

Garagen statt Gärten



In der unteren Lenzhalde verschwanden die Gärten nicht völlig weil die Häuser höher am Hang stehen.

Wie das Foto zeigt, wurden die Garagen auf der Hangseite meist in oder unter die Gärten gebaut. Im Falle der 46 war darauf ein gepflasterter Hof, der später vom italienischen Konsulat überdacht wurde, mit einem Brunnen an der Wand zu den Schuppen, über denen das große Gewächshaus bis nach dem Krieg stand. Hier wurde schon bei der Planung an das Automobil gedacht und ein schlüssiges Gesamtkonzept gebaut.

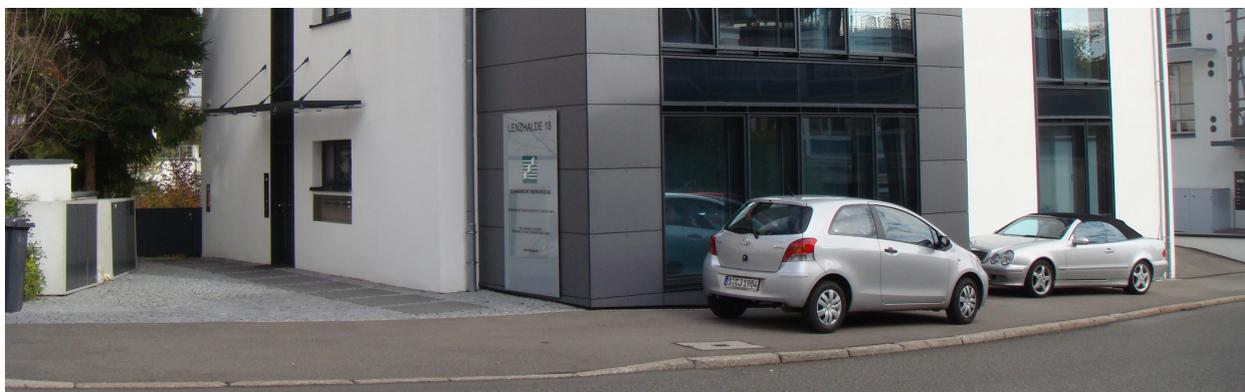


Als nach dem Krieg und im Wirtschaftswunder die Zahl der Autos wuchs, verpflichtete die Stadt Bauherren zu Stellplätzen oder Garagen. Das führte zu den geschilderten 26 Garagen für 6 Adressen. Bei der Nr. 17, die längs der Straße fünf Garagen in den Garten gesetzt bekam, führte das zum Verlust eines großen Trompetenblüten-Baumes, der lange Jahre den Torbogen des Eingangs beschirmte.

Als die 18 um 2010 „modernisiert“ wurde, riss man links davon das kleine Lädchen von Frau Kley und rechts die Garage ab und schuf dort Parkplätze. Offenbar hat man keine Zeit mehr die Garagentüren zu öffnen, um hinein zu fahren.



Mitarbeiter oder Besucher parken auch häufig auf dem Gehweg vor dem Haus, selbst, wenn die Stellplätze daneben frei sind.



Platz für Kinder, Kinderwägen oder Rollatoren gewährt man Fußgängern nicht.



Auf dem engen Grundstück der Nr. 24 musste der Stellplatz und das bisschen Garten einem größeren Stellplatz weichen. Der Zugang zum Garten verschwand hinter einer Mauer.

Beim Bau der 42 im Jahre 1909 dachte noch niemand an ein Auto. Die jetzige Garage, zunächst ein Carport, neben dem Gartenpavillon, wurde bei einem Umbau des Hauses angelegt.



Die etwas zurück gesetzte Nr. 63 von 1914 mit der großen Wiese davor, auf der im Winter die Kinder Schneemänner bauten, wurde nach dem Krieg, in dem sie beschädigt wurde, verändert. Die große Wiese des Vorgartens und der weiße Lattenzaun werden beseitigt und eine breite Zufahrt, sowie 3 Parkplätze und 2 Garagen angelegt.



