bergstraße zwischen Bickenbach und Heppenheim

27 **IM SÜDZIPFEL DES NATURPARKS TAUNUS** .. 306

Unterwegs zwischen Idstein und Hofheim

28 **WASSER, WALD UND WEINBERGE** 318

Durch den Rheingau und entlang des Rheins



29 **RHEINAUF UND RHEINAB** 328

Von Ginsheim-Gustavsburg bis zur Fähre Kornsand und zurück



Bildnachweis..... 337

Der Autor 338

VORWORT

Rund um sowie quer durch Frankfurt und Rhein-Main

Auf der Brücke der Regionalpark-Rundroute zwischen Weilbach und Wicker spürt man den Takt und den Sound der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main hautnah. Ringsum ist man von tosendem Verkehr umgeben: Vier Mal pro Stunde rauscht auf der parallel zur A3 verlaufenden Bahnstrecke ein ICE von Frankfurt nach Amsterdam, Brüssel, Köln oder Düsseldorf bzw. zurück; auf der Autobahn schieben sich die Autos Stoßstange an Stoßstange der Mainmetropole entgegen; pausenlos sieht man die Flugzeuge vom Rhein-Main Airport am Rande Frankfurts aus starten oder landen – tagtäglich sind es 1.300 Jets. Rund um die Bankenmetropole pulsiert der Verkehr. Dennoch lassen sich „Mainhattan“ und die Rhein-Main-Region wunderbar mit dem Fahrrad entdecken.

Direkt neben der Brücke fährt man mit dem Rad spiralförmig auf einen kleinen, künstlich angelegten Hügel: die „Aussichtsbastion“. Bänke unter schattenspendenden Bäumen laden Radtouristen trotz des pulsierenden Verkehrs zu einer Rast ein. Dreht man sich um 180 Grad, so wandert der Blick über Felder, Wiesen und den Kirchturm von Weilbach hinweg nordwärts zum Taunus-Hauptkamm. Mit dem Großen Feldberg (881m) liegt der „Hausberg“ der Frankfurter, zugleich das Herz des Naturparks Taunus, zum Greifen nahe. „Hier zeigt sich der Reiz der Region mit all ihren Gegensätzen, den charmannten und den kantigen Aspekten“, sagt Kjell Schmidt, Geschäftsführer der Regionalpark Ballungsraum Rhein-Main GmbH. „Der Ausblick präsentiert sich so vielfältig, wie das gesamte Rhein-Main-Gebiet nun einmal ist.“

Bleibt angesichts der extremen Verkehrsdichte im Großraum Frankfurt überhaupt noch Platz zum Radfahren? „Aber sicher“, sagt Schmidt. Der 38-Jährige ist quasi Chef der größten Freizeitattraktion der Region. Seit Gründung im Jahr 2011 ist mit den Regional-

park-Routen rund um die 750.000 Einwohner-Stadt ein Netz aus Radwegen entstanden, das altbekannte, verborgene, aber auch neu inszenierte Sehenswürdigkeiten miteinander verknüpft. „Auf der Regionalpark-Rundroute durchquert man mit dem Fahrrad schützenswerte Naturräume, fährt aber auch entlang der großen Verkehrsströme – eine absolut sensible Nachbarschaft.“

Zum einen führt die 190 km lange Regionalpark-Rundroute im großen Bogen um die Bankenstadt am Main herum. Weitere 360 Kilometer perfekt ausgeschilderter Stich- und Querwege führen zudem quer durch die Main-Metropole hindurch und ebenfalls drum herum. „Unser Radwegenetz erschließt die verbliebenen und manchmal auch vergessenen vielfältigen Landschaften der Region ebenso wie die urbane Struktur der Großstadt. Wohnen, Verkehr, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft sowie Natur und Naherholungsräume – alles braucht seinen Raum“, sagt der Regionalpark-Chef. Irgendwann einmal soll das Radroutennetz des Regionalparks auf einer Länge von 1.250 Kilometern das Rhein-Main-Gebiet für Radfahrer erschlossen haben: Vom Frankfurter Grüngürtel, dem Vordertaunus und der südlichen Wetterau aus erstreckt sich der Regionalpark bis nach Rüdesheim im Rheingau. Außerdem geht es auf den Regionalpark-Routen von Mainz aus weiter ins Hessische Ried im Süden und über Langen weiter gen Osten ins Kinzigtal nach Hanau, dem östlichsten Punkt. Frankfurt wird von hier aus entlang des Main-Radwegs angesteuert. Radfahrer können zu 100 Prozent der Ausschilderung mit dem roten, aufgefächerten Dreieck vertrauen. Aber auch auf dem Grüngürtel-Radweg sowie auf dem Nidda- oder dem Main-Radweg lässt sich Frankfurt wunderbar ohne nervende Autos erkunden. Außerdem laden viele regionale Radwege im Umland zu weiteren Entdeckungstouren ein.

