Wir im Norden

2014

SPD-Ortsverein Wiesbaden-Nord

SPD

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

zum 21. Mal erscheint nun unser Kalender „Wir im Norden“ und zum zweiten Mal darf ich Sie als Vorsitzender des SPD-Ortsvereins Wiesbaden-Nord herzlich zum Lesen einladen.
Diesmal steht die Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Wiesbaden im Vordergrund. Und da gibt es viel Spannendes zu erzählen:

Ganz besonders über die Verirrungen während der Nachkriegszeit durch die May’schen Planungen, bis in die Gegenwart mit den Erfolgen auch sozialdemokratischer Stadtentwicklungspolitik. Wir spannen den Bogen vom Nachkriegschaos bis hin zu einem Ausblick darauf, was Stadtentwicklung in der Zukunft bedeuten kann, ja bedeuten muss.

An dieser Stelle danke ich allen Autoren für ihre Beiträge herzlich – ganz besonders den Redakteuren, die die diesjährige Ausgabe wieder möglich gemacht haben: Jürgen Geisler, Thomas Weichel, Heinz-Lothar Todemann (Astro), Annette Czech, Rolf Hegemann und Frank Hercher.

Erinnern möchte ich an unseren lieben Genossen Wolfgang, „Wolli“ Herber, der im Jahr 2013 seiner schweren Erkrankung erlegen ist. Erstmals wird im Kalender 2014 kein Artikel von ihm erscheinen – dabei hätte ihn die diesjährige Ausgabe, mit ihren Themen sicher begeistert.

Wir widmen Ihm in Gedenken diese Ausgabe unseres Kalenders 2014.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich viel Freude bei der Lektüre und einige, vielleicht überraschende, Erkenntnisse durch die Beiträge in unserem Kalender.

Ihr

Marc Paffenholz
Vorsitzender der SPD
Wiesbaden-Nord

Wiesbaden - moderne Metropole des kleinen Musterstaats Nassau

Am Anfang war Napoleon.“ Dieser fundamentale Satz des Historikers Thomas Nipperdey am Beginn seiner bedeutenden „Deutschen Geschichte 1800 – 1866“ gilt auch für den phänomenalen Aufstieg Wiesbadens im 19. Jahrhundert.

1800 war Wiesbaden ein kleines Ackerbürgerstädtchen mit heißen Quellen und 2.500 Einwohnern. 1900 war Wiesbaden eine glanzvolle „Weltkurstadt“ mit 100.000 Einwohnern und rund 200.000 Kurgästen.

Auslöser dieses Aufstiegs war in den Jahren 1803/1806 die Gründung des Herzogtums Nassau im Zuge der napoleonischen territorialen Flurbereinigung in Europa. Nassau galt zeitweise als „der kleine Musterstaat“ des großen gesellschaftlichen Modernisierungsschubs nach der französischen Revolution, als dessen Wegbereiter sich Napoleon verstand. Beispielsweise entstand hier zuerst in Deutschland ein konfessionsneutrales öffentliches Schulsystem und ein flächendeckender staatlicher Gesundheitsdienst für alle Bürgerinnen und Bürger.

Modernes Schulsystem

Nassau war seit 1814 auch das erste deutsche Land mit einer Verfassung mit bürgerlichen Freiheitsrechten und einer darin verankerten Selbstbeschränkung der politischen Macht des Herrschers.

Wiesbadens Entwicklung erhielt entscheidende Wachstumsimpulse als Hauptstadt dieses neuen Kleinstaats von Napoleons Gnaden. Da es damals keine kommunale Selbstverwaltung gab, kümmerte sich die herzogliche Landesregierung, und in ihrem Auftrag vor allem der nassauische Bauinspektor Christian Zais, auch um die Stadtplanung in unserer Stadt und die Entwicklung des Kurwesens.

Kaiser Napoleon, Gemälde von Jacques-Louis David, Öl auf Holz, 1807, Paris, Institut de France, Fondation Dosne-Thiers.

Zais verdanken wir den Innenstadt-Grundriss des „Historischen Fünfecks“: Wilhelmstraße, Taunusstraße, Röderstraße, Schwalbacher Straße und Rheinstraße und den neuen Kurbezirk am Kureck, mit Kurhaus und Kolonnaden und dem heutigen „Kaiser-Friedrich-Platz“. Zais war auch der Architekt des 1810 eingeweihten alten Kurhauses, fast hundert Jahre das glänzende Zentrum der Wiesbadener Gesellschaftskur, des Erbprinzenpalais’ und des für Jahrzehnte größten und exklusivsten Kurhotels der Stadt, des im Bombenhagel 1945 zerstörten Grandhotels „Vier Jahreszeiten.“

Herzoglich nassauische Baubeamte waren auch die Architekten der übrigen architektonischen Wahrzeichen der Stadt, der Marktkirche (Karl Boos), der Bonifatiuskirche, der Russischen Kirche auf dem Neroberg und der Synagoge auf dem Michelsberg (alle drei: Philipp Hoffmann). Nur das in der nassauischen Hauptstadt auch benötigte Stadtschloss wurde von einem auswärtigen Architekten geplant, Georg Moller, auch einem Baubeamten, aber im Dienste des Großherzogs von Hessen-Darmstadt.

Jörg Jordan

Das “Historische Fünfeck”. Waagerecht oben die Wilhelmstraße mit Kurhaus (Cursaal).

Fotos: Archiv

Im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Wiesbaden so schnell zu einer bedeutenden Weltkurstadt, dass ein neues Kurhaus notwendig wurde, um den wachsenden Ansprüchen gerecht zu werden. Friedrich von Thiersch, durch den Bau des Münchener Justizpalastes und seinen Entwurf für den Berliner Reichstag berühmt geworden, wurde 1902 mit dem Neubau beauftragt. 1907 wurde das prunkvolle, an gleicher Stelle und in vergleichbarem Stil des alten errichtete neue Kurhaus in Anwesenheit von Kaiser Wilhelm II. eingeweiht. *Foto: Astrofoto*

Januar 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

01.01.2014 – Neujahr | 06.01.2014 – Heilige Drei Könige

Hunger und Wohnungsnot prägen die Nachkriegsjahre

1947 - Schlangestehen in der Nerostraße vor der Metzgerei Schütz.

Wiesbaden, so wird immer wieder kolportiert, sei vom Zweiten Weltkrieg kaum getroffen worden. Gemessen an Frankfurt, Mainz oder auch Darmstadt waren die Zerstörungen relativ gering, für sich genommen war jedoch die alte Weltkurstadt schwer getroffen.

Tausende hatten in den Bombennächten ihr Leben verloren. Von 16.000 Gebäuden waren 1.550 völlig vernichtet, 1.041 schwer und 1.572 mittelschwer beschädigt – und 8.886 leicht. Nach unseren heutigen Maßstäben waren auch die mittelschwer beschädigten unbewohnbar. Eine weitere schwere Belastung waren die umfangreichen Beschlagnahmungen der Amerikaner, die Wiesbaden als einen ihrer Verwaltungsstandorte auserkoren hatten. Mittelfristig führte dies allerdings

Herkulesaufgabe

dazu, dass die Stadt die Hauptstadt des neu geschaffenen Staates Hessen wurde.

