

- [Facebook](#)
- [Artikel teilen Mail](#)
- [Kommentar schreiben](#)
- [whatsapp](#)

WIESBADENER KURIER

RHEIN MAIN PRESSE

[Wiesbadener Kurier](#) / [Lokales](#) / [Wiesbaden](#) / [Nachrichten Wiesbaden](#)

Nachrichten Wiesbaden 17.10.2015

Vortrag: Erika Noack erzählt die Geschichte der Schwalbacher Straße



1971 wurde die Hochbrücke am Michelsberg dem Verkehr freigegeben. 2001 wurde sie abgerissen.
Foto: Erika Noack

Von Stephan Crecelius

WIESBADEN - Vor 310 Jahren war dort, wo sich heute die Schwalbacher Straße befindet, lediglich ein Feldweg. Erst im Jahr 1817 wurde dieser Weg als Verbindung zur Infanteriekaserne in die Stadt ausgebaut. Jetzt macht Erika Noack, die als Wiesbadener Hobbyhistorikerin und Hobbyfotografin zahlreiche Bücher veröffentlicht hat, die Geschichte der Schwalbacher Straße für die Zuhörer in der Vortragsreihe „Wiesbadener Straßengeschichten“ wieder lebendig. Geladen hatten die „Wiesbaden

Stiftung“ und „Freunde der Wiesbaden Stiftung“.

Die im 18. Jahrhundert außerhalb der Stadtgrenzen liegenden Wiesen erwarb 1772 Gottfried Mahr. Dort baute der Müller zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Spiel- und Tanzsaal. Später verkaufte er ihn an die jüdische Gemeinde, die diese als Synagoge in der Schwalbacher Straße nutzte. Im Jahr 1818 wurde auch der Rest der sogenannten „Mährischen Gärten“ als Bauland freigegeben.

„1821 standen schon zehn Häuser, auch wenn nur zur Stadtseite gebaut wurde“, erzählt die Referentin. „In Wiesbaden waren es zu der Zeit 539.“ Die Straße vergrößerte sich trotz des sumpfigen Gebiets schnell. „Mit 15 Metern war sie dreimal so breit wie Straßen in der Innenstadt“, erklärt Noack. Innerhalb von zehn Jahren erreichte die Schwalbacher Straße eine Bebauung von der Rheinstraße bis zum Michelsberg. 1860 wurde die Faulbrunnenanlage von der Südseite an die Ecke zur Bleichstraße verlegt. Was die Straße besonders auszeichnete, war der stark frequentierte landwirtschaftliche Verkehr. Dies sollte sich laut einem Gesetz aus dem Jahr 1861 des damaligen Bürgermeisters Fischer eigentlich ändern. „Der Verkehr lief aber dennoch weiter“, erklärt Noack. „Es war auch ein Merkmal der Straße, dass Arm und Reich nebeneinander wohnen.“

Wartburg 1906 eingeweiht

Um 1900 wird die Gegend immer mehr zu einer Geschäftsstraße. Im Dezember 1906 folgte die Einweihung der Wartburg durch einen Männergesangsverein. Die Infanteriekaserne wurde im Jahr 1912 endgültig abgerissen und es entstand der „Boseplatz“. Im Juni 1958 wurde das Gelände umbenannt und heißt bis heute „Platz der Deutschen Einheit“. 1970 fiel die Häuserreihe von der Stadtseite zum Platz der Deutschen Einheit der Fahrbahnverbreiterung zum Opfer. „Für die Kinder war das ein Abenteuer“, sagt die Rednerin. „Für die Eltern das Ende einer Ära.“

Zu Beginn der 2000er Jahre entwickelte sich die Schwalbacher Straße weiter. Die alte Hochbrücke wurde 2001 abgerissen. 2008 entstand das neue Luisenforum und sechs Jahre später folgte die Sporthalle. Eine neue City-Passage ist trotz Schwierigkeiten weiter in Planung. „Denn schließlich“, erklärt Erika Noack, „verändert die Schwalbacher Straße häufig ihr Gesicht.“

[Noch mehr Nachrichten aus der Region lesen? Testen Sie kostenlos 14 Tage das Komplettpaket Print & Web plus!](#)

Von: *christian fahner* 17.10.2015

Tolle Idee in hübscher Umgebung

Die Historie der Straße wurde im Casinogesellschafts-Saal kurzweilig anhand einer (vermutlich) erdachten Familiengeschichte erzählt.

Von: *martin lauing* 17.10.2015

Der Abriss der Hochbrücke, der grösste Fehler

Wenn man heute die Staus miterlebt, die von der Platterstrasse in die Innenstadt herrschen, die sich alleine nur durch bereits auf der Schwalbacher stehende Abbieger in die Emser und Coulinstrasse bilden.

Betroffen sind auch die Busse, die über die Kastellstrasse in Richtung Stadt fahren.

Und fährt man die Schwalbacher stadtauswärts, genau das selbe Drama. Rückstauende Abbieger in die Emser, Platter und Coulin blockieren sogar den Weg die Schwalbacher geradeaus hoch.

Mit der alten Brücke war der Verkehrsknoten in alle Richtungen deutlich entspannter. Mit dem Auto und auch dem Bus.

Übrigens, mit dem Fahrrad ist die Stelle aufgrund des Verkehrs ebenfalls ein Selbstmordkommando und am besten zu Fuss über Gehwege und Ampel-Übegänge zu bewerkstelligen - leider so aufwendig, dass Fussgänger wie auch Radfahrer oft nicht auf die Farbe der Ampelmännchen achten. Zur Freude der zusätzlich zum stehen gezwungenen Autofahrer.

Anzeige Gerichte wie vom Sternekoch: Das Geheimnis der Profis