Matthias Pieren, im Mai 2019

EINFÜHRUNG INS BUCH

Die Tourenvorschläge dieses Buches führen immer wieder ein Stück auf einem der Regionalpark-Radwege. Ich habe sie kennen-, lieben- und auch zu schätzen gelernt, nachdem ich einen Auftrag von der Frankfurter Neuen Presse erhalten hatte: Zum Start in die Fahrradsaison hatte die Regionalzeitung ihren Lesern insgesamt drei Radtouren-Serien angeboten. Alle Tourenvorschläge werden nun in diesem Buch gesammelt veröffentlicht.

Als Journalist, Fotograf und freier Autor ist das Radfahren für mich wie für so viele andere Menschen ein idealer Ausgleich. Dabei kann ich mich von allen Verpflichtungen wunderbar ausklinken. Ich bin keiner, der mit dem Mountainbike und in Hightech-Kleidung auf- und davonfährt. Am liebsten bin ich mit dem Fahrrad nach Feierabend oder am Wochenende mit meiner Frau oder Freunden – früher auch mit den Kindern – on tour.

Insgesamt 29 Touren rund um und quer durch Frankfurt sowie das Rhein-Main-Gebiet habe ich mir „gestrickt“, recherchiert und zusammengetragen. Flachetappen entlang von Rhein, Main, Lahn und Nidda habe ich bei meiner Recherche ebenso abgestrampelt wie Rundtouren in Frankfurt, der Wetterau oder im Taunus. Unterwegs bin ich vielen Menschen begegnet und habe mich mit ihnen über Besonderheiten und Schönheiten ihrer Heimat unterhalten. Anstrengende Steigungen und vielbefahrene Straßen habe ich möglichst gemieden und war meist auf Radwegen, Forst- und Feldwegen unterwegs. Auf kurzen Etappen mit bis zu 30 km Länge hatte ich viel Zeit für Besichtigungen. Auf längeren Etappen bis maximal 45 km habe ich die vorbeiziehende Landschaft genossen.

Ein Blick auf die Radwege zeigt doch: Es ist völlig egal, wie alt man ist und wie lange man schon nicht mehr das Fahrrad aus der Garage geholt hat. Da sind junge Eltern mit ihren Kindern ebenso auf dem Rad unterwegs wie zufriedene ältere Menschen, die sich endlich ein E-Bike gekauft haben. Sportlich ambitionierte Radrennfahrer und Mountainbiker erklimmen an schönen Tagen zu Hunderten den Großen Feldberg. Alltags-Radler genießen es einfach,

nach dem Alltagstrubel abends mit ein bisschen Bewegung und frischer Luft um die Nase den Tag ausklingen zu lassen.

Ich habe versucht, für jeden Radler-Typ und für jedes Alter ein paar interessante Tourenvorschläge zu finden. Dabei hat es mir bei der Vorbereitung und der Recherche viel Spaß gemacht, sowohl Touren-Klassiker zu testen als auch Neuland zu betreten – pardon: per Pedale zu erkunden.

Den Ausgangs- und Endpunkt der einzelnen Tour-Etappen habe ich zumeist an einen Bahnhof gelegt, damit auch diejenigen das Rhein-Main-Gebiet erkunden können, die keinen Fahrradständer fürs Auto haben. Streckentouren sind ebenso dabei wie Rundtouren.

Freude und Erholung beim Radeln stehen bei den Routen stets im Vordergrund. Deshalb verlaufen bis auf wenige Ausnahmen die vorgeschlagenen Routen, so gut es möglich ist, abseits der Straßen auf ausgeschilderten Radwegen sowie auf leicht zu beschreibenden Feld-, Wald- und Wiesenwegen. Aber auch für trainierte Tourenfahrer und E-Bike-Fahrer sind Tourenvorschläge mit wirklich knackigen Steigungen und einer Bergankunft auf über 500 Meter auf dem Tour-Programm. Sollte einmal die Radwege-Beschilderung abmontiert oder meine Beschreibung missverständlich sein, dann bitte ich vorsorglich um Entschuldigung.

Die Streckenkarten im Buch können nur eine erste Orientierung geben. Wer sich auf den Weg macht, sollte stets detaillierte Radtourenkarten der Region mit dabei haben. Wenn selbst die beliebten Online-Navigations-Systeme (gibt es auch für Radfahrer) nicht weiterhelfen, kann man ja unterwegs immer noch Passanten fragen. Denn: Wenn mir auf meinen Recherche-Touren eines aufgefallen ist, dann ist es die Bereitschaft der Menschen, weiterzuhelfen, und die Freude der Einheimischen, über Sehenswürdigkeiten und Wissenswertes in ihrer Heimat zu erzählen. Man muss nur fragen und Interesse zeigen. Viel Freude auf Ihren Entdeckungstouren wünscht Ihnen