In den letzten Wochen des Krieges brachen auch die Versorgungssysteme zusammen. Noch vor Kriegsende ernannten die Amerikaner Georg Krücke zum Oberbürgermeister, hierbei griffen sie wie vielerorts auf die alten bürgerlichen Eliten der Weimarer Zeit zurück. Als seinen ersten Mitarbeiter ernannte er den früheren sozialdemokratischen Stadtrat Philipp Holl zum Dezernenten für Personal und Fürsorge. Holl stand eine Herkulesaufgabe bevor – neben Milderung der allgegenwärtigen Not galt es zugleich, den Einfluss der überall noch in der Verwaltung tätigen Nationalsozialisten zu begrenzen.

Zu den Kriegsfolgen gehörten auch die Millionen von Flüchtlingen, die in den nächsten Jahren nach Westen strömten. Menschen, „Vertriebene“ genannt, die oft traumatisiert, auch in Wiesbaden nach einer Zukunft suchten. Bereits im Juli 1945 wurde

Wohnraum schaffen

das städtische Wiederaufbauamt gegründet – mit dem ganz einfachen, aber schwierigen Ziel, die Stadt wenigstens wieder „bewohnbar“ zu machen.

Zunächst richtete sich das Hauptaugenmerk auf die Wiederherstellung beschädigter Wohnung und auf den Abtransport der Trümmer jener Häuser, die nicht wieder hergestellt werden konnten. Die unvorstellbare Menge von 600.000 Kubikmeter Trümmer wurde aus Wiesbaden und Kastell abgefahren, zu einem großen Teil mit der zwölf Kilometer langen

Trümmerabtransport

„Trümmerbahn“. Wenn möglich, wurden die Steine wiederverwertet, der Rest vor allem bei Schierstein zur Aufschüttung verwendet. Während die völlig zerstörten Teile der Innenstadt rund um die Webergasse zunächst für die Wiederbebauung gesperrt wurden, entstanden bereits die ersten Bauten von Gemeinnützigen Gesellschaften und Selbsthilfeorganisation ab 1946/47 im Kohlheck und in der Siedlung „Märchenland“.

Thomas Weichel

„Verschiebebahnhof“ der Trümmerbahn auf dem Luisenplatz. *Fotos: Stadtarchiv/Willi Rudolph*

Februar 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28		

Wiesbaden und Ernst May

Noch in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts bestanden die Innenstädte der meisten Großstädte aus übervölkerten Quartieren mit engen Gassen und Hinterhöfen ohne Sonnenlicht. Stadtnahe und innerstädtische Industrie verpestete mit ihren giftigen Abgasen die Luft. Planlose Erweiterungen der Stadt vernichteten die letzten Reste des erreichbaren Grüns. Über Bäder verfügten die Wohnungen dort in der Regel nicht

Prof. Ernst May *(* 27. Juli 1886; † 11. September 1970)*

und Toiletten befanden sich „auf halber Treppe". Beheizbar war oft nur die Küche, allenfalls ein weiterer Raum.

Diese Zustände prägten das Architekturverständnis von Ernst May, wie das vieler seiner Berufskollegen. So wurde er 1928 wie zum Beispiel Le Corbusier, Walter Gropius und Gerrit Rietveld Gründungsmitglied des Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM), der 1933 in der Charta von Athen eine funktional getrennte Stadt proklamierte. Die Innenstadt war danach reserviert für Verwaltung, Banken, Einkauf und Kultur. Um die Innenstadt sollten, voneinander getrennt, Industriegebiete und in Grüngürtel eingebettet, reine Wohnstädte entstehen.

Der Architekt und Stadtplaner Ernst May wirkte zunächst von 1925 bis

Viele Lebensstationen

1930 in Frankfurt als Baustadtrat. Im oben beschriebenen Geist wurden in seiner Amtszeit, unter Mitwirkung weiterer namhafter Architekten, unter anderem mehrere Neubaugebiete mit insgesamt 15.000 Wohnungen errichtet. Die Projekte unter dem Arbeitstitel „Neues Frankfurt" werden heute als herausragende Beispiele der klassischen Moderne mit der Weißenhofsiedlung in Stuttgart und dem Bauhaus in Dessau verglichen.

Anschließend arbeitete May in der Sowjetunion, später in Afrika. Nach dem Krieg kehrte er nach Deutschland zurück. Für die durch Kriegszerstörung und Flüchtlinge bedingte Wohnungsnot schienen seine Konzepte von schnell in Großtafel- und Plattenbauweise errichteten Traban-

Hochstraßennetz

tenstädten die geeignete Lösung zu sein. Er realisierte sie in verschiedenen Städten. Zu Mays letzten Arbeiten gehörten jene in Wiesbaden. Hier konzipierte er unter anderem die Hochhausstadt „City-Ost" und zur Lösung der Verkehrsprobleme eine U-Bahn und ein Hochstraßennetz, die Hochbrücke an der Schwalbacher Straße war dessen realisierter Teil.

Umgesetzt wurden, von 1959 bis 1970, seine Planungen für die Stadtteile Parkfeld, Klarenthal und Schelmengraben. Klarenthal zum Beispiel zeichnet sich durch gestaffelte Bauweise am Hang, großzügige Grünflächen und Spielplätze, Fernheizwerk sowie eine Verkehrsführung mit wenigen Durchgangsstraßen aus. Öffentliche Einrichtungen und nicht zuletzt der Wald sind fußläufig, oft ohne Straßenquerung, erreichbar. Dies sichert gerade Kindern viel Selbständigkeit. Die Bandbreite vom Einfamilienhaus bis zur Geschosswohnung im sozialen Wohnungsbau sollte eine ausgewogene Einwohnerstruktur sichern. Eine hohe Zahl von

Trabantenstädte

Bewohnern der ersten Stunde, die bis heute dort leben, zeigt, dass das Konzept funktioniert.

Wiesbaden unterschied sich jedoch von den meisten Städten, in denen May nach dem Krieg wirkte. Die Vorteile der „grünen" Trabantenstädte traten hier weniger hervor, denn Industrie und übervölkerte Stadtviertel gab es kaum in der eher bürgerlich geprägten Kur- und Verwaltungsstadt.

Viele Teile waren von Grün durchzogen. Von großflächiger Kriegszerstörung blieben sie weitgehend verschont (für die City-Ost sollte das intakte Villengebiet im Bereich der Frankfurter Straße/Parkstraße abgerissen werden). Hinzu kamen bereits in der Bauzeit der Großsiedlungen anderenorts gewonnene Erkenntnisse über soziale Brennpunkte in den Trabantenstädten, die Verödung der Innenstädte und die Steigerung des Verkehrs als Folgen der städtebaulichen Trennung von Arbeit und Wohnen. Insofern bleibt May und sein Erbe in Wiesbaden umstritten.

Michael Weigold

System May: Vom Reißbrett auf die "güne Wiese". Blick auf die neu erbaute Trabantenstadt Gräselberg im Jahr 1964.

