Die Ausbreitung des Automobils

Im „Neuen Tagblatt“ erscheint am 16. Januar 1907 unter „Städtische Fragen“ in einer Zuschrift das Automobil im Zusammenhang mit der Lenzhalde zum ersten Mal neben der gewünschten Straßenbahn und Gespann, oder Fuhrwerk. (s. S. 16)

Als Geburtsstunde des Automobils gilt die Patent-Anmeldung von Carl Benz für seinen Dreirädrigen Motorwagen im Jahr 1886, die auch zu einer Serienfertigung führte. Wobei seine Frau Bertha mit ihrer ersten Ausfahrt sicherlich die Verbreitung und die Aufmerksamkeit für das neue Verkehrsmittel förderte.

Dass das Auto nicht nur Segen brachte, merkte man erst viel später. Solange sich der Verkehr in Grenzen hielt, genügten meistens zweispurige Straßen, denn das Umfahren anhaltender Fuhrwerke und Autos war wegen des geringen Verkehrs meist jederzeit möglich. Deshalb sehen auf alten Fotos die Straßen oft viel breiter aus, als auf neueren Aufnahmen.

Bei den ersten Häusern der Lenzhalde (51, 1, 3, 15, 17, 21 und dem Doppelhaus 2 + 4) sind zunächst keine Autoabstellplätze vorgesehen. Und heute? Ein Kartenausschnitt von 2019:

Dabei müsste eigentlich links unten neben der 1/1 noch die Tiefgaragen-Ausfahrt aus dem Herdweg einzeichnet sein, die das Foto zeigt. Da auch die 3 zum Teil mit einer unterirdischen Garage erschlossen wurde, sagen die neun Garagentore nur die halbe Wahrheit. Die Nr. 9 hat vier, die 11 zwei Garagen. Die 15 bekam relativ spät drei sehr breite Garagen und die 17 beim Umbau 5 Garagen. Mindestens 26 Garagen für sechs Grundstücke; das Auto macht sich breit.

Tiefgaragen-Zufahrt in der Kurve der Lenzhalde

Oben Garagen der Nr. 15 aus den sechziger Jahren; unten der Nr. 17 aus den siebziger Jahren

Die Besitzer zahlen für das Automobil erhebliche Kosten, vor allem bei neuen Garagen.

1911 bezieht der Fabrikant Alfred Leins die große Villa Nr. 46 mit zwei großen Garagen, Garten, Brunnen, Gewächshaus, Speisenaufzug und dem kleinem Haus, Nr. 48, für die Dienstboten. Leins hat bereits Telefon und sein Chauffeur, der in der 48 wohnt, heißt Karl Knoblauch. Ab 1918 scheint Leins selbst zu fahren, denn der Chauffeur wohnt nicht mehr da.

1912 baut Prof. Wilhelm Scholter die Nr. 61. Sie hat einen seltsam geknickten Grundriss auf einem großen Grundstück an der Ecke oberhalb des mittleren Salzmannwegs an der damals entstehenden Haltestelle mit Autohalle (Garage) im Salzmannweg unter dem Lustgarten. Die Garage der 21 (Baujahr 1907) scheint erst nach dem Krieg dort eingebaut worden zu sein.

Bei Nr. 16 wurde beim Wiederaufbau ein überdachter Stellplatz angelegt

1922 wurde die Nr. 16 umgebaut und gehört Martin Rüd, der als Kraftfahrer eine Auto-Vermietung betreibt. Die 16 gehört ab 1928 Frau Martha Rau, deren Verwandter Karl Rau auch eine Autovermietung betreibt, wie der vorige Besitzer. 1927 kommt in die Lenzhalde 26 die nächste Autovermietung von Joseph Frankenhauser. Sie scheint aber bereits im nächsten Jahr wieder ausgezogen zu sein. Der überdachte Parkplatz der 16 verlor später das Dach. Das Bild zeigt den Zustand 2016.