Matthias Pieren, im Mai 2019



Frankfurt (Main)



S
Z

Gerbermühle

Oberrad

Sachsenhausen

Früherer
Goetheturm

Niederrad

S-Bahn
Niederrad

Jacobi-
Weiher

01 DEM DICHTER ZU EHREN
Vom Frankfurter Hauptbahnhof
durch den Stadtwald

0 1 km

© OpenStreetMap-Mitwirkende

DEM DICHTER ZU EHREN

Schwierigkeitsgrad: leicht, eine kleine Steigung, ansonsten flach

Länge: 23 km Rundkurs

Anfahrt ÖPNV: Frankfurt Hauptbahnhof

Anfahrt Auto: Parkplatz Waldstadion

Schöne Fahrt auf dem Mainuferweg mit Blick auf die Frankfurter Skyline. Im Stadtwald Einkehrmöglichkeiten sowie Rast- oder Spielplätze. Bis S-Bahnhof Frankfurt-Niederrad auf Radwegen, letztes Stück zurück zum Main auf Autostraßen.

Ausgangspunkt unserer Tour ist der Frankfurter Hauptbahnhof. Einzig die etwa einen Kilometer lange Strecke bis zum Main ist etwas heikel. Notfalls kann man das Rad vom Bahnhof entlang der Baseler Straße und über die Friedensbrücke zum südlich gelegenen Mainufer schieben. Die dort folgenden 3,5 Kilometer verlaufen völ-



Vor der Kulisse der Frankfurter Skyline verläuft der Main-Radweg am Südufer.



Das imposante Gebäude der Europäischen Zentralbank überragt den Main.

lig gefahrlos mainaufwärts Richtung Offenbach. An sonnigen Wochenenden ist der Uferweg womöglich von Hunderten Spaziergängern, Radfahrern und Skatern verstopft. Angesichts der überwältigenden Kulisse der Frankfurter Skyline, deren Hochhäuser sich am gegenüberliegenden Ufer dem Himmel entgegenstrecken, werden die wenigsten Radtouristen diesen Abschnitt mit Hochgeschwindigkeit passieren. Zumindest Foto-Pausen sind obligatorisch. Und überhaupt: Heute haben wir doch alle Zeit der Welt ...

Nachdem der Eiserne Steg und der am Nordufer gelegene Kaiserdom passiert sind, kommt das imposante Hochhaus der Europäischen Zentralbank in den Blick. Ab hier heißt es Obacht geben, denn auf Höhe des Osthafens sagen wir fürs Erste dem Main Lebewohl. Kurz vor der Gerbermühle zweigt die als Grüngürtel-Radweg ausgeschilderte Piste nämlich nach rechts ab. Wer also auf seiner Tour das beliebte Ausflugslokal erreicht, wo einst Goethe glückliche Tage mit der Bankierstochter Marianne Willemer verbrachte, ist knapp 300 Meter zu weit gefahren. Doch das Flair des Hotels Gerbermühle und des angeschlossenen Ausflugslokals verleitet ja eventuell zu einer kleinen Einkehr.

Gerbermühle

Gerbermühlestraße 105, 60594 Frankfurt
069 / 689777944, info@gerbermuehle.de
www.gerbermuehle.de

Nach diesem Abzweig vom Main werden wir zuerst in einer Unterführung unter der Bahnlinie hindurchgeführt. Auf den nächsten zehn Kilometern radeln wir dann sicher geleitet auf dem Grüngürtel-Radweg gen Süden. Über den Speckweg gelangen wir immer geradeaus nach Oberrad, wo wir im kurzen Zickzack (rechts und gleich wieder links) die Offenbacher Landstraße überqueren. Auf dem dortigen Hansenweg geht es geradewegs stadtauswärts, vorbei an Gewächshäusern und Feldern Richtung Stadtwald. Dort ist der Boden zumindest im Frühjahr über und über mit Bärlauch überzogen. Leider wird die zusammen mit Schnittlauch, Zwiebeln und Knoblauch geschätzte Pflanzenart immer wieder kistenweise von illegalen Erntetrupps gesammelt. Unser Blick wird indes schon bald vom Boden dem Himmel entgegengeführt – zumindest war das bis 2017 so.