Fotos: Stadtarchiv/Joachim Weber

März 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Gegenbewegung stoppt May'sches Konzept

Das ist die von Prof. Ernst May geplante Bebauung der"City-Ost" im Modell. Unten waagerecht die Wilhelmstraße und an deren linkem Ende das Kurhaus mit den beiden Kaskadenbrunnen. Ganz rechts wird das Modell vom Stresemannring begrenzt.

Als Ernst May im Mai 1961 im Alter von 75 Jahren zum Planungsbeauftragten der Landeshauptstadt Wiesbaden berufen wird, hat er bereits eine große Karriere als Architekt und Stadtentwickler hinter sich. So konzipierte er in den Zwanzigerjahren – nach dem Vorbild der Gartenstadtbewegung – das „Projekt Neues Frankfurt": Für die damalige Zeit hochmoderne Siedlungen, die in Sachen Komfort und Wohnqualität neue Maßstäbe setzten.

Auch in der Nachkriegszeit wollte May mit seinen Planungen auf der Höhe der Zeit bleiben. In der Wirt-

Kahlschlag geplant

schaftswunderzeit wuchsen Wohlstand und Mobilität im Verhältnis schneller als der verfügbare Wohnraum. So gab es 1956 in Hessen einen Fehlbestand von 20,3 Prozent an Wohnraum, größtenteils im Rhein-Main-Gebiet. Für die damaligen Stadtplaner Grund genug, die Stadt autogerecht auszulegen und den vermeintlichen neuen Wohnbedürfnissen anzupassen.

So plante May in Wiesbaden die „City-Ost", für die ein Großteil der Villen östlich der Wilhelmstraße einem riesigen Büroviertel weichen sollten. Ferner standen das Bergkirchenviertel, das „Schiffchen" sowie die südliche Innenstadt zwischen Rheinstraße und Kaiser-Friedrich-Ring zur Disposition. Ergänzt werden sollte dies alles durch großzügige Straßen (verwirklicht wurde die sechsspurige Schwalbacher Straße) und Hochstraßen. Anfangs regte sich in der Öffentlichkeit für Wiesbadener Verhältnisse nur wenig Widerstand, auch stand man dem historischen Bau-Erbe damals emotionsloser gegenüber als heute, zu Zeiten der Bewerbung zur Aufnahme in das Weltkulturerbe.

Ausgerechnet die Jusos, sonst eher zurückhaltend bei kommunalen Themen, mobilisierten jedoch damals gegen den Ausverkauf der Wiesbadener Geschichte: Für die Erhaltung historischer Bausubstanz und den Erhalt von Mischstrukturen zwischen Wohnen und Arbeiten. Und nicht zuletzt der Denkmalschutz rückte in den Vordergrund vor gnadenlosem städtebaulichen Pragmatismus.

Der Konflikt mit dem SPD-geführten Magistrat war unvermeidlich. Auf einem SPD-Unterbezirksparteitag im August 1971 kam es zur Revolte: Etwa 200 Genossinnen und Genossen lehnten die May'schen Umbaupläne ab. Nur 17 sprachen sich dafür aus. Beschlossen wurde stattdessen unter anderem die Erhaltung der City Ost als Wohnbereich, Vermei-

Bebauungsplan

dung von Bodenspekulation durch einen Bebauungsplan sowie kein Ausbau der Frankfurter- und inneren Mainzer Straße. Im Bergkirchenviertel erfolgte eine, wie Jörg Jordan es beschreibt, „punktuelle Modernisierung", deren letzte Schritte (zum Beispiel am Bergelchen, wie auf dem Oktober-Kalenderblatt beschrieben) erst heute erfolgen. Die SPD-Stadtverordnetenfraktion machte sich die Partei-Linie zu Eigen, sodass die Forderungen der Jusos letztendlich auch politisch durchgesetzt werden konnten.

Am Erhalt des „historischen" Wiesbadens hatte Jörg Jordan dann als Stadtentwicklungsdezernent von

Mahner nicht verstummt

1973 bis 1979 selbst großen Anteil. Auch die Namen der damaligen Juso-Akteure sind heute noch präsent: Neben Jordan erheben regelmäßig noch Wolfgang Hessenauer, Dieter Horschler, Frank Beucker, Achim Exner oder – für die Bürgerliste – Michael von Poser mahnend ihre Stimme zu Entwicklungen oder vermeintlichen Fehlentwicklungen in der Landeshauptstadt.

Den Grundstein dafür, dass Wiesbaden sich heute für das Weltkulturerbe bewirbt, haben sie schon vor vierzig Jahren gelegt. Wahrlich ein Höhepunkt der Stadtentwicklungspolitik.

Marc Paffenholz

Alle Villen oberhalb der Wilhelm- und der Kleinen Mainzer Straße bis hinauf zum Moltkering sollten von der Abrissbirne "platt" gemacht werden. Auch diese, als "Weißes Haus" bekannte Villa Söhnlein-Pabst in der Paulinenstraße wäre dem Wahn, eine autogerechte Stadt vom Reißbrett aus zu schaffen, zum Opfer gefallen. *Foto: Astrofoto*

April 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

18.04.2014 – Karfreitag | 20.04.2014 – Ostersonntag | 21.04.2014 – Ostermontag

Verkehrsberuhigung Stadtbildpflege und Denkmalschutz erhalten hohen Stellenwert

Die kommunalpolitische Auseinandersetzung um das von Ernst May im Auftrag des Wiesbadener Magistrats entwickelte Gesamtkonzept des „Neuen Wiesbaden“ entzündete sich am Projekt der „City Ost“, das heißt, dem geplanten Totalabriss des Villenhangs östlich der Wilhelmstraße bis zum Moltkering.

Im Kampf hiergegen entwickelten die Jungsozialisten, und mit ihnen bald auch die SPD, ein neues umfassendes Stadtentwicklungskonzept: Wer eine lebendige Stadt will, muss die städtische Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Handeln und Vergnü-

Wohnbereiche schützen

gen erhalten, und zwar gerade in der Innenstadt. Vor allem dort mussten dem freien Spiel der Marktkräfte, das zumeist zu Lasten der Bewohner gehen würde, durch Bebauungspläne und die Wohnbereiche schützende Verkehrslenkung Grenzen gezogen werden. Und es galt, sie mit einer gut funktionierenden Bauaufsicht auch durchzusetzen

Als Instrumente gegen die damals grassierende Stadtflucht in die Neubaugebiete am Stadtrand und in die Umlandgemeinden bekamen Denkmalschutz und Stadtbildpflege neben der Verkehrsberuhigung einen neuen, hohen Stellenwert, um die Verbundenheit der Menschen mit der geschichtlich gewachsenen Stadt Wiesbaden und ihren historisch geprägten Stadtbereichen zu festigen.

Als Schwerpunkte dieser zunächst am 29. August 1971 auf einem SPD-Parteitag und 1972, nach den von der SPD gewonnenen Kommunalwahlen, mit Hilfe des neuen Stadtentwicklungsdezernats durchgesetzten neuen Stadtpolitik wurden unter anderem in der „City Ost“ die Villen weitgehend unter Denkmalschutz gestellt. Die Wohnfunktion wurde dadurch und durch einen Bebauungsplan gestärkt. Im Bergkirchenviertel erfolgte eine punktuelle Modernisierung ohne Mietervertreibung, mit starker Beteiligung eines gewählten Sanierungsbeirats. In diesem Zusammenhang wurde das Palasthotel zu einem Wohnhaus des Sozialen Wohnungsbaus umgebaut und an der nördlichen Brandwand durch einen auch nach fast vierzig Jahren noch ästhetisch befriedigenden Anbau in moderner Architektur ergänzt.

