

Chronik Trappensee nach Themen

Verkehr zum See

Mit der Entwicklung des östlichen Stadtgebietes von Heilbronn als Wohngebiet, mit dem Hofgut Trappensee, aber auch mit den Parkanlagen samt Seen bekam der Standort um das Trappenseeschlösschen schon gegen Ende des 16. Jahrhunderts eine besondere Attraktion und Anziehungskraft als Erholungs- und Erlebnislandschaft. Das steigerte sich, als 1879 an der Jägerhausstraße von der Brauerei Cluß die "Schankhalle" mit Biergarten eröffnet wurde, die man als Beginn der Trappensee-Gastronomie bezeichnen kann. Sie entwickelte sich zu einem viel besuchten Ausflugslokal mit Biergarten. Damit bekam die Verkehrsanbindung zunehmende Bedeutung, sowohl was den Individualverkehr mit Auto als auch den öffentlichen Personennahverkehr betrifft.

Am 15. Dezember 1924 wurde beispielweise eine Vereinbarung der Stadt mit dem Geländebesitzer Cluß über die Reinigung von "Nachbarschaftsstraßen" vor dem Trappensee geschlossen. Auch das Jägerhaus war vom Ausflugsverkehr betroffen. Die Chronik der Stadt Heilbronn hält am 5. April 1928 fest: "Nach mehreren Gesuchen der Wirte vom Trappensee (Trappensee 1-7) und Jägerhaus, des Württ. Automobilklubs, Sektion Heilbronn, und der Ortsgruppe Heilbronn des Touringklubs hebt der Gemeinderat die Sperrung der Jägerhausstraße für Kraftfahrzeuge an Samstagnachmittagen auf."

Besondere Bedeutung hatte die Trappensee-Anbindung mit Omnibus und Straßenbahn. Seit 29. Mai 1897 gab es in Heilbronn die Straßenbahn vom Hauptbahnhof zur Allee. Seit 1909 gab es im Sommerhalbjahr sonntags einen Omnibusverkehr. 1936 wurde die Straßenbahn-Linie zum Trappensee eingeweiht. 1938 ging die am 22. Juni 1928 in Neckargartach eröffnete eigene Straßenbahnlinie im damals noch selbständigen Stadtteil an die Stadt Heilbronn über.

In seinem Buch „Einmal Harmonie bitte“ schreibt der „Straßenbahner“ Gottfried Bauer: „Im Sommer 1935 griff das Tiefbauamt Heilbronn den alten Plan des früheren Oberbürgermeisters Emil Beutinger und den oft geäußerten Wunsch der Bevölkerung wieder auf und plante die Weiterführung der Straßenbahn in die Karlstraße zum Trappensee. Die Gemeindegremien genehmigten Ende 1935 diesen Neubau und bewilligten auch die finanziellen Mittel.

Die Heilbronner Bauunternehmung Rohrbach und Huber erhielt im Januar 1936 den Zuschlag und bereits Mitte März wurde mit den Erdarbeiten der 1,75 Kilometer langen Strecke begonnen. Mitte April trafen die bestellten Schienen und die 76 Fahrleitungsmasten in Heilbronn ein. Jetzt war es möglich, die neue Straßenbahnstrecke bis zum Pfingstfest fertigzustellen. Die Kosten betragen annähernd 200 000 Reichsmark. Am Samstag, 3. Juni 1936, versammelten sich um 13.30 Uhr der NSDAP-Oberbürgermeister Heinrich Gültig und zahlreiche Bürger am Marktplatz, um die Strecke zu eröffnen. Es war übrigens die letzte Straßenbahnlinie, die in Heilbronn gebaut wurde. Bereits zwei Stunden später wurde mit zwei festlich geschmückten Straßenbahnzügen der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen. Die Linie B fuhr alle siebeneinhalb Minuten vom Trappensee über die Karlstraße–Allee–Kiliansplatz–Hauptbahnhof zum Sonnenbrunnen und alle 15 weiter nach Böckingen."

Bis 30.6.1940 fuhr sie als Linie B, dann ab 1.7.1940 bis 4.12.1944 als Linie 1. Nach dem Angriff auf Heilbronn mit der Zerstörung der Innenstadt fuhr die Linie 1 wieder ab 19.4.1946 bis 1.4.1955 zum Trappensee. Der Journalist Curt Albert Müller schrieb: "Das einst einsam vor der Stadt gelegene Landhaus steht jetzt in einer Umgebung, die zu den schönsten und schnell mit der Straßenbahn erreichbaren Wohnvierteln Heilbronns

gehört.”

Am 8. Dezember 1954 befasste sich der Gemeinderat mit der Frage der Umstellung der Straßenbahn auf Omnibus. Es wurde beschlossen, die Straßenbahn zum 1. April 1955 durch Omnibusse zu ersetzen. Direktor Dietze von den Heilbronner Verkehrsbetrieben legte am 19. Januar 1955 ein Konzept vor, das für die Linie 1 die Streckenführung von Böckingen über Hauptbahnhof, Allee, Karlstraße zum Trappensee vorsah. Außerdem schlug er drei Ausflugslinien vor: Linie A Harmonie-Trappensee-Jägerhaus, Linie B Harmonie-Wartberg, Linie C Harmonie-Gaffenberg.

Am 31. März 1955 fuhr die Straßenbahn zum letzten Mal zum Trappensee. Am 1. April fuhr der Gemeinderat nach einer “Gedenkssitzung” für die Straßenbahn und einer “Gedenkrede” von OB Paul Meyle in einem Sonderzug zum Trappensee und zurück, um dann bei einem gemütlichen Zusammensein das Ableben “der geliebten Ungeliebten zu beweinen”. Fast sang- und klanglos verschwand die Straßenbahn aus dem Heilbronner Stadtbild. Omnibusse und elektrisch betriebene Oberleitungs-Busse übernahmen die Personenbeförderung. Dazu kam die Ausflugslinie A, die von Mitte April bis Mitte Oktober vom Trappensee zum Jägerhaus fuhr.

Die neue Stadtbahn brachte neue Möglichkeiten, zum Trappensee zu kommen. Der im Dezember 2005 eingerichtete und von Zügen der Stadtbahn S 4 bediente Haltepunkt *Heilbronn Trappensee* an der nahe gelegenen Bahnstrecke Crailsheim–Heilbronn ist nach dem See benannt. Die Stadtbushaltestelle wurde umbenannt in *Trappensee-Literaturhaus*.

Eine besondere Bedeutung hatte am Bus-Endpunkt am Trappensee ein Kiosk. Joachim Friedl schrieb am 1.11.2019 in der Heilbronner Stimme:

Ein Kleinod, das Generationen von Heilbronnern irgendwie ans Herz gewachsen ist, existiert nicht mehr: Die Bushaltestelle beim Trappensee, ein Relikt aus den 1930er Jahren, wurde jetzt abgerissen. „Die Bausubstanz war marode. Wir konnten aus Sicherheitsgründen die Haltestelle nicht länger halten“, sagte auf Anfrage Fahrmeister Edwin Brändle von den städtischen Verkehrsbetrieben.

Ein besonderes Flair hatte die Endhaltestelle der Linie 1 dank des dortigen Kiosks. Von Anfang der 1960er Jahre bis 1975 versorgte die Betreiberin Luise Kümmerle die wartenden Fahrgäste mit kalten und heißen Getränken, Saitenwürstchen, Eis, Lutscher, Schokolade und natürlich Zeitungen. Sie war Ansprechpartnerin für alle, die Probleme hatten. Sie hat geschlichtet und hatte stets ein offenes Ohr für die Anwohner der Jägerhausstraße und für die älteren Herrschaften des Altenheims an der Arndtstraße. Ihr Sohn Heinrich Kümmerle engagiert sich wie auch Enkel Heinrich Kümmerle junior seit Jahren in der Europa-Union. Ein festes Ritual von Luise Kümmerle war, jeden Morgen die Vögel zu füttern. Die Spatzen wurden so zutraulich, dass sie ihr auf die Hand zum „Vespern“ flogen. Gut gepflegte sie auch ihre Stammgäste, die es sich bei gutem Wetter auf der Wiese hinter dem „Ständle“ bei einem oder zwei Bier gut gehen ließen. Als Luise Kümmerle ihre „Heimat“ am Trappensee Mitte der 1970er Jahre gesundheitsbedingt verlassen hatte, folgten noch einige Pächter nach. Meistens nicht sehr lange. Zuletzt stand der Kiosk leer und diente als Aufenthaltsraum für die Busfahrer. Die Oststadt hatte eine kleine Kultstätte verloren.



Die Haltestelle war nicht nur Unterstand für jene, die auf den Bus warteten, sondern auch Treffpunkt für viele Menschen aus dem Viertel rund um die Jägerhausstraße.



Luise Kümmerle umsorgte ihre Kundschaft am Kiosk über viele Jahre.



Einst für die Straßenbahn erbaut, hatte der Kiosk eine Hoch-Zeit in den 1960 Jahren als Bushaltestelle. Zuletzt gab er nur noch ein jämmerliches Bild ab.

CHRONIK

19. Juli 1908 Einführung einer Autoverbindung zum Jägerhauswald

4. April 1909 Beginn der sonntäglichen Automobilfahrten zum Trappensee

16. März 1922 Im Gemeinderat geht es um die „Autoplage“ und die große Staubbelastigung

15.12.1924 Vereinbarung Stadt-Cluss über die Reinigung der “Nachbarschaftsstraßen” vor dem Trappensee: 168 Mark. Der Gemeinderat beschließt, einen „Autosprengwagen“ zur Bekämpfung der Staubplage anzuschaffen.

5. April 1928 Nach mehreren Gesuchen der Wirte vom Trappensee (Trappensee 1-7) und Jägerhaus, des Württ. Automobilklubs, Sektion Heilbronn, und der Ortsgruppe Heilbronn des Touringklubs hebt der Gemeinderat die Sperrung der Jägerhausstraße für Krafffahrzeuge an Samstagnachmittagen auf. Der Gemeinderat genehmigt den

Teerungsplan für 1928, der insgesamt 30 900 Quadratmeter Straßenfläche umfasst.

März 1936 Die Siebennussbaumstraße entlang dem Straßenbahngleis zum Trappensee wird angelegt und gewalzt, sodass nun auch von der Karlstraße her eine Verbindung zum Trappensee besteht.

30. Mai 1936 Eröffnung der neuen Straßenbahnlinie zum Trappensee, die in drei Monaten mit einer Länge von 2,2 Kilometern für 200 000 RM Baukosten erstellt wurde. Die am Bau beteiligten Arbeiter sowie geladene Gäste nehmen an der ersten Fahrt teil, an deren Ende eine kleine Feier mit Flaggenhissung durchgeführt wird. Die Linie findet sehr schnell großen Zuspruch.

9. Juli 1936 Im Gemeinderat wird bekannt, dass die Linie an Werktagen zwischen 900 und 1100, an Sonntagen sogar 3000 bis 4000 Gäste befördert.

28. November 1945 Die Linie zum Trappensee ist von der Oststraße stadtauswärts wieder hergestellt. Die Strecke von der Allee bis zur Oststraße kann befahren werden, wenn dieser Teil der Karlstraße von Schutt und Sprengtrichtern befreit ist.

19. April 1946 Die Straßenbahn fährt jetzt vom Karlsruhgymnasium zum Trappensee.

2. Juni 1946 Straßenbahnlinie Allee – Karlstraße – Trappensee.

11. Oktober 1947 Die neue Friedrich-Ebert-Brücke wird eingeweiht. Neuer Fahrplan mit einer Linie Böckingen-Trappensee.

28. November 1947 Die Heilbronner Straßenbahn verfügt nur noch über zwölf Motorwagen (gegenüber 140 vor dem Krieg), und diese sind in reparaturbedürftigem Zustand. Linie Trappensee - Böckingen wird betrieben.

31. März 1955 Letzter Fahrtag der von den SWH (Stadtwerke Heilbronn) betriebenen Straßenbahn, die nach 58-jährigem Bestehen eingestellt und durch Verkehr mit Omnibussen (acht Linien) und O-Bussen (zwei Linien) ersetzt wird. Nach der Gemeinderatssitzung findet eine Abschiedssonderfahrt von Gemeinderat, OB, BM und Amtsvorständen vom Marktplatz zum Trappensee und zurück statt.

19. März 1964 Die Stadtwerke sprechen sich aus Kostengründen gegen eine Verlängerung der Linie 1 über die Endhaltestelle Trappensee hinaus aus.

25. November 1964 Der Gemeinderat genehmigt den Bebauungsplan „Verlängerte Schlizstraße“ und schafft somit die Voraussetzungen für den Bau einer Überführung, die den Bahnübergang zwischen dem Gelände der TG Heilbronn und dem Trappenseeegut aufhebt. Schon vor zwei Jahren war die Bahn erstmals mit diesem Wunsch an die Stadt herantreten. Da der Bahnwärter in den Ruhestand geht, droht eine Schließung des Übergangs.

Dezember 2005 Der neu eingerichtete und von Zügen der Stadtbahn bediente Haltepunkt Heilbronn Trappensee an der nahe gelegenen Bahnstrecke Crailsheim-Heilbronn ist nach dem See benannt. Die Omnibushaltestelle erhält 2020 den Namen Trappensee Literaturhaus.