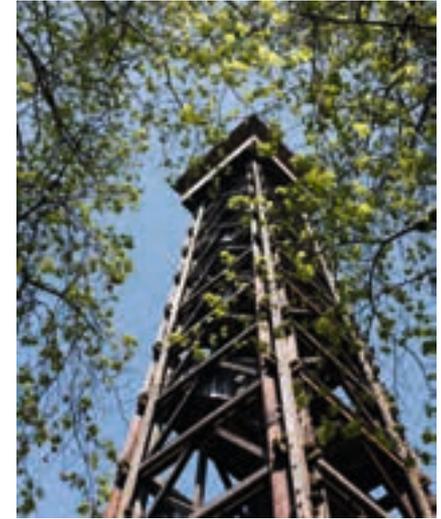
Gerade einmal zweieinhalb Kilometer nach der bebauten Stadtgrenze ist der zuvor schon ausgeschilderte Waldspielplatz am Goetheturm erreicht. Der ursprüngliche Turm wurde 1931 zum 100. Todestag des berühmten Dichters und Sohns der Stadt Frankfurt erbaut. Mit seinen 196 Stufen und 43 Metern gehörte er zu den höchsten hölzernen Aussichtstürmen Deutschlands. Bis 1999 galt er sogar als der höchste öffentlich zugängliche Holzbau in deutschen Landen. Im Oktober 2017 fiel der Goetheturm allerdings einem Brandan-



Beschilderung des 64 km langen Grüngürtel-Radwegs.

schlag zum Opfer. Der Wiederaufbau ist dank enormer Spendenbereitschaft der Bevölkerung für 2020 vorgesehen.

Die grandiose Aussicht von weit oberhalb der Baumgrenze auf Frankfurt und den Taunus war nicht nur unbeschreiblich, sondern auch außerhalb der Stadt nur wenig bekannt. Wahrscheinlich ist das so, weil die Frankfurter ihren Geheimtipp nicht so gerne weiter bekanntmachen, ist ein Ausflug in ihren Stadtwald doch gerade an den lan-



Im Oktober 2017 wurde der Goethe-Turm durch Brandstiftung zerstört.



Ab 2022 soll dieser Blick nach dem Neubau wieder möglich sein.

gen Frühlingswochenenden wegen des hohen Besucherdrucks alles andere als beschaulich.

Wenn der Turm wieder aufgebaut ist, stellt sich den Radausflüglern die alles entscheidende Frage, ob zuerst der Turm erklommen werden oder ob nicht doch erst im Biergarten „Goetheruh“ genüsslich eine Einkehr stattfinden soll.

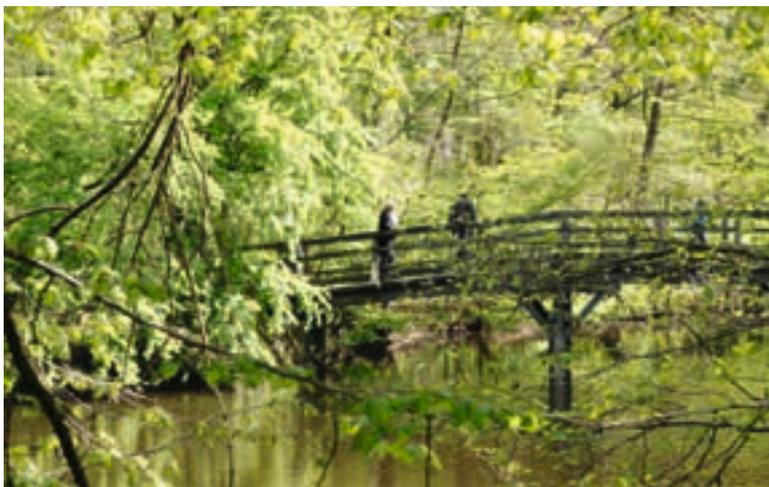
Goetheruh

Am Goetheturm 1, 60599 Frankfurt

069 / 686830, roman@schmidt-peccolo.de

www.goetheruh.de

Auf den nun folgenden dreieinhalb Kilometern führt uns der gut ausgeschilderte Grüngürtel-Radweg zum Jacobi-Weiher und zur nahen Oberschweinstiege, einem der bekanntesten Gasthäuser Frankfurts. Die Umrundung des sechs Hektar großen Weihers, der wegen seiner eigentümlichen Form – mit zahlreichen Armen – im Volksmund Vierwaldstätter See genannt wird, ist empfehlenswert.



Ein Idyll im Frankfurter Stadtwald: der Jacobiweiher an der Schweinstiege.

Weiter geht es Richtung Stadion. Dabei führt die Ausschilderung über die unweit gelegenen Straßenbahnschienen (Haltestelle Oberschweinstiege) zur Isenburger Schneise. Wer mehr über den Stadtwald erfahren möchte, kann beim nahen sogenannten „StadtWaldHaus“ vorbeischaun. Ein Besuch lohnt auch wegen der Architektur, denn das Haus wurde um eine Eiche herumgebaut. Im Erdgeschoss plätschert ein Bach, und es gibt eine Ausstellung über das Leben des Baumes und die Lebensgemeinschaft Wald. Dazu gehören außerdem ein Erlebnispfad und ein Tiergehege.