Park statt Autobahn

In der südlichen Innenstadt diente ebenfalls eine neue Bauleitplanung der Sicherung der Wohnbereiche, und die Adolfsallee wurde nicht, wie im „Neuen Wiesbaden“ 1963 geplant, zum Autobahnzubringer ausgebaut. Sie wurde zum Park umgestaltet. Und schließlich: Das Altstadt-„Schiffchen“, das die Stadt für den Abriss schon nahezu vollständig aufgekauft hatte, wurde hausweise an erhaltungswillige Einzelbewerber vergeben und ist inzwischen unsere renovierte, schmucke Altstadt.

Abriss der Hochbrücke über der Schwalbacher Straße. *Foto: Astrofoto*

1973 begannen die Baumaßnahmen zur Einrichtung der Fußgängerzone. Am 14. September 1974 fand mit dem ersten Schlossplatzfest die Einweihung des vom Straßenverkehr befreiten, neuen Schlossplatzes statt.

Am 11. September 1975 war dann auch die als Straßenbegleitschmuck und als Freude für den kaiserlichen Besucherblick vom Schlossbalkon 1905 in das Pflaster eingelegte historische Wappeninsel wieder hergerichtet.

Die Korrektur des schlimmsten verkehrspolitischen Auswuchses der Stadtpolitik des „Neuen Wiesbaden“, die Beseitigung der Hochstraße am Michelsberg, war allerdings erst 2001 politisch durchsetzbar.

Jörg Jordan

Statt eines Autobahnzubringers entstand in der Adolfsallee ein Park mit Biergarten und einem großen Spielplatzgelände. *Foto: Frank Hercher*

Mai 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Am 25.Mai ist Europawahl

01.05.2014 – Maifeiertag | 29.05.2014 – Christi Himmelfahrt

Sanierung des „Bergkirchenviertels“ eine Entscheidung mit Augenmaß

Im Nachhinein lässt sich die ursprüngliche Notwendigkeit der Sanierung erkennen aus der Entwicklung des Stadtteils im Vergleich zu anderen Vierteln in Wiesbaden.
Am Anfang der Entstehung des Bergkirchenviertels steht die herzoglich - nassauische Bebauungsplanung zum Ausbau Wiesbadens ab 1800. Durch das Wachstum der Stadt, bedingt durch das aufstrebende Badewesen, waren weitere Siedlungsflächen insbesondere für Handwerker und das

Als “Katzeloch” bekannt

Personal der Hotels und Badehäuser notwendig geworden.
Eine der Erweiterungen erfolgte in Richtung Saalgasse. 1834 waren der Römerberg und die Nerostraße beidseitig bebaut. Bereits Mitte des 19. Jahrunderts war der nordwestliche Teil des Straßen-Fünfeckes entstanden (Das „Fünfeck“ ist das markante „Haus-Schema“ im Innenstadtplan: Rheinstraße/Wilhelmstraße/Taunusstraße/Röderstraße/Schwalbacher Straße). Nur die Bergkirche wurde erst 1879 errichtet.
Der Stadtteil hatte ursprünglich keinen eigenen Namen, am ehesten noch im Volksmund „Katzeloch“ genannt. Die Bezeichnung „Bergkirchenviertel“ ist erst Ende der 1960er Jahre als Begriff der Stadtplanung entstanden (Sanierung „An der Bergkirche“).
Bedingt durch die bescheidenen Mittel der Bauherren, die daraus sich ergebende im Wortsinne billige Bauweise (im Gegensatz zur Gesamtstadt), durch die extreme Verdichtung, infolge des nachträglichen Einpassens von Hinter- und Seitenhäusern und aufgrund der starken „Abwohnung“ durch die armutsbedingte Überbelegung verschlechterte sich die Qualität der Bausubstanz im Laufe der Jahre zusehends.
1960 wurden seitens der Stadt Wiesbaden die ersten Pläne zur Sanierung des Bergkirchenviertels in Auftrag gegeben.
Wie sehr die Sanierung nötig war, zeigen nur einige Zahlen aus dem Jahr 1968: etwa 70 Prozent der Wohnungen hatten keine eigene Toilette innerhalb der Wohnung, etwa 80 Prozent hatten keine Bäder und in nahezu allen Wohnungen gab es keine Zentralheizung.
Die ersten entwickelten Pläne zur „Sanierung“ stammten von Stadtplaner Prof. Ernst May. Sein Vorschlag sah den Totalabriss des Viertels vor. Nur die Bergkirche sollte stehen bleiben.
Vorgesehen war die Neuschaffung eines Stadtteils vergleichbar mit Klarenthal.
Diese Planungen wurden nach heftigen Protesten der Bevölkerung zu-

“Charme” erhalten

rückgenommen. Die „Heimat“, der trotz Widrigkeiten lieb gewordene Stadtteil, sollte erhalten bleiben. Unbestritten blieb jedoch die Notwendigkeit einer Sanierung. Nicht im Sinne allein einer Modernisierung, sondern auch des Umbaus hin zu einem Stadtteil mit modernen Wohnungen, ausreichender Versorgung und Beibehaltung des „Charmes“ des Stadtteils.
1971 fasste die Stadtverordnetenversammlung den Beschluss, dass durch stadtbauliche Maßnahmen und Sanierungen die Bevölkerungsstruktur erhalten werden solle und keine „Vertreibung“ der Anwohner erfolgen dürfe.
Der Magistrat mit Oberbürgermeister Rudi Schmitt an der Spitze erarbeitete einen Plan mit dem Ziel der „Sanierung mit dem Bürger“.
Die Substanz der erhaltbaren Häuser wurde saniert, Neubauten in angemessenem Stil errichtet und durch Teilentkernung der Häuserblöcke und durch den Abriss von Hinterhäusern wurde Luft und Licht in die Innenbereiche gebracht.
Grünanlagen in den Innenbereichen

Verkehrsdruck reduziert

steigern inzwischen die Lebensqualität. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und der Bau von Tiefgaragen für die Anwohner reduzierte den leidigen Verkehrsdruck.
Zur Unterstützung der Planungsaufgaben, auch um direkte Teilhabe zu ermöglichen, hat es einen Sanierungsbeirat gegeben. Er wurde von der Bevölkerung des Sanierungsgebiets aus den eigenen Reihen gewählt.
Nunmehr gilt die Sanierung als abgeschlossen und nur noch einige wenige Projekte befinden sich in der Abschlussphase.
Das Viertel „An der Bergkirche“ hat sich durch die Sanierungsmaßnahmen zu einem relativ unproblematischen Teil der Wiesbadener Innenstadt mit modernen Wohnungen und einem stabilen sozialen Gefüge entwickelt.

