

Die Straßenbahn in der Lenzhalde

Im September 1911 legte die Stuttgarter Straßenbahn Pläne für die Verlängerung der Linie vor, die zunächst beim Nillschen Tiergarten (Hölderlinstraße) und später an der Dillmannstraße im Herdweg geendet hatte, wo es eine Verknüpfung mit der Linie vom Hölderlinplatz gab. Deshalb ist die Dillmannstraße heute noch recht breit. Da sich im oberen Bereich der Lenzhalde der aufgefüllte Boden noch setzen müsse, könne man dort erst später bauen.

Das Bürgermeisteramt fordert Ende November die Straßenbahnlinie soll dieses Jahr bis zur Hauptmannsreute und im Mai nächsten Jahres ganz in Betrieb sein. Ganz so schnell ging es dann doch nicht. Im März 1912 gab das Innenministerium seine Zustimmung. Im Juni meldet die SSB Verzögerungen durch Materialmangel¹⁶. Im Juli kann Thyssen die Masten nicht zum versprochenen Termin liefern. Aber am 28.8.1912 kündigt die SSB die Fertigstellung an und schlägt den 3. September als Prüftermin (Abnahme) vor. Die neue Linie sah laut dem Prüfbericht so aus:

Es gab 7 Haltestellen, dabei durchfuhr die Bahn 3 Zonengrenzen.:

1. bei der Einmündung Lenzhalde in den Herdweg;
2. Abzweig Azenbergstraße Lenzhalde Nr. 4,
3. Hauptmannsreute,
4. Schottstraße,
5. am Salzmannweg Nr. 63 (später Viktor-Köchl-Weg),
6. an der Nussklinge,
7. Doggenburg.

Am 30.1.1913 wurde die Inbetriebnahme der Verlängerung der bisherigen Linie von der Dillmannstraße zur Doggenburg vom königlich Württembergischen Innenministerium gestattet. Bis nach dem ersten Weltkrieg wurde an der Doggenburg der Anhänger abgehängt und der Motorwagen fuhr auf dessen talseitiges Ende, wo er wieder angekuppelt wurde, so ähnlich, wie in den 50er Jahren bei der Linie 7 an der anderen Endstation am Bopser.

Noch im Februar 1919 überlegte man, ob man vielleicht doch ohne Wendeschleife auskäme. Im Mai wurde erwogen diese Wendeschleife in die Kräherwald-Straße zu legen, um den verkehrsreichen Platz Doggenburg davon zu befreien. Erst im März 1925 bekam der Plan der Gleisschleife vom November 1924 die Zustimmung. Das wurde nach zwölf

¹⁶ Auch dieses Argument kennt man heute noch ganz ähnlich.



Jahren die erste große Änderung der Strecke, die dann bis lange nach dem zweiten Weltkrieg Bestand hatte. 1935 entstand das Wartehäuschen (Nr. 103) mit dem Lenzhalde-Brunnen von Emil Brüllmann Junior.

Ab 1985 wurde die Straßenbahn von der Meterspur auf die 1435 mm breite Normalspur umgestellt und, wo das nicht möglich war (größerer Kurvenradius) durch Busse ersetzt. Das führte zum Ende der Straßenbahn in der Lenzhalde.



Fahrt mit einer der letzten Straßenbahnen kurz vor Mitternacht.

Damit war es dann möglich die Doggenburg-Kreuzung umzubauen, was 2021 wieder geschah. Der Charakter des Platzes kam dabei weiter unter die Räder der Automobile und Busse.

Es gibt im Stadtarchiv ein Schwarz-Weiß-Foto der Lenzhalde vom Anfang des 20. Jahrhunderts, das irrtümlich als „Luftaufnahme“ gilt, aber von der damals neuen Robert-Bosch-Straße aufgenommen wurde. An der Lenzhalde sind die Nr. 12 und die kleine Nr.16, sowie das Doppelhaus 20 & 22 auf der Talseite zu sehen. Auf der Bergseite hinter der Nr. 12 ist die Nr. 25. Eingerüstet vor der Haarnadel-Kurve dürfte die Schottstraße Nr. 8 im Bau sein. Weiter sind rechts der Lenzhalde die Nr. 42, 46 und 58 zu sehen. Gegenüber auf der Talseite steht schon die 47 und der Schuppen sowie das Haus von Nr. 51. Jenseits des Salzmannwegs kann man links Nr. 61 und rechts die Nr. 72 erkennen. Dahinter erheben sich Nr. 74 und 84. An der Doggenburg kann man die Nr. 92 erahnen. Die Häuser im Vordergrund sind Schottstraße Nr. 34 und Nr. 21. Das Fachwerkhaus rechts stand vermutlich im Gähkopf. Ansonsten sind dir Hänge meistens mit Weinbergen oder Gärten bestückt. All das lässt darauf schließen, dass die Aufnahme ca. 1913/14 entstand.