1914 wird die 67 von ihrem Besitzer bezogen, dem Chemiker Dr. rer. Nat. Richard Theurer, der damals schon Telefon hatte. Er war Generaldirektors der Firmen G. Siegle & Co. und Kast & Ehinger. Hier wohnte später Wilhelm, Fürst von Urach³⁸, der 1928 Elisabeth, eine Tochter von Theurer heiratete. Der schmale Vorgarten wirkte durch Nadelhölzer etwas düster. Als seine Töchter, die Schwestern von Urach, denen später das Haus gehörte, in ihren Neubau in der Hauptmannsreute zogen, wird das Haus von verschiedenen Firmen genutzt, die unbedingt Parkplätze brauchten, denen der Vorgarten zur Hälfte zum Opfer fällt. Dass für die Zufahrt eben so viele Parkplätze am Straßenrand wegfallen, spielt keine Rolle. Man hat ja jetzt seinen Parkplatz vor dem Haus sicher und kann zudem auf der Straße davor parken, weil die Zufahrt frei bleibt.



38 https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_F%C3%BCrst_von_Urach

Die 71 wurde 1923 gebaut. Ob bereits mit Garage? Nach Beschädigung im Krieg und Modernisierung versteckte in den 50er Jahren der Chef von Bosch, Hans Lutz Merkle, um keinen Neid zu erwecken, seinen Jaguar im Garten hinterm Haus unter einer Plane. Er verhielt sich geradezu mustergültig schwäbisch: „Man hat's zwar, aber man zeigt es nicht, um keinen Neid zu wecken.“ Deshalb hat mancher Schwabe am seinem großen Auto auch keine Typenbezeichnung, die verrät wie stark der Motor ist. In der Garage stand sein schwarzer Mercedes, mit dem er uns Schulkinder manchmal zum Sonnigen Winkel fuhr. Beim letzten Umbau fielen auch die Reste des Vorgartens Stellplätzen zum Opfer.



1913 beim Bau der 72 war wohl keine Garage vorgesehen, aber als das Grundstück 1935 geteilt wurde, ist für die 72B die Garage am rechten Grundstücksrand schon mit geplant worden, weil man so eine Garage für das Gebäude 72A in dieser Grundstücksecke unterbringen konnte.



Die 73 von 1916 war eine Ruine, die keine Hinweise auf Automobile erkennen ließ. Seit dem Neubau in den 80er Jahren dominieren zwei Garagen die Front.



Die Villa Barth Nr. 74 entstand 1915, dort, wo heute die Robert-Bosch-Straße an der Lenzhalde beginnt. Zwei gepflegte, wohl später gebaute, verschieden breite Garagen und ein Eingang samt der ehemaligen Hausnummer erinnern noch daran. Bei Bombenangriffen vom 24. bis 29. Juli 1944 fielen mehrere Sprengbomben auf das Grundstück, sowie das bergseitige Nachbargrundstück, aber auch auf die Lenzhalde. Nach dem Totalverlust der 74 und der 74/2 (wann diese entstand ist unklar) sowie schweren Schäden an der 74/1, wurde beim Wiederaufbau eine Zufahrt von der Feuerbacher Heide her geschaffen. Damit waren Garagen beim neu erstellten Haus möglich.



Da die Garagen von 75 und 77 direkt nebeneinander liegen, wurden sie vermutlich zur gleichen Zeit gebaut, ob schon 1915 ist fraglich. Der Carport der 75 kam in den 50er Jahren.

Vier Garagen auf Sockeln und zwei Stellplätze erhielt das seltsame Haus 79, das man im Dachgeschoß betritt, weil es weit unten am Hang gebaut wurde. Noch nach dem Krieg war hier ein kleiner Tannenwald, durch den ein Weg ins Tal führte, der noch zu erkennen ist.



Die 76 bekam gleich beim Bau 2017 -2021 eine Tiefgarage im Erdgeschoss, so dass man im Haus aussteigen kann. Die Anzahl der Plätze könnte bei vier oder mehr liegen.



Bei der 83 fiel in den 50er Jahren der einstige Vorgarten weg und der gesamte Gehweg ist meist voll geparkt. Die Hecks der Limousinen engen dabei oft den Platz der Fußgänger ein.



Ebenfalls den Vorgarten verlor etwas später die 85 (vorne), bekam aber dafür talseitig eine Garage und Stellplätze auf dem Gehweg.



Zur 92 wurden (in den 50er Jahren?) zusätzliche Garagen schräg zur Straße in den Garten gebaut. Dabei gab es ursprünglich hinter dem Haus eine Garage.