Roland Presber
Ortsvorsteher
Ortsbezirk Mitte

Die Bergkirche, eingebettet in die sanierte Wohnbebauung. Links die Anton-Gruner-Schule. *Foto: Thomas Weichel*

Juni 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

08.06.2014 – Pfingstsonntag | 09.06.2014 – Pfingstmontag | 19.06.2014 – Fronleichnam

Trabantenstädte sind zur Heimat geworden

Die Bauarbeiten zur Trabantenstadt Klarenthal im Februar 1966.

Foto: Stadtarchiv/Joachim Weber

Die „Neubausiedlungen" – auch Trabantenstädte – am Stadtrand von Wiesbaden sind vor allem in den 1960er und 1970er Jahren entstanden. Vielfach werden sie heute als Fehlentwicklung gesehen, als architektonisch fragwürdig und sozial problematisch. Alexander Mitscherlich geißelte die „Unwirtlichkeit der Städte" in einer berühmten Streitschrift – und sah hier eine der Gründe für einen Heimatverlust und destruktive Verhaltensweisen.

Dieses harte Urteil trifft aber in seiner Allgemeinheit heute keineswegs zu, für viele Bewohner sind zumindest Teile der Siedlung mittlerweile zur Heimat geworden. Die Absichten der damaligen Stadtplaner waren als solches ehrbar. Sie wollten in kurzer Zeit viel Wohnraum zu bezahlbaren

7000 Wohnungsnotfälle

Preisen erstellen, denn die Wohnungsknappheit war in den beiden Nachkriegsjahrzehnten ein massives Problem.

So wohnten Tausende Wiesbadener auch Ende der 1950er Jahre immer noch in Behelfsunterkünften, Familien waren auf das Engste zusammengerückt.

Die Umstände sind heute kaum mehr vorstellbar. 7.000 Wohnungsnotfälle gäbe es in Wiesbaden, sagte Oberbürgermeister Buch 1959 beim „Ersten Spatenstich" für die Siedlung Gräselberg. Dabei wirft allein schon der Maßstab für Wohnungsnot ein bezeichnendes Licht auf die Zeit: Wohnungsnot war gegeben, wenn vier oder mehr Personen sich einen Raum teilen mussten. Barackensiedlungen sowie stark sanierungsbedürfte überbelegte Altbauten gehörten zum mittlerweile wieder prosperierenden Wiesbaden. Unter diesem Aspekt der Not schien jede moderne Wohnung in einer Stadtrandsiedlung durchaus als sozialer Fortschritt.

Nach dem Gräselberg, der ersten Großsiedlung, die in den 1960er Jahren vollendet wurden, folgte ab 1963 die Planung der Siedlungen Parkfeld, Klarenthal und Schelmengraben

Siedlungen realisiert

durch den renommierten Stadtplaner und Architekten Ernst May. In Wiesbaden setzte May einen Schlusspunkt in seiner durchaus wechselhaften Karriere.

Während der ebenfalls von ihm geplante Abriss großer Teile des Kernstadtgebietes – Bergkirchenviertel und City Ost - schließlich am Widerstand der Wiesbadener Bürger scheiterte, wurden die Siedlungen realisiert.

Die sich rasch einstellenden Probleme in den Vierteln hatten ihre Ursache nur bedingt in der Architektur. In der Realisation hingen Bürgerzentren, Kirchen und Einkaufsmöglichkeiten oft Jahre hinter der Wohnbautätigkeit zurück.

Kampf um guten Ruf

Zugleich sorgte eine wenig vorausschauende „Belegungspolitik" dafür, dass soziale Brennpunkte quasi „automatisch" geschaffen wurden.

Heute hat sich zwar die Situation zumindest in Teilen beruhigt, dennoch kämpfen die Siedlungen, ausgestattet mit umfangreichen sozialen Einrichtungen, immer noch gegen ihren „schlechten Ruf" an.

Thomas Weichel

Blick über die Dächer Wiesbadens nach Klarenthal. *Foto: Thomas Weichel*

Juli 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Vom Güterbahnhof zum "Künstlerviertel"

Blick auf Wiesbaden Ende der 1960-er Jahre. Im Vordergrund ein Teil des ehemaligen Güterbahnhofs. *Foto: Archiv*

Am westlichen Rand der Wiesbadener Innenstadt, zwischen Rheingauviertel, Europaviertel und Dotzheimer Straße, wo heute neue Wohnhäuser mit Miet- und Eigentumswohnungen und kleine Reihenhäuser entstanden sind und einen neuen Stadtteil bilden, das „Künstlerviertel", lag der ehemalige Güterbahnhof von Wiesbaden. Um das Jahr 1900 angelegt, diente der Güterbahnhof bis Ende der Siebzigerjahre fast 80 Jahre lang dem Umschlag von Massengütern, vor allem Kohle, später Heizöl und anderen Rohstoffen, die mit der Bahn nach Wiesbaden transportiert wurden. Der Güterbahnhof war als Kopfbahnhof gebaut worden - die Gleise endeten in der Nähe der Dotzheimer Straße - und wurde über einen Zubringer von der – heute ebenfalls stillgelegten – Aartalbahn aus erschlossen.

Im Laufe der Jahrzehnte siedelten sich am Rand des Bahngeländes Handelsbetriebe an, die auf einen Gleisanschluss angewiesen waren.

Davon ist heute außer dem ehemaligen Stellwerksgebäude an der Homburger Straße kaum noch etwas übrig geblieben

Verkehrsverlagerung

Der Güterverkehr auf der Schiene verlor im Laufe der Jahre zunehmend an Bedeutung und wurde auf die Straße verlagert. Um das Jahr 1980 gab die Bahn den Betrieb der Anlage auf.

Überlegungen der Stadt, das ungenutzte etwa zwölf Hektar große Areal in ein Wohngebiet umzuwandeln (Konversion), reichen bis in die 1990er Jahre zurück. Doch es dauerte weitere fünfzehn Jahre, bis die Pläne für einen neuen Stadtteil reiften. Schließlich kaufte die Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) im Jahr 2005 den alten Güterbahnhof von der Bahn, um daraus ein neues Wohngebiet entstehen zu lassen.

Ende des Jahres 2013 waren im Künstlerviertel nahezu 500 Wohnungen fertiggestellt und bezogen. Weitere 200 Wohnungen sind in der Planung oder im Bau. 2.000 Einwohner zählt die neue Wohnbevölkerung bereits heute. 500 Einwohner werden hinzukommen, wenn alles fertig ist.

Mit durchschnittlich 2,8 Personen pro Haushalt liegt die Haushaltsgröße um 30 Prozent über dem städtischen Durchschnitt. Kein Wunder, denn im Künstlerviertel konnten vor allem Familien mit Kindern ihren Wohnungswunsch erfüllen. Für die gibt es in dem neuen Stadtteil schon seit 2011 eine neue Kindertagesstätte und eine Grundschule.

Bis es so weit war, vergingen wieder einige Jahre. Mit dem Rückbau der Anlagen und für die Sanierung der kontaminierten Böden. 100.000 Kubikmeter Erdreich mussten dafür umgewälzt werden.