StadtWaldHaus & Fasanerie

Isenburger Schneise, 60528 Frankfurt

069 / 683239, stadtwaldhaus@stadt-frankfurt.de

www.stadtwaldhaus-frankfurt.de

Der Grüngürtel-Radweg wird rechts an der Isenburger Schneise entlanggeführt. Nach einem Kilometer, bald nach der Überquerung der Bahnlinie, geht es links ab. Auf der Otto-Fleck-Schneise nähern wir



Unsere Rundroute führt am Stadion der Frankfurter Eintracht vorbei.



Blick über den Main zum neuen Wohnquartier am alten Westhafen.

uns dem ehemaligen Waldstadion, dem Mekka der hiesigen Fußballfans. Angesichts der riesigen, mitten im Wald gelegenen Parkplätze versteht auch der größte Fußball-Laie, warum die Eintracht-Spielstätte einst Waldstadion getauft wurde. Derzeit ist sie nach dem Sponsor, einer deutschen Großbank, benannt.

Kurz vor dem Stadion wird ein Autobahnzubringer überquert, bevor wir den Grüngürtel-Radweg verlassen. Dieser verschwindet nach links in den Wald. Unser Weg aber führt auf der Otto-Fleck-Schneise weiter zwischen Stadion und den Zentralen des DFB, des Deutschen Olympischen Sportbundes sowie des Landessportbundes

zum Vorplatz des Stadions. Hier folgen wir erneut dem vor den Gleisen verlaufenden Grüngürtel-Radweg nach rechts.

Nach der Bahnunterführung unweit des Stadions fahren wir auf der Flughafenstraße weiter, bis nochmals eine Bahnlinie über unseren Weg geleitet wird. Danach geht es sofort links ab. 400 Meter verläuft der Radweg rechter Hand des Bahndamms. Dann werden wir erneut nach links unter der Bahn hindurchgeführt und anschließend gleich wieder nach rechts. An dieser Stelle verläuft unser Radweg linker Hand des Bahndamms. In 800 Metern ist der S-Bahnhof Niederrad erreicht. Wer hier mit dem Velo in die S-Bahn zurück zum Hauptbahnhof steigen möchte, für den ist die Rundroute beendet. Das ist gewiss ratsam, weil der nun folgende Weg zum Main nicht gut ausgeschildert ist.

Freilich können wir auch auf der rechter Hand der Bahn gen Norden verlaufenden Melibocusstraße oder auf der unweit der Gleise links führenden Hahnstraße zum einen Kilometer entfernt dahinziehenden Main gelangen. Knapp einen weiteren Kilometer stromaufwärts auf dem Hessischen Fernradweg R3 (Main-Radweg) erreichen wir dann die Main-Neckar-Eisenbahnbrücke über den Fluss. Falls die Querung des Stroms an dieser Stelle nicht möglich ist, radeln wir einen weiteren Kilometer stromaufwärts und bahnen uns über die Geh- bzw. Radwege auf der Friedensbrücke den Weg zurück zum nahen Hauptbahnhof.

12 LUST AUF DIE LAHN

Von Gräveneck bis Limburg



Lust auf die Lahn

Schwierigkeitsgrad: leicht

Länge: 30 km

Anfahrt ÖPNV: Bahnhof Gräveneck

Anfahrt Auto: Der Ausgangspunkt in Gräveneck ist mit dem Auto recht kompliziert über Landstraßen zu erreichen. Am besten von Weilburg (B456) aus sowie von Beselich (B49).

Das Lahntal ist fest in der Hand von Radfahrern und Kanuten. Zwischen Weilburg und Limburg ist das romantische Flusstal zum großen Teil komplett autofrei. Nur ab und an rattert ein Zug entlang des Flusses vorbei.

Auf weiten Strecken heißt es für Autofahrer im Lahntal: „Wir müssen leider draußen bleiben!“ Zwar liegt alle paar Kilometer eine Ortschaft an der Lahn, doch die Dörfer sind zumeist mit Straßen über das Hinterland erschlossen. Entlang des gemächlich dahinziehenden Flusses verläuft neben den Eisenbahnschienen lediglich der Hessische Radfernweg R7.

Auf dieser Radtour erkunden wir die letzten 30 Kilometer des insgesamt 238 km langen Radfernwegs von Philippsthal (Werra) über den Vogelsberg, Gießen, Wetzlar nach Limburg. Saftige Wiesen und Weiden, bewaldete wie auch felsige Uferstreifen sind im romantischen Mittellahntal dabei ebenso unsere steten Begleiter wie Burgen, Brücken und Kirchen. Die Vielzahl der Eindrücke führt mitunter auch zu unterschwelligem Konflikten. „Schade, ich hätte mir noch gerne den Dom angeschaut. Und in der schönen Altstadt hatten wir auch kaum Zeit“, sagt eine sportlich und trainiert wirkende Frau Anfang 60, die mit ihrem Rad am Bahnsteig im Limburger Bahnhof auf den Zug wartet und in ihrem Rad-Reiseführer blättert. „Schatz, du kannst nicht alles haben auf einer Radtour. Das ist doch klar“, erklärt ihr Mann, der am Ende der Radtour sichtlich ins Schwitzen gekommen ist und ganz offensichtlich einfach nur froh ist, in Limburg angekommen zu sein. „Entweder wir machen eine schöne Radtour und fahren Fahrrad, oder wir nehmen das Auto und

