



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Das Automobil im real existierenden Sozialismus
ostdeutscher Prägung: Trabant, Wartburg & Co. als
Konsumgut zwischen Systemlegitimation, Begierde und
Hoffnung (1954-1989)“

verfasst von / submitted by

Dipl.-Ing. (FH) Andreas Hager, MBA MSc MA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 190 313 456

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium
UF Geschichte, Sozialkunde und Politische Bildung
UF Geographie und Wirtschaftskunde

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Franz X. Eder

Diese Seite wurde absichtlich leer gelassen /

This page intentionally left blank

„The basis of bureaucratic rule is the poverty of society in objects of consumption, with the resulting struggle of each against all. When there is [Sic!] enough goods in a store, the purchasers are compelled to stand in line. When the lines are very long, it is necessary to appoint a policeman to keep order. Such is the starting-point of the power of the Soviet bureaucracy. It 'knows' who is to get something and who has to wait.“¹

oder

„Was ich haben will, das krieg ich nicht und was ich haben kann, das gefällt mir nicht.“²

Allgemeine Anmerkung des Autors:

Sämtliche Zitationen in dieser Ausarbeitung sind gemäß den Gestaltungs- und Zitationsrichtlinien des Chicago Manual of Style (Zitierstil: ‚Full note – german16a ‘) ausgeführt.³

¹ Leon Trotsky, *The Revolution Betrayed: What Is the Soviet Union and Where Is It Going?*, übers. von Max Eastman (New York: Doubleday, 1937), 112.

² Textfragment aus einem Lied der Musikgruppe Fehlfarben, *Paul ist tot*, Monarchie und Alltag, 1980, <<http://www.youtube.com/watch?v=1gKwduFVsV4&list=RD1CZakMPAS3I&index=6>>.

³ Vgl. University of Chicago Press, *The Chicago Manual of Style: The Essential Guide for Writers, Editors and Publishers*, 17. Aufl. (Chicago: University of Chicago Press, 2017).

Inhaltsverzeichnis

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	3
1. <i>Einleitung</i>	5
2. <i>Aufbau der Untersuchung</i>	9
3. <i>Zielsetzungen, Annahmen und forschungsleitende Fragestellungen</i>	11
4. <i>Historische Kontextualisierung</i>	15
4.1 <i>Das Automobil als langlebiges Konsumgut</i>	15
4.2 <i>Sozialistische Konsumkultur</i>	19
4.3 <i>Zur Spezifik der individuellen Motorisierung im Sozialismus ostdeutscher Prägung</i>	25
4.3.1 <i>Zum Stellenwert des Automobils in der DDR</i>	25
4.3.2 <i>Sonderweg der DDR im Ostblock?</i>	34
4.3.3 <i>Konsumwettkampf der Systeme</i>	36
4.4 <i>Genese der Massenmotorisierung im DDR-Staatssozialismus</i>	46
4.4.1 <i>Motorisierter Vor- und Nachkriegsalltag (bis 1954)</i>	46
4.4.2 <i>Von den Anfängen der PKW-Produktion bis zur Konsumwende (1954-1971)</i>	48
4.4.3 <i>Entscheidungsjahre des ostdeutschen Automobilbaus (1971-1980)</i>	58
4.4.4 <i>Der Motor stockt - Stagnation und Niedergang (1980er Jahre)</i>	71
5. <i>Darlegungen zum Quellenkorpus</i>	82
5.1 <i>Dokumente des Staatsapparats und Eingaben aus der Bevölkerung</i>	82
5.2 <i>Funktion und Quellenwert von Eingaben</i>	83
6. <i>Empirische Vorgangsweise</i>	87
6.1 <i>Methodische Überlegungen</i>	87
6.2 <i>Die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring</i>	89
6.2.1 <i>Verfahrensweise, Ablaufmodell und Technik</i>	89
6.2.2 <i>Kategorienbildung und Kodierung des Materials</i>	92
6.2.3 <i>Computerunterstützte Aufbereitung und Auswertung</i>	94
7. <i>Präsentation und Interpretation der Ergebnisse</i>	98
7.1 <i>Nutzungsarten und Bedeutung</i>	99
7.2 <i>Automobile Quantitäts- und Qualitätsmängel</i>	104
7.2.1 <i>Warten und endlich fahren</i>	104
7.2.2 <i>Automobile Qualitätsmängel</i>	107
7.3 <i>Ersatzteilversorgung, Instandhaltung und Autobasteln</i>	113
7.3.1 <i>Unzureichende Ersatzteilversorgung</i>	113
7.3.2 <i>Rare Werkstatttermine</i>	122
7.3.3 <i>Selbsthilfe im Land der Autobastler</i>	126
7.4 <i>Verteilungsasymmetrien im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat</i>	129

7.4.1	<i>Räumliche Disparitäten</i>	130
7.4.2	<i>Soziale Disparitäten</i>	133
7.4.3	<i>Westgeschenke über Genex und Intershop</i>	144
7.5	<i>Informeller Austausch und Grauzonen der Legalität</i>	151
7.5.1	<i>Gebrauchtwagenmarkt und mobiler Schwarzmarkt</i>	151
7.5.2	<i>Tauschhandel und Spekulation</i>	155
7.5.3	<i>Veruntreuung, Amtsmissbrauch und Diebstahl</i>	160
8.	<i>Fazit</i>	163
	<i>Quellen- und Literaturverzeichnis</i>	169
	<i>Abbildungsverzeichnis</i>	190
	<i>Kurzbeschreibung</i>	191

1. Einleitung

Als die neu inthronisierte sowjetische Parteiführung Mitte der 1980er Jahre einen zarten Reformprozess zur Modernisierung von Politik, Gesellschaft und Ökonomie einleitete, sah darin noch kaum jemand den Nährboden und die Voraussetzung zur Demokratisierung des ganzen Ostblocks. Während die Bevölkerung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) unter ‚Glasnost und Perestroika‘ neue Hoffnung für einen Wandel in Ostdeutschland schöpfte, war die Staatsführung unter Erich Honecker nicht bereit, den Reformkurs des ‚Großen Bruders‘ mitzutragen. Die Zeichen der Zeit wurden von den ‚ergrauten Herren‘ im Politbüro nicht als solche erkannt. Noch im August 1989, als der ökonomisch-technologische Wettstreit mit dem Westen längst verloren war, beschwor Honecker in den Staatsmedien die „Leistungen bei der Verbindung der wissenschaftlich-technischen Revolution mit den Vorzügen des Sozialismus“ und verdamnte in gewohnter Manier „das Triumphgeschrei westlicher Medien über das Scheitern der sozialistischen Gesellschaftskonzeption“. Den jahrzehntelangen Proklamationen, der „Sozialismus ist die einzige Gesellschaftsordnung, in der der Mensch ein Mensch sein kann, in der menschliche Arbeit und Initiative [...] zum Wohl des Menschen wirksam werden“, schenkte die Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt jedoch schon lange keinen Glauben mehr.⁴

Vielmehr bestimmten staatliche Oppression und ein Mangel an Konsumgütern und Dienstleistungen den Alltag vieler Bürger und Bürgerinnen. Die aufgestaute Unzufriedenheit kulminierte schließlich in den friedlichen Massendemonstrationen hunderttausender Menschen. Die Wende war jedenfalls nicht mehr aufzuhalten, die Mauer fiel am 9. November 1989 und mit der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 hörte das im Selbstverständnis ‚bessere Deutschland‘ endgültig auf zu existieren.⁵

Eingebettet in den allgemeinen Niedergang der Ostblockstaaten, wäre die friedliche Abberufung der DDR, ohne die Entwicklungen in der Sowjetunion, so nicht möglich gewesen. Neben den Beschränkungen der politischen und persönlichen Grundrechte war das Scheitern des Realsozialismus durch jahrzehntelange wirtschaftliche Fehlplanungen bestimmt. So wurde schon Mitte der 1970er Jahre zunehmend ersichtlich, dass der selbst ausgerufenen Systemwettbewerb mit dem Westen – zumindest an der Wirtschafts- und Konsumfront – wohl nicht mehr zu gewinnen war. Omnipräsente Engpässe bei der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen ließen die Loyalität der Bevölkerung zum Staatssozialismus spürbar schwinden. Trotzdem sich die Lage immer mehr zuspitzte, konnte sich die herrschende Elite jedoch nicht dazu durchringen, von den starren Prinzipien der zentralen Planungs-wirtschaft abzurücken. Das deklarierte Postulat der Staatsführung, eine Versorgung der Bevölkerung auf ‚Weltniveau‘ zu gewährleisten, stand den Realitäten des Alltags diametral gegenüber. Im ‚Neuen Deutschland‘, dem Sprachrohr der allmächtigen Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED), wurde diese Haltung noch im Juni 1989 wie folgt auf den Punkt gebracht:⁶

⁴ Neues Deutschland, „Spitzenleistung im Wettbewerb zum 40. Jahrestag der DDR: Erfurter Mikroelektroniker übergaben Muster von 32-bit-Mikroprozessoren“, *Neues Deutschland* (44. Jahrgang / Nummer 191), 15. August 1989, 1.

⁵ Vgl. Gert-Joachim Glaeßner, *Politik in Deutschland*, 2. Aufl. (Wiesbaden: VS Verlag, 2006), 241; vgl. Udo Wengst und Hermann Wentker, Hrsg., *Das doppelte Deutschland: 40 Jahre Systemkonkurrenz* (Berlin: Links, 2008).

⁶ Neues Deutschland, „Aus dem Bericht des Politbüros an die 8. Tagung des Zentralkomitees der SED: Berichterstatter: Joachim Herrmann, Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED“, *Neues Deutschland* (44. Jahrgang / Nummer 146), 23. Juni 1989, 5.

„Jeder Werkleiter und Generaldirektor eines Kombimates, jede Parteiorganisation muß sich davon leiten lassen: Erst wenn alle Seiten der Versorgung sorgfältig und gewissenhaft berücksichtigt werden, empfinden die Bürger die gute Planerfüllung auch im Alltag. Das ist ein hoher und zugleich unabdingbarer Anspruch.“

Der Alltag der Menschen im real existierenden Sozialismus war bekanntlich mehrdimensionaler und es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, inwiefern den Entscheidungsinstanzen die Versorgungsunzulänglichkeiten, deren Ursachen und Wirkungen, überhaupt bekannt waren. Erhaltene Aufzeichnungen aus den verschiedensten Parteigremien und Behördenstellen (Zentralkomitee, Politbüro, Ministerien, Bezirks- und Kreisverwaltungen etc.) eröffnen der Forschung hierzu eine wertvolle Basis, um entsprechende Handlungsstränge und Entscheidungsprozesse der Machthaber zu dekuivieren. Äußerst schonungslos benennt etwa eine Situationsanalyse aus dem Ministerium für Staatssicherheit (Stasi) [Sic!] vom 6. Juni 1989 die Missstände. Dieses als ‚Streng vertraulich!‘ klassifizierte Dokument wurde, mit dem Ersuchen um Stellungnahme, an das Büro von Egon Krenz, damals zweiter Mann im Staat hinter Erich Honecker, gerichtet. In den Dokumenten wird von einer zunehmend negativen Stimmung in der Bevölkerung berichtet, wobei dafür vor allem die schlechte Versorgungslage mit (hochwertigen) Konsumgütern verantwortlich gemacht wird.⁷

Die Stasi beobachtete *„in wachsendem Maße [...] Meinungsäußerungen unterschiedlichster Personengruppen“*, welche *„direkte Zusammenhänge zwischen der Lage in der Volkswirtschaft und auftretenden Problemen im Bereich Handel und Versorgung“* herstellen. Als besonders besorgniserregend wird dabei gesehen, dass das unzureichende Warenangebot die politische Legitimität des Staatssozialismus zu erodieren droht. Der wiedergegebene Tenor aus dem Volk lautete dazu nämlich, *„der Sozialismus habe sich als unfähig erwiesen, seine ökonomischen Probleme aus eigener Kraft zu lösen. Er biete darüber hinaus auch keine gangbaren Lösungswege für die Befriedigung der Bedürfnisse seiner Bürger an“*.⁸

In den Stasi-Analysen heißt es weiter, dass die *„Leistungskraft der Volkswirtschaft“* vor *„allem an der bedarfs-, sortiments- und qualitätsgerechten Bereitstellung von Waren, insbesondere von Konsumgütern und Ersatzteilen [...] gemessen“* wird. Eine nach quantitativen und qualitativen Gesichtspunkten ausreichende Bereitstellung von Konsumgütern wird *„immer mehr zum Kriterium für die Beurteilung*

⁷ Als gesellschaftspolitischer Seismograph können die massenhaft vorgetragenen Briefe (sogenannte Eingaben) der DDR-Bevölkerung an die Staatsorgane bezeichnet werden. Im Sozialismus stellten Eingaben ein pragmatisches und probates Instrument zur Konfliktregulierung zwischen Bürgern bzw. Bürgerinnen und der Staatsmacht dar. An der Schnittstelle zwischen Rechtsmittel und ideologisch verankerter Gepflogenheit angesiedelt, bot sich der Bevölkerung ein Kommunikationskanal, um auf individuelle und/oder kollektive Probleme aufmerksam zu machen und von den Behörden entsprechende Maßnahmen einzufordern. Zur Durchsetzung der Anliegen bedienten sich die Eingabeschreiber mitunter beim sprachlichen Duktus des Regimes und entwickelten ganz spezifische Thematisierungsstrategien, um die getätigten staatlichen Versprechungen auch einzufordern; vgl. James C. Scott, *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts* (New Haven: Yale University Press, 1992); vgl. Mark McCulloch, „The Shield and Sword of Consumption: The Police-Society Relationship in the Former East Germany“, *Past Tense: Graduate Review of History* 1, Nr. 1 (2012); vgl. Andreas Hager, „Konsumgeschichtliche Analysen zur ostdeutschen Mode anhand von Eingaben an das DDR-Fernsehen (1963-1989)“ (Universität Wien, 2013). Stitzel (2005) sieht in der Eingabepaxis bis zu einem gewissen Grad eine Reproduktion offizieller Diskurse, *„while practicing a form of self-regulation“*; Judd Stitzel, *Fashioning Socialism: Clothing, Politics and Consumer Culture in East Germany* (Oxford: Berg, 2005), 160. Die massenhaft vorgetragenen Beschwerden hatten zudem nicht nur eine Ventilfunktion, sondern wurden auch als Entscheidungsgrundlage für staatliche Maßnahmenpakete herangezogen. In dieser Hinsicht leisteten Eingaben auch wesentliche Beiträge zur Stabilisierung des politischen Systems.

⁸ SAPMO-BA, „Versorgung der Bevölkerung: Hinweise auf beachtenswerte Aspekte der Reaktion der Bevölkerung zur Um- und Durchsetzung der ökonomischen Strategie der SED und zu Problemen in den Bereichen Handel/Versorgung und Dienstleistungen (Büro Egon Krenz - Vermerk ‚Streng vertraulich!‘)“, 6. Juni 1989, Blatt 73, DY 30/70320.

der Attraktivität des Sozialismus im Vergleich zum Kapitalismus überhaupt“. Vielfach wird offen bezweifelt, dass die DDR überhaupt in der Lage ist, diese, die Bürger und Bürgerinnen bewegenden Konsumprobleme überhaupt lösen zu können. Insbesondere die fortgesetzten Vergleiche zum weitaus reichhaltigeren Warenangebot in der Bundesrepublik Deutschland (BRD) führten zu permanenten Verstimmungen in der Bevölkerung. Die Kritik zu den gesellschaftlichen Entwicklungen in der DDR und den „*Sozialismus überhaupt herabwürdigenden Äußerungen*“ nahmen unüberhörbar zu. Grundtenor diesbezüglicher Stimmungsbilder aus der Bevölkerung, folgert die Stasi-Analyse weiter, *„ist die Auffassung, das Versorgungsniveau der Bevölkerung habe sich [...] verschlechtert“.* Waren und Dienstleistungen, welche vor einigen Jahren *„zum normalen Angebot gehörten, sind heute nur noch mit ‚guten Beziehungen‘ [...] oder durch den Austausch von sog. Mangelwaren zu bekommen“.*⁹

Für den Erwerb bzw. die Inanspruchnahme besonders nachgefragter Warengruppen und Dienstleistungen mussten lange Wege- und/oder Wartezeiten in Kauf genommen werden.¹⁰ Im Bereich der Nahrungsmittel sind hier Prestigelebensmittel, wie Edelfleisch, Wurstsortimente, Schnittkäse, Obst, Gemüse oder Südfrüchte, hervorzuheben. In Bezug auf die Bereitstellung technischer Konsumgüter herrschte ebenfalls ein sehr großer Nachfrageüberhang vor. Auf bestimmte Produkte (Fernseher, Waschmaschinen, Elektroherde etc.) musste oft jahrelang gewartet und gespart werden.¹¹

Als zeitlos problematisch stellte sich die Versorgungslage mit dem langlebigen Konsumgut ‚Automobil‘ heraus. Die Verfügbarkeit von Personenkraftwagen (PKW) in der DDR lag weit hinter dem enorm hohen Bedarf und die Wartefristen für den Erwerb eines Neuwagens stiegen schließlich auf bis zu 18 Jahre [Sic!] an. Obgleich die Preise für ein entsprechendes Kraftfahrzeug (KFZ) relativ hoch angesetzt waren und der technische Ausstattungsgrad der DDR-Typen Trabant und Wartburg – spätestens ab den 1970er Jahren – den westlichen Modellstandards weit hinterherhinkte, tat dies der immensen Nachfrage keinen Abbruch. So entstand in der DDR die paradoxe Situation, dass gebrauchte Fahrzeuge zu Schwarzmarktpreisen von bis zum Doppelten des ursprünglichen Neupreises gehandelt wurden. Die extreme Mangelsituation an Fahrzeugen, Ersatzteilen und Reparaturwerkstätten begünstigte – so eine der zentralen Thesen in dieser Ausarbeitung – in ganz entscheidendem Maße den Niedergang der DDR. Gestützt wird diese Haltung nicht zuletzt von entsprechenden Schlussfolgerungen im bereits zitierten Stasi-Bericht zur Versorgungsmisere im Arbeiter- und Bauernstaat. Demgemäß wurde seitens der Bevölkerung mit zunehmender Vehemenz gefordert, dass *„die Pkw-Probleme im Interesse der Bevölkerung schnell und wirkungsvoller geklärt werden [und] viele Bürger die Lösung der ‚Pkw-Probleme‘ als Gradmesser einer erfolgreichen DDR-Wirtschaftspolitik ansehen. Vielfach wird offen bezweifelt, daß die DDR überhaupt in der Lage sei, diese, die Bürger bewegenden Probleme zu lösen“.*¹²

Mit der fortschreitenden Zurückstellung der Konsumbedürfnisse begann auch die Zustimmung zum Sozialismus als Ganzes zu erodieren. Die Parteiführung reagierte auf die Kritik uneinheitlich, oftmals

⁹ Ebd., Blatt 78.

¹⁰ Eine Ausnahme bildete die ausreichende Bereitstellung von Gütern des täglichen Bedarfs. Aus ideologischen Gründen war die Sicherung einer stabilen Versorgung mit Grundnahrungsmitteln, Kinderbekleidung, Wohnraum etc. oberstes Gebot in der DDR.

¹¹ Vgl. Annette Kaminsky, *Illustrierte Konsumgeschichte der DDR* (Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung, 1999).

¹² SAPMO-BA, „Versorgung der Bevölkerung“, 6. Juni 1989, Blatt 80.

mit einer Kombination aus formaler Missachtung und disziplinärer Steuerung der Bürger und Bürgerinnen. Gleichzeitig wurden erhebliche Anstrengungen unternommen, die Wünsche der Menschen mit rhetorischen Mitteln zu kanalisieren, dies mit der Zielstellung die Diskrepanzen zwischen Angebot und Nachfrage – zwischen Produktion und Konsumtion – nachhaltig in Einklang zu bringen. Trotz entsprechender Stimmen aus dem Behörden- und Planungsapparat zeigte die SED-Führung bis zuletzt keine Bereitschaft das rigide planwirtschaftliche Wirtschaftssystem grundlegend zu adaptieren, „[i]nstead, the quantitative and qualitative inadequacies of the SED's economic strategies found their concrete expression in the Trabant and the Wartburg, the two domestically produced automobiles“.¹³

Zweifelsohne wurde der PKW nicht nur im Westen zum Kultobjekt und Statussymbol von ganzen Nachkriegsgenerationen, auch für die Bürger und Bürgerinnen der DDR war der eigene fahrbare Untersatz weitaus mehr als ein Gebrauchsgegenstand zur Fortbewegung. Obgleich in vielerlei Hinsicht ein Sinnbild einer gescheiterten Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung, so liegt man doch völlig falsch, die ostdeutsche Massenmotorisierung auf eine Geschichte des Scheiterns zu reduzieren. Denn trotz der langen Wartezeiten waren Trabant und Wartburg in der Bevölkerung zeitlos begehrt. Als ‚lieb-gewonnene schlechte Eigenschaft‘ wurde das eigene Fahrzeug von seinem Besitzer bzw. seiner Besitzerin gehegt und gepflegt; und noch heute wird die DDR – mitunter in ostalthisch romantisierter Verklärung – mit ihren automobilen Produkten identifiziert. Insbesondere die letzten Jahre der DDR waren von einem vielschichtigen Stimmungsbild aus (vorgegebener) Systemtreue, Desillusionierung und artikulierter Unzufriedenheit durchzogen. Innerhalb der engen Grenzen des autoritären Systems hatte die anhaltende Konsummühsal im Land ganz wesentlichen Einfluss auf den fortschreitenden Vertrauensverlust der ostdeutschen Bevölkerung gegenüber dem sozialistischen Herrschaftssystem.¹⁴

Im Rahmen einer internen Besprechung der Parteiführung am 5. September 1988 brachte Harry Tisch, Vorsitzender des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB), die Problemlagen mit einer bildhaft einprägsamen Formulierung auf den Punkt: „Unsere Leute wollen die soziale Sicherheit, Geborgenheit, sichere Arbeitsplätze und Ausbildung von uns und die Kaufhäuser aus der BRD“.¹⁵

¹³ Jonathan R. Zatlin, „The Vehicle of Desire: The Trabant, the Wartburg, and the End of the GDR“, *German History* 15, Nr. 3 (1997): 359.