Die SEG wirbt für das Künstlerviertel mit dem Slogan: „Wiesbadener wohnen natürlich – im Grünen". Wohl wahr, denn zu dem neuen Stadtteil gehört auch ein großzügiger Park, an der Homburger Straße gelegen. Dort können heute Kinder spielen und Erwachsene sich auf Bänken ausruhen, wo vor Jahren Eisenbahnwagons ihre Kohlefracht abluden.

Die SEG, die das Gebiet entwickelt hat, legte von Anfang an großen Wert darauf, dass eine möglichst große Vielfalt von Wohnungen entsteht: größere und kleiner Wohnungen als Einfamilienhäuser und in Geschossbauten für unterschiedliche Altersgruppen und für Haushalte in unterschiedlichen Lebenslagen mit

Sinnvolle Mischung

unterschiedlichen Einkommen. Sie wollte damit einseitige Bevölkerungsstrukturen vermeiden, was andernorts häufig zur Folge hat, dass nach einer Generation ein kompletter altersmäßiger Umbruch mit allen Konflikten stattfindet, die man sich vorstellen kann.

Übrigens, das „Künstlerviertel" heißt so, weil die Straßen in dem Neubaugebiet nach Künstlerinnen unterschiedlicher Richtungen benannt sind, wie der Christa-Moering-Platz in der Mitte des neuen Viertels, der den Namen der im Jahr 2013 verstorbenen Malerin und Galeristin trägt, die auch Ehrenbürgerin unserer Stadt war. *Dietrich Schwarz*

Der Christa-Moering-Platz im neu geschaffenen Künstlerviertel auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs.
Foto: Astrofoto

August 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

15.08.2014 – Mariä Himmelfahrt

Das ehemalige Hotel "Rose"- heute Staatskanzlei und Sitz des Ministerpräsidenten.

Bauwerke - Zeugen ihrer Zeit

Neue Bauten verändern das Gesicht unserer Stadt

Die Hessische Staatskanzlei am Kranzplatz, im ehemaligen Grand Hotel Rose, ist die Regierungszentrale des Landes Hessen und der Amtssitz des Hessischen Ministerpräsidenten. Hier finden auch die Kabinettssitzungen der Landesregierung statt. Bis zum Jahr 2004 war die Staatskanzlei auf mehrere Gebäude verteilt, welche direkt an den Park Warmer Damm angrenzten. Kurz nach der Jahrtausendwende erwarb das Land das ehemalige Grand Hotel Rose, um es denkmalgerecht herzurichten.

Das Gebäude, das der Immobilienspekulant Jürgen Schneider Anfang der Neunzigerjahre erworben hatte, um daraus ein Hotel der absoluten Luxusklasse zu machen, stand nach Schneiders Pleite bis 2004 leer, um fortan als Sitz der Staatskanzlei zu fungieren.

Die Nutzung eines ehemaligen Grand Hotels als Sitz der Landesregierung ist und bleibt für die Stadtentwicklung Wiesbadens von großer Symbolkraft. Erst ein Symbol des kaiserlichen Glanzes einer Kurstadt von Weltbedeutung; heute ein Zeichen für Wiesbadens Bedeutung als Verwaltungsstandort in der prosperierenden Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main.

Große Symbolkraft

Nichts kann besser den Strukturwandel der hessischen Hauptstadt verdeutlichen als diese Änderung der Nutzung.

Auch die Einweihung des neuen Plenarsaals des Hessischen Landtags am 4. April 2004 war von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Wiesbadener Stadtentwicklung, wie Jörg Jordan zu Recht ausführt:

Sie war ein großer Schritt zur Aufwertung der Wiesbadener Altstadt durch städtebauliche Integration des Landesparlaments in den kleinbürgerlich geprägten Bereich des sogenannten Schiffchens zwischen Graben- und Wagemannstraße.

Ein neuer Stadtplatz wurde geschaffen, der von der Wiesbadener Bevölkerung und den Gästen der Stadt gerne angenommen wird und zur weiteren Belebung der Innenstadt beiträgt.

Mit der Einweihung des neuen Plenarsaals fand die Politik der Stadterhaltung einen krönenden Abschluss. Wurde doch das Schiffchen vor dem in den Siebzigerjahren des 20. Jahrhunderts beschlossenen Abriss bewahrt, sollte doch das Gebiet zwischen Graben- und Wagemannstraße durch einen Parkplatz für 1.000 Autos ersetzt werden. Heute eine kaum nachvollziehbare Planung, die nur aus dem damaligen Zeitgeist und der Konzeption einer autogerechten Stadt begreifbar wird.

Der Bau des neuen Plenarsaals zeigt zudem eindrucksvoll die Notwendigkeit und den Wert einer Bürgerbeteiligung bei architektonisch und städtebaulich relevanten Projekten, hat sie doch zur heutigen – einer eindeutig besseren – Lösung geführt und eine massive Bebauung durch den Plenarsaal verhindert. Voraussetzung war allerdings, dass die Entscheidungsträger auf die Argumente engagierter Bürger eingegangen sind.

Während sich die Änderung der Nutzung des Grand Hotel Rose sowie der

Radikaler Bruch

Bau des neuen Plenarsaals des Hessischen Landtags noch ganz in der Tradition der Stadtgeschichte einreihen, stellt der Bau des sogenannten Luisenforums einen radikalen Bruch dar, zumindest was die Gestaltung der Fassade anbelangt. Ob sie einen Beitrag zum Weltkulturerbe leistet, kann mit Recht bezweifelt werden, was allerdings nicht gegen gute moderne Architektur auch in Wiesbaden spricht, eine Architektur, die den Kontext, die Umgebung in ihre Formensprache aufnimmt.

Jürgen Geisler

Die Fassade des Luisenforums - hier der Überweg über die Schwalbacher Straße - stellt einen radikalen Bruch zur bisherigen Innenstadtbebauung dar. *Fotos: Astrofoto*

September 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Neugestaltung von Lehrplatz Bergelchen und Lehrstraße

Der kleine Weg mit Treppen, der in der Nerostraße neben dem Gasthaus Kortheuer beginnt und das “Bergelchen” hinauf zur Lehrstraße führt wird gern von den Anwohnern des Bergkirchenviertels genutzt. Der Weg endet auf dem Lehrplatz. Dieser soll zum Quartierplatz umgestaltet und damit attraktiver für Bewohner und Besucher gemacht werden.

An der bestehenden Wegführung am Bergelchen wird sich nichts ändern. Der Weg wird jedoch grundsaniert und instandgesetzt.

Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern des Quartiers sowie den Akteuren der Anton-Gruner-Schule wurden im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens die Planungsziele für die Gestaltung des Lehrplatzes als Quartiersplatz erarbeitet. Der Lehrplatz soll durch die Schaffung von nutzbaren Aufenthaltsbereichen mit Grün-, Frei- und Spielflächen zum Quartiersplatz für die Bewohner ausgebaut werden. Dazu ist im Bereich des Lehrplatzes eine durchgängige Bodenpflasterung bis zum Schulgebäude vorgesehen. Diese großzügige Fläche soll in Zukunft Raum für Begegnung, Bewegung und für Veranstaltungen bieten.

Analog den im Rahmen der Stadtsanierung bereits instandgesetzten Straßen im Bergkirchenviertel ist die Erneuerung der „Lehrstraße“ geplant.

Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich Ende 2014 abgeschlossen sein und stellen ein erneutes Beispiel für eine gelungene Sanierung mit Einbeziehung aller Beteiligten dar.

Arno Goßmann
Bürgermeister

Der Lehrplatz wird im Jahr 2014 mit Grün-, Frei- und Spielflächen zum Quartiersplatz umgestaltet.
Foto: Astrofoto

Der Römerberg - ein Beispiel von der gelungener Sanierung im Bergkirchenviertel. Es war ein steiniger Weg, doch er hat sich gelohnt.

Foto: Frank Hercher

Oktober 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

03.10.2014 – Tag der Deutschen Einheit | 31.10.2014 – Reformationstag

Zwanzig Eingemeindungen komplettieren die Stadt

Im Winter 1928 / 1929 war der Schiersteiner Hafen zugefroren. Eine Attraktion im Wiesbadener Vorort

Ach was war das für ein Gezeter rund um Wiesbaden, als im Rahmen der Gebietsreform 1977 die kleinen Gemeinden Auringen, Breckenheim, Delkenheim, Medenbach, Naurod und Nordenstadt ihre Selbstständigkeit verlieren und in die Stadt Wiesbaden eingemeindet werden sollten. Ärger und Wut in den Gemeindegremien waren verständlich, denn schien doch gerade ein goldenes Zeitalter für die Orte im Norden und Osten der Landeshauptstadt anzubrechen. Immer mehr Unternehmen verlagerten ihre Betriebe hinaus auf die „grüne Wiese". Großmärkte, Möbelhäuser und Baumärkte versprachen attraktive

Verlockende Aussichten

Einnahmen für die meist chronisch klammen Kassen, Arbeitsplätze für die Bevölkerung und zunehmende Aufträge für die bereits ansässigen Betriebe.

Manch ein Gemeinderat träumte schon von einem „goldenen Aufschwung" für seine Gemeinde, verbunden mit persönlichem Erfolg. Stattdessen sah man nun mit der Gebietsreform erworbene Privilegien vor dem Ende. Die Argumente, die gegen eine Eingemeindung vorgebracht wurden, zielten auf Emotionen und Lokalpatriotismus. Die Interessen der Gemeinden würden im „anonymen Brei" der Entscheidungen im fernen Wiesbaden untergehen. Man wolle nicht das „fünfte Rad am Wagen" sein.

Auch Wallau sollte 1977, also in dem Jahr, in dem IKEA dort seine Pforten öffnen wollte, das gleiche Schicksal ereilen und nach Wiesbaden eingemeindet werden. Doch die Bürger schafften es, nach einer Bürgerbefragung, in die Stadt Hofheim am Taunus eingegliedert zu werden. Über 95 Prozent der Einwohner hatten für diese Lösung gestimmt. Der Gesetzentwurf, der ursprünglich den Anschluss an Wiesbaden vorgesehen hatte, wurde daraufhin entsprechend geändert.

In Wiesbaden freilich sah man schon seit längerer Zeit die Entwicklung rund um die Landeshauptstadt mit Sorge. Während es galt, die Infrastruktur einer Großstadt vorzuhalten, wanderte die Kaufkraft mehr und mehr in die Peripherie ab. Dieser Entwicklung musste Einhalt geboten werden. Und so wuchs im Januar 1977 durch die Eingemeindungen der sechs Orte der Einflussbereich Wiesbadens um eine Fläche von 4.014 Hektar.

51 Jahre zuvor, im Oktober 1926, waren Biebrich, Schierstein und Sonnenberg unter die Obhut der wohlhabenden Stadt Wiesbaden ge-

Biebrich am Boden

schlüpft. Gerade die Stadt Biebrich mit ihren Industrieansiedlungen litt besonders stark unter der Situation nach dem Ersten Weltkrieg. Französische Besatzung, Werksdemontagen und die Wirtschaftskrise mit einem Heer von Arbeitslosen setzten der Kleinstadt stark zu.

Schon 18 Monate später, im April 1928 schlossen sich weitere neun Gemeinden der Kurstadt Wiesbaden an. Es waren dies die Orte Bierstadt, Dotzheim, Erbenheim, Frauenstein, Heßloch, Igstadt, Kloppenheim, Rambach und Georgenborn.