Start der Etappe nahe der Erzaufbereitungs- und Verladeanlage der Grube Georg-Joseph in Weinbach-Gräveneck.



besichtigen Städte und Sehenswürdigkeiten. Beides zusammen geht einfach nicht.“

Wir steigen mit dem Ehepaar in den Zug Richtung Gießen und fahren eine halbe Stunde stromaufwärts bis nach Gräveneck. Wer will, kann freilich auch früher in Aumenau oder in Füfurfurt aussteigen. Oder aber auch erst in Weilburg. Wir haben uns für Gräveneck entschieden und wollen per Pedale zurück bis Limburg radeln. Hauptsache, es geht leicht und stetig mit dem Fluss talwärts.

Am Bahnhof Gräveneck steigen wir gleich hinter den Gleisen auf den Radfernweg R7 ein. Noch in Sichtweite des Bahnübergangs ragt der Backstein-Klinkerbau der einstigen Erz-Verladestation der Georg-Joseph-Grube empor. „Nach Gräveneck wurde Eisenerz von gleich zwei Gruben in unmittelbarer Nähe transportiert. Die Grube Schottenbach war seit 1908 durch eine Seilbahn mit dem Bahnhof verbunden. Das Erz der Grube Georg-Joseph wurde durch den Wittekindstollen und über eine Grubenbahnbrücke über die Lahn herangebracht; es wurde vor der Verladung noch aufbereitet“, erklärt Christoph König. Als Junge hatte er staunend die Dampfloks beobachtet, die mit langen Erz-Güterzügen durch das Lahntal schnauften. Damals, in den 70er Jahren, existierte sogar noch die Seilbahn von der Grube Fortuna hinab zum Bahnhof Albshausen. Jahrzehnte später hat Christoph König nun die Geschichte der Lahntalbahn recherchiert und auf seiner Homepage www.lahnbahn.de veröffentlicht.

Die ersten Kilometer unseres Radausflugs führen auf etwas holprigem Asphaltbelag parallel zur Lahn und zur Eisenbahnlinie stromabwärts nach Füfurfurt. Bevor wir in den 130 Einwohner zählenden Weiler kommen, müssen wir noch am Bahnübergang warten, weil die Schranken geschlossen sind. Hier staunen wir nicht schlecht, dass in Füfurfurt, wie in Gräveneck, die Schranken noch vom Blockstellenwärter per Hand hoch- und runtergekurbelt werden. Beim geduldigen Warten fragen wir uns, warum dieser kleine Weiler wohl einen eigenen Bahnhof bekommen hat. „Der Bahnhof wurde 1869 als Anschluss zur Füfurfurter Phosphoritmühle gebaut. Später wurde die Fabrik auf die Produktion von Zinkweiß umgestellt“, erläutert



Idyll am Wegesrand der Lahn: Weidende Kühe sind heute eine Seltenheit.

König. „In der Fabrik hatten zeitweilig bis zu 400 Menschen gearbeitet. Die meisten von ihnen kamen mit dem Zug zur Arbeit.“

Auf den herrlich erholsamen nächsten drei Kilometern bis Aumenau radeln wir vorbei an saftig grünen Pferdeköppln. Eine Schar Schwäne landet elegant auf der Lahn, Reiher stehen in aller Seelenruhe auf den gerade erst gemähten Wiesen und Kühe glotzen neugierig von den Weiden auf die vorüberfahrenden Radfahrer. Doch es sind immer weniger Wiederkäuer, die entlang der Lahn und oben auf den Höhen weiden. In den 1980er Jahren gab es in Villmar noch rund 20 Milchviehbetriebe. Heute sind es gerade einmal noch fünf. Zuletzt ist auch der Landwirt Karl-Heinz Fluck aus der Milchviehwirtschaft ausgestiegen. „Die Entscheidung, die Milchkühe abzugeben, fiel uns sehr schwer, war aber genau richtig“, sagt der 58-jährige Landwirt, der mit seiner Familie weiterhin Ackerbau und Rinderaufzucht betreibt. Grund für seinen Rückzug sei das enorme Milch-Überangebot auf dem europäischen Markt gewesen. Die Folge der regelrechten Milchflut ist ein für die Bauern ruinöser Preissturz. Der Abnahmepreis, den Molkereien den Milchbauern auszahlen, schwankte in den letzten Jahren stets zwischen 20 und etwas mehr als 30 Cent pro Liter – was für Milchbauern deutlich zu wenig ist.



Ein Rast- und Spielplatz in Villmar zwischen Lahn und Radweg.

100 Milchviehbetriebe gibt es noch im Landkreis Limburg-Weilburg. Vor zehn Jahren waren es noch 40 Betriebe mehr.

Wir bleiben bis Villmar auf der linken Lahnseite. Der „Marktflecken“, wie sich die Kommune nennt, war einst durch seinen Marmor-Steinbruch berühmt. Diesen erreichen wir über eine stattliche Marmorbrücke, die über die Lahn gespannt ist. „Der Unica-Bruch ist ein ehemaliger Lahnmarmor-Steinbruch“, erklärt Philipp Borchardt von der Geschäftsstelle des Geo parks Westerwald-Lahn-Taunus. „Hier bekommt man einen nahezu einmaligen Einblick in ein Stromatoporen-Riff aus der Zeit des Devon-Meeres von vor 380



Der Unicabruch bei Villmar war von 1594 bis 1989 ein bedeutender Marmorsteinbruch am westlichen Lahnufer.



Die Schleuse Villmar wurde in den Jahren 1844 und 1845 errichtet.

Millionen Jahren.“ Der Aufschluss gehört als Nationales Geotop zu den bedeutendsten geologischen Sehenswürdigkeiten Deutschlands. Er kann auf eigene Gefahr jederzeit besichtigt werden. Führungen sind nach Voranmeldung möglich. Zwei Rundwege auf den Spuren des Lahnmarmors mit zahlreichen Stationen bilden den Lahn-Marmor-Weg. Klar, dass der in mehreren Steinbrüchen gebrochene Marmor ebenfalls über die Lahntalbahn transportiert wurde. Der Lahn-Marmor war begehrt in der ganzen Welt. Im Empire State Building schmückt er ebenso die Eingangshalle wie die Eremitage St. Petersburg, Teile des Maharadscha-Palastes von Tagore, den Kreml in Moskau – und auch das nahe Weilburger Schloss. 1970 aber kam das Aus. Für technische Zwecke besteht bis heute an einigen Stellen weiterhin ein aktiver Kalksteinabbau. Das alles und noch viel mehr ist im Lahn-Marmor-Museum zu sehen, das im März 2016 ein neues Zuhause unweit des Bahnhofs bekommen hat.

Lahn-Marmor-Museum

Oberau 4, 65606 Villmar

06482 / 6075588, info@lahn-marmor-museum.de

www.lahn-marmor-museum.de



Im Lahntal bei Runkel kommen Kanufahrer wie Radtouristen auf ihre Kosten.

An der Staustufe Villmar vorbei geht es auf dem Hessischen Fernradweg R7 auf den nächsten drei Kilometern weiter bis Runkel. Wahrzeichen des Ortes ist die Ruine der zur Zeit des Hohenstaufen-

Kaisers Friedrich Barbarossa erbaute Burg. Zu deren Füßen überspannt eine weitere Steinbogenbrücke die Lahn. Die im Jahr 1448 erbaute Brücke ist eine der ältesten Brücken an der Lahn, die in ihrem alten Zustand noch erhalten ist. Bei der Fahrt über die Brücke werden wir durch den Kopfsteinpflaster-Belag mächtig durchgeschüttelt. Wir durchqueren auf der alten Ortsstraße die historische Altstadt. Dank der perfekten Ausschilderung ist der weitere (Rad-)Weg über Stee-



Perfekte Ausschilderung auf dem R7.



Imposant thront die Burg über Runkel und der stolzen Lahnbrücke.

den, Dehrn und Dietkirchen im sich nun weitenden Tal gar nicht zu verfehlen. Der Runkeler Stadtteil Dehrn wird dominiert von einem mächtigen Kalkwerk. Mehr als die Hälfte der Produktion geht an den größten Kunden BASF. Vier Mal pro Woche transportiert ein Güterzug jeweils 600 Tonnen Ladung nach Ludwigshafen.

Über Dietkirchen nähern wir uns nun bereits unserem Etappenziel in Limburg. In dem Ort, der in der Region gerne auch „Dicke-
risch“ genannt wird, thront auf einem Kalkfelsen die St. Lubentius-Basilika über der Lahn. Zu ihren Füßen passierte bereits im 11. Jahrhundert eine Lahnfähre den Fluss. 1959 aber legte die Fähre letztmals ab. 30 Jahre später wurde wegen des immer stärker werdenden Radtourismus unterhalb des Felsens eine 145 Meter lange und 3,30 Meter breite Rad-



Zwischen Dehrn und Steeden wird im Kalkwerk Schaefer der Rohstoff in Züge verladen.



In den Sommermonaten herrscht auf der Lahn Hochbetrieb.

und Fußbrücke aus Holz gebaut. Über diese Brücke stoßen viele weitere Radfahrer auf den Lahntalradweg. Sie sind auf dem fast 300 km langen Fernradweg R8 zwischen Heppenheim an der Bergstraße und Frankenberg in Nordhessen unterwegs. Auf den verbleibenden drei Kilometern bis Limburg kann es deshalb schon einmal eng werden. Das zeigt die enorme touristische Entwicklung: War die Lahn vor 30 Jahren ein weißer Fleck auf der Landkarte, so ist sie heute laut einer Untersuchung des Bundeswirtschaftsministeriums Deutschlands beliebtester Kanuwanderfluss, und der Lahntalweg gehört zu den beliebtesten Radwegen in Deutschland. „Der Lahntal-

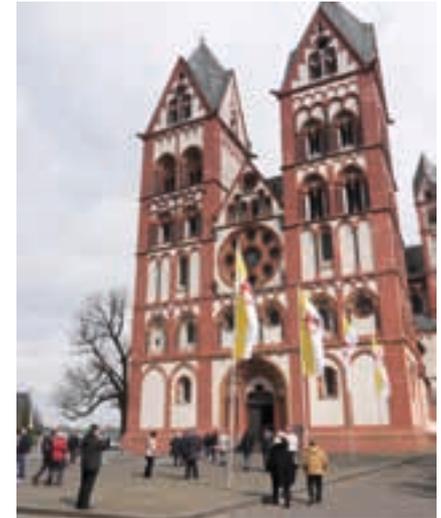


Touristen schieben sich durch die Altstadt von Limburg.

radweg zählt zu den Klassikern und zum Besten, was man in Deutschland derzeit unter die Räder bekommt. Vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) wurde er mit vier von fünf möglichen Sternen ausgezeichnet“, wirbt Hessen Tourismus im Internet. Doch die enorme Beliebtheit hat auch Schattenseiten. Limburgs liebenswerte Altstadt und der markante Dom zu Limburg mit seinen sieben Türmen wird mittlerweile – vor allem an den Wochenenden und Feiertagen im Frühjahr – von so vielen Radfahrern angesteuert, dass es schon einmal chaotisch werden kann. Samstags und sonntags führt das hohe Radler-Verkehrsaufkommen mitunter zu brenzligen Situationen. Begegnungen mit entgegenkommenden Radfahrern sind auf dem zum Teil lediglich eineinhalb Meter breiten Radweg nicht ungefährlich. Überholmanöver sind wegen der recht unterschiedlichen Geschwindigkeiten nicht zu vermeiden. Richtig ärgerlich wird es aber, wenn die zwischen Limburg und Weilburg stündlich pendelnden Züge überfüllt sind. „Wir können an den Wochenenden oftmals keine Radfahrer mehr mitnehmen, weil die Rad-Abteile komplett belegt sind“, bestätigt eine Schaffnerin. „Radfahrer müssen dann auf den Bahnsteigen stehen bleiben.“ Das gilt zum Teil bereits ab Limburg oder Weilburg, erst recht aber für die Bahnhöfe unterwegs. Deshalb raten wir, eine Radtour entlang der Lahn auf einen Werktag zu terminieren. Dann ist das Radeln hier tatsächlich ein wahrer Genuss.

radweg zählt zu den Klassikern und zum Besten, was man in Deutschland derzeit unter die Räder bekommt. Vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) wurde er mit vier von fünf möglichen Sternen ausgezeichnet“, wirbt Hessen Tourismus im Internet.

Doch die enorme Beliebtheit hat auch Schattenseiten. Limburgs liebenswerte Altstadt und der markante Dom zu Limburg mit seinen sieben Türmen wird mittlerweile – vor allem an den Wochenenden und Feiertagen im Frühjahr – von so vielen Radfahrern angesteuert, dass es schon einmal chaotisch werden kann. Samstags und sonntags führt das hohe Radler-Verkehrsaufkommen mitunter zu brenzligen Situationen. Begegnungen mit entgegenkommenden Radfahrern sind auf dem zum Teil lediglich eineinhalb Meter breiten Radweg nicht ungefährlich. Überholmanöver sind wegen der recht unterschiedlichen Geschwindigkeiten nicht zu vermeiden. Richtig ärgerlich wird es aber, wenn die zwischen Limburg und Weilburg stündlich pendelnden Züge überfüllt sind. „Wir können an den Wochenenden oftmals keine Radfahrer mehr mitnehmen, weil die Rad-Abteile komplett belegt sind“, bestätigt eine Schaffnerin. „Radfahrer müssen dann auf den Bahnsteigen stehen bleiben.“ Das gilt zum Teil bereits ab Limburg oder Weilburg, erst recht aber für die Bahnhöfe unterwegs. Deshalb raten wir, eine Radtour entlang der Lahn auf einen Werktag zu terminieren. Dann ist das Radeln hier tatsächlich ein wahrer Genuss.



Der Vorplatz vor dem Limburger Dom ist stets bevölkert.