¹⁴ Bezüglich einer Optimierung des planwirtschaftlichen Wirtschaftssystems und zur effizienteren Steuerung der Bedürfnisse richtete die DDR-Führung im Jahr 1971 einen eigenen Bedarfs- und Marktforschungsbereich ein. Die Ergebnisse der Erhebungen waren vorwiegend für den systeminternen Gebrauch bestimmt und blieben der Öffentlichkeit aus Gründen der Geheimhaltung weitgehend verwehrt. Dies vor allem auf Grund von kritischen Rückmeldungen der (anonym) befragten Personen. Herrschte in den frühen Umfragen aus dem Jahr 1976 noch relativ große Zustimmung zum sozialistischen Gesellschaftssystem (76,5 Prozent), gaben die Menschen vor allem abseits der weitgehend akzeptierten Sozialpolitik eine differenziertere Situationseinschätzung wieder. Vor allem auf den Gebieten ‚Technologie und Wirtschaft‘ bescheinigten nur 26,4 Prozent dem Sozialismus eine Vorrangstellung. Bei alleiniger Betrachtung technologischer Führungsanwartschaft sank dieser Wert auf bedrohliche 10,8 Prozent. In Bezug auf Fragestellungen zur BRD wurden seitens der DDR-Bevölkerung vor allem die gravierenden Konsumasymmetrien thematisiert, insbesondere Probleme, die den Lebensstandard (64,1 Prozent) und das Preisniveau (62,3 Prozent) betrafen; vgl. Dorothea Hilgenberg, *Bedarfs- und Marktforschung in der DDR: Anspruch und Wirklichkeit* (Köln: Wissenschaft und Politik, 1982); vgl. Heinz Niemann, *Meinungsforschung in der DDR: Die geheimen Berichte des Instituts für Meinungsforschung an das Politbüro der SED* (Köln: Bund Verlag, 1993), 406–407.

¹⁵ SAPMO-BA, „Niederschrift über eine Beratung beim Generalsekretär des ZK der SED (Erich Honecker) zu den Materialien des Entwurfs der staatlichen Aufgaben 1989“, 6. September 1988, DY 30/3755, zitiert nach: Hans-Hermann Hertle, *Der Fall der Mauer: Die unbeabsichtigte Selbstauflösung des SED-Staates* (Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996), 71–72.

2. Aufbau der Untersuchung

Das Forschungsdesign folgt einer kombinierten Methodik und agiert dabei sowohl auf deskriptiver Ebene als auch auf explorativem Niveau (siehe Abbildung 1).

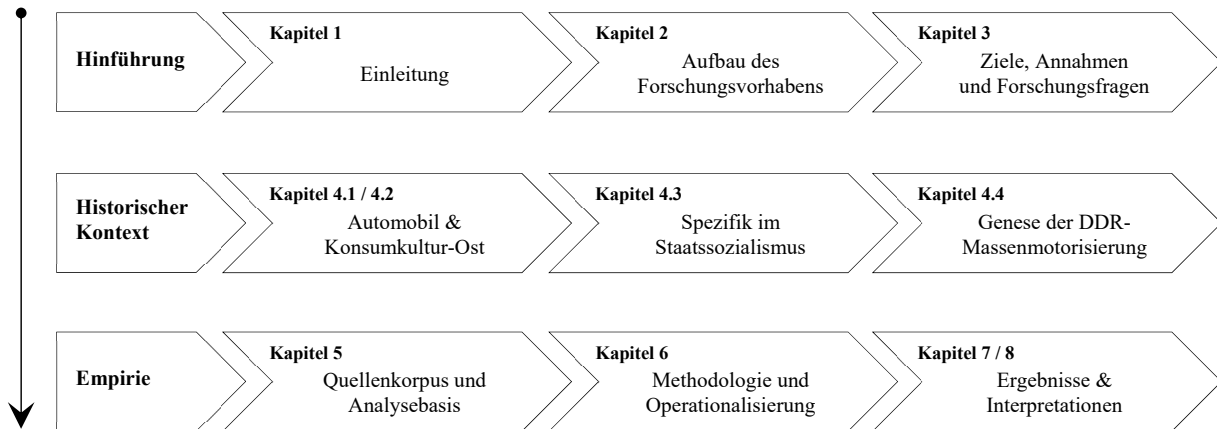


Abbildung 1: Aufbau der Untersuchung ¹⁶

Neben begrifflichen Explikationen und einer kritischen Bewertung des Forschungsstandes wird in dieser Untersuchung an bestehende historische Frage- und Problemstellungen angeknüpft. Der Natur des Gegenstandsbereiches entsprechend, wurden die behandelten Diskurse, Kontexte, Narrative und Argumentationsketten in Form von miteinander verschränkten Abschnitten konzipiert. Anschließend an die vorliegende Beschreibung des Untersuchungsaufbaus (Kapitel 2) werden im dritten Kapitel die Zielsetzungen, die postulierten Annahmen und die zugrundeliegenden Forschungsfragen dargestellt.

Im Sinne einer ganzheitlichen Annäherung findet in den theoretischen Abschnitten der Forschungsarbeit zunächst eine Diskussion relevanter wirtschafts- und sozialhistorischer Zusammenhänge statt (siehe Kapitel 4). Dabei gilt es die vielschichtigen Dimensionen des Konsumguts ‚Automobil‘ zu erörtern, ehe im Anschluss auf dessen spezifische Rolle im Rahmen der Sozialistischen Konsumkultur (‚Sowjetisierung des Konsums‘) Bezug genommen wird (Abschnitte 4.1 und 4.2). Von großem Interesse ist in diesem Zusammenhang, inwiefern im Konsumwettkampf der Gesellschaftssysteme von ostdeutschen Sonderwegen zu sprechen ist (Abschnitt 4.3).

In weiterer Folge wird in Abschnitt 4.4 ein konziser Überblick zur Genese der Massenmotorisierung im DDR-Staatssozialismus geleistet. Diese historiographischen Erörterungen bieten nicht nur politische und ökonomische Einblicke in die automobilbezogenen Entwicklungen in der DDR. Vielmehr werden – entlang von vier prägenden Zeitabschnitten der DDR-Historie – wesentliche Entwicklungen, Verläufe und Zäsuren der Massenmotorisierung im DDR-Staatssozialismus analysiert. Dadurch wird eine enge Fühlungsaufnahme mit der Vielschichtigkeit und dem spezifischen Stellenwert des motorisierten Individualverkehrs in Ostdeutschland ermöglicht. Dieser Vorgangsweise liegt die generelle Auffassung zugrunde, dass erst durch ein profundes Verständnis zu den ökonomischen und konsumpolitischen

¹⁶ Quelle: Eigene Abbildung

Zielsetzungen bzw. Entwicklungen eine fundierte Bearbeitung und Interpretation des empirischen Datenmaterials möglich wird.

In Kapitel 5 wird der verwendete Quellenkorpus vorgestellt, wobei in dieser Untersuchung zwei Erzählperspektiven für die Bearbeitung der Fragestellungen eingenommen werden. Während Dokumente, Akten und Sitzungsprotokolle aus dem Staats- und Verwaltungsapparat (Zentralkomitee, Politbüro, Ministerien etc.) neuartige Einsichten in die politischen und ökonomischen Funktions- und Wirkungsweisen bieten, so eröffnen die massenhaft vorgetragenen Eingaben – d.h. Bittschriften und Beschwerdebriefe der Bevölkerung an die staatlichen Stellen – lebensunmittelbare Sichtweisen auf den motorisierten Alltag. Die verschränkte Nutzbarmachung der beiden Quellentypen erlaubt es, mehr über die sozialistische Staatsführung und die ostdeutschen Lebenswelten zu erfahren.

Im Anschluss an die Vorstellung des Datenmaterials wird in Kapitel 6 eine nähere Charakterisierung der angewandten methodischen Zugänge vorgenommen. Unter der übergeordneten Prämisse, eine methodisch-prüfende ‚Wirklichkeitsforschung‘ zu betreiben, wurden im Vorfeld verschiedenste qualitative und quantitative Auswertungsverfahren auf ihre spezifische Brauchbarkeit hin evaluiert. Im stetigen Rekurs auf die zugrundeliegenden Fragenstellungen und die Struktur des Datenmaterials wurden methodische Zugänge der ‚Qualitativen Inhaltsanalyse‘ ausgewählt. Ganz konkret folgt der Auswertungsprozess dem gut dokumentierten Instrumentarium der ‚Strukturierenden Qualitativen Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring‘. Die zielgerichtete und systematische Auswertung des reichhaltigen Textmaterials (Kategorienbildung, Kodierung, Mustererkennung etc.) wurde dabei ganz wesentlich durch leistungsfähige Softwareanalysewerkzeuge (MAXQDA 2018v2) unterstützt.

Kapitel 7 dient dazu, die Ergebnisse der kategorisierten Belege in Hinblick auf die Betrachtungsschwerpunkte zu analysieren. In enger Verschränkung zu den extrahierten automobilbezogenen Entwicklungen – den damit verbundenen omnipräsenten Begehrlichkeiten und Diskrepanzen – werden die Resultate interpretiert und mit dem Forschungsstand kritisch in Kontrast gesetzt. In diesem Zusammenhang besteht die Intention, neue Einsichten zur Genese, zum Stellenwert und der Wirkung des spezifischen Konsumguts ‚Automobil‘ im Staatssozialismus zu gewinnen. Die methodengeleiteten Auswertungen sollen dabei auch neue Einsichten in die vielschichtigen Aushandlungsprozesse zwischen der engsten Parteispitze, den verschiedenen Interessensgruppen im Staatsapparat und der Bevölkerung bieten. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Prüfung, inwiefern gerade die automobilen Entwicklungen prototypischen Charakter für die Erosion des scheinbar allmächtigen SED-Regimes besitzen. Der finale Abschnitt (Kapitel 8) wird dazu genützt, die zentralen Erkenntnisse des Forschungsvorhabens in konziser Weise zu rekapitulieren.

3. Zielsetzungen, Annahmen und forschungsleitende Fragestellungen

Wie zahlreiche Beispiele aus der Geschichte belegen, haben die herrschenden Eliten ihren Macht- und Herrschaftsanspruch stets entlang des Versorgungsniveaus zu legitimieren versucht. Insbesondere die sozialistische Führung der DDR, die sich Zeit ihres Bestehens im ökonomischen Wettstreit mit dem Westen verortet sah, erachtete die Lösung konsumpolitischer Frage- und Problemstellungen als Bewertungsmaßstab für die Legitimität ihres Herrschaftsanspruches. Vor allem an der Konsumfront, so die Versprechen der Parteiführung, sollten die ostdeutschen Bürger und Bürgerinnen die Überlegenheit des Sozialismus zu spüren bekommen.¹⁷

Die These, dass Geschichte und Untergang der DDR in wesentlichen Zügen durch konsumpolitische Entscheidungen, Wendungen und Irrwege Bestimmung findet, wird u.a. bereits in Forschungsarbeiten von Heldmann, Hertle, Hübner, Jarausch, Judt, Landsman, Lüdtke, Kaminsky, Merkel, Meuschel, Poutrus, Sabrow, Timmermann, Volze, Wolle etc. indiziert.¹⁸

¹⁷ Annette Kaminsky, „Herrschaftsgeschichte als Konsumgeschichte“, in *Die DDR – Erinnerungen an einen untergegangenen Staat*, hg. von Heiner Timmermann, Bd. 88 (Berlin: Duncker & Humblot, 1999), 123.

¹⁸ Vgl. Philipp Heldmann, *Herrschaft, Wirtschaft, Anoraks. Konsumpolitik in der DDR der Sechzigerjahre*, Bd. 163, Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2004); vgl. Hans-Hermann Hertle und Stefan Wolle, *Damals in der DDR. Der Alltag im Arbeiter- und Bauernstaat* (München: Bertelsmann, 2004); vgl. Peter Hübner, „Die Zukunft war gestern: Soziale und mentale Trends“, in *Sozialgeschichte der DDR*, hg. von Hartmut Kaelble, Jürgen Kocka, und Hartmut Zwahr (Stuttgart: Klett-Cotta, 1994), 171–188; vgl. Konrad H. Jarausch und Martin Sabrow, *Weg in den Untergang: Der innere Zerfall der DDR* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1999); vgl. Matthias Judt, *Der Bereich Kommerzielle Koordinierung: Das DDR-Wirtschaftsimperium des Alexander Schalck-Golodkowski: Mythos und Realität* (Berlin: Links, 2013); vgl. Matthias Judt, „Kompensationsgeschäfte der DDR – Instrumente einer europäischen Ost-West-Wirtschaftsintegration?“, *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte / Economic History Yearbook* 49, Nr. 2 (2016): 117–138; vgl. Annette Kaminsky, *Wohlstand, Schönheit, Glück. Kleine Konsumgeschichte der DDR* (München: Beck, 2001); vgl. Mark Landsman, *Dictatorship and Demand. The Politics of Consumerism in East Germany* (Cambridge: Harvard University Press, 2005); vgl. Alf Lüdtke, „Helden der Arbeit – Mühen beim Arbeiten. Zur mühsamen Loyalität von Industriearbeitern in der DDR“, in *Sozialgeschichte der DDR*, hg. von Hartmut Kaelble, Jürgen Kocka, und Hartmut Zwahr (Stuttgart: Klett-Cotta, 1994), 188–217; vgl. Sigrid Meuschel, *Legitimation und Parteiherrschaft: Zum Paradox von Stabilität und Revolution in der DDR, 1945–1989* (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1992); vgl. Sigrid Meuschel, „Überlegungen zu einer Herrschafts- und Gesellschaftsgeschichte der DDR“, *Geschichte und Gesellschaft* Nr. 19 (1993): 5–14; vgl. Ina Merkel, „Der unaufhaltsame Aufbruch in die Konsumgesellschaft“, in *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, hg. von Ina Merkel und Felix Mühlberg (Köln: Böhlau, 1996), 8–20; vgl. Ina Merkel, *Utopie und Bedürfnis. Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR* (Köln: Böhlau, 1999); vgl. Ina Merkel, „Vom Zeitgeist in der DDR“, in *Europa und die Europäer. Quellen und Essays zur modernen europäischen Geschichte*, hg. von Rüdiger Hohls, Iris Schröder, und Hannes Siegrist (Stuttgart: Steiner, 2005), 107–114; vgl. Patrice G. Poutrus, *Die Erfindung des Goldbroilers. Über den Zusammenhang zwischen Herrschaftssicherung und Konsumententwicklung in der DDR*, Bd. 19, Zeithistorische Studien (Köln: Böhlau, 2002); vgl. Martin Sabrow, Hrsg., *Geschichte als Herrschaftsdiskurs: der Umgang mit der Vergangenheit in der DDR* (Köln: Böhlau, 2000); vgl. Heiner Timmermann, Hrsg., *Diktaturen in Europa im 20. Jahrhundert - der Fall DDR*, Diktaturen in Europa im zwanzigsten Jahrhundert - der Fall DDR (Berlin: Duncker & Humblot, 1996); vgl. Heiner Timmermann, Hrsg., *Die DDR - Politik und Ideologie als Instrument*, Bd. 86, Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen (Berlin: Duncker & Humblot, 1999); vgl. Heiner Timmermann, Hrsg., *Die DDR - Erinnerung an einen untergegangenen Staat*, Bd. 88, Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen (Berlin: Duncker & Humblot, 1999); vgl. Heiner Timmermann, Hrsg., *Die DDR - Analysen eines aufgegebenen Staates*, Bd. 92, Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen (Berlin: Duncker & Humblot, 2001); vgl. Armin Volze, „Geld und Politik in den innerdeutschen Beziehungen 1970–1989“, *Deutschland-Archiv* Nr. 3 (1990): 382–387; vgl. Armin Volze, „Innerdeutsche Transfers“, in *Materialien der Enquete-Kommission Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland*, hg. von Deutscher Bundestag, Bd. V/3 (Baden-Baden, 1995), 2761–2797; Armin Volze, „Ein großer Bluff?: Die Westverschuldung der DDR“, *Deutschland-Archiv* Nr. 6 (1996): 700–711; Armin Volze, „Zur Devisenverschuldung der DDR: Entstehung, Bewältigung und Folgen“, in *Die Endzeit der DDR-Wirtschaft — Analysen zur Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik*, hg. von Eberhard Kuhr, Am Ende des realen Sozialismus 4 (Wiesbaden: VS Verlag, 1999), 151–187; Stefan Wolle, *Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971–1989*, 3. Aufl. (Berlin: Links, 2009); Stefan Wolle, *Aufbruch nach Utopia. Alltag und Herrschaft in der DDR 1961–1971* (Berlin: Links, 2011).

An diese Forschungstradition anknüpfend, beschäftigt sich die gegenständliche Diplomarbeit mit Fragestellungen zur Legitimationspolitik in der DDR und der – durch Ungleichheit gekennzeichneten – systemzersetzenden Wirkungsmächtigkeit der Konsum- und Versorgungsproblematik. Auf Grund seiner Spezifik – wie auch Repräsentanz – innerhalb der ostdeutschen Konsumgeschichte, wird der forschende Blick dabei in besonderer Weise auf das langlebige Konsumgut ‚Automobil‘ gerichtet. In diesem Zusammenhang besteht das übergeordnete Ziel darin, neue Erkenntnisse zum allumfassenden Herrschaftsanspruch der sozialistischen Parteiführung, den unerfüllten (motorisierten) Konsumwünschen und den systemimmanenten Widersprüchen zu erschließen.

Grundsätzlich folgen die forschungsleitenden Fragestellungen einem dualen Erkenntnisinteresse. Auf Grundlage des reichhaltig vorhandenen empirischen Quellenmaterials (Protokolle, Berichte und Auswertungen verantwortlicher Stellen im Staatsapparat, Zeitungsartikel aus West- und Ostdeutschland, Briefe von ostdeutschen Bürgern und Bürgerinnen etc.) konzentrieren sich die Forschungsbemühungen sowohl auf die Identifikation von ökonomischen, politischen und sozialen Makroursachen der vorhandenen Missstände, als auch auf die Alltagssichtweisen der Bevölkerung zu den konsumbezogenen Versorgungsunzulänglichkeiten. Als besonders reichhaltige Analysebasis dienen der Untersuchung ausgewählte Briefquellen (‚sogenannte Eingaben‘) aus dem Zeitraum 1954 bis 1989, in denen leidgeprüfte ostdeutsche Bürger und Bürgerinnen die (wahrgenommenen) konsumbezogenen Insuffizienzen im ‚besseren Deutschland‘ thematisieren und bei den staatlichen Stellen um Intervention bzw. Abhilfe ersuchen. Spürt man den Alltagsbedingungen in der DDR nach, so sind diese lebensunmittelbaren Schilderungen von unschätzbarem Wert für die Forschung. In diesem Kontext eröffnet die historisch gewachsene ‚Eingabekultur‘ in der DDR neue Betrachtungshorizonte und bietet einen fruchtbaren Boden für eine authentische De- und Rekonstruktion ostdeutscher Lebenswelten.

Aufbauend auf eine Explikation der wesentlichen historischen Zusammenhänge schließt der engere Forschungsgegenstand an, welcher neue Erkenntnisse in Bezug auf die Wechselwirkungen zwischen unerfüllten (autobezogenen) Konsumwünschen und dem Zusammenbruch des Systems anstrebt. Die postulierten Annahmen beruhen auf der Grundhaltung, dass der Konsum nicht ausschließlich wirtschaftliche Perspektiven umfasst, sondern in seinem Wirkungsbereich auch soziale und psychologische Aspekte zu betrachten sind. Gerade in der DDR stellte das Automobil, auf Grund seiner vielfachen Einsatzmöglichkeiten, den symbolischen Bedeutungseinschreibungen, aber auch wegen des inhärenten Konfliktpotentials, ein ganz besonderes Konsumgut dar. Das ‚Automobil im real existierenden Sozialismus ostdeutscher Prägung‘ kann in diesem Zusammenhang – so eine zentrale These dieses Forschungsvorhabens – als geradezu paradigmatisches Beispiel für die gesellschaftlichen, ökonomischen und konsumbezogenen Entwicklungen und Zustände in der DDR herangezogen werden. Darüber hinaus wird das Forschungsprojekt von der Annahme geleitet, dass die systemimmanenten Konsum- bzw. Versorgungsunzulänglichkeiten und die damit verbundenen Ungleichgewichte bei der Verteilung ganz wesentlich für einen länger währenden Prozess der De-Legitimierung des sozialistischen Herrschaftssystems verantwortlich zeichneten. Im Kontext einer Fühlungsaufnahme mit diesen Erosionsprozessen werden makropolitische Entscheidungsprozesse mit den Wahrnehmungen der DDR-

Bevölkerung in Kontrast gesetzt. Eine wesentliche Zielstellung bestimmt sich darin die (konsumpolitischen) Widersprüche in der DDR – am Beispiel des Automobils – sichtbar zu machen und so auch ein Stück weit den fortschreitenden Loyalitätsentzug zu erklären.

Eingebettet an der Schnittstelle zwischen den ideologischen Leitbildern des Marxismus-Leninismus, den parteipolitischen Zwängen und den konkreten Lebenswelten der Bevölkerung, nahm das SED-Regime kontinuierlich Steuerungs-, Informations- und Koordinierungsfunktionen wahr und versuchte durch (re-)aktive Maßnahmen die Stabilität des Herrschaftsapparates aufrechtzuerhalten. Im Rekurs auf die forschungsleitenden Fragestellungen wird auch der (sozialen) Praxis der Herrschaftsausübung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Aus konzeptioneller Perspektive konstituieren sich wesentliche Erörterungen dabei vorrangig entlang von Schnittpunkten zwischen Staatsutopien und Alltagserfahrungen. In diesem Bedeutungszusammenhang wird der Rekonstruktion geschichtlicher Zusammenhänge und Hintergründe des Zeitraumes – in dem die jeweiligen Quellen entstanden sind – größtmögliche Aufmerksamkeit geschenkt. Zusätzlich zur permanenten historischen Reflexion der umgebenden Makrofaktoren stellt die Identifikation, welche ökonomischen und sozialen Wirklichkeiten bzw. Konflikte (in direkter und indirekter Weise) vermittelt bzw. in Frage gestellt werden, ein essentielles Moment der Untersuchung dar.

Entlang der ausgewählten Quellenbasis konzentrieren sich die konkreten Betrachtungshorizonte zudem auf die Untersuchung, wie sich die konsumbezogenen Wahrnehmungen der Bürger und Bürgerinnen der DDR in konkreten Schilderungen von alltäglichen Mängeln und Unzulänglichkeiten gestalten und artikulieren. Über die qualitative Analyse der einzelnen dedizierten Eingabe hinausführend, gilt es zu validieren, inwiefern konfliktbehaftete soziale Erfahrungen in eine sinnhafte Ordnung gebracht werden und so als normierendes Deutungsangebot für die Rezipienten und Rezipientinnen dienen. Zusätzlich zu diesen Bemühungen offeriert die Ausarbeitung Einblicke, auf welche Weise und in welcher Intensität sich die vom System vermittelte Wirklichkeit von der tatsächlich erlebten Realität unterscheidet. Die Bevölkerung wurde den jahrzehntelangen Durchhalteparolen jedenfalls zunehmend überdrüssig. Eine propagierte und ideologisch legitimierte moralische Überlegenheit des ‚real existierenden Sozialismus‘ über den imperialistischen Kapitalismus reichte den Menschen nicht mehr aus, um die offenkundigen (materiellen) Versorgungsmängel zu kompensieren. Hierzu wird der prüfende Blick darauf gerichtet, ob sich im zugrundeliegenden Quellenkorpus und in der Systematik der Eingabekultur Anhaltspunkte für die anstehenden Umgestaltungen des Systems (Wende ‚von unten‘ heraus) erkennen lassen.

Aus forschungsstrategischer Sicht orientiert sich die Ausarbeitung nicht ausschließlich entlang einer Automobilgeschichte der DDR oder einer Ereignisgeschichte des Konsums im sozialistischen Ostdeutschland, sondern es besteht sehr wohl der Anspruch, am Beispiel des Automobils, ganzheitliche Zusammenhänge, Wechsel- und Auswirkungen (zwischen dem westlichen und östlichen Konsummodell) aufzuzeigen. Basierend auf den skizzierten Ausführungen können die wesentlichen Fragekomplexe dieses Forschungsvorhabens wie folgt zusammengefasst werden:

- **Welche wesentlichen sozial- und konsumpolitischen Entwicklungs- und Entscheidungsprozesse kennzeichneten die ostdeutsche (Automobil-)Geschichte?**
 - Woran scheiterten mögliche Reforminitiativen, wie beispielsweise das in den späten 1960er Jahren initiierte Neue Ökonomische System der Planung und Lenkung (NÖSPL)?
 - Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgungssituation wurden seitens der Parteiführung ergriffen, um die omnipräsenten Versorgungsprobleme zu lösen?
 - Worauf rekurrierte die fatale Diskrepanz zwischen der ideologisch verankerten Bedeutungszumessung und der tatsächlichen Bedürfnisbefriedigung? Warum gelang es dem Staat mit der Zeit immer weniger die Bedürfnisse der Bevölkerung nach (hochwertigen) Konsumgütern flächendeckend zu befriedigen?
- **Am Beispiel des Automobils: Wie verstand sich der Herrschafts- und Legitimitätsanspruch im real existierenden Sozialismus in Bezug auf konsumpolitische Fragestellungen?**
 - In welcher Ausprägung artikulierte sich die, in der sozialistischen Ideologie verankerte und als Gegenkonzeption zur Amerikanisierung verstandene, ‚Sowjetisierung des Konsums‘?
 - Warum manifestierte sich gerade im Realsozialismus der DDR, wo die klassenlose und egalitäre Gesellschaft zur dogmatischen Staatsdoktrin erhoben wurde, eine schroffe Ungleichheit beim Zugang zu (hochwertigen) Konsumgütern? Welche Phänomene gingen damit einher, um sich dem Druck der Mangelwirtschaft zu entziehen?
 - Wie bewerteten die politischen Entscheidungsträger und Gremien die Widersprüche und welche Gegenmaßnahmen wurden gesetzt?
- **Inwiefern weist die Konsumkategorie ‚Automobil‘ besondere Reichweite auf? Wodurch konstituiert sich die besondere Erklärungskraft des Automobils im Sozialismus ostdeutscher Prägung?**
 - Welche Leitbilder und Diskurse prägten den sozialistischen Autokonsum? Welchen Status bzw. Stellenwert hatte das Automobil in der DDR? Inwiefern kann in Bezug auf die automobilen Gesellschaft von einem ostdeutschen Sonderweg gesprochen werden und welche Unterschiede bzw. Gleichläufe zur ‚Automobilkultur des Westens‘ (v.a. BRD) sind erkennbar?
 - In welchem Maß war das Automobil für die DDR-Bevölkerung ein ‚Vehikel‘ zur Distinktion im Einheitsstaat?
 - Werden die in den Eingaben der Bevölkerung vorgebrachten automobilbezogenen Probleme mit (übergeordneten) Makrofaktoren argumentativ in Bezug gesetzt? Welche Problemursachen werden in den Briefen genannt und in welcher Weise wird auf die systemseitig propagierten Wirklichkeiten referenziert?
 - Welche Spuren haben die konsumbezogenen Staatsutopien (zum Individualverkehr) im Alltagsleben der Individuen hinterlassen und wie wurden die massenhaft vorgetragenen Eingaben vom Staat verwertet? In welcher Ausprägung wurden die von der Bevölkerung vorgebrachten Unzulänglichkeiten und skizzierten Lösungsvorschläge vom Staat für Korrekturmaßnahmen herangezogen?

4. Historische Kontextualisierung

4.1 Das Automobil als langlebiges Konsumgut

Merkwürdigerweise wurde dem Automobil in der historischen Konsumforschung bisher nicht die erforderliche Aufmerksamkeit gewidmet. Dabei sind dessen eingeschriebene Eigenschaften weitaus systematischer und in ihren Konsequenzen eindrucksvoller, als dies bei anderen – häufiger untersuchten – konstituierenden Technologien, wie beispielsweise Computer oder Fernsehen der Fall ist.¹⁹

Die Relevanz des Automobils wird schon bei Betrachtung der nackten Produktionszahlen augenscheinlich, wurden doch nach Berechnungen von Sperling & Gordon (2008) bis zum Jahr 2000 mehr als eine Milliarde Autos produziert; und die weltweite Verbreitung nimmt immer noch zu.²⁰ Im Jahr 2011 waren bereits so viele Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs, wie im ganzen 20. Jahrhundert hergestellt wurden. Für den Zeitraum 2030 bis 2035, so schätzen renommierte Experten und Expertinnen, werden in Summe zwischen 1,0 bis 1,7 Milliarden Autos gleichzeitig ihre Spuren auf den Asphaltbahnen dieser Erde hinterlassen.²¹

Das Automobil war dabei stets mehr als ein bloßes Transportwerkzeug zur maschinengestützten Überwindung von Distanzen. Trotz der relativ hohen finanziellen Belastungen verspricht der eigene Wagen weitaus mehr: Beweglichkeit, Unabhängigkeit, Individualität oder Bequemlichkeit, um nur einige Aspekte zu benennen. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich nach den Verwüstungen ein gewisser Wohlstand in Europa einstellte, wurde das Automobil zum Sinnbild des Aufbruchs in eine bessere Zeit. Seine Flexibilität eröffnete es dem Besitzer bzw. der Besitzerin, zu jeder Zeit in jede Richtung zu fahren, sei es zur Arbeit, um tägliche Besorgungen zu erledigen oder um Freizeitangebote schnell zu erreichen. Die uneingeschränkte Bewegungsfreiheit des Individuums wurde zum Ideal und legitimes Recht. Nirgends sonst, als im Besitz eines eigenen Fahrzeugs, manifestierte sich dieser Anspruch in einer solchen Intensität. Das private Automobil wurde, wie es Sennett (2003) ausdrückt, zum „*logical instrument for exercising that right, and the effect on public space, especially the space of the urban street, is that the space becomes meaningless or even maddening unless it can be subordinated to free movement. The technology of modern motion replaces being in the street with a desire to erase the constraints of geography*“.²²

Der Besitz eines eigenen Autos erweitert aber nicht nur den geographischen Radius, er eröffnet dem Fahrer bzw. der Fahrerin ganz neue Handlungsräume. Die Möglichkeiten zur Teilnahme am sozialen Leben werden etwa durch die permanente Verfügbarkeit des fahrbaren Untersatzes erheblich gesteigert;

¹⁹ Vgl. Manuel Castells, *The Internet Galaxy: Reflections on the Internet, Business, and Society* (Oxford: Oxford University Press, 2002).

²⁰ Vgl. Daniel Sperling und Deborah Gordon, „Two Billion Cars: Transforming a Culture“, *Transportation Research News* Nr. 259 (2008): 4; vgl. Paul Hawken, Amory B. Lovins, und Hunter L. Lovins, *Natural Capitalism: The Next Industrial Revolution* (London: Earthscan, 2010), 40.

²¹ Vgl. Jim Motavalli, *Forward Drive: The Race to Build the Clean Car of the Future* (London: Earthscan, 2014), 19; vgl. Daniel Sperling und Deborah Gordon, *Two Billion Cars: Driving Toward Sustainability* (Oxford; New York: Oxford University Press, 2009), 1; vgl. Phil LeBeau, *Whoa! 1.7 Billion Cars on the Road by 2035* (CNBC, 12. November 2012), <<https://www.cnbc.com/id/49796736>>.

²² Richard Sennett, *The Fall of Public Man* (London [u.a.]: Penguin, 2003), 14.

man kann jederzeit losfahren, ist nicht auf den rigiden Fahrplan des öffentlichen Personenverkehrs angewiesen und erreicht das Ziel mitunter rascher.²³ Neben den funktional-rationalen Aspekten, schreiben auch emotionale Komponenten die Erfolgsgeschichte des Individualverkehrs ganz wesentlich mit. Hingebungsvolle Pflege, die Beschaffung von Ersatzteilen oder die eigene Durchführung von Reparaturarbeiten heben das Automobil vom klassischen Gebrauchsgegenstand ab. Die Besitzer bzw. Besitzerinnen verbringen bisweilen sehr viel Zeit in und mit ihrem Fahrzeug, kümmern sich darum, stillen dessen Bedürfnisse und bauen dadurch eine vielschichtige Beziehung auf. „*Automobiles thus assume a role quite similar to that of pets*“, umfasst etwa Möser (2011) diese Beziehung. Mithin findet ein solches Gleichnis dahingehend seine Begründung, da sowohl Haustiere als auch Autos praktische Fürsorge erfordern und dabei gleichzeitig emotionale Beziehungen aufgebaut werden. Wenn das Lenken des Fahrzeugs eine spezielle Mensch-Maschine-Relation herstellt, die als Verlängerung des Körpers gesehen werden kann, so stellen Pflege und Instandhaltung einen weiteren Aspekt in dieser Beziehung dar. Dies hat beim Fahrzeugbesitzer bzw. bei der Fahrzeugbesitzerin zur Folge „*to socialize with her or his object*“.²⁴

Eine weitere emotionsbezogene Sinngebung – mitunter mit antagonistischen Zügen – widerfährt dem Automobil in seiner Funktion als Instrument der Distinktion. In den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts war der Besitz eines eigenen Personenkraftwagens noch gleichbedeutend mit einer herausragenden sozialen Stellung. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten hierzu indessen divergierende Entwicklungen ein. Während geschlechterbezogene Distinktionen weitgehend intakt blieben, hatte die rasant zunehmende Zahl an Automobilen Einfluss auf die kulturelle Logik der Klassendistinktion.²⁵ Durch die äußerliche Gleichgestaltung und ästhetische Uniformisierung im Rahmen der Massenproduktion, begannen die qualitativen Unterschiede in der bis dahin bekannten Form zu erodieren. Im Zuge der Massenmotorisierung von breiten Bevölkerungsgruppen schwand der massive symbolische Vorteil, der im Besitz eines hochpreisigen Fahrzeugs lag. Dies insbesondere, da in Bezug auf Optik und Funktionalität eine gewisse Nivellierung über die Fabrikate hinweg einsetzte.²⁶ Das Automobil als Instrument der Distinktion (zwischen den Klassen) verschwand jedoch nicht gänzlich, sondern bildete zunehmend subtilere und feingliedrigere Formen aus. Dies nicht nur im Westen, gerade im Staatssozialismus der DDR, unter dem ‚Primat der Egalität‘, nahm das private Automobil dazu in vielschichtiger Eigenart eine Sonderstellung ein (siehe auch Abschnitt 4.3.1).

²³ Vgl. Corinna Kuhr-Korolev und Dirk Schlinkert, Hrsg., *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, I (Wolfsburg: Volkswagen, 2009).

²⁴ Kurt Möser, „Autobasteln: Modifying, Maintaining, and Repairing Private Cars in the GDR, 1970–1990“, in *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, hg. von Lewis H. Siegelbaum (Ithaca; London: Cornell University Press, 2011), 158.

²⁵ Anlehnung kann dabei an Pierre Bourdieus Konzeption zur Distinktion genommen werden. Nach seinem Dafürhalten sind es die qualitativen Unterschiede zwischen kulturellen Gütern, welche die qualitativen Unterschiede zwischen den Klassen symbolisieren. Während formell bekräftigte Güter Ausdruck der sozial überlegenen Position sind, wirken funktionelle Güter, die massenhaft produziert werden, im Klassendenken tendenziell ‚egalisierend‘; vgl. Pierre Bourdieu, *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*, übers. von Bernd Schwibs, 25. Aufl. (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1987); vgl. Michael Florian und Frank Hillebrandt, Hrsg., *Pierre Bourdieu* (Wiesbaden: VS Verlag, 2006); vgl. Pierre Bourdieu, *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste* (London; New York: Routledge, 2010); vgl. Joseph Jurt, „Pierre Bourdieus Konzept der Distinktion“, *Zeitschrift für Literatur- und Theatersoziologie* 9, Nr. 14 (2016): 16–31.

²⁶ Vgl. David Gartman, „Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car“, in *Automobilities*, hg. von Mike Featherstone, Nigel Thrift, und John Urry (London; Thousand Oaks; New Delhi: Sage Publications, 2005), 176.

Demgemäß steht auch in diesem Forschungsvorhaben das Automobil für sich selbst gesehen gar nicht so sehr im Mittelpunkt. Vielmehr gilt es die mannigfaltigen Anknüpfungspunkte innerhalb des sozialistischen Systems zu untersuchen. Es sind die externen Interdependenzen des Automobils – die assoziierten politischen und ökonomischen Entscheidungen, die Auswirkungen auf das Berufsleben, den Alltag und die Freizeit, die Reichweite des Automobils als bloßes Handelsgut, wie auch als Objekt des absoluten Begehrens, als Vehikel persönlicher Freiheit in den engen Grenzen der DDR – die das zentrale Interesse bilden. All die angeführten Aspekte führen zur Ausbildung einer eigenen Automobilkultur. Das Automobil, so fasst es Sachs (1991) schon vor fast drei Jahrzehnten zusammen, „*ist weit mehr als ein bloßes Transportmittel; eingehüllt ist es vielmehr in Gefühle und Wünsche, die es zum kulturellen Symbol erheben*“.²⁷

Während die viel zitierte ‚Liebe zum Automobil‘ im Nachkriegswesten oftmals eine innige Beziehung für relativ kurze Zeit war, bei der das Fortbewegungsmittel nach einigen Jahren zugunsten eines besseren Modells Platz machte, so ist im Sozialismus – wenn denn das schier endlose Werben um ein Fahrzeug endlich Gehör fand – zumeist von einer lebenslangen Bindung zu sprechen.²⁸

Versucht man die Rolle des Automobils als langlebiges Konsumgut zusammenzufassen, so können aus der Forschungsliteratur sechs zentrale Aspekte der Automobilität extrahiert werden:

- (1) Schon nach rein ökonomischen Bewertungsmaßstäben nimmt die Automobilproduktion im 20. Jahrhundert eine Vorrangstellung ein, bieten doch zahlreiche Industriesektoren, angefangen von den Rohstoffproduzenten, über die zahlreichen Zulieferunternehmen bis zu den führenden Automobilkonzernen – wie General Motors, Mercedes, Volkswagen, Toyota etc. – Millionen von Menschen einen (sicheren) Arbeitsplatz.²⁹
- (2) Durch das Konsumgut Automobil werden unzählige technische und soziale Bereiche miteinander in Beziehung gesetzt. Nicht nur verschiedenste Industriezweige, Zulieferfirmen oder Treibstofflieferanten sind beteiligt, auch die entsprechende Straßeninfrastruktur, Tankstellen- und Werkstättennetzwerke oder aber auch Unterbringungsmöglichkeiten (Hotels, Motels, Raststätten etc.) gilt es bereitzustellen. Verschiedenste private und politische Gruppierungen, ja ganze Staaten, insbesondere jene die ausschließlich von der Erdölförderung ihre Staatserlöse erzielen, versuchen im Ökosystem Automobil ihre Interessen durchzusetzen.³⁰

²⁷ Wolfgang Sachs, *Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1991), 9.

²⁸ Vgl. Stephanie Tilly und Florian Triebel, „Einführung“, in *Automobilindustrie 1945-2000: Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*, hg. von Stephanie Tilly und Florian Triebel (München: Oldenbourg, 2013), 19–20.

²⁹ Vgl. John Urry, „The ‘System’ of Automobility“, *Theory, Culture & Society* 21, Nr. 4–5 (2004): 25–39. Obgleich Urry (2004) in seinen Studien primär auf den Kapitalismus als treibende bzw. umgebende Wirtschafts- und Gesellschaftsform Bezug nimmt, ist die Reichweite des Automobils im Sozialismus – wohlgemerkt von etwas anderen Problemstellungen und Wirkungen begleitet – von nicht minderer Relevanz.

³⁰ Vgl. Peter Freund und George Martin, *The Ecology of the Automobile* (Montréal; New York: Black Rose Books, 1993); vgl. Matthew Paterson, *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy* (Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2007).

- (3) Nahezu kein anderes Konsumgut definiert den Status seines Besitzers bzw. seiner Besitzerin sichtbarer als das Automobil. Anhand bestimmter Hersteller, Marken oder Fahrzeugtypen werden allgemeinverständliche Botschaften transportiert. Attribute wie Geschwindigkeit, Sicherheit, sexuelle Potenz, Maskulinität, Erfolg, Freiheit oder Familienbewusstsein gehen vom Fahrzeug fließend auf den Lenker bzw. die Lenkerin über. Diese Anthropomorphisierung wird durch die Einbringung bestimmter emotionsbezogener Merkmale (z.B.: Heckspoiler etc.) oder anhand ausgesuchter Produktbezeichnungen (z.B.: Trabant, Opel Kapitän, Ford Mustang etc.) gezielt gefördert.³¹
- (4) In der industrialisierten Nachkriegswelt wurde das Automobil zum dominierenden Instrument der Fortbewegung und löste die bisher vorherrschenden Formen der Mobilität ‚Gehen‘, ‚Radfahren‘, ‚Zugfahren‘ etc. sukzessive ab. Die damit einhergehenden Möglichkeiten und Einschränkungen hatten gravierende Auswirkungen auf alle Ebenen des täglichen Lebens, sei es Arbeit, Familie, Freizeit oder Erholung.³²
- (5) Die Automobilkultur wurde, sowohl in ihrer kapitalistischen als auch in der sozialistischen Ausprägung, zum bestimmenden Träger im gesellschaftlichen Diskurs, wenn es zu entscheiden galt, wie Mobilität in der Moderne auszusehen hat, wie die Richtschnur im Wettkampf der Systeme zu spannen ist oder einfach gesagt, woran das gute Leben festzumachen ist.³³
- (6) In Bezug auf die direkten und indirekten Einflüsse auf die Umweltressourcen stellt das Automobil einen erheblichen Faktor dar. Nachvollziehbarerweise ist die Herstellung der Autos und der notwendigen Infrastruktur nur ein Bereich davon. Besonders schädlich und mit kaum zu quantifizierenden Folgen für die Umwelt sind die resultierenden Schadstoffemissionen (Kohlendioxid, Stickoxid etc.) der Kraftfahrzeuge.³⁴

³¹ Vgl. Daniel Miller, Hrsg., *Car Cultures*, Materializing Culture (Oxford: Berg, 2001).

³² Vgl. John Whitelegg, *Critical Mass: Transport, Environment and Society in the 21st Century* (London: Pluto Press, 1997).

³³ Vgl. Ben Bachmair, „From the Motor-Car to Television: Cultural-Historical Arguments on the Meaning of Mobility for Communication“, *Media, Culture & Society* 13, Nr. 4 (1991): 521–533; vgl. Kevin Robins, „Forces of Consumption: From the Symbolic to the Psychotic“, *Media, Culture & Society* 16, Nr. 3 (1994): 449–468; vgl. Paul Graves-Brown, „From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture“, *Social Analysis: The International Journal of Social and Cultural Practice* 41, Nr. 1 (1997): 64–75; vgl. John Urry, „Inhabiting the Car“, *The Sociological Review* 54, Nr. 1 (Supplement) (2006): 17–31; vgl. Stephen J. Gould und Myung-Soo Lee, „Consumers’ Car Careers: A Phenomenological Study of Their Lifetime Experiences with Automobiles“, *Academy of Asian Business Review* 3, Nr. 1 (2017): 1–53; vgl. Sarah Redshaw, *In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice* (London; New York: Routledge, 2017).

³⁴ Vgl. Horst W. Opaschowski, *Umwelt. Freizeit. Mobilität: Konflikte und Konzepte*, 2. Aufl. (Opladen: Leske + Budrich, 1999); vgl. Gonalo O. Duarte, Gonalo A. Gonalves, und Tiago L. Farias, „A Methodology to Estimate Real-World Vehicle Fuel Use and Emissions Based on Certification Cycle Data“, *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 111, Transportation: Can We Do More with Less Resources? – 16th Meeting of the Euro Working Group on Transportation – Porto 2013 (2014): 702–710; vgl. Georgios Fontaras, Nikiforos-Georgios Zacharof, und Biagio Ciuffo, „Fuel Consumption and CO2 Emissions from Passenger Cars in Europe – Laboratory versus Real-World Emissions“, *Progress in Energy and Combustion Science* 60 (2017): 97–131; vgl. William Todts, *CO2 Emissions from Cars: The Facts* (Brussels: European Federation for Transport and Environment AISBL, 2018), <<https://www.transportenvironment.org/publications/co2-emissions-cars-facts>>.

4.2 Sozialistische Konsumkultur

Im Wettbewerb der Gesellschaftssysteme stellte die Ebene des Konsums einen ganz wesentlichen qualitativen und quantitativen Gradmesser dar. Die Kernfunktion des Konsums im Kapitalismus – so ein zentraler Vorwurf marxistischer Denkschulen – liegt in der ostentativen Zurschaustellung und Manifestierung sozialer Unterschiede. Diesem ‚Geltungskonsum‘ wollte der Sozialismus entschieden entgegentreten. Unter den Bedingungen der Klassenlosigkeit sollten Besitz und privates Eigentum einer völligen Neubewertung unterliegen. In der sozialistischen Welt von morgen würden alle Bürger und Bürgerinnen in gleicher Weise am produzierten Wohlstand Anteil haben.³⁵

Die Vergemeinschaftung bzw. Verstaatlichung der Produktionsmittel verhindert demnach nicht nur die verwerfliche Ausbeutung der Arbeiter und Arbeiterinnen wie im Kapitalismus, sondern eröffnet effektive Möglichkeiten zur rationalen Allokation der Ressourcen. Auf dem Weg in eine bessere Zukunft ist der Sozialismus, so proklamierte die SED-Führung, dem Kapitalismus auch dahingehend inhärent überlegen, da in diesem Gesellschaftssystem nur ‚reale‘ Bedürfnisse existieren und eine logische Balance zwischen Angebot und Nachfrage die Bedürfnisse der Menschen nachhaltig befriedigt. Auf der Ebene des Ge- und Verbrauchs von Waren und Dienstleistungen bedeutet dies wiederum, dass die Menschen nur gemäß ihren tatsächlichen Bedürfnissen konsumieren. Soziale und kulturelle Verschiedenheit würde sich dann ausschließlich im Entwicklungsgrad der sozialistischen Persönlichkeit artikulieren, nicht jedoch Ausdruck des Warenbesitzes sein.³⁶ In Abgrenzung zum dekadenten Lebensstil im Westen sollte der Konsum in der DDR ausschließlich auf Rationalität und Vernunft basieren und so zentrale Ausdrucksform der sogenannten ‚sozialistischen Lebensweise‘ sein.³⁷

Das Leipziger Institut für Marktforschung prognostizierte dazu 1973, dass die rationalen Standards des Konsumierens die Tendenzen der Verschwendung und den Geltungskonsum nach Prestige und Status eliminieren werden. Um erst gar keine ‚falschen Bedürfnisse und warenbezogenen Sinneinschreibungen‘ bei der Bevölkerung zu wecken, versuchte die Partei erzieherisch einzuwirken. Die grundsätzliche Idee dahinter: Wo kein Bedarf artikuliert wird, besteht auch keine Notwendigkeit diesen zu stillen. Warum sollte man den Menschen Waren verkaufen, die sie (nach Ansicht der Staatsführung) doch gar nicht benötigen. Dahinter steht der zeitlose Anspruch der Partei, als Avantgarde der Arbeiterklasse, nur sie wäre in der Lage die Bedürfnisse der Bevölkerung zu kennen und die richtigen

³⁵ Vgl. Karl Böhm und Rolf Dörge, *Unsere Welt von morgen*, 4. Aufl. (Berlin: Neues Leben, 1961).

³⁶ Ideologische Stützung finden diese Haltungen schon bei Marx, der bereits 1867 in seinem Werk ‚Das Kapital‘ den Warenfetisch anprangert und im irrationalen Verhältnis der Menschen zu den Produkten ein Grundübel des Kapitalismus verortete; vgl. Karl Marx, *Das Kapital*, ungekürzte Ausgabe nach der zweiten Aufl. von 1872. (Köln: Anaconda, 2013).

³⁷ Der Begriff der ‚sozialistischen Lebensweise‘ wurde in den 1970er Jahren geprägt und nimmt als Gegenposition zum Kapitalismus für sich in Anspruch, höherwertige Formen des menschlichen Zusammenlebens zu entwickeln. Eine Grundbedingung dafür liegt in der Beseitigung des Privateigentums an den Produktionsmitteln. Durch diese Neuordnung der Funktion von Produktion und Konsumtion würden auch die sozialen Beziehungen zwischen den Menschen neu arrangiert. Eventuell vorhandene schädliche Einflüsse des Kapitalismus oder noch existente egoistisch-individuell geprägte Bewusstseinsformen galt es durch ideologische Erziehungsmaßnahmen zu korrigieren; vgl. Jindřich Filipce, *Die Lebensweise im gegenwärtigen ideologischen Kampf*, hg. von Manfred Buhr, Zur Kritik der bürgerlichen Ideologie 72 (Berlin (Ost): Akademie-Verlag, 1976); vgl. Reinhold Miller, „Gesellschaftliche Reproduktion, sozialistische Lebensweise und Moral“, *Deutsche Zeitschrift für Philosophie* 25, Nr. 8 (1977): 885–904.

Maßnahmen zu ergreifen.³⁸ Mit einem geordneten, auf Vernunft und Nachhaltigkeit ausgerichteten Konsum wollte man also der westlichen Wegwerfkultur entgegentreten und dem Konsumismus – diesem Konsumieren als Selbstzweck, der Präsentation des angehäuften Eigentums und der Verschwendung von Ressourcen – eine deutliche Absage erteilen. Statt künstlich eingebautem Verschleiß, wie in den Produkten des Westens, sollte die ostdeutsche Konsumkultur langlebige Gebrauchswerte schaffen.³⁹

Eine lange Nutzungsdauer war zwar bei vielen Waren aus ostdeutscher Produktion gegeben, diese hatte jedoch zumeist keinen konsumideologischen Ursprung. Das Durchschnittsalter aller zugelassenen Personenkraftwagen betrug im Jahr 1988 rund 11,7 Jahre. Mit der Überalterung der Fahrzeuge gingen massive Folgeprobleme einher. So vermerkten die Analysten im Planungsapparat erhebliche Probleme bei der Ersatzteilversorgung und den Reparaturkapazitäten. In einem Bericht aus dem Jahr 1989 heißt es dazu, für „1,5 Millionen (ca. 41 % des PKW-Bestandes) ist die Ersatzteilversorgung durch die Hersteller bereits eingestellt, da seit Produktionsende mehr als 10 Jahre vergangen sind. Davon sind ca. 620 000 importierte PKW“.⁴⁰

Seitens der Staatsführung wurde das sozialistische Konsumideal in den 1950er und 1960er Jahren reichlich gepflegt. In der Aufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg, im breiten Willen eine Oppositionshaltung gegenüber der schrecklichen Vergangenheit einzunehmen, waren die Menschen aufnahmefähig für die staatlich vermittelten Lebens- und Konsumideale. Mit der zunehmenden kulturellen und wirtschaftlichen Stagnation bekam die narrative Geschlossenheit zunehmend Risse. Die romantisierten Zukunftsverheißungen verloren an Überzeugungskraft und erodierten zugunsten westlicher Konsumideale. Mitunter mehr noch als im Westen, begannen in der DDR der 1970er Jahre neue Formen der Wertrationalität zu dominieren. Die konsumierten Güter wurden wieder vermehrt mit Eigenwerten besetzt, die weniger am Sozialismus, mehr am Materialismus ihre Richtschnur knüpften. Den wohlklingenden Verheißungen eines guten Lebens fehlten auf vielen Ebenen die lebensunmittelbaren Entsprechungen. Die zentrale Bedeutung ‚materieller Sphären des täglichen Lebens‘ wurde von den Machthabern vielleicht auch unterschätzt. Der Konsumalltag in der DDR war jedenfalls mehr als frustrierend. ‚Schlangestehen‘ für Mangelprodukte, und davon gab es viele, war Volkssport in der DDR. Die Liste von besonders nachgefragten Waren wurde mit der Zeit immer länger. Allen voran Automobile, aber auch technische Haushaltsgeräte, Fernseher, Möbel, Mode u.v.m. wurden so immer mehr zu Gegenständen der Sehnsucht.⁴¹

³⁸ Vgl. SAPMO-BA, „Prognose der Entwicklung des Konsumgüterverbrauchs der Bevölkerung der DDR bis zum Jahr 1990; (Staatliche Plankommission - Abteilung Lebensstandard)“, 4. September 1973, 1–61, DE 1/56882.

³⁹ Diese hehren Konsumideale fanden in der Bevölkerung jedoch selten die gewünschte Akzeptanz und es ist auf Basis der Belege zu hinterfragen, inwiefern in diesen Haltungen nur der Versuch zu sehen ist, die evidenten Unzulänglichkeiten in der Produktion zu kaschieren.

⁴⁰ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Egon Krenz an Erich Honecker“, 19. Jänner 1989, Blatt 17, DY 30/70321.

⁴¹ vgl. Ina Merkel, „Working People and Consumption under Really-Existing Socialism: Perspectives from the German Democratic Republic“, *International Labor and Working-Class History* Nr. 55 (1999): 96; vgl. David F. Crew, Hrsg., *Consuming Germany in the Cold War*, Leisure, Consumption, and Culture (Oxford: Berg, 2003); vgl. Andrea Westermann, „Manufacturing Mass Consumption in the GDR“, *Technology and Culture* 51, Nr. 1 (2010): 232; vgl. John Borneman, *Belonging in the Two Berlins: Kin, State, Nation* (New York: Cambridge University Press, 1992), 120.

In den herbeigesehnten Waren verdichteten sich die Wünsche und Gefühlswelten der Menschen, sie wurden „*source of success and of failure, as goal and means, as social cohesion and individual aspiration, as source of happiness and of misfortune. But internally, it was first and foremost an ongoing source of frustration because the gap between the beautiful words in the official reports and material reality widened every month*“.⁴²

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang jedoch auch, dass die Bürger und Bürgerinnen dem planwirtschaftlich organisierten Konsumangebot durchaus einen Teil des Weges entgegenkamen. Oberflächlich betrachtet gingen die meisten Menschen ein gewisses Arrangement mit der Situation ein, dies hielt sie aber nicht davon ab, das vorhandene Angebot ‚eigensinnig‘ umzuformen und umzudeuten.⁴³ Dabei galt es einen schmalen Grat einzuhalten, denn über Gebühr selbstbewusst durfte der ostdeutsche Konsument bzw. die ostdeutsche Konsumentin dann doch nicht auftreten. Personen, die vom sozialistischen Konsumideal allzu sehr abwichen, etwa in zugangsregulierten DDR-Sondergeschäften (Intershop etc.) verkehrten oder (westliche) Konsumgüter auf halbdunklen Wegen beschafften (Schmuggel, ‚Bückware‘ etc.) schienen dem System schnell verdächtig und gerieten unter Beobachtung der Staatssicherheit.⁴⁴

Bei all den bisher thematisierten Aspekten ist zu hinterfragen, inwiefern überhaupt von einer eigenständigen sozialistischen Konsumkultur gesprochen werden kann. Wirkte die glitzernde Schaufensterwelt bis in den Osten, fand so etwas wie ein West-Ost-Transfer der Konsumleitbilder statt, waren diese uni- oder bidirektionaler Natur oder mauerte der Osten auch auf Ebene des Konsums? Spürt man hierzu den jeweiligen Entwicklungen, ihren Gleichläufen und Antagonismen nach, so ist der Blick zunächst auf die Bedingungen in den beiden dominierenden Großmächten zu richten. Als eines der wenigen Länder blieben die Vereinigten Staaten von Amerika (USA) weitgehend von größeren Kriegsschäden verschont und es herrschte ein relativ hoher Lebensstandard vor. Das amerikanische Konsummodell konnte den Menschen somit anschaulich vermittelt werden und die Mehrzahl der kriegsgeplagten Menschen in Europa nahmen dieses auch zwanglos an. Dem ‚American Way of Life‘ hatte die Sowjetunion zunächst nichts Vergleichbares entgegenzuhalten. Das Land lag selbst in Trümmern und der Anblick der Sowjetsoldaten in den Besatzungszonen löste mehr Furcht als Hoffnung bei der Bevölkerung aus. Zudem fehlte unter der Führung Stalins in der Sowjetunion auch schon zuvor ein erwähnenswerter persönlicher Konsum und somit ein übernahmefähiges Modell. Erst mit der wirtschaftlichen Erholung und vor allem nach dem Tod Stalins im März 1953, fand in der Sowjetunion eine Neuausrichtung der Konsumpolitik statt. Unter der Ägide von Chruschtschow wurde das Ziel der persönlichen Bedürfnisbefriedigung höher gereiht. Zwar blieb die Konsumausrichtung unverändert eine Aufgabe der Partei, eingebettet im System der Machterhaltung und Herrschaftslegitimation und von der

⁴² Milena Veenis, „Consumption in East Germany: The Seduction and Betrayal of Things“, *Journal of Material Culture* 4, Nr. 1 (1999): 94.

⁴³ Vgl. Thomas Lindenberger, Hrsg., *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, Bd. 12, Zeithistorische Studien (Köln [u.a.]: Böhlau, 1999).

⁴⁴ Vgl. McCulloch, „Shield and Sword of Consumption“, 76.

tatsächlichen Wirtschaftskraft entkoppelt, doch wurden damit in der Bevölkerung Erwartungen geweckt, die es dann auch zu erfüllen galt.⁴⁵

Einen entscheidenden Schub erhielt die neue Konsumkonnotation im Anschluss an die 1959 in Moskau stattgefundene ‚American National Exhibition‘. Diese Veranstaltung stellte den Gegenbesuch für die ein Jahr zuvor in New York stattgefundene ‚Soviet National Exhibition‘ dar. Mitten im Herzen der Welthauptstadt des Kommunismus bekam die amerikanische Regierung die Gelegenheit die modernsten Entwicklungen des Kapitalismus einem breiten Publikum zu präsentieren. Vordergründig galt die Präsentation von Automobilen, Haushaltsgeräten, Fernsehern, Modellhäusern, landwirtschaftlichen Maschinen, Booten u.v.m. dem Austausch von Technologie, Ästhetik und Kunst zwischen den Großmächten. Im Zeichen des Kalten Krieges nutzte die amerikanische Regierung diese Leistungsschau aber vor allem als „*tool of cultural diplomacy against the Soviet Communist Regime*“. Die Amerikaner verfolgten also das vorrangige Ziel die Vorzüge des Kapitalismus über den Kommunismus zu demonstrieren und dies ganz besonders an der Konsumfront.⁴⁶

Die Vorstellungen verfehlten jedenfalls nicht ihre Wirkung, verkündete Chruschtschow doch im Anschluss an diese Leistungsschau des Westens ganz offiziell, dass das Konsumniveau der entscheidende Gradmesser im Wettkampf zwischen den sozialistischen und kapitalistischen Nationen sein werde. Dieser ausgerufene internationale Vergleich der Lebensstandards und Konsummöglichkeiten durch die unumstrittene kommunistische Leitmacht erhöhte den Druck auf die Führung der anderen Ostblockländer enorm.⁴⁷

Als Antwort auf die Unruhen im Jahr 1953 und um der steigenden Unzufriedenheit im Land etwas Wirksames entgegenzusetzen, startete die SED-Führung um Walter Ulbricht eine ambitionierte Konsumoffensive. Die ausgesendeten Signale aus Moskau zur neuen Konsumpolitik kamen den ostdeutschen Statthaltern dabei sehr gelegen. So wurde auf Basis der sowjetischen Leitvorgaben ein neues Modell zur ‚Sowjetisierung des Konsums‘ konzeptualisiert und in den Parteitagebschlüssen festgeschrieben. Dessen Dreh- und Angelpunkt lag in der Effizienzsteigerung des planwirtschaftlich strukturierten Wirtschaftssystems begründet. Unter der Sammelbezeichnung eines ‚Neuen Ökonomischen Systems der Planung und Leitung‘ wurden 1963 mehrere Wirtschaftsreformen initiiert.⁴⁸

Diese erlitten jedoch nach der mit der Sowjetunion approbierten Machtübernahme von Erich Honecker (1971) ein jähes Ende. Unter der nun proklamierten Devise einer ‚Einheit von Sozial- und Wirtschaftspolitik‘ wurde eine Abkehr von den bereits eingeleiteten Wirtschaftsreformen vorgenommen. Am Anspruch, die Überlegenheit des Sozialismus über den Kapitalismus am höheren

⁴⁵ Vgl. Stephan Merl, „Sowjetisierung in der Welt des Konsums“, in *Amerikanisierung und Sowjetisierung in Deutschland 1945–1970*, hg. von Konrad H. Jarausch und Hannes Siegrist (Frankfurt am Main: Campus, 1997), 168.

⁴⁶ Marilyn S. Kushner, „Exhibiting Art at the American National Exhibition in Moscow, 1959: Domestic Politics and Cultural Diplomacy“, *Journal of Cold War Studies* 4, Nr. 1 (2002): 6.

⁴⁷ Vgl. Luminita Gatejel, „Appealing for a Car: Consumption Policies and Entitlement in the USSR, the GDR, and Romania, 1950s–1980s“, *Slavic Review* 75, Nr. 1 (2016): 127; vgl. Katherine Pence und Paul Betts, „Introduction“, in *Socialist Modern: East German Everyday Culture and Politics*, hg. von Katherine Pence und Paul Betts (Ann Arbor: University of Michigan Press, 2008), 8–10.

⁴⁸ Vgl. Rainer Weinert, „Wirtschaftsführung unter dem Primat der Parteipolitik“, in *Der Plan als Befehl und Fiktion: Wirtschaftsführung in der DDR*, hg. von Theo Pirker u.a. (Opladen: Westdeutscher Verlag, 1995), 285–308.

Konsumniveau zu bemessen, wurde jedoch festgehalten. Dies sollte im Laufe der Jahre immer mehr zum Problem werden, da die ökonomische Realität eine zunehmende Unvereinbarkeit mit den geweckten Bedürfnissen der Bevölkerung nach hochwertigen Produkten aufwies. Um den Legitimitätsanspruch zu bewahren und den sozialen Frieden nicht zu gefährden, antwortete die SED-Führung mit einer Entkopplung von Konsum und Produktivität, „*the East German Politburo uncoupled rising consumption from its logical prerequisite of rising productivity, the equation broadcast across Western Europe*“.⁴⁹ Damit verlor die zuvor unter Ulbricht allgegenwärtige Devise ‚So wie wir heute arbeiten, werden wir morgen leben/konsumieren‘ schlagartig an Präsenz. Fraglos hatte die DDR in den frühen 1970er Jahren eindrucksvolle Fortschritte in Bezug auf den allgemeinen Lebensstandard zu verzeichnen und innerhalb der kommunistischen Blockstaaten genoss man den Ruf einer Konsumoase. Und doch, im internationalen Vergleich hinkte man schon zu dieser Zeit hinterher. Dies lag in einem nicht unerheblichen Maße daran, dass an den Grundfesten einer leistungsautonomen Bedürfnisbefriedigung bis zum Ende der DDR nicht gerüttelt wurde. Die langfristigen Folgen waren dabei jedoch fatal, wie Merl (1997) folgerte, denn diese „*als Errungenschaft des Sozialismus verkaufte Konsumpolitik erzwang angesichts der mangelnden Effizienz der Zentralverwaltungswirtschaft zunehmende Subventionen des Staates auf Kosten der für Investitionen zur Erzielung von Wirtschaftswachstum verfügbaren Mitteln*“. Eine öffentliche Diskussion zur Unfinanzierbarkeit dieser Konsumpolitik fand zu keiner Zeit statt und blieb ein bisweilen schlecht gehütetes Geheimnis innerhalb der politischen Entscheidungsgremien.⁵⁰

Im Rahmen historiographischer Analysen zu den beiden dominierenden Nachkriegskonsummodellen in West und Ost sind nicht nur die Unterschiede von Relevanz, auch ihre Berührungspunkte und vorhandene Gleichläufe verdienen eine nähere Betrachtung. Die in der Forschung gelegentlich anzutreffende Festlegung der Gemeinsamkeiten als ausschließliche Konsequenz eines unidirektional verlaufenden westlichen Kulturtransfers ist dabei kritisch zu hinterfragen.⁵¹

Die grundsätzliche Strahl- bzw. Anziehungskraft westlicher Konsumgüter auf den sozialistischen Ostblock ist dennoch unbestritten. Gedeutet wurde der starke Wunsch der ostdeutschen Bürger und Bürgerinnen nach Waren aus dem Westen dabei als implizite Kritik an der sozialistischen Mangelgesellschaft, oder, noch weiter gehend, als Ausdruck einer Sehnsucht der Menschen nach Veränderung.⁵² Verdery (1992) formulierte dazu pointiert:⁵³

„*The arousal and frustration of consumer desire and East Europeans’ consequent resistance to their regimes led them to build their social identities specifically through consuming. Acquiring consumption goods and objects conferred an identity that set one off from socialism.*“

⁴⁹ Greg Castillo, „Domesticating the Cold War: Household Consumption as Propaganda in Marshall Plan Germany“, *Journal of Contemporary History* 40, Nr. 2 (2005): 287.

⁵⁰ Merl, „Sowjetisierung“, 168.

⁵¹ Vgl. Konrad H. Jarausch und Hannes Siegrist, Hrsg., *Amerikanisierung und Sowjetisierung in Deutschland 1945-1970* (Frankfurt am Main; New York: Campus, 1997); vgl. Frank Becker und Elke Reinhardt-Becker, Hrsg., *Mythos USA: „Amerikanisierung“ in Deutschland seit 1900* (Frankfurt am Main; New York: Campus, 2006).

⁵² Vgl. Susan E. Reid und David Crowley, *Style and Socialism: Modernity and Material Culture in Post-War Eastern Europe* (Oxford; New York: Bloomsbury, 2000); vgl. Graham H. Roberts, *Consumer Culture, Branding and Identity in the New Russia: From Five-Year Plan to 4x4* (London; New York: Routledge, 2016).

⁵³ Katherine Verdery, *The Transition from Socialism: Anthropology and Eastern Europe* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 26.

To acquire objects became a way of constituting your selfhood against a regime you despised.”

Obgleich diesen Perspektiven im Kern zuzustimmen ist, so sind sie doch etwas zu eng gefasst. Eine Positionierung der Bevölkerung in Opposition zu dem Staat, in dem sie leben, bestätigt lediglich den bipolarisierten Referenzrahmen, die sozialistische Welt bestünde aus den klaren Kategorien von ‚Unterdrückern und Unterdrückten‘. Diese Reduzierung ist nicht nur unzutreffend, sondern tendiert dazu, die Menschen in einer ausschließlichen Opferrolle wahrzunehmen, passiv lebend, unter einem diktatorischen Regelwerk. Denn es darf nicht außer Acht gelassen werden, die von der Parteiführung postulierte, sozialistische Zukunft sollte von materieller Reichhaltigkeit geprägt sein. Eine Vorstellung üppiger Konsumvielfalt als kennzeichnendes Merkmal eines neuen Gesellschaftssystems, den materiellen Ausprägungen der westlichen Konsumkultur um nichts nachstehend, stieß bei der Bevölkerung erwartungsgemäß auf eine breite Zustimmung. Der Wunsch der Ostdeutschen am Warenüberfluss der westlichen Welt teilzuhaben ist dabei nicht nur als Ausdrucksform von stiller Kritik und Dissens dem Staat gegenüber zu deuten, sondern wurde vom Staat selbst – durch die eigene auf Materialismus aufgebaute Politik – ganz entscheidend mitverursacht. Die mit weitreichenden Versprechungen herbeigerufenen Konsumgeister materialisierten sich jedoch nur selten. Hochwertige Konsumgüter wie Fernseher, Waschmaschinen oder Automobile hatten lange Wartelisten. Rationierungen waren allgegenwärtig und die Staatsführung versuchte die hohe Nachfrage nach den begehrten Mangelwaren durch eine unverhältnismäßig hohe Preisfestsetzung einzudämmen. Traten Engpässe auf, wurde darauf oft unmittelbar mit extremen Preiserhöhungen reagiert. So auch im Jahr 1974: Als in weiten Teilen des Landes keine Lederhandtaschen mehr zu bekommen waren, setzte die Plankommission einfach die Preise um 30 bis 50 Prozent höher an. Noch in den 1980er Jahren mussten die Ostdeutschen für technische Konsumgüter einen acht- bis fünfzehnfach höheren Preis zahlen, als die Menschen in Westdeutschland. Selbst bei Kleidung betrugen die Unterschiede das Vier- bis Siebenfache.⁵⁴

Demgegenüber standen die Ladenhüter, Produkte mit geringer Nachfrage und zumeist schlechter Qualität, die oft massenhaft am Bedarf vorbeiproduziert wurden. Mit diesen Produkten, in der Volksrepublik Polen als ‚brakoróbstwo‘ bezeichnet – ein Begriff für nicht benötigte und unbrauchbare Produkte – verfuhr man gegenteilig. Mit Schleuderpreisen wurde dann versucht, doch noch Abnehmer und Abnehmerinnen vom Kauf zu überzeugen.⁵⁵

In diesem Spannungsfeld aus surrealen Konsumverheißungen und tatsächlich erlebtem Konsumalltag übten die über Mauer und Stacheldraht glitzernden Konsumtempel des Westens eine magische Anziehungskraft aus. Das Festhalten (des Staates) an diesen utopischen Konsumvisionen wurde von Veenis (2001) äußerst zutreffend als „(state-supported) collective fantasy“ umfasst.⁵⁶

⁵⁴ Vgl. Jeffrey Kopstein, *The Politics of Economic Decline in East Germany, 1945-1989* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1997), 189.

⁵⁵ Vgl. Castillo, „Domesticating the Cold War“, 286.

⁵⁶ Milena Veenis, „Cola in the German Democratic Republic. East German Fantasies on Western Consumption“, *Enterprise and Society* 12, Nr. 3 (2011): 491.

4.3 Zur Spezifik der individuellen Motorisierung im Sozialismus ostdeutscher Prägung

4.3.1 Zum Stellenwert des Automobils in der DDR

Der Sozialismus wollte nicht nur eine von Entfremdung und Herrschaft befreite Gesellschaft sein, auch in Bezug auf die zu produzierenden Gebrauchswerte bestand eine Abgrenzung zum Kapitalismus. In seiner politischen, ökonomischen und kulturellen Vielschichtigkeit geradezu paradigmatisch war dabei das Verhältnis der DDR zum privaten Automobil. Die häufig mit unzähligen Schwierigkeiten besetzte Beziehung zum fahrbaren Untersatz fassten die sowjetischen Bürger und Bürgerinnen mit etwas Selbstironie so zusammen, „*that owning a car brings joy twice in an owner's life – when it is bought and when it is sold. In between there is only torture*“.⁵⁷

Und auch in der stellenweise ‚vorlauten‘ DDR-Satirezeitschrift Eulenspiegel lautete der Tenor 1972 ähnlich, als unter der doppeldeutigen Überschrift „Preisfrage“ die als Witz verpackte Frage „*Was macht mehr Kummer – noch kein Auto zu haben oder endlich eins zu besitzen?*“ an die Leser und Leserinnen gestellt wurde.⁵⁸ Die leidgeprüfte Leserschaft war jedenfalls mit feinen Antennen ausgestattet und verstand die Botschaften wohl.⁵⁹

Und doch, trotz all der Widrigkeiten, die mit dem Besitz eines eigenen Automobils einhergingen, entfaltete dieses außergewöhnliche Artefakt auch im Sozialismus seine Wirkungsmacht. Der Beitrag der sozialistischen Länder zum Siegeszug des Automobils wird in der Forschung widersprüchlich bewertet. So erscheint schon die Inbezugsetzung des privaten Automobils zum Sozialismus auf den ersten Blick unkonventionell. Im Zuge von Industrialisierung und Kollektivierung der Landwirtschaft dominierten im Sozialismus zunächst Lastkraftwagen und Traktoren das motorisierte Erscheinungsbild. Im urbanen Einzugsgebiet nutzte die Bevölkerung vor allem Busse als stabiles und kostengünstiges Massentransportmittel.⁶⁰

Obgleich das private Automobil auf den ersten Blick eine Gegenposition zu den kollektivistischen Leitlinien einnimmt, war der Sozialismus – auch wenn ältere Forschungsbeiträge dies häufig anzudeuten

⁵⁷ Julian Pettifer und Nigel Turner, *Automania: Man and the Motor Car* (Boston: Little Brown, 1984), 167.

⁵⁸ Alf Scorell, „Preisfrage“, *Eulenspiegel* 27. Jahrgang, Nr. 2, Wochenzeitung für Satire und Humor (1972): 15.

⁵⁹ Satire und Kabarett hatten im Sozialismus einen festen Platz. Bestand der staatliche Auftrag zwar vorrangig darin die Fratze des Klassenfeindes zu demaskieren, so nahmen sich die Redaktionen in der DDR auch heimischen Unzulänglichkeiten in der Konsumgüterversorgung, Produktion oder Wohnungssituation an. So manch kritischer Geist des publizierenden Berufsstandes lotete die Grenzen des Verträglichen aus. Das beliebteste Satiremagazin in der DDR war dabei unzweifelhaft die Zeitschrift ‚Eulenspiegel‘. Stets mit bissig-mehrdeutigem Humor ausgestattet, wurden – abseits der offiziellen Hauptaufgabe – auch die größeren und kleineren Missstände im Sozialismus thematisiert und Probleme im Land einer breiten Leserschaft nähergebracht. Wurden Tabus gebrochen oder gar die ausgetretenen Pfade der Parteilinie verlassen, so rief dies die stets wachsame Kontroll- und Zensurabteilung auf den Plan. Dann waren Abschnitte zu ändern, Passagen zu entfernen oder Beiträge zu eliminieren. In den 1980er Jahren ging Satire zunehmend dazu über, sich nicht mehr auf das Aufzeigen des Mangels zu beschränken. Forderungen nach echtem öffentlichen Diskussionsaustausch innerhalb der von der DDR-Führung inszenierten Pseudo-Öffentlichkeit wurden laut und es entstanden erste Vorformen einer sogenannten ‚Zweiten Öffentlichkeit‘; vgl. Lindenberger, *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, 12:267–310; vgl. Sylvia Klötzer, *Satire und Macht. Film, Zeitung, Kabarett in der DDR* (Köln: Böhlau, 2005); vgl. Elemér Hankiss, „The ‚Second Society‘: Is There an Alternative Social Model Emerging in Contemporary Hungary“, *Social Research* 55 (1988): 13–42.

⁶⁰ Vor allem in der Sowjetunion gab es außerhalb der Städte lange Zeit so gut wie keine moderne Straßeninfrastruktur. Selbst 1985, wenige Jahre vor der Wende, war lediglich etwa die Hälfte der Straßeninfrastruktur asphaltiert; vgl. Johannes Grützmacher, „Infrastrukturen - Verkehr“, in *Handbuch der Geschichte Russlands: Vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zum Zusammenbruch der Sowjetunion*, hg. von Stefan Plaggenborg, Bd. 5 (Stuttgart: Hiersemann, 2003), 1117–1141.

versuchen – keineswegs eine Anti-Autogesellschaft.⁶¹ So wurden in der Sowjetunion bereits in den 1920er Jahren neben Großkraftfahrzeugen auch Automobile produziert, in Gorki sogar Ford Fahrzeuge in US-amerikanischer Lizenz.⁶² Dennoch blieb die Anzahl der Automobile auf den Straßen Moskaus zunächst relativ gering, eine Zählung ergab für das Jahr 1935 weniger als 6.000 Personenkraftwagen, bei fast 11.000 Lastkraftwagen und mehr als 500 Bussen (siehe Abbildung 2).

Jahr	PKWs	LKWs	Busse	Taxis	Andere	Summe
1927	1.373	1.544	166	120	-	3.203
1932	2.628	4.310	280	394	275	7.887
1933	2.740	5.534	389	394	358	9.415
1934	3.397	7.586	458	418	751	11.859
1935	5.927	10.855	536	492	686	18.496
1936	-	-	-	485	-	24.616

Abbildung 2: Registrierte Motorfahrzeuge in Moskau (1927-1936) ⁶³

Die geringe Anzahl an privaten Fahrzeugen führte zu einer jahrelangen Diskussion über die anzustrebende Form der Fortbewegung im Sozialismus. Neben dem Privatbesitz und der staatlichen Zuweisung von Automobilen wurden vor allem Mietmodelle, den modernen ‚Car-Sharing-Varianten‘ nicht unähnlich, in Betracht gezogen. Kern des Aushandlungsprozesses bildete die Fragestellung, wie eine Vereinbarkeit von privater Motorisierung mit der ‚sozialistischen Lebensweise‘ ausgestaltet sein sollte. Ausgestattet mit den Attributen Tempo, Leistung, Mobilität und Individualität sahen einige in der Partei im Automobil eine Reinkarnation überwundener kapitalistisch-bürgerlicher Weltanschauungen.⁶⁴ Die daraus befürchteten kapitalistischen Bewusstseinsformungen wollte man jedoch um jeden Preis vermeiden. So waren die Entscheidungsgremien von der ehrlichen Absicht geleitet, die individuelle Motorisierung im Sozialismus quantitativ und qualitativ anders als im Kapitalismus zu gestalten. Die ernsthaft angedachten Überlegungen zur flächendeckenden Einrichtung von Leihwagenzentren wurde schließlich Mitte der 1950er Jahre verworfen. Interessanterweise wurden die Probleme nicht so sehr in der Bewerkstelligung des zukünftigen Bedarfs verortet. Vielmehr wurde das Konzept auf Grund der vermuteten Widerstände in der Bevölkerung verworfen. Die Mauer war noch nicht gebaut und um die

⁶¹ Vgl. Peter Bremer, „Warenproduktion und Sozialismus“, in *Probleme des Sozialismus und der Übergangsgesellschaften*, hg. von Peter Henricke (Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1973), 126–140; vgl. Jiří Kosta, Jan Meyer, und Sibylle Weber, *Warenproduktion im Sozialismus: Überlegungen zur Theorie von Marx und zur Praxis in Osteuropa* (Frankfurt am Main: Fischer, 1973).

⁶² Vgl. Kurt S. Schultz, „Building the ‚Soviet Detroit‘: The Construction of the Nizhnii-Novgorod Automobile Factory, 1927-1932“, *Slavic Review* 49, Nr. 2 (1990): 200–212.

⁶³ Vgl. Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile* (Ithaca: Cornell University Press, 2008), 197.

⁶⁴ Die Neigung gegen individuell strukturierte Mobilitätslösungen aufzutreten wurde häufig mit Argumenten zur ethisch-moralischen Überlegenheit der kollektiven Lösungen begründet. Auf der ethischen Konsumskala wurden Automobile als Luxusgüter gereiht und in Bezug auf die Zuweisung von Produktionsressourcen zunächst nachrangig bedacht. Der öffentliche Nahverkehr wurde in den ersten Jahren des Bestehens der Republik dagegen weitaus stärker gefördert. Weiterführende Einsichten in die politischen Entscheidungsprozesse gewähren dazu die Ausführungen von Otto Arndt, seines Zeichens Minister für Verkehrswesen in der DDR; vgl. Otto Arndt, „Aktuelle Aufgaben des sozialistischen Verkehrswesens bei der Lösung der Hauptaufgabe der Wirtschaft“, *Wissenschaft und Technik im Transport- und Nachrichtenwesen* 1 (1975).

Massenauswanderung in den Westen nicht noch weiter zu bestärken, nahm die SED-Führung von einer solchen hierarchischen und obrigkeitsbestimmten Verkehrslösung wieder Abstand.⁶⁵

Ende der 1950er Jahre schlug das politische Pendel auch in den sozialistischen Staaten zugunsten des privaten Automobils aus. Nicht zufällig war es dabei die DDR, die im Ostblock als erste Nation in das Zeitalter der Massenmotorisierung eintrat, zu einer Zeit, in der Volkswagen mit seinem ‚Käfer‘ gerade das Wirtschaftswunder in der BRD einläutete. Die Entwicklungen im Westen erhöhten dabei den Druck auf die DDR enorm. Schließlich konnte sich auch die ostdeutsche Staatsführung den automobilen Erwartungen der eigenen Bevölkerung nicht länger entziehen und man beschloss den strategischen Auf- und Ausbau der heimischen Automobilindustrie. Die wirtschaftlichen Bedingungen dafür waren jedoch alles andere als günstig. So war das Territorium der DDR weitaus stärker von den Kriegsverwüstungen betroffen als die BRD. Die schwerindustrielle Basis war historisch unterentwickelt. Zur Begleichung der Reparationsschuld wurden zudem viele der noch intakten Betriebe demontiert und in die Sowjetunion gebracht.

Standen die sozialistischen Regierungen dem privaten Automobil als Massenfortbewegungsmittel lange skeptisch gegenüber, so schritt die automobilen Wende auch im Sozialismus stetig voran. Auch in seiner ideologischen Einbettung erfuhr das Automobil eine völlige Neubewertung, *„authorities stretched socialist ideology to the point of transforming the symbol of capitalist mobility and autonomy into a veritable socialist item, abandoning any ideological objections and making the private car into an instrument of propaganda. The passenger car, as an inspiring literature states, ended up becoming one of the main artefacts upon which to build a specific socialist consumption regime and a font of inspiration for a new consumerist discourse“*.⁶⁶

In einer nach planwirtschaftlichen Kriterien gesteuerten Wirtschaft, in der das Gemeinwohl die Handlungsnorm bildete, sollte auch in jedem einzelnen Produkt die Überlegenheit des Gesellschafts-systems erkennbar sein. Dem fordistischen Grundansatz nicht unähnlich, bestand die Intention in arbeitsteiligen Großserien zu produzieren und dabei ein Höchstmaß an Normierung, Standardisierung und Typisierung zu erreichen. Für die Automobilproduktion hatte dies zur Folge, dass vom jeweiligen Autotyp – in der DDR waren dies Trabant und Wartburg – nur jeweils ein Grundmodell gefertigt wurde. Die damit verbundene Erwartungshaltung lag in einer hohen Stückzahlleistung und einem effizienten Einsatz der Rohstoffe und Materialien. Bei der Außendarstellung der Produkte war die offizielle Propaganda dabei sehr darauf bedacht, nicht nur auf die technischen Leistungsmerkmale zu referenzieren. Gerade im Vergleich mit dem Westen wurde immer auch auf die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen verwiesen. Nach diesem Verständnis wiesen die ostdeutschen Automobile schon dadurch einen höheren Wert auf, da sie eben nicht in einem System sozialer

⁶⁵ Vgl. Thomas Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit: Entwicklung, Folgen und Ursachen des Automobilverkehrs im realen Sozialismus am Beispiel DDR*, Bibliothek Wissenschaft und Politik 37 (Köln: Wissenschaft und Politik, 1985), 20; vgl. Luminita Gatejel und Andreas Becker, *Verkehr in der DDR* (Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen, 2017), 12.

⁶⁶ Valentina Fava und Luminita Gatejel, „East–West Cooperation in the Automotive Industry: Enterprises, Mobility, Production“, *The Journal of Transport History* 38, Nr. 1 (2017): 12.

Ausbeutung zur Fertigung gelangten. Die Automobile des Ostens konnten zudem durch Wartungsfreiheit, Werthaltigkeit und Zweckmäßigkeit überzeugen. Die fortwährenden Weiterentwicklungen von PKW-Modellen und Typen im Westen tat die sozialistische Rhetorik als bloße Scheinerneuerungen ab. Diese Vorgangsweise diene lediglich dem Primat der Gewinnmaximierung des Großkapitals und sei von der Bevölkerung zudem als warnendes Zeichen der Wegwerfmentalität im Kapitalismus zu deuten. Im Gegensatz dazu würde die sozialistische Autoproduktion nur dann neue Modelle in die Serienproduktion führen, wenn dem neuen Produkt echte (technische) Verbesserungen zugrunde liegen.⁶⁷

Jedenfalls wurde das Automobil im Sozialismus binnen weniger Jahre salonfähig und in der ‚Welt von morgen‘ als *„das ideale Nahverkehrsmittel, schnell, technisch hoch entwickelt, ohne Umweg über Flugplatz oder Bahnhof von der einen Haustür, die man verläßt, zu der anderen zu steuern, die man betreten möchte“* gepriesen.⁶⁸ Doch die sprachliche und ideologische Neubesetzung des Automobils als *„Favorit für den individuellen und für den schnellen Nahverkehr in Stadt [...] und Land“* ist das Eine, die realsozialistische Lebenswelt eine ganz andere Ebene.⁶⁹

Zwar nahm die Autoproduktion in den 1960er Jahren unzweifelhaft zu, doch für viele Bürger und Bürgerinnen blieb der Besitz eines eigenen Automobils zunächst nicht viel mehr als ein sozialistischer Traum, denn die Versprechungen, dass *„Disproportion zwischen Verkehr und allgemeiner Wirtschaftsentwicklung bei uns niemals eintreten“*, erfüllten sich nicht. Flächendeckend gelang es der sozialistischen Planwirtschaft eben keineswegs, *„den Bedarf an Verkehrsleistungen für morgen und übermorgen ziemlich genau vorauszuberechnen und die notwendigen Vorbereitungen zu treffen, damit er zur rechten Zeit auch im vollen Umfang befriedigt wird“*.⁷⁰

Obleich die technologischen und ideologischen Hindernisse zumindest teilweise überwunden werden konnten, überstieg die Nachfrage die Produktionskapazitäten um ein Vielfaches. Eine ausschließliche Regulierung über den Kaufpreis war aus verschiedenen Gründen nicht durchführbar, wodurch der Nachfrageüberhang – und damit die Wartezeiten auf einen Neuwagen – immer weiter anstieg. Lag der Zeitraum zwischen Bestellung und Auslieferung eines Neuwagens vom Type Trabant im Jahr 1970 bei durchschnittlich sechs bis sieben Jahren, so stieg die typische Wartezeit beim Mittelklassemodell Wartburg binnen eines Jahrzehnts auf mehr als zehn Jahre an. Beispielhaft dazu, ein Rechnungsbeleg für einen ausgelieferten Wartburg 353 W vom 3. Dezember 1980. Auf diesem sind nicht nur die einzelnen Positionen des Fahrzeugs penibel gelistet, sondern es ist auch exakt das Bestelldatum vermerkt: 23. Mai 1968, mehr als zwölf Jahre nach der Anmeldung (siehe Abbildung 3).

⁶⁷ Vgl. Günter Thiele, „Standardisierung“, *Der deutsche Straßenverkehr* Nr. 8 (1960): 1.

⁶⁸ Böhm und Dörge, *Welt*, 320.

⁶⁹ Ebd., 321.

⁷⁰ Ebd., 311.

VEB IFA-Vertrieb Karl-Marx-Stadt, Sitz Zwickau
9500 Zwickau, Kopernikusstraße 1-3, Postfach 170
019535 *
Tel. 4773

Herr Hans Simon 962 Werdau Zwickauer Str. 21
PKZ 130225428016

KK-LB	Besteller-Nr.	Rechnungs-Nr.	Rechnungs-Dat.	Fällig am	Bestell-Nr.	Vertrags-Nr.
1	2	3	4 3.12.80	5	6 23.5.68	7
KK-LB	Lieferer-Nr.	10	11	12	13	14
8	9	10 LZ 627	11	12	13	14
Menge	ME	A Artikelbezeichnung	18	19	20	21
13	14	A Artikelbezeichnung	18	19	20	21

Sie erhielten heute zu unseren Lieferbedingungen
1 Stück PKW komplett, 5fach bereift, einschließlich Bordwerkzeug
Fabrikat/Typ: Wartburg Lux
Ausführung: Lim.
zuzüglich Aufpreis für: samtocker

Motor Nr. 15 423 54
Bestimmungsort = Zwickau
353 W 004

Grundpreis von 18.350,00 M

Reserveradventur	M	20,00
Intervallschalt	M	24,00
Kofferverkleidung	M	100,00
Sicherheitsgurte	M	122,00
Batterie	M	70,00
Fensterführungsprofil	M	80,00
Nebelanlage	M	240,00
Heizb, Heckscheibe	M	220,00
Sicherheitsgurte hinten	M	150,00
Bugspoiler	M	65,00
Seitentaschen	M	20,00
ennzeichen TE 76-03		+ 5,80
Gesamtpreis		19.466,80

Fahrgestell Nr. 1538631

Im Kfz-Brief Nr. 02158 sind die technischen Daten des Fahrzeuges enthalten.
Der Kfz-Brief wurde Ihnen zusammen mit dem Durchprüfungsheft, der Betriebsanleitung, den Pflegehinweisen und dem Vertragswerkstättenverzeichnis übergeben, was unterschriftlich bestätigt wird.

Betrag dankend erhalten
3.12.80 5.12.80

Das Fahrzeug wurde in ordnungsgemäßer fahrbereitem Zustand einschließlich Zubehör übernommen.

in bar M
als Scheck-Nr. 5912-46-4833 M 19.466,80
durch Abbuchung von
Spark-Buch-Nr. M

VEB IFA-Vertrieb Karl-Marx-Stadt
Sitz VEB IFA-VERTRIEB
Friedrich
Automobil
PKW - Anhänger
95 Zwickau
Kopernikusstr. 3 - Ruf 4773

Unterschrift des Kunden
Hans Simon

bei Vollmacht: PKZ des Bevollmächtigten

Vermerk f. Zulassung
Das o. g. Fahrzeug wurde heute mit dem
Poliz.-Kennzeichen:
zugehört.
Kfz-Steuer- und Versicherungskarte mit erforderlichen Gebührenmarken bis zum Ende des Kalenderjahres bewertet ausgehändigt.
Weitere Beträge für die Zulassung:
Zulassungsgebühr: M 13,-
Beschriftung des Poliz. Kennz.: M 5,-
wurden zusätzlich zum Kaufpreis entrichtet.

34

Abbildung 3: Rechnungsbeleg Wartburg 353 W aus 1980 inkl. Listing der Wartezeit ⁷¹

⁷¹ Volker Simon (Werdau), zitiert nach: Matthias Röcke, *Auto-Alltag in der DDR* (Königswinter: Heel, 2009), 34.

Es ist folglich nicht verwunderlich, dass zum Ende der DDR so manche Autobestellung aus den 1970er Jahren unerfüllt blieb. Da dem Neukauf immer eine Bestellung durch eine volljährige Person voranging, führte dies dazu, dass jeder in der Familie, vom Jugendlichen bis zum hochbetagten Greis, eine Bestellung am Laufen hatte. Die Folgen dieser Praxis sind naheliegend und blieben auch den staatlichen Stellen nicht verborgen. So benennt ein internes Dokument aus dem Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel, welches die Neuregelung des Handels mit PKW im Jahr 1966 zum Gegenstand hatte, die Problemzusammenhänge ganz treffend und ungeschminkt.⁷²

„Die in den letzten Jahren erreichte schrittweise Erhöhung des Lebensstandards veränderte zugleich die Lebens- und Kaufgewohnheiten vieler Bürger. [...] In dieser Situation erweisen sich die bis jetzt angewandten Methoden im Handel [mit PKW: Anm.: handschriftliche Ergänzung im Original] immer mehr als hemmender Faktor. Zur Zeit erfolgt der Verkauf nach der zeitlichen Reihenfolge der Aufgabe der Bestellungen. [...] Jeder Bürger kann eine Bestellung abgeben. [...] Den Bestellern wurde oft nur sehr allgemein Auskunft über den möglichen Liefertermin gegeben. Vielfach änderte sich dieser, so daß der Eindruck einer unkorrekten Arbeit des Handels entstand. Auf Grund der langen Wartezeiten meldeten sich viele Bürger unmittelbar nach dem Kauf erneuert für einen PKW an bzw. gaben diese Bestellung durch Verwandte bzw. Bekannte auf. Dadurch entstand ein unrealer Bedarf, der die Übersicht über die tatsächliche Nachfrage wesentlich erschwerte.“

Die langen Wartezeiten und die damit in dieser Ausarbeitung noch näher zu betrachtenden Effekte, gaben nicht nur Anlass zu Hohn und Spott (siehe Abbildung 4), sondern sollten die Glaubwürdigkeit des sozialistischen Herrschaftssystems ernsthaft in Frage stellen.



Abbildung 4: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zur Wartezeit von PKWs in der DDR (1987) ⁷³

Begibt man sich auf Spurensuche zu den Gründen der automobilen Wende in der DDR, so sind verschiedene Einzelaspekte zu berücksichtigen. Für ein fundiertes Verständnis der Zusammenhänge sind diese mit den wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen in Bezug zu setzen. Ein ganz

⁷² SAPMO-BA, „Parteiinformation zur Neuregelung des Handels mit PKW (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 1966, 1–2, DY 30/81169.

⁷³ Lothar Otto, „Hübsch“, *Eulenspiegel* 42. Jahrgang, Nr. 26, Wochenzeitung für Satire und Humor (1987): 5.

wesentlicher Antrieb der Parteiführung zur Forcierung des privaten Individualverkehrs war ökonomischer Natur und bestand in der Abschöpfung des angestauten Kaufkraftüberhangs. Dieser entstand vorrangig dadurch, dass begehrte Warengruppen oftmals nicht in ausreichender Menge im Handel zur Verfügung standen. Darüber hinaus wurde häufig an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbeiproduziert oder die angebotenen Produkte wiesen gravierende Qualitätsmängel auf. Als Folge davon, lag die Sparquote im Land sehr hoch, denn fanden nachgefragte Güter, wie technische Geräte, modische Bekleidung etc. doch einmal den Weg in die Geschäfte, hieß es nicht nur schnell zu sein, sondern man musste auch die monetären Mittel jederzeit parat haben. In der DDR hatte sich der private PKW spätestens in den 1960er Jahren zum obersten Konsumwunsch entwickelt, „*saving up for a car was ranked at the top of consumer goods*“, konstatierte dazu auch die Bedarfs- und Marktforschung in der DDR.⁷⁴ Da der konkrete Auslieferungstermin eines bestellten Fahrzeugs stets relativ unklar blieb, der offene Kaufpreis aber bei Abholung unmittelbar in voller Höhe zu entrichten war, ist es nicht verwunderlich, dass der eigene PKW das Sparziel Nummer eins darstellte. Aber nicht nur für die Bürger und Bürgerinnen bildete das Automobil die Spitze auf der Skala der Liquiditätsmotive, auch der Staat sah im Individualverkehr weitreichende ökonomische Steuerungsmöglichkeiten. So wurden die Kaufpreise für Automobile unverhältnismäßig hoch angesetzt und entsprachen dabei dem Gegenwert einer kleinen Wohnung.⁷⁵

Nach Angaben von Werner Obst, einem langjährigen Mitarbeiter im Planungsstab des Politbüromitglieds Willi Stoph, lag die Höhe der Kaufkraftabschöpfung Anfang der 1970er Jahre beim Standardmodell Trabant 601 bei etwa 4.000 Mark der DDR. Beim höherwertigen Wartburg 353 legten die Planer die Abschöpfung mit 11.000 Mark der DDR fest.⁷⁶

Wie teuer ein PKW den ostdeutschen Bürgern und Bürgerinnen wirklich kam, wird anhand der folgenden Relationen greifbar: Im Wendejahr 1989 kostete der günstigste Zweitakt-Trabant 12.000 Mark der DDR, die billigste Variante des Viertakt-Wartburgs schlug mit 30.200 Mark zu Buche. Das Durchschnittseinkommen der Bevölkerung betrug zur gleichen Zeit ungefähr 800 Ostmark, ein Haarschnitt kostete 1,9 Mark, eine subventionierte Semmel ging dagegen für 5 Pfennig (0,05 Mark der DDR) über den Ladentisch.⁷⁷

⁷⁴ Luminita Gatejel, „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“, in *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, hg. von Lewis H. Siegelbaum (Ithaca; London: Cornell University Press, 2011), 153.

⁷⁵ Eine Erklärung für die hohe Festlegung liegt in der systeminhärenten Umverteilungsfunktion des Preissystems. Unterlagen Waren und Dienstleistungen des Grundbedarfs, wie Nahrungsmittel, Kinderkleidung oder Mieten, bis zum Ende der DDR hochgradigen Subventionen, so wurden festgelegte Produkte des sogenannten ‚gehobenen Bedarfs‘ künstlich verteuert. Dieses System aus indirekten Steuern sollte der Kaufkraftabschöpfung dienen und zudem ein Marktgleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage herstellen. In Nachbetrachtung kann dieser Ansatz als gescheitert bezeichnet werden. Nicht nur die Bedarfsregulierung scheiterte, denn die Nachfrage nach Automobilen war stets weitaus höher als die Möglichkeiten zur Befriedigung, auch den Staatseinnahmen durch Verkauf der Autos, Steuern, Wartung, Parkgebühren etc. standen große Ausgaben – man denke an die Bereitstellung von Infrastruktur, Aufwendungen für das Verwaltungspersonal, Umweltschutz, gesundheitliche Folgekosten etc. – gegenüber, „*die nach Schätzungen höher liegen sollen, so daß die private Motorisierung per Saldo ein volkswirtschaftlich defizitäres Verkehrskonzept darstellte*“. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 72.

⁷⁶ Vgl. Werner Obst, *DDR-Wirtschaft: Modell und Wirklichkeit* (Hamburg: Hoffmann und Campe, 1973), 143–144.

⁷⁷ Vgl. Zatlin, „Vehicle of Desire“, 367.

Zusätzlich zur Abschöpfung der Kaufkraft erhoffte sich die Staatsführung vom Ausbau des Individualverkehrs positive Effekte auf Arbeitsproduktivität und Motivation der Bürger und Bürgerinnen.⁷⁸

Mit der individuellen Motorisierung kam die Parteiführung den Wünschen der Bevölkerung nach einem höheren Lebensstandard und mehr Freizeitmöglichkeiten entgegen. Ein wesentlicher Agens dieser Zugeständnisse bestand darin, die Beliebtheit zu steigern und somit die Legitimität der eigenen Herrschaft zu sichern.⁷⁹

Im staatlich-gelenkten Konsumdiskurs wurde das private Automobil vor allem als Gegenstand zur besseren Bewältigung der alltäglichen Anforderungen angesehen. Die Realität sah dagegen ganz anders aus, denn für viele Menschen im Ostblock war das eigene Fahrzeug unzweifelhaft mehr als ein Gebrauchsgegenstand. Mit der Übernahme des Fahrzeugs ging so manch stolzer Besitzer bzw. stolze Besitzerin eine oft lebenslange Beziehung ein, die in guten wie in schlechten Zeiten von besonderer Emotionalität geprägt sein sollte. Da wurden zärtliche Gefühle für das Automobil entwickelt, der Wagen gepflegt, poliert und dekoriert. Das eine oder andere Fahrzeug diente auch der Selbstdarstellung seines (meist männlichen) Besitzers, sodass die geäußerten Sorgen so mancher Ideologen, „*Renommiergehabe, Aggressivität, Egoismus und andere Unarten schicken sich an, überhand zu nehmen*“, wohl nicht völlig aus der Luft gegriffen schienen.⁸⁰

Denn auch im Staatssozialismus trug das Automobil – wie kein anderes Konsumgut – zur bewussten, wie unbewussten, Zurschaustellung des gesellschaftlichen Ranges bei. Dabei sind zwei Ebenen zu unterscheiden. Einerseits war schon der bloße Besitz eines eigenen Automobils ein weithin sichtbares Zeichen sozialer Distinktion. Außerdem machte es einen erheblichen Unterschied, welches Fahrzeugmodell man lenkte (siehe Abbildung 5)

⁷⁸ Vgl. Reinhold Bauer, „Planmäßig heruntergewirtschaftet?“, *Horch und Guck - Zeitschrift der Gedenkstätte Museum in der „Runden Ecke“ Leipzig* Nr. 2 (2009): 30–33.

⁷⁹ Die Frage zur Legitimität der DDR wird in der Literatur mitunter unterschiedlich bewertet. Zur Klärung soll hierzu kurz auf die Erörterungen von Niemann (1993) Bezug genommen werden, der die gängige Auffassung, eine politische Ordnung dann als legitim zu bewerten, „*wenn sie allgemein anerkannten Werten und Normen entspricht und sich auf eine in demokratischen Verfahren ermittelte mehrheitliche Zustimmung der erwachsenen Bevölkerung stützen kann*“ als zu kurzfristig ablehnt. Nach dieser Definition wäre die Machtausübung in DDR niemals legitim gewesen, aber einer derart strengen begrifflichen Umfassung würden lediglich ein paar Dutzend Nationen gerecht werden. Niemann plädiert in seinen Studien für eine differenziertere Perspektive, bei der von einem Selbstverständnis von Legitimität von politischer Herrschaft auszugehen ist, dass die „*Rechtmäßigkeit einer politischen Ordnung an konkret-historische und politisch-kulturelle Gegebenheiten der Entstehung, Behauptung, Entwicklung und Leistung dieser Ordnung bindet sowie die Ziele und Werte der politischen Klasse einbezieht*“. Insofern ist zwischen Legitimität und Legalität zu unterscheiden. Dies bedeutet u.a.: (Von Minderheiten getragene) Herrschaften, die zu völkerrechtlichen Subjekten wurden, haben sich im Verlauf ihrer Existenz den demokratischen Stimmen des Volkes zu beugen, um ‚legitimiert‘ zu werden. Verweigert die politische Herrschaft diesen Legitimitätsnachweis auf lange Sicht, geht auch der Anspruch auf Legalität verloren und eine doppelte Illegitimität entsteht; Niemann, *Meinungsforschung in der DDR: Die geheimen Berichte des Instituts für Meinungsforschung an das Politbüro der SED*, 61–62.

⁸⁰ Marlies Menge, „Warten auf Trabbi: Ob in Ost oder West - Die Deutschen lieben ihr Auto“, *Die Zeit*, 16. November 1979, 68.

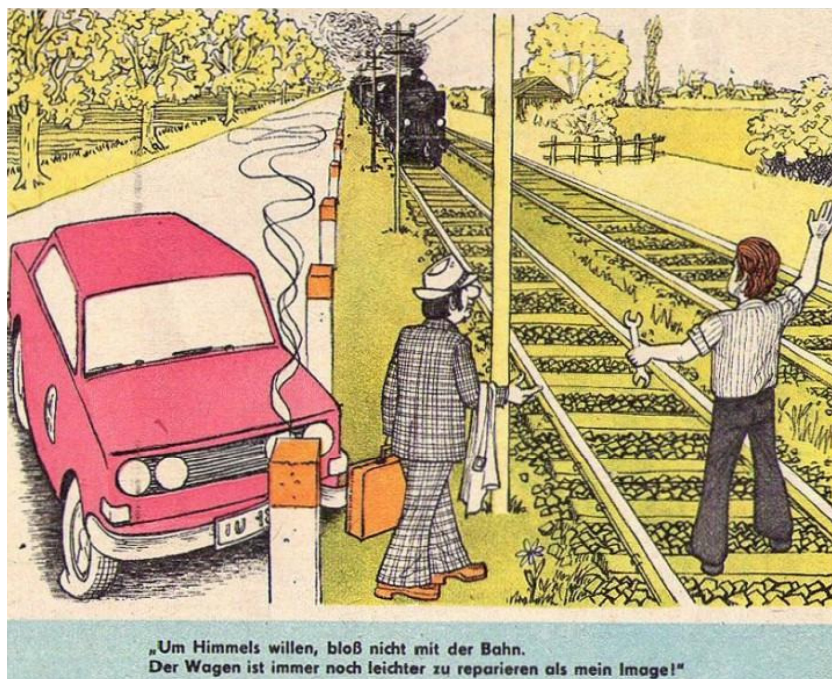


Abbildung 5: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zum Automobil als Imageträger (1976) ⁸¹

In gewisser Weise leistete die Politik auch unfreiwillig Beihilfe zu diesen Entwicklungen. War doch die Parteinomenklatura für sich selbst sehr wohl darauf bedacht, über den Fahrzeugtyp eine Differenzierung zum einfachen Volk herzustellen. Interessanterweise ist diese Ausprägung im Mutterland des Kommunismus am Eindeutigsten zu zeigen. Am unteren Ende der hierarchischen Pyramide standen etwa die kleinen Automobile vom Typ Saporoshez. Für die etwas kaufkräftigere Kundschaft repräsentierte der Moskwitsch die Verwirklichung aller Träume. Parteigänger und höhere Staatsbedienstete fuhren mit dem Modell Wolga, während die oberste Parteispitze im Alltag Chaika-Limousinen nutzte. Für besondere staatliche Anlässe und zu Repräsentationszwecken wurden die höchsten Parteifunktionäre in Luxuswägen des Typs ZIL chauffiert. Anstatt eines einzigen Automobiltyps für alle Bürger und Bürgerinnen gab es in streng hierarchischer Ausrichtung eher ein Modell für jede Klasse. Ein Effekt davon war, „*seeing cars passing by, one would immediately know who sat inside. Social status and car ownership were directly linked*“.⁸²

Diese Anordnung war keineswegs ein sowjetisches Phänomen. Auch in der DDR folgte die Automobilproduktion ähnlichen Mustern, lediglich von der Produktion eines Luxusmodells nahmen die Planer Abstand, da setzte die Parteispitze lieber auf importierte Fahrzeugmodelle aus dem kapitalistischen Ausland. In der DDR umfasste das eigene Produktionsspektrum den allgegenwärtigen Kleinwagen Trabant und für die ‚vornehmere‘ Kundschaft sollte das Modell Wartburg zur Fahrt einladen. Die verbliebenen (sozialen) Lücken füllten Importfahrzeuge aus. Aus den Staaten des Rats für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) waren dies vor allem Saporoshez, Lada und Moskwitsch aus der Sowjetunion, Škoda aus der Tschechoslowakei und Dacia aus Rumänien. Als wirklich privilegiert galt jemand, der

⁸¹ Heinz Behling, „Das Automobil als Imageträger in der DDR“, *Eulenspiegel* 31. Jahrgang, Nr. 40, Wochenzeitung für Satire und Humor (1976): 13.

⁸² Gatejel, „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“, 147.

eines der wenigen Westimportfahrzeuge besaß. Ein Mercedes, Volkswagen, Volvo oder Citroën blieb jedoch für die überwiegende Mehrheit der Menschen in der DDR eine Illusion. Jedoch übte nicht nur die Marke einen Einfluss auf die soziale Stellung des Lenkers bzw. der Lenkerin aus. Obgleich in der DDR offiziell verboten, fand automobile Distinktion auch über Modifikationen und Umbauten am Fahrzeug statt.⁸³ Ein paar Accessoires hier und eine technische Umgestaltung da, verwandelten ein Massenprodukt in ein Unikat auf Rädern. Das persönliche Automobil war daher immer auch als Statussymbol zu verstehen, wobei die daraus resultierenden Begleiterscheinungen und Folgen im Verlauf der Zeit eine erkennbare Sprengkraft entwickelten.

4.3.2 *Sonderweg der DDR im Ostblock?*

Obgleich mit dem Aufstieg des Automobils im Sozialismus identische Diskurse und ähnliche kulturelle Entwicklungen einhergingen, existierten zwischen den RGW-Ländern doch gewisse Unterschiede und ungleiche Entwicklungsverläufe. Selbst auf politischer Ebene pflegten die einzelnen Blockstaaten – und dies schon ab Mitte der 1950er Jahre – abweichende Beziehungen zum Zentrum in Moskau. Während Rumänien oder Jugoslawien nicht immer die vorgegebenen Linien hielten, waren die Machthaber in der DDR stets darum bemüht, die Loyalität zum großen Bruder unter Beweis zu stellen.⁸⁴

Auch in Bezug auf die Entwicklung der Automobilprogramme gab es entscheidende Antagonismen. Bis zur Neuausrichtung unter Breschnew herrschte etwa in der Sowjetunion eine vertikale Versorgung mit Automobilen vor, wohingegen in der DDR schon etwas früher ein Bekenntnis zur Massenmotorisierung bestand. Ende der 1950er Jahre war die DDR überhaupt das erste Land im Ostblock, welches den privaten Automobilkonsum als berechtigtes Bedürfnis anerkannte. Die Ursachen für die relativ frühe und hohe Bedeutungszumessung der (automobilen) Konsumversorgung in Ostdeutschland sind vielschichtiger Natur. Im Gegensatz zu den meisten anderen RGW-Staaten, bestand in Bezug auf den Aufbau einer eigenen Automobilproduktion die Möglichkeit zur Anknüpfung an Vorkriegstraditionen. Zudem war die DDR als geteilter Staat, wie keine andere Nation im Ostblock, dem offenen Wettbewerb mit der Bundesrepublik ausgesetzt. Bis zum Bau der Mauer im August 1961 bestand zudem ein intensiver Wissens-, Waren- und Arbeitskräfteaustausch zwischen West- und Ostdeutschland. Das Selbstbewusstsein der DDR, immerhin konnte das Land die höchste Pro-Kopf-Wirtschaftsleistung aller RGW-Staaten vorweisen, bekam zu Beginn der 1960er Jahre neuen Auftrieb. Im Wissen um den eigenen ökonomischen Stellenwert im Verbund, bestimmte die DDR sodann den sozialistischen Konsumdiskurs zwischen den Blockstaaten.⁸⁵ Wie das zusammengetragene Datenwerk zur Automobildichte im Ostblock belegt, hatte die DDR – gemeinsam mit der Tschechoslowakei – mit Abstand den ‚automobilsten Konsum‘ aller Ostblockstaaten.

⁸³ Vgl. Möser, „Autobasteln“, 169.

⁸⁴ Vgl. Gatejel, „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“, 143.

⁸⁵ Nach ideologischen Maßstäben hatte die Regierung in Ostberlin nur ein sehr begrenztes Interesse am Wissens- und Gütertausch mit der BRD. Doch weder die kommunistische Weltanschauung noch der Mauerbau waren in der Lage die Strahlkraft westlicher Konsumgüter abzuschirmen. Um mit den westlichen Konsumzuwächsen Schritt zu halten, waren den ostdeutschen Machthabern bald alle Mittel genehm, von Importen über westliche Lizenzproduktionen bis zur Aufnahme von umfangreichen Westkrediten.

Für den Zeitraum 1950 bis 1989 bietet Abbildung 6 einen aggregierten Überblick zum relativen Wachstum der PKW-Ausstattung. Anhand des herangezogenen Zahlenmaterials lässt sich der quantitative Verlauf der Massenmotorisierung in den jeweiligen RGW-Staaten gut nachvollziehen. Die Pionierrolle der DDR und der Tschechoslowakei ist gleichermaßen von Evidenz. Die ostdeutsche Automobilindustrie hatte zweifelsohne einen weitaus höheren Entwicklungsstand vorzuweisen, als die meisten anderen Blockstaaten; aber gerade deswegen traten die hier noch näher auszuführenden Systemwidersprüche auch stärker zum Vorschein.

Staat*	1950	1955	1960	1965	1970	1972	1974	1976	1980	1983	1985	1989
DDR	4,1	6,5	17,2	38,5	66,7	83,3	100,0	125,0	151,5	166,7	200,0	232,6
ČSSR	-	12,2	19,2	31,3	55,6 58,8	76,9	90,9	111,1	142,9 149,2	166,7	172,4	200,0
UDSSR	-	1,9	3,3	4,0	6,8 7,8	9,2	13,5	15,9	25,0 31,3	29,4	41,7	43,4
Ungarn	1,4	1,0	3,2	9,8	18,5 23,3	33,3	47,6	62,5	83,3 90,9	111,1	135,1	163,9
Polen	-	1,5	4,0	7,8	14,7 15,9	18,9	27,8	38,5	66,7	90,9	100,0	126,6
Jugoslawien	0,4	0,7	2,9	9,6	35,7	47,6	62,5	83,3	108,6	111,1	125,0	135,1
Bulgarien	-	0,7	2,0	5,6	16,7 19,2	26,3	38,5	52,6	55,6	100	114,9	137,0
Rumänien	-	0,3	0,2	2,2	6,4	8,8	10,6	14,5	10,8 29,4	-	-	-
* Bestand zugelassener Automobile pro 1000 Einwohner bzw. Einwohnerinnen Die Einheitlichkeit des Zahlenwerks in den herangezogenen Quellen weiß zu überzeugen. Die in der Literatur vorhandene Bandbreite wurde in der Darstellung berücksichtigt und entsprechend kenntlich gemacht.												

Abbildung 6: Automobildichte (Automobile pro 1000 Einwohner) in den Ostblockländern (1950-1989) ⁸⁶

Entgegen der Proklamation, vor allem langlebige Gebrauchswerte zu schaffen, rückte man im Sozialismus vom Fokus einer stetigen Maximierung der Produktqualität zusehends ab. In den 1960er Jahren stieg der Bedarf nach hochwertigen Konsumgütern immer stärker an, was eine Ausrichtung der Produktionsabläufe auf immer höhere Stückzahlen zur Folge hatte. Zur Nutzung komparativer Kostenvorteile und Gewährleistung eines gewissen Qualitätsniveaus bestand dabei die Absicht, eine Arbeitsteilung zwischen den RGW-Staaten zu institutionalisieren. Eine solche supranational strukturierte Anordnung erschien gerade für den wissens- und innovationsintensiven Automobilbau sinnvoll, wollte man mit den rasanten Entwicklungen am Weltmarkt Schritt halten. Trotz der naheliegenden Vorzüge fanden jedoch bis zum Ende des Sozialismus keine substantiellen Kooperationen zwischen den Ostblockstaaten statt. Im offiziellen Sprachgebrauch hieß es dazu, alle

⁸⁶ Die Aggregation der Zahlen wurde auf Grundlage diverser Statistischer Jahrbücher der RGW-Länder und verschiedener Forschungsbeiträge vorgenommen; vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 13; vgl. Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States, *Motor Vehicle Facts & Figures* (Detroit: MVMA, 1990); vgl. Gatejel, „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“, 8.

RGW-Staaten mit eigener Kraftfahrzeugproduktion hätten ausreichend Kapazitäten zur Verfügung und eine Intensivierung zwischenstaatlicher Kooperationen wäre demnach nicht zielführend. In Wahrheit hatte das sture Festhalten an nationalen Interessen und Planungen im Automobilbau kaum ökonomisch-rationelle Gründe. Vielmehr verbanden die Machthaber der Satellitenstaaten damit die politische Strategie einen gewissen Ausgleich zur Sowjethegemonie herzustellen.⁸⁷

Bewältigt wurden die PKW-Parallelproduktionen in den einzelnen Staaten höchst unterschiedlich. Während Ungarn und Bulgarien fast ausschließlich auf den Import von Fahrzeugen aus den RGW-Bruderländern setzten, schlossen Polen (Fiat), Rumänien (Citroën, Renault) oder Jugoslawien (Fiat) Lizenzverträge mit westlichen Automobilherstellern ab. Zur Steigerung der nationalen PKW-Produktion ging 1966 selbst die Sowjetunion eine Partnerschaft mit dem italienischen Fiat-Konzern ein. Auf Basis dieser Zusammenarbeit wurde in Togliatti, etwa 1.100 Kilometer südöstlich von Moskau, zur Produktion des Modells Lada ein neues Automobilwerk nach westlichen Produktionsstandards errichtet. Im Gegenzug zur Bereitstellung westlicher Technologie und Produktionsmaschinen verpflichtete sich die Sowjetunion zur Lieferung von Öl nach Italien.⁸⁸

Im Unterschied dazu verzichtete die ČSSR auf die Unterstützung durch westliche Lizenzfertigung und setzte zur automobilen Bedürfnisbefriedigung ganz auf die PKW-Produktion in den Škoda-Werken. Auch die DDR vertraute bis 1977 beinahe völlig auf eigene Mittel in der Automobilfertigung. Erst als die Produktion in den beiden Fertigungszentren Zwickau (Trabant) und Eisenach (Wartburg) an die äußersten Grenzen stieß und der Rückstau an Bestellungen immer bedrohlichere Ausmaße annahm, wurden für die Produktion einzelner Komponentengruppen Lizenzverträge mit Citroën (1978) und Volkswagen (1984) abgeschlossen. Mit den Technologieimporten aus den kapitalistischen Ländern waren jedenfalls weitreichende Folgen verbunden. So geht die (bis heute) vorhandene Zusammenarbeit im Automobilbau zwischen den Ostblockstaaten mehrheitlich auf diese westlichen Technologietransfers zurück und ist kein Produkt einer ureigenen supranationalen Kooperation. Mit dem Import von Technologien und Produktionsmaschinen ging nämlich auch ein Transfer von kapitalistischen Produktionsbedingungen einher. Fließbandarbeit, Schichtdienst, vertikale Arbeitsteilung und westliche Managementmethoden diffundierten auf diese Weise durch die Mauer. Die politischen Bekundungen *„von der sozialistischen Qualität der Arbeit sind insofern als notwendige Begleitmusik einer wachsenden ökonomischen Zusammenarbeit mit kapitalistischen Konzernen zu deuten“*.⁸⁹

4.3.3 Konsumwettkampf der Systeme

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs begann für einen ganzen Kontinent eine neue Zeitrechnung. Nicht nur das ehemalige Großdeutsche Reich lag am Boden, auch die Siegermächte Frankreich und England waren schwer gezeichnet von den Kriegsanstrengungen. In diesem Vakuum aus Not und

⁸⁷ Vgl. Reinhold Bauer, „Ölpreiskrisen und Industrieroboter: Die siebziger Jahre als Umbruchphase für die Automobilindustrie in beiden deutschen Staaten“, in *Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte*, hg. von Konrad H. Jarausch (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2008), 68–83.

⁸⁸ Vgl. Peter Hamilton, „The Lada: A Cultural Icon“, in *Autopia: Cars and Culture*, hg. von Peter Wollen und Joe Kerr (Hong Kong: Reaktion Books, 2002), 191–198; vgl. Siegelbaum, *Cars for Comrades*, 80–124.

⁸⁹ Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 25.

Unsicherheit begegneten einander die neuen Supermächte USA und Sowjetunion mit zunehmendem Misstrauen. Mit dem Beschluss der Truman-Doktrin (März 1947) zur Eindämmung des Kommunismus ging die amerikanische Koalition mit der Sowjetunion endgültig in die Brüche. Der Beginn des Kalten Krieges läutete gleichzeitig ein großangelegtes finanzielles Engagement der USA ein. Mit Hilfe der wirtschaftlichen Unterstützungsprogramme zum Wiederaufbau Europas („Marshallplan“, offiziell European Recovery Program) sollte der weiteren Expansion des Kommunismus Einhalt geboten werden. Insgesamt 16 europäische Staaten, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland und Österreich, nahmen die umfangreichen Unterstützungsprogramme dankend an. Die Sowjetunion lehnte die ebenfalls angebotene Hilfe – und dies stellvertretend für die besetzten Gebiete – jedoch ab.⁹⁰

Unter diesen Voraussetzungen setzte in der Bundesrepublik Deutschland ein unerwartet schnelles und nachhaltiges Wachstum ein. Ebenso kam es in der im Jahr 1949 aus der Sowjetischen Besatzungszone hervorgegangenen DDR zu einer schrittweisen Erholung.⁹¹ Die Rationierung mittels Lebensmittelkarten konnte in Etappen beseitigt werden und zu Beginn der 1950er galt die Versorgung mit Grundnahrungsmitteln als gesichert. Innerhalb der Blockstaaten hatte die DDR rasch eine ökonomische Vorreiterrolle inne und konnte ihren Bürgern und Bürgerinnen bald den höchsten Lebensstandard bieten. Im Frühsozialismus hatte die Planwirtschaft ohne Zweifel einige überraschende Erfolge vorzuweisen. Gegenüber den sozialistischen Bruderländern trat die DDR schon Ende der 1950er bzw. Anfang der 1960er Jahre als Technologielieferant auf und erhielt im Gegenzug vorwiegend Halbfertigwaren und Rohstoffe (Öl, Steinkohle etc.) geliefert.⁹²

Die Bevölkerung in der DDR blickte jedoch kaum nach Osten, sondern richtete ihre Aufmerksamkeit in erster Linie auf den deutschen Bruderstaat im Westen. Dies ist kaum verwunderlich, da eine gemeinsame Vergangenheit, die gleiche Sprache, idente kulturelle Attribute und grenzüberschreitende familiäre Beziehungen, die Menschen nun mal aneinanderbindet. Auf politischer Ebene blieben die ideologischen Gegensätze hingegen bestehen, wobei man zum kapitalistischen Ausland mitunter widersprüchliche Positionen einnahm. So waren die Blockstaaten unzweifelhaft auf die ökonomischen und technischen Unterstützungsleistungen des Westens angewiesen. Gleichzeitig wurde die offizielle Propaganda nicht müde, die Überlegenheit der sozialistischen Gesellschaftsordnung über den Kapitalismus für sich zu reklamieren. Der entscheidende Sieg im Wettbewerb der Systeme sollte dabei an der Konsumfront errungen werden. Nikita Chruschtschow, als Chef der Kommunistischen Partei der Sowjetunion, die höchste politische Instanz im Ostblock, zeichnete auf einer Rede in Peking Ende der 1950er Jahre eine entsprechend rosige Zukunft vorher. Für den Sieg im Wettstreit der Systeme besitzen die sozialistischen Länder demnach alles *„was notwendig ist, um die kapitalistischen Länder in der Entwicklung der Produktivkräfte und in der Warenproduktion sowohl im Umfang als auch pro Kopf der Bevölkerung*

⁹⁰ Vgl. Axel Lehmann, *Der Marshall-Plan und das neue Deutschland: Die Folgen amerikanischer Besatzungspolitik in den Westzonen* (Münster: Waxmann, 2000).

⁹¹ Als unmittelbare Reaktion auf den Marshallplan beschloss die Sowjetunion den sogenannten Molotow-Plan. Die damit verbundenen Unterstützungsleistungen und Handelsverträge mit den Satellitenstaaten in Osteuropa waren nur von geringer ökonomischer Substanz und das Programm blieb in wesentlichen Zügen auf seine politische Signalwirkung an den Westen beschränkt; vgl. Daniel Yergin, *Der zerbrochene Frieden: Der Ursprung des Kalten Krieges und die Teilung Europas* (Frankfurt am Main: Societäts-Verlag, 1979), 312.

⁹² Vgl. Thomas A. Baylis, „Explaining the GDR’s Economic Strategy“, *International Organization* 40, Nr. 2 (1986): 381.

*einzuholen und zu überholen. Die Völker der sozialistischen Länder werden mit jedem Jahr immer besser leben [...] und ohne Zweifel im friedlichen ökonomischen Wettbewerb über den Kapitalismus siegen. Und dann werden weitere Hunderte Millionen Menschen in den kapitalistischen Ländern unseren Weg gehen, nachdem sie sich überzeugt haben, daß Sozialismus und Kommunismus das schönste Leben garantieren, betonte der sowjetische Ministerpräsident“.*⁹³

Die Signale aus der kommunistischen Zentrale wurden von den Machthabern in der DDR klar verstanden und Walter Ulbricht, Generalsekretär der SED, leitete schon am V. Parteitag der SED (1958) eine entsprechende Kurswende ein. Das nun deklarierte Hauptziel der DDR „*was to catch up with and overtake West Germany in terms of per capita consumption*“.⁹⁴

Unter der Devise ‚Einholen und Überholen‘ sollte den Bürgern und Bürgerinnen der unmittelbar bevorstehende Durchbruch vermittelt werden. Westdeutsche Rundfunkprogramme, persönliche Kontakte oder Besuche in der Bundesrepublik boten weitreichende Möglichkeiten, die jeweiligen Konsumbedingungen zu vergleichen. So blieb es den Ostdeutschen keineswegs verborgen, dass die westliche Nachbarschaft eine reichhaltigere Auswahl, fortschrittlichere Technologien und höhere Qualitätsniveaus genießen konnte. Mit einer ökonomischen Neuausrichtung trachtete die Parteiführung danach, diese Rückstände rasch aufzuholen. In diesem Zusammenhang sah der beschlossene Siebenjahresplan für den Zeitraum 1959-1965 hohe Investitionen in die industrielle Infrastruktur vor, um damit die Voraussetzungen für eine massive Ausweitung der Konsumgüterproduktion zu schaffen.⁹⁵

Auch in der Ära von Erich Honecker, er löste 1971 den in Moskau in Ungnade gefallenen Walter Ulbricht als Generalsekretär der SED ab, konnte man weitere Verbesserungen bei der allgemeinen Versorgung mit Waren des Grundbedarfs erzielen. In diesem Zusammenhang war das Auflisten von Produktionszahlen stilprägend für die Selbstinszenierung der DDR-Führung. In der Forschung unter dem Begriff der ‚Tonnenideologie‘ bekannt, fokussierten die Volkseigenen Betriebe (VEB) vor allem auf eine hohe Steigerung des Produktionsausstoßes. Bedarfsorientierung und Qualitätsverbesserungen spielten hingegen nur eine untergeordnete Rolle im Rahmen der Herstellung von Konsumgütern. Die Motivation für eine derartige Wirtschaftspolitik ist vor allem in der Vorkriegstradition des ‚Produktivismus‘ und den Prinzipien der Planwirtschaft zu verorten. Im Vergleich der Systeme verfälschte die pure Betrachtung von Produktionszahlen aber das tatsächliche Leistungsvermögen.⁹⁶ Bis zur Wende konnten die publizierten Produktionszahlen der DDR so manchen im Westen zu falschen

⁹³ Neues Deutschland, „Der Sieg im Wettbewerb gehört dem Sozialismus“, *Neues Deutschland* (14. Jahrgang / Nummer 270), 1. Oktober 1959, 2.

⁹⁴ Eli Rubin, „The Trabant: Consumption, Eigen-Sinn, and Movement“, *History Workshop Journal* Nr. 68 (2009): 33.

⁹⁵ Vgl. Heldmann, *Herrschaft*, 163:38–80.

⁹⁶ Vergleichende Aufstellungen zum Versorgungsstand von Konsumgütern zwischen Ost- und Westdeutschland sind mitunter mit Vorsicht zu bewerten. Insbesondere die DDR-Wirtschaftsstatistik nahm für die Gegenüberstellungen oftmals Produkte in die Berechnung auf, die in Bezug auf Technik, Funktionalität und Qualität nicht auf demselben Niveau waren, wie die westdeutschen Pendanten. Kann eine Diskussion zur Äquivalenz von Trabant und Wartburg zu VW Golf oder Mercedes Limousine noch auf Basis rationaler Argumente geführt werden, so geraten Vergleiche bei technischen Haushaltprodukten mitunter in größere Schieflage. Exemplarisch wird dazu auf einen Ost-West-Vergleich produzierter Waschmaschinen verwiesen, bei dem findige ostdeutsche Statistiker und Statistikerinnen auch mechanisch betriebene Waschtöpfe in die Kategorie aufnahmen und die resultierenden Stückzahlen den technisch weitaus hochwertigeren Elektrovollwaschautomaten des Westens gegenüberstellten; vgl. Manfred Euler, „Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten langlebigen Gebrauchsgütern im Jänner 1988“, *Wirtschaft und Statistik* 5, Nr. 1989 (1989): 309; vgl. Wölle, *Aufbruch nach Utopia. Alltag und Herrschaft in der DDR 1961–1971*, 183–191; vgl. Hager, „Konsumgeschichtliche Analysen“, 26–27.

Schlussfolgerungen über die tatsächliche Wirtschaftskraft verleiten. Die sinnlichen Wahrnehmungen der ostdeutschen Bevölkerung konnten zumindest in dieser Hinsicht weniger leicht getäuscht werden.⁹⁷

Es blieb den Menschen nicht verborgen, dass die Konsumgüterproduktion im Land ab Mitte der 1960er Jahre kaum noch mit den westdeutschen Nachbarn Schritt halten konnte. Der zunehmende Rückstand in Bezug auf das technologische Niveau vieler Güter aus inländischer Produktion wurde unübersehbar. Die größten Diskrepanzen im Konsumalltag traten vor allem bei der Versorgung mit hochwertigen Waren zutage.⁹⁸

Die zentrale Zielsetzung des ersten Siebenjahresplanes, am Ende des Planungszeitraumes ein höheres Konsumgüterniveau und eine größere Arbeitsproduktivität als die Bundesrepublik zu erreichen, scheiterte kläglich. Im Gegenteil, der Abstand zum Weltniveau schien immer mehr zuzunehmen. In Betrachtung der tatsächlichen Bedingungen und Entwicklungen mutete die ausgegebene Parole vom ‚Einholen und Überholen‘ des Westens zunehmend illusorisch an. Nur in der ostdeutschen Systempresse wurden die erzielten Fortschritte weiterhin zelebriert und die ökonomische Stärke als Basis für die gefestigte politische Position unterstrichen.⁹⁹

Die ökonomischen Realitäten im Wettkampf der Systeme sahen jedoch anders aus, und dies war den Parteifunktionären im Politbüro auch bekannt. Um die wirtschaftlichen Lücken zu schließen, sah sich die SED-Führung zunehmend veranlasst die Planziele einer Revision zu unterziehen. Eilig wurden Innovationsprogramme gestartet und sogar der Import kapitalistischer Technologien zugelassen. Mit den neuen Plänen galt es neue Pfade im Vergleichswettkampf der Systeme zu bestreiten. Im offiziellen Parteisprachrohr der SED, dem ‚Neuen Deutschland‘ hieß es dazu:¹⁰⁰

„Wir wollen dem gegenwärtigen Welthöchststand nicht auf bereits mehr oder weniger bekannten Wegen nacheilen, um ihn zu erreichen. Vielmehr wollen wir, gewissermaßen an ihm vorbei, völlig neue Wirk- und Arbeitsprinzipien, neue Technologien erkunden und praktisch beherrschen und auf diese Weise einen neuen Höchststand bestimmen.“

Wenn schon nicht auf der „ganzen Breite der ökonomischen Front“, lässt man etwas trotzig wissen, so sollte zumindest auf den entscheidenden Gebieten von Wissenschaft und Technik unter Beweis gestellt werden, dass der Sozialismus doch „das bessere, höher entwickelte Gesellschaftssystem“ ist.¹⁰¹ In den neuen Perspektivplänen gingen die Wirtschaftsfunktionäre fortan etwas sparsamer mit messbaren

⁹⁷ Etwas anders verhält es sich etwa mit den unbestrittenen Vorzügen des Sozialismus. Arbeitsplatzsicherheit, leistbare Mieten, Subventionen bei Waren und Dienstleistungen des Grundbedarfs und weitere soziale Leistungen wurden zwar als Vorzüge des Sozialismus anerkannt. Mit Fortdauer des Bestehens der DDR erfuhren diese Errungenschaften jedoch insofern eine partielle Neubesetzung, da sich hierzu in der Bevölkerung eine gewisse ‚Selbstverständlichkeit des Seins‘ ausbreitete.

⁹⁸ Vgl. Joachim Radkau, „Revoltierten die Produktivkräfte gegen den real existierenden Sozialismus: Technikhistorische Anmerkungen zum Zerfall der DDR“, *Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts* 5, Nr. 4 (1990): 29; vgl. Andreas Ludwig, Hrsg., *Fortschritt, Norm und Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR* (Berlin: Links, 1999), 82; vgl. Matthias Judt, „Bananen, gute Apfelsinen, Erdnüsse u.a. sind doch keine kapitalistischen Privilegien“, 12. Juli 2013, <<http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/deutschlandarchiv/163470/bananen-gute-apfelsinen-erdnuesse-u-a-sind-doch-keine-kapitalistischen-privilegien?p=all>>.

⁹⁹ Vgl. Neues Deutschland, „Kurs auf hohe Materialökonomie und komplette Maschinensysteme“, *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 62), 3. März 1970, 3; vgl. Neues Deutschland, „Ökonomische Stärke - Basis für politische Position“, *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 85), 26. März 1970, 4.

¹⁰⁰ Neues Deutschland, „Überholen, ohne einzuholen“, *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 89), 1. April 1970, 1.

¹⁰¹ Ebd.

Ergebnisankündigungen um. Die faktische Nachprüfbarkeit der tatsächlichen Realisierungen sollte dadurch erschwert werden, nicht zuletzt da auch die Bevölkerung die angekündigten Verheißungen auch einzufordern begann. Unter diesen Gesichtspunkten ist etwa auch die Neuausrichtung der bisherigen Sprachregelung geradezu paradigmatisch. So wurde die bisherige Losung des ‚Einholens und Überholens‘ mit linguistischer Spitzfindigkeit zum ‚Überholen, ohne Einzuholen‘ abgewandelt.¹⁰² Ein Eingeständnis des Scheiterns, eine bisher unbekannte Abkürzung – um schließlich doch vor den Kapitalisten am Ziel anzukommen – oder doch „*ein kühnes, anspruchsvolles, zupackendes Prinzip, dieses ‚Überholen, ohne Einzuholen‘*“?¹⁰³

Faktum ist, die DDR blieb bis zu ihrem Ende in den meisten ökonomischen Vergleichskategorien hinter der Bundesrepublik zurück. Als eine ganz wesentliche Kennzahl für die Effektivität einer Volkswirtschaft gilt das Verhältnis zwischen produzierten Gütern bzw. Dienstleistungen und den dafür eingesetzten Mitteln.¹⁰⁴ Geht man der Frage nach den Produktivitätsunterschieden der DDR zur BRD nach und lässt dabei zweifelhafte Aufstellungen beiseite, so ist dazu in der Literatur nur eine einzige öffentliche Stellungnahme der Parteispitze überliefert, die ein Zurückbleiben eingesteht und dieses auch quantifiziert. So räumte der Parteichef Erich Honecker höchstpersönlich in einem Rechenschaftsbericht des Politbüros im Rahmen der 11. Tagung des Zentralkomitees der SED in Berlin im Jahr 1979 einen Produktivitätsrückstand der DDR gegenüber der BRD von 25 Prozent ein.¹⁰⁵ Im Lichte dieser prominenten Urheberschaft und den weiteren ökonomischen Entwicklungen der beiden deutschen Staaten, sind nachfolgende Angaben in der DDR-Literatur, etwa jene, die für das Jahr 1986 einen Produktionsrückstand von nur 13,9 Prozent ausweist, kritisch zu hinterfragen.¹⁰⁶

Westliche Hochrechnungen setzen den Rückstand der DDR zumeist höher an, die Angaben schwanken zwischen 30 Prozent und 50 Prozent im Vergleich zum Niveau in der Bundesrepublik.¹⁰⁷ Karbstein und Horstmann (1990) kommen in ihren profunden Ex-Post Analysen, die am 4. April 1990 im ‚Neuen

¹⁰² Die neue Losungskreation ist genauso unsinnig wie vielsagend, auf jeden Fall aber aufschlussreich. Für eine Interpretation bietet sich auch hier die ostdeutsche Automobilindustrie an. Ohne die Nutzbarmachung westlicher Technologien und Fertigungsprozesse schien die DDR-Automobilproduktion spätestens ab den 1970er Jahren auf verlorenem Posten. Und doch drückt dieser Slogan in gewisser Weise die Überzeugung aus, dass die DDR es ablehnte nur Technologieempfänger des Westens zu sein und als verlängerte Werkbank aufzutreten. Vielmehr bestand doch der aufrichtige Anspruch selbst neue Technologien, Maschinen und Produktionsabläufe zu entwickeln; vgl. Raymond G. Stokes, „Von Trabbis und Acetylen: Die Technikentwicklung“, in *Überholen ohne einzuholen: Die DDR-Wirtschaft als Fußnote der deutschen Geschichte?*, hg. von André Steiner (Berlin: Links, 2010), 115.

¹⁰³ Neues Deutschland, „Überholen, ohne einzuholen“, 104.

¹⁰⁴ Internationale Produktivitätsvergleiche auf volkswirtschaftlicher Betrachtungsebene sind nicht einfach zu realisieren. Für eine profunde und aussagekräftige Gegenüberstellung ist eine umfangreiche und valide Datenbasis vonnöten. Zudem erfordert eine solche Ost-West-Leistungsbewertung auch einen Kaufkraftvergleich der jeweiligen Währungen (Mark der DDR versus D-Mark) auf Basis eines gemeinsamen Warenkorb von mehreren Hundert Erzeugnissen und Dienstleistungen.

¹⁰⁵ Vgl. Siegfried Wenzel, *Was war die DDR wert? Und wo ist dieser Wert geblieben? Versuch einer Abschlußbilanz*, 6. Aufl. (Berlin: Das Neue Berlin, 2004), 35.

¹⁰⁶ Vgl. Carl-Heinz Janson, *Totengräber der DDR: Wie Günter Mittag den SED-Staat ruinierte* (Berlin: Econ, 1991), 79–80. Gegenüber der Tschechoslowakei bzw. der Sowjetunion beziffert die Quelle für den selben Betrachtungszeitpunkt einen Produktivitätsvorsprung der DDR von 16 Prozent bzw. 21 Prozent. In Bezug auf Validität bzw. Reliabilität wurden diese Prozentwerte keiner weiteren Prüfung unterzogen. Insbesondere die Angabe zum Produktivitätsunterschied zur Sowjetunion bedarf jedoch nach Einschätzung des Autors dieser Untersuchung einer näheren Musterung. Auf Basis des bisher gesichteten Materials besteht dazu die Vermutung, dass der tatsächliche Abstand zum ‚Großen Bruder‘ im Beobachtungszeitraum (1986) doch erheblich größer war als angegeben.

¹⁰⁷ Vgl. Gerlinde Sinn und Hans-Werner Sinn, *Kaltstart: Volkswirtschaftliche Aspekte der deutschen Vereinigung*, 2. Aufl. (Tübingen: Mohr, 1992), 20–21; vgl. Lothar Fritze, *Panoptikum DDR-Wirtschaft: Machtverhältnisse, Organisationsstrukturen, Funktionsmechanismen*, Bd. 26, Akademiebeiträge zur politischen Bildung (München: Olzog, 1993), 13.

Deutschland‘ [Sic!] publiziert wurden, zu ähnlichen Ergebnissen. Wird der Produktionsrückstand Polens zur BRD mit 71 Prozent angegeben und jener Ungarns zur BRD mit 62 Prozent ausgewiesen, so ergibt sich laut den beiden Wirtschaftsexperten – unter Einbeziehung innergemeinschaftlicher RGW-Vergleichsdaten – ein „*Produktivitätsrückstand der DDR zur BRD von rund 45 Prozent*“.¹⁰⁸

In allen sozialistischen Konsumnarrativen – dies ganz besonders beim Automobil – stellte der Westen stets den stillen Referenzrahmen dar, das omnipräsente Andere, das für viele Bürger und Bürgerinnen der DDR doch so fernlag. Im eigenen PKW spiegelten sich in West und Ost Bedürfnisse und Sehnsüchte wider. Bedürfnisse und Sehnsüchte nach Mobilität, Eigentätigkeit, individueller Ausdrucksmöglichkeit und persönlicher Freiheit. Das persönliche Automobil als Artefakt „*is so deeply inscribed in American and more broadly Western culture that any other appropriation of its meanings still has to contend with its widespread symbolism of freedom, flexibility, and privacy*“.¹⁰⁹

Zumindest im Westen verlor das Automobil den Nimbus als exklusives Luxusgut der Superreichen. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs wurde sozusagen ‚demokratisiert‘ und für jeden Durchschnittsbürger im Westen möglich. Dieses ‚Recht an sich‘ fand seine Artikulation im ‚Manifest der Kraftfahrt‘, welches 1965 vom Allgemeinen Deutschen Automobil Club formuliert wurde. Dieses ‚Rote Buch des westlichen Automobilismus‘, stilistisch und in seiner Überzeugungskraft einem anderen Manifest aus 1848 nicht unähnlich, war nicht nur an die eigene Bevölkerung gerichtet, sondern adressierte auch die Menschen im Osten.¹¹⁰

Andere bundesdeutsche Interessensvertretungen aus Politik und Industrie wurden ebenfalls nicht müde, dieses Band zwischen dem Automobil und den westlichen Freiheitsidealen festzuziehen. In Abgrenzung zum Kollektivismus im Osten, urteilte etwa der renommierte Nationalökonom Röpke (1954), das Automobil verkörpere die „*vornehmste Freiheit [...] diesseits des Eisernen Vorhangs*“ überhaupt.¹¹¹ Im selben Lichte deutete die Westzeitschrift ‚Straße und Wirtschaft‘ (August 1958) die Erfolgsgeschichte des Automobils, denn „*Motorisierung bedeutet mehr Freiheit für den Menschen. Kein Zufall, daß es in der östlichen Welt schlechte Straßen und wenig PKW's gibt*“.¹¹²

In der neuen Deutungskultur des Westens wurde dem Automobil unzweifelhaft eine zentrale Rolle zuteil. Als Ausdruck von Weltoffenheit, Modernität und Fortschritt, als Objekt eines neuen Lebensstils, als Vergegenwärtigung der ökonomischen Aufwärtsbewegung, aber ebenfalls als Symbol der Abgrenzung gegenüber der Zeit des Nationalsozialismus, wie auch zu den sozialistischen Staatswirtschaften.¹¹³

¹⁰⁸ Neues Deutschland, „Produktivität im Vergleich“, *Neues Deutschland* (45. Jahrgang / Nummer 80), 4. April 1990, 5.

¹⁰⁹ Gatejel, „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“, 151.

¹¹⁰ Vgl. Sachs, *Die Liebe zum Automobil*, 94–103; vgl. Wolfgang König, *Geschichte der Konsumgesellschaft* (Stuttgart: Franz Steiner, 2000), 307.

¹¹¹ Vgl. Wilhelm Röpke, „Die Abstimmung von Schiene und Straße“, *Der Volkswirt* (30. April 1954): 9.

¹¹² Organ der Deutschen Straßenliga e.V., *Straße und Wirtschaft* (21. August 1958): 1.

¹¹³ Abgrenzung aber auch im Verhältnis zu den Mitbürgern und Mitbürgerinnen im Land, welche ein ‚rangniedrigeres‘ Automobil fuhren oder gar kein Fahrzeug ihr Eigen nennen konnten. Denn selbst wenn der bundesdeutsche Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm die Haltung vertrat, das Automobil würde die Standes- und Klassenunterschiede beseitigen und dabei Frieden und Wohlbefinden hervorrufen, so blieb diese Erwartung doch gänzlich unerfüllt, sowohl im Westen wie auch im Osten, blieb das Automobil stets ein Instrument, um den eigenen sozialen Status zu untermauern; vgl. Hans-Christoph Seebohm, „Der Automobilismus und seine Probleme. Gründung des Kuratoriums ‚Wir sind die Straße‘ - Förderung und Mitarbeit des Bundesministers für Verkehr“, *Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung* 180 (1958): 1801.

Das Auto stieg „zum Kultobjekt der neudeutschen Wirtschafts- und Leistungsreligion auf. Es wurde zum erstrangigen Nationalsymbol neudeutscher Sinnstiftung und wurde damit weitaus mehr als bloß ein Statussymbol“, wie Klenke (1994) es treffend formulierte.¹¹⁴

Wenn das Automobil in den Nachkriegsjahren zu dem Bedeutungsträger für Freiheit und Selbstverantwortung in der Bundesrepublik schlechthin wurde, wie stellten sich die Entwicklungen dann im Sozialismus dar? Als Vehikel des ‚American Way of Life‘ konnte es aus Sicht der Staatsführung keinesfalls 1:1 in den Sozialismus übernommen werden und die Art und Weise, wie der gewöhnliche Ostdeutsche mit den Sedimenten des Kapitalismus in der sozialistischen Automobilkultur umging, zeigt etwa auch, dass im oft zitierten ‚einseitigen Transferprozess vom Westen in den Osten‘ sehr wohl eigene Akzentsetzungen auftraten. Und doch gab der Westen unbestritten den automobilen Takt vor und war in punkto Technologie, Prozessautomatisierung oder Forschung dem Osten zumeist weit voraus. Dabei wurde den Ostdeutschen – insbesondere vor Errichtung der Mauer im Jahr 1961 – tagtäglich der aktuelle Stand im Wettkampf der Systeme vor Augen geführt. Werbung in Rundfunk, auf Plakatwänden oder Fahrzeugen, aber auch die getragene Kleidung der Menschen in den Straßen Westberlins, die so zur Schau gestellte modische Eleganz und nicht zu vergessen die Anzahl und Qualität der Automobile auf den Straßen, vermittelten rund um die Uhr die Erfolge der westlichen Konsumgesellschaft. „*The east, by comparison, seemed gray, barren and backward*“ und selbst sowjetische Parteifunktionäre „*complained about the severe deficiencies of consumer culture in East Germany [...] and realized the need for something to counter the bustling, modern street scenes of West Berlin*“. ¹¹⁵

Während die ostdeutsche Bevölkerung also sehr bereitwillig die Produkte des Westens annahm, war die SED-Führung vor allem auf Grund ökonomischer Zwänge veranlasst mit dem Klassenfeind in den Konsumgüter- und Technologieaustausch zu treten.¹¹⁶ In dem widersprüchlichen Gemisch aus sozialistischem Superioritätsanspruch und dem schmerzlichen Bewusstsein der eigenen Rückständigkeit hielten westliche Produkte und Technologien im Osten Einzug.¹¹⁷

Im Alltag der Ostblockbevölkerung hatten hochwertige Konsumgüter aus dem Westen mitunter mythischen Charakter. Westliche Waren genossen in Bezug auf Qualität und Statuszuschreibung durchgehend höheren Stellwert als ihre Äquivalente aus sozialistischer Produktion. Als Beispiel sei Kaffee genannt, wo zu DDR-Zeiten ein Drittel der Gesamtmenge aus dem Westen stammte und keine einheimische Sorte gegen das Image des Westkaffees ankam. Selbst bei schlichterer Qualität des

¹¹⁴ Dietmar Klenke, „Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur ‚Heils‘geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs“, in *Moderne Zeiten: Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, hg. von Michael Salewski und Ilona Stölken-Fitschen (Stuttgart: Franz Steiner, 1994), 166.

¹¹⁵ Rubin, „The Trabant“, 33.

¹¹⁶ Zur Sicht- und Wirkungsweise der populären Bilder des Westens in sozialistischen Narrativen wird auf das ‚Imaginary West‘-Konzept von Yurchak (2006) verwiesen. Der Forscher untersuchte die Prädisposition unter der Bevölkerung im Ostblock für Produkte westlicher Provenienz und konstatierte dabei vor allem im letzten Jahrzehnt vor dem Fall des Eisernen Vorhangs einen intensiven Anstieg bei diesem ‚Westwarenfetischismus‘. Der Westen wurde zusehends zu einer imaginären Vorstellung, nur als Teil des Sozialismus versteh- bzw. erklärbar, dessen Zuschreibungen und Vorstellungen nur wenig mit dem echten Alltag im Westen zu tun hatten. Diese Verzerrungen entstanden nicht nur auf Grund fehlender Informationen über das Leben jenseits der Mauer, sondern sind in der grundsätzlichen Besetzung des Westens als Hort des Exotischen, des Unerlaubten und des Aufbegehrenden verortet; vgl. Alexei Yurchak, *