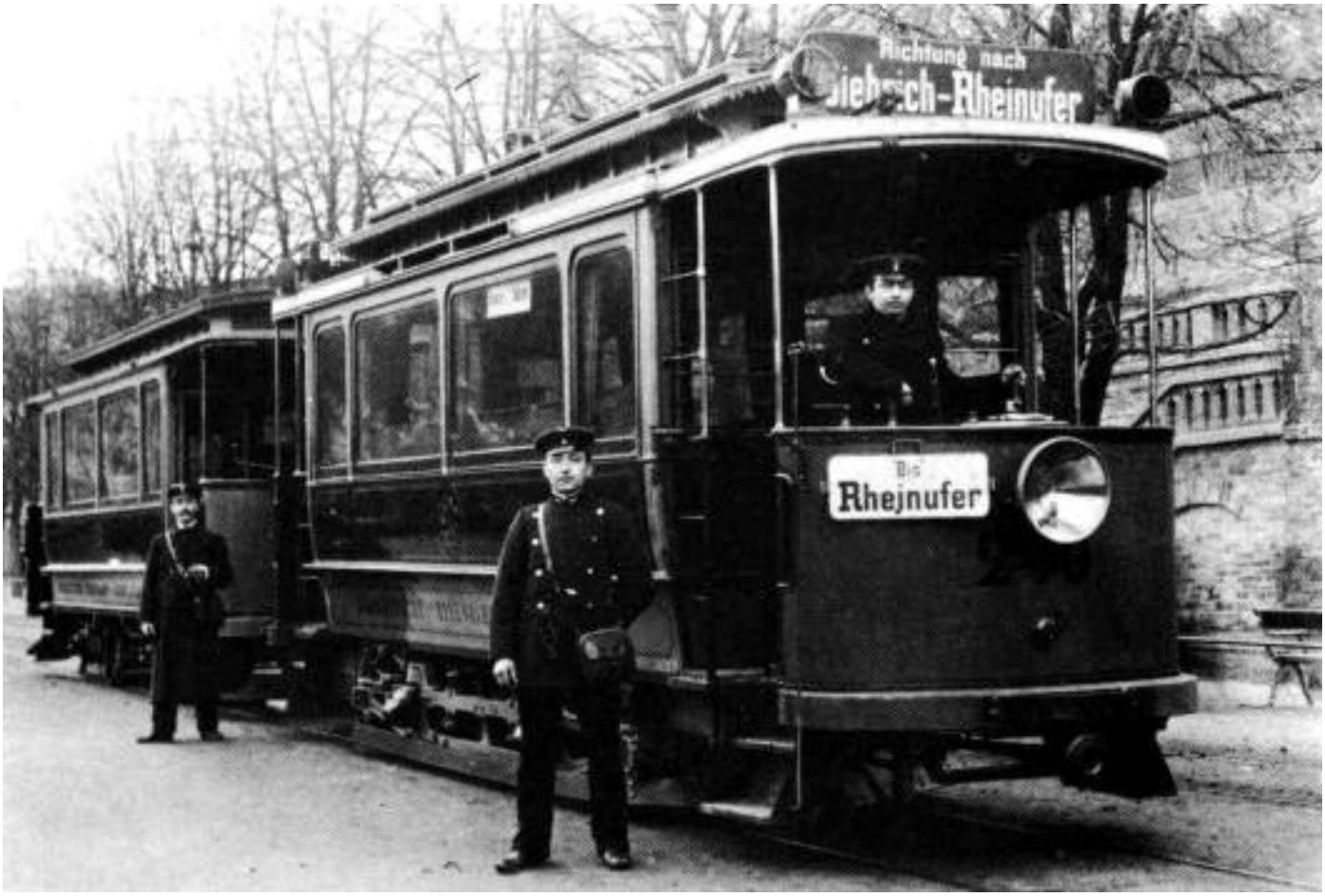
Im Gegensatz zu 1977 war man da-

Kurze Episode

mals froh, so starke Schultern gefunden zu haben, um die gigantischen Belastungen gemeinsam tragen zu können.

Für Georgenborn war die Zugehörigkeit zu Wiesbaden nur eine kurze Episode. 1939 wurde der heute zu Schlangenbad gehörende Ort wieder aus Wiesbaden ausgemeindet.

Eine ganz besondere Art des Zugehörigkeitswechsels widerfuhr im August 1945 den Mainzer Ortsteilen Mainz-Amöneburg, Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim. Durch die Grenzfestlegung für ihre Besatzungszonen in der Rheinmitte ordneten Amerikaner und Franzosen die drei Ortsteile Wiesbaden zu. Und legten somit auch die Grenze für die neu gegründeten Länder Rheinland-Pfalz und Hessen fest. *Frank Hercher*



Bereits kurz nach der Jahrhundertwende waren etliche Gemeinden durch Straßenbahnlinien mit Wiesbaden verbunden. So konnte man 1905 von Bierstadt über Wiesbaden nach Dotzheim und seit 1904 von Schierstein über die Stadt Biebrich nach Wiesbaden fahren. Das Foto entstand um 1900 und zeigt einen Straßenbahnzug an der Haltestelle Nerotal. *Foto: Stadtarchiv*

November 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

01.11.2014 – Allerheiligen | 19.11.2014 – Buß- und Bettag

Stadtentwicklung - eine Zukunftsaufgabe

Die autogerechte Stadt – daran schien vor gut vierzig Jahren auch in Wiesbaden kein Weg vorbeizuführen. Dass es doch nicht so kam und aus welchen Gründen, wurde in diesem Kalender bereits beschrieben – ein großer Teil der historischen Bausubstanz konnte vor den damaligen Plänen gerettet werden. Das Gespenst der autogerechten Stadt ist aber bis heute nicht restlos vertrieben.

Stadtentwicklung im Jahre 2014 – und darüber hinaus – muss neu gedacht werden. Der Erhalt der historischen Bausubstanz ist für die Mehrheit der Hausbesitzer erfreulicherweise eine Selbstverständlichkeit.

Aufenthaltsqualität, Lebensqualität und Mobilität für alle sind heute die

Bei einer nachhaltigen Stadtentwicklung alle Notwendigkeiten mit den unterschiedlichen Interessenslagen abzugleich und dabei auch die individuellen Befindlichkeiten der Menschen nicht zu vernachlässigen, gleicht einem riesigen Puzzle-Spiel. *Foto: Frank Hercher*

Verkehrswende

Kriterien einer lebenswerten Stadt. Das bedeutet nicht nur, dass diese Faktoren bei neuen Großprojekten wie den Rhein-Main-Hallen bedacht werden müssen. Vielmehr ist eine „Verkehrswende“ entscheidend für die Zukunft Wiesbadens.

Mobilität für alle, ohne dass dabei Straßen und angrenzender öffentlicher Raum durch sich stauende und parkende Fahrzeug verstopft werden. Hexenwerk? Nein, denn mit intelligenten Konzepten ist dies machbar.

Für immer mehr Menschen jeden Alters erhält Mobilität zunehmend Vorrang vor dem Besitz eines eigenen PKW.

Die Aufgabe einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Stadtentwicklung ist es daher, Rahmenbedingungen und Angebote für intermodale Mobilität wie Car-Sharing, einen modernen ÖPNV und ein gut entwickeltes Radverkehrskonzept samt Leih-Möglichkeiten zu schaffen.

Geben wir doch den Menschen einen Teil der Flächen, die bislang dem Autoverkehr vorbehalten waren, zurück. Das Potenzial von In-

Radwegenetz ausbauen

nenstadtbewohnern und Pendlern, die zum Umstieg bereit sind, wird von Autolobbyisten gerne unterschätzt. Ein leistungsfähiger ÖPNV ist dafür Voraussetzung – ob schienengebunden oder erst einmal nicht.

Und auch radeln kann in Wiesbaden deutlich attraktiver werden.

Zunächst einmal ist dafür das bruchstückhafte Radwegenetz zu vervollständigen. Leihangebote können für Ortsfremde oder – mittels E-Bikes – für Menschen, die bislang durch die Topografie unserer Stadt abgeschreckt wurden, Anreiz zum „Aufsatteln“ sein.

Wachstumspotenzial

Wiesbaden gehört neben München und Dresden zu den drei deutschen Städten mit dem größten Wachstumspotenzial.

Wie zu Zeiten von Ernst May ist es auch Anfang des 21. Jahrhunderts eine Aufgabe der Stadtentwicklung, für angemessenen und ausreichenden Wohnraum in der Stadt zu sorgen. Die damit zu erwartenden steigenden Mobilitätsbedürfnisse werden aber anders zu bewältigen sein, als sich der berühmte Stadtplaner dies vorstellte.

Sigrid Möricke

Schülerverkehr, öffentliche Fahrradsysteme, Stadtbusse, Bahnen, Mietfahrzeug-Varianten und der Individualverkehr müssen im Interesse der Nutzer bei einer Verkehrswende berücksichtigt und sinnvoll miteinander verzahnt werden. *Fotos: Astrofoto (5), Frank Hercher (4)*

Dezember 2014

Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

25.12.2014 – 1. Weihnachtstag | 26.12.2014 – 2. Weihnachtstag

Impressum SPD-Ortsverein Wiesbaden-Nord, Marc Paffenholz, Vorsitzender (verantwortlich), Gabelsberger Straße 4, 65195 Wiesbaden, E-Mail: nord@spd-wiesbaden.de Weitere Exemplare dieses Kalenders können über das Unterbezirksbüro der SPD, Rheinstraße 22, Telefon 0611 - 99 99 100 bezogen werden **(kein Postversand möglich)**.

Auch für das Jahr 2015 möchten wir gern wieder einen Kalender produzieren. Um das realisieren zu können, würden wir uns - wenn Ihnen der Kalender gefallen hat - über eine kleine Spende freuen. Unser Konto: SPD Ortsverein Nord, Kontonummer: 23 14 606 bei der Wiesbadener Volksbank, BLZ 510 900 00.
Herzlichen Dank!

Wir im Norden - 2014

SPD