Die Garage hinter dem Haus Nr. 92 ist heute nur noch für Fahrräder nutzbar. Wobei nicht klar ist, ob die Hecke links so stark wuchs, oder ob die Enge der Einfahrt von Anfang an so gedacht war.

Auch bei der 95 musste der Garten für Parkplätze und Garage erhalten und 2019 wurde der ganze Garten umgestaltet.

Im Innenhof der 96 wurde nach einigem Hin und Her eine Garage erlaubt, nachdem der Eigentümer von ursprünglichem Wellblech Abstand genommen und verputzte Wände versprochen hatte. Die Zufahrt aus der Feuerbacher Heide war wohl nicht ganz einfach, weil ziemlich eng, woran heute nur noch ein Tor erinnert.

Die 97 hat für das kleine Haus eigentlich zu viele Garagen und Stellplätze, vermutlich waren die der abgerissenen 99/101 zugerechnet worden.



Die große Garage unter dem Haus wird wegen der Blumentöpfe offenbar nicht benutzt

Wenn man vergleicht, wie es vor dem Krieg war (soweit sich das feststellen lässt; man kommt ja nicht in die Tiefgaragen), dann sind ab 1946 aus den damaligen 54 Parkplätzen auf privatem Grund wohl 194 geworden. Die Zahl der Parkplätze hat sich verdreifacht!

Rechnet man je Stellplatz oder Garage ungefähr 6 x 3 Meter Fläche (inklusive Wänden), dann sind das 18 qm x 194 = 3492 qm, die meist den Gärten abgingen!

Geht man davon aus, dass jeder Stellplatz und jede Garage mindestens 10 000.- € kostete, wurden für das Parken auf dem eigenen Grundstück etwa 1, 5 Millionen Euro ausgegeben. Für 150 Autos in ca. 75 Jahren (seit dem 2. Weltkrieg)!

Zugleich dürften aber am Straßenrand Abstellmöglichkeiten (Laternengaragen) für 75 Autos weg gefallen sein (eine Einfahrt braucht mindestens 2,5 Meter Breite.). Dass Einige – trotz eigener Garage - davor parken, bedeutet, dass auch diese Fläche weniger nutzbar ist.

Wie viele der Garagen als Parkplatz unbenutzt sind und statt dessen als Lagerraum dienen ist nicht bekannt. In manchen Straßen betrifft das jede zweite Garage, vor allem seit viele Fahrzeuge so breit wurden, dass sie nicht mehr in alte, enge Garagen passen. Aber die Garageneinfahrt als reservierter Parkplatz vor dem Haus auf der Straße, das ist weit verbreitet.

Es scheint bei Modernisierungen, z.B. 14, 16, 18, 24, der Trend zu sein nur noch Stellplätze zu bauen und auf Dächer, Garagen und Tore zu verzichten, damit man sich deren Öffnen und zudem den Unterhalt spart. Das Auto hat heute keinen Anspruch mehr auf eine Heizung, wie in der 51 B nach dem Kriege. Auch die samstäglichen Autowasch-Orgien am Straßenrand sind vorbei, bei denen ganz Eifrige den Lack anschließend wachsten und mit Watte polierten. Mit der Pflege des elterlichen Autos verdienten sich Jugendliche ein zusätzliches Taschengeld.

In den sechziger Jahren kaufte sich selbst der bei SEL arbeitende Elektriker ein kleines Auto und pflegte es sorgfältig. Damals begannen die Parkplätze knapp zu werden, vor allem, wenn an Wochentagen die Italiener aus dem ganzen Land zu ihrem Konsulat kamen, um irgend etwas zu erledigen. Da standen manchmal die Autos samt den Angehörigen vor der Garage, so dass man erst mit Verzögerung losfahren konnte, wenn der Fahrer gesucht, gefunden und herbeigeeilt war.

Um den Verkehr fließend zu erhalten, wurde auf der aufwärts führenden Fahrspur neben den Straßenbahngleisen ein Parkverbot erlassen, so dass man, wenn man sich auskannte, und nicht jemand trotzdem dort parkte, die Straßenbahn zwischen zwei Haltestellen überholen konnte.

Heute sind die Straßenränder nahezu überall Parkplätze geworden, wozu sicher beigetragen hat, dass manche Familie mehr Autos als Führerscheine besitzt. Die Einfahrten sind für Lieferdienste (Post, Pakete, Pizzaservice etc.) oft die letzte Rettung, um dort anzuhalten und ihre Waren zustellen zu können.

Wenn man davon ausgeht, dass ein Parkplatz am Straßenrand die Allgemeinheit ungefähr 10 000 Euro im Jahr kostet (alles inklusive von Abschreibung über Bau, Pflege, Beleuchtung, Entwässerung, Schneeräumen, Salzen und Kehren), dann subventioniert die Allgemeinheit jedes Auto, das nicht auf privatem Grund parkt, während seiner Nutzungsdauer (10 Jahre) mit etwa 100 000 Euro. Rechnet man dazu die Kosten, die ein Auto (wieder sauber gerechnet) monatlich von mindestens 300.- € erfordert, dann ergibt das in zehn Jahren weitere 36 000 Euro. Oder im Jahr 13 600 Euro, von denen mehr als zwei Drittel von der Allgemeinheit, also durch Steuern aufgebracht werden.

Rechnet man nun die auf privatem Grund erstellten 150 Stellplätze noch hinzu (s. o., für die am Straßenrand ca. 75 Parkplätze weg fielen), kommt man auf rund 150 000 Euro je Auto in zehn Jahren. Dabei dürften die tatsächlichen Kosten oft noch höher sein, denn ein Tiefgaragen-Stellplatz, oder eine in den Berg hinein gebaute Garage kosten weit mehr, als eine einfache Stellfläche. Es gibt zudem in der Lenzhalde viel mehr noble Fahrzeuge, als Kleinwagen, so dass auch die Kosten für Anschaffung und Betrieb meist über den angesetzten 300.- € liegen dürften.

Für 150 000.- bekäme man schon eine kleine Eigentumswohnung und für 300 000.- - wenn jemand zwei Fahrzeuge hat – schon eine ordentliche Wohnung, zumindest bevor die Baupreise nach der Jahrtausendwende explodierten.

Dass dieser erhebliche Aufwand freiwillig auf sich genommen wird, dürfte auch auf dem Versprechen beruhen, dass ein Auto „Freiheit“ bedeute. Dabei spielt auch die Illusion eine Rolle, dass man stets und überall „Freie Fahrt für freie Bürger“ habe, was sich längst als Trugschluss erwies, oder wie es mal jemand formulierte: „Wenn Alle fahren wollen, stehen Alle!“

Dass dieser Freiheitsbegriff nach der Enge des 3. Reiches verlockend war, mag sein. Aber philosophisch hätte man längst erkennen müssen, dass das nicht funktioniert. „Freiheit ist die Einsicht in die Notwendigkeit“ formulierte schon Hegel. Ob Hegel Autos als „Notwendigkeit“ angesehen hätte? Notwendig ist der Weg zur Arbeit, wenn man die nicht im Hause erledigen kann. Aber den kann man auch zu Fuß (siehe Gundert in der Lenzhalde 3), mit dem Fahrrad oder Öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen. Schon das Einkaufen war nicht unbedingt auf ein Auto angewiesen, wenn es, wie in der Lenzhalde bei Otto Gruber, eine Zustellung der Waren gab und genügend Läden in der Nachbarschaft lagen.

Die Lenzhalde hatte zwei Cafés, einen Friseur, einen Bäcker, ein Kurzwaren-Geschäft samt Reinigungsannahme, einen Kolonialwarenladen, Grubers Milchladen, der auch auslieferte, im Salzmannweg eine Drogerie, in der Schottstraße, aber auch in der Azenbergstraße weitere Lebensmittelläden, am Viktor-Köchelweg eine Gärtnerei (Diefenbacher), sowie eine in der Schottstraße und in der Parlerstraße (Nicklas), den Schuhmacher Diesch in der Ruine der 58, eine Tankstelle an der Doggenburg, sowie ein Restaurant dahinter, in dem man auch Gäste übernachten lassen konnte, wie auch in der Pension in der Nr. 70, oder im Gästehaus an der Ecke Herdweg-Hauptmannsreute. Wer etwas weiter ging, fand sowohl in der Helfferichstraße, als

auch bei der Einmündung der Zeppelinstraße in die Kräherwaldstraße weitere Läden, sowie eine Post. Später kamen Banken mit ihren Filialen hinzu. Außerdem gab es fahrende Händler mit Lebensmitteln, sowie Lumpensammler und Scherenschleifer. Für den alltäglichen Bedarf musste man also nicht weit gehen und für die Fahrt in die Stadt gab es die Straßenbahn.

Außer in der Helfferichstraße haben alle diese Läden und Gaststätten nicht überlebt. Schuld daran ist auch das Auto, mit dem man zum Einkaufen zu Supermärkten auf die Grüne Wiese fuhr, weil das angeblich billiger war. Gespart hat vielleicht der Einzelne, die Allgemeinheit zahlte drauf, denn Ackerland wurde überbaut mit großen Parkplätzen. Vom zusätzlichen Verkehr, der breitere Straßen erforderte und die Umwelt stärker belastete, ganz zu schweigen.

Es wird spannend, wenn der Autobestand, der jetzt noch einmal durch die Pandemie wuchs, in absehbarer Zeit schwinden wird. Man wird es sich schlicht nicht leisten können für ein Stehzeug, das nur ungefähr eine Stunde am Tag genutzt wird, jährlich 13 600.- Euro auszugeben.

Was wird dann aus den Tiefgaragen, den Stellplätzen und Garagen auf privatem Grund? Zumal ein erheblicher Teil der für das Auto gedachten Bauwerke nun nach einigen Jahrzehnten in einen Zustand kommt, wo je nach Substanz eine Renovierung oder ein Abriss nötig werden dürfte. Ja, es gibt die Nutzung von Garagen als Lager, als Sauna, als Spielzimmer, als Fahrradgarage, aber auch da wird man sich fragen müssen, ob man sich das noch leisten kann.

Was wahrscheinlich besonders schwierig werden dürfte, ist die für das Auto zerstörten Vorgärten und Gärten wieder für das Erzeugen von Blumen oder Nahrungsmitteln nutzbar zu machen, da der Mutterboden in den meisten Fällen längst fort ist. Und selbst, wenn man dazu überginge im eigenen Garten wieder Lebensmittel zu erzeugen, wo will man die lagern, da die Dachgeschosse, einst Bühne genannt, oft ausgebaut wurden (schon nach dem 1. Weltkrieg als Notwohnungen, etwa in der 2 und der 4) und die Keller zu Hobbyräumen wurden, oder zu Hausarbeitsräumen. Wo gibt es noch kühle Keller mit Erdboden? Wo könnte man noch eine Kartoffelmiete aufstellen, oder Äpfel lagern? Daran ist nicht nur das Auto schuld, sondern auch veränderte Lebensbedingungen, aber man muss heute schon fragen, wie man in Zukunft leben möchte, oder wie man in Zukunft möglicherweise leben muss.

Wenn man sich fragt, wie die Häuser einst gedacht waren und wie man sie in Zukunft nutzen könnte, dann fällt auf, dass ursprünglich ein Haus in einem Garten stand, in dem Kinder spielen konnten und Lebensmittel und Blumen wuchsen. Wenn heute – aus Gründen der Rendite – die Grundstücke am liebsten von Grundstücksgrenze zu Grundstücksgrenze bebaut werden sollen, bleibt für Kinder, aber auch für Gärten kein Platz. Eigentlich ist es auch Unsinn, wenn Firmen in alte Villen ziehen, weil sie keinen Garten brauchen, während der für Familien wichtiger wäre.

Während wir in den 50er Jahren bei wesentlich weniger Verkehr auf der Straße oder auf dem Gehweg spielen konnten (Roller fahren, Rollschuh fahren, Fangen spielen, an Geländern turnen, Fußball spielen auf der Wendeplatte des Salzmannweges) dürfen Kinder heute kaum noch an

der Straße spielen, oder Freunde treffen, weil das viel zu gefährlich ist, denn es könnte der Postzusteller mit seinem Dreirad mit Hilfsmotor kommen, oder Elektroroller, oder Radler, die sich nicht in den Straßenverkehr trauen, und daher lieber Fußgänger belästigen. Von Autofahrern, die den Gehweg als Parkplatz missbrauchen, oder ihr Fahrzeug, weil es so breit ist, mit zwei Rädern drauf stellen, damit es auf der Fahrerseite nicht geschrammt wird, ganz abgesehen. Es sind nicht die Autos, sondern deren Benutzer, die den Anderen (Kindern, Fußgängern, Alten) das Leben schwer machen.