2016 spart man sich das Dach und hofft, dass die Autos auch so Wind und Wetter überstehen. Vermutlich sind viele Firmenfahrzeuge geleast, deren Benutzern das egal ist. Da im Winter die Schneefälle abgenommen haben, fürchte man wohl auch nicht das Auto vom Schnee befreien zu müssen, ehe man losfahren kann. - Es gibt aber auch unbenutzte Garagen.

Pflanzen und Müll verraten unbenutzte Garagen der 23 A.

1923-25 wird Haus Nr. 69 gebaut. Es hat im linken Flügel eine Garage mit Grube für Arbeiten an der Unterseite des Autos. Bei diesem Tor versteht man den Begriff „Autohalle“.

Eigentümer der 87 ist 1925 die „Bico Automobilgesellschaft“, aber das Haus ist wohl noch im Bau und wird 1927 bereits an einen Bewohner verkauft. Ob man durch den Bau Geld verdienen wollte, oder die Gesellschaft doch nicht florierte, ist unklar.

Kraftwagenführer Joseph Wyser zieht 1927 in die 47. Ob damals auch die Garage angebaut wurde, oder erst nach dem Krieg? Er wechselt im Jahr darauf die Stelle und ist 1928 im kleinen Häuschen der 54/1 eingezogen, was gut passt, weil er dort fast direkt über den zwei Garagen wohnt, mit deren Autos er den Besitzer chauffiert. 1934 kommt wieder ein Fahrer ins Haus Nr. 47: Chauffeur K. Fir. Auch das könnte ein Anlass für Umbauten und die Garage gewesen sein.

1930 wird die Nr. 65 für den Fabrikanten Eugen Fischer gebaut, der es bis mindestens 1943 bewohnte. Links daneben war eine Einfahrt, die zu einer Laube führte, in der Autos parken konnten. Spätere Besitzer ließen einen Schmiedeeisernen Gartenzaun errichten, dessen ursprünglich zweiflügeliges Tor in der Zufahrt zu einem Einflügeligen verschweißt wurde, damit es sich ferngesteuert öffnen ließ. Die Laube für die Autos wurde längst beseitigt.

Einfahrt der Nr. 65 mit verschweißtem Tor zu den Stellplätzen im Garten.

Als 1937 die Hauskläranlage im Innenhof von 2 und 4 wegfiel, ließ Braunbeck an ihrer Stelle eine Garage bauen. Beim Wiederaufbau 1953 erstanden sogar zwei Garagen zur Azenbergstraße hin.

In der 61 zieht ein Fahrzeughersteller ein, die Firma Henschel u. Sohn AG in Kassel, die im 2. Stock ein Verkaufsbüro für Lastkraftwagen, Omnibusse und Motoren einrichtet.

Sogar auf dem kleinen Grundstück der Nr. 8 wurde später im ehemaligen Garten Platz für Autos gefunden.

Garage und Stellplatz der Nr. 8. Offenbar wenig benutzt.

Auch an anderen Orten kann man beobachten, dass die ständige Verbreiterung der Fahrzeuge hin zum „SUV“ (Stadt-untaugliches-Vehikel ?) dazu führt, dass manche Garage zu schmal wurde. Außerdem scheinen manche Leute keine Lust mehr zu haben auf das Öffnen der Gartentore und der Garagentore zu warten, selbst, wenn das automatisch geschieht, denn das kostet Zeit, die der moderne Autofahrer offenbar nicht mehr hat. Also werden Gartentore abgebaut und alte Garagentore mit Flügeln, die man einen nach dem Anderen aufmachen und schließen musste, durch automatische Tore ersetzt, die per Fernbedienung die Zufahrt zur Garage erlauben.

Selbst vor Garagen, die längst nicht mehr benutzt werden, hält man sich den Parkplatz davor durch ein Schild frei: „ Einfahrt freihalten!“ So kommt man auf der Straße zu einem privaten Parkplatz, ohne lästiges Tore Öffnen und Schließen. Dass das die Parkplätze der Nachbarn verringert, spielt meist keine Rolle.

Es gibt allerdings auch das Gegenteil, dass eine Garageneinfahrt zum Gartenersatz wird, wie bei der Lenzhalde 12, oder sogar zu einem Zimmer, wie bei der Lenzhalde 51 A.