seinerzeit

Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.
Nr. 178 / 3. Juni 2026
www.nsu-heimat.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Ohne Auto können wir uns das Leben nicht mehr vorstellen

Schauen Sie mal in die Neckarsulmer Straßen. Da fahren viele Autos und viele stehen am Straßenrand. Die Vollmotorisierung haben wir schon lange. In jeder Familie gibt es zwei, drei Autos.

Setzten Sie sich mal an den Straßenrand und betrachten Sie die vorüberfahrenden Autos. Wie viele Personen sitzen drin? Na! Richtig: meist eine. Aber manche Familien, Vater, Mutter, Kinder, Hund haben ein einziges Auto. Das nennt man Van und die Straßen sind voll davon.

Ich ziehe gerne Vergleiche. Zu Fuß gehen, unterwegs (ein schönes Wort) Bekannte treffen, Unbekannten den Weg zeigen. Dagegen Autofahren, mit Freunden im Stau stehen, Touristen das Navi erklären.

Interaktion früher und heute. Ich bin gespannt, wie das weiter geht.

Ich hoffe, Sie mögen diese Seite.
Dann lesen Sie jede Woche etwas Neues aus der alten Zeit.
Ihre Pia Pichterich

„Wir haben es geschafft …“.

Massenmotorisierung und die Verstraßung der Republik

Von oben her ist das Automobil in die Gesellschaft hineingewachsen. Es waren zunächst die Oberschichten, welche sich an ihren Gefährten ergötzten, 1932 war mit 489 270 Automobilen gerade 1 % der Bevölkerung motorisiert. Erst im Laufe der Jahrzehnte wanderte das Auto die Leiter der gesellschaftlichen Hierarchie hinab, bis um 1970 mehr als die Hälfte der Arbeiterhaushalte schließlich jenes Vergnügen ausprobieren konnten, das ihnen die betuchten Kreise seit 50 Jahren so sichtbar vorgemacht hatten.

Dementsprechend hat sich auch die Automobilflotte nicht vom Motorrad über den Volks-Wagen zum Repräsentationsgefährt erweitert, sondern umgekehrt: am Anfang war der Luxuswagen, dem sich erst im Laufe der Zeit allerlei Mittelklasse- und Kleinwagen zugesellten. So war auch nicht der Massenkonsum, sondern der Luxuskonsum der Geburtshelfer der Autoindustrie, denn bis in die dreißiger Jahre hinein produzierte sie vor allem für Kunden, deren erster Blick nicht dem Preis, sondern der Schönheit und der Leistungsstärke des Wagens galt. So ein Hispano-Suiza strahlte Eleganz und Kraft aus, er war gefragt als Genußmittel, nicht als Transportmittel! Es waren die großen Wagen mit ihren vornehmen Besitzern, die den Glanz des Autofahrens schufen und für die Massen zum Leitbild wurden.

In den zwanziger Jahren eroberte das Auto die Phantasie der Menschen, setzte sich in ihren Sehnsüchten fest und wurde wenigstens in der Einbildungskraft zum Massenartikel. Warum sollte nicht für alle billig sein, was den Reichen wert war?

Der Tag wird kommen – schneller als viele denken – wo jeder unter dem Erdgeschoß seines Hauses einen Platz in der Garage, die in Zukunft bereitgestellt werden wird, haben wird, wo das Auto, wer weiß?, inbegriffen ist wie der andere „moderne Komfort“, wo man das Auto, das heißt die Geschwindigkeit´, zu Hause hat, ganz wie man heute dort – zur Verblüffung unserer Väter, wenn sie es sähen – Wasser, Gas, Strom … zur Verfügung hat.

Noch gab es erst 130 000 Fahrzeuge, doch formte sich in diesem Text von 1923 schon die Utopie einer künftigen Vollmotorisierung, wo jedermann in seiner Garage bedienungsleicht Geschwindigkeit parken würde. …

Doch 1952 waren immerhin 27,3 % der Haushalte motorisiert und konnten sich – unter den Augen der neidischen Nachbarn – „eine kleine Wochenendfahrt“ leisten. …

In den dreizehn Jahren zwischen 1960 und 1973 vervierfachte sich die Zahl der Pkw, verdreifachte sich die Zahl der gefahrenen Autokilometer und verdoppelte sich die Streckenlänge der Bundesautobahnen. …

Von Wolfgang Sachs in:
Deutschland | Ein historisches Lesebuch,
Verlag C.H. Beck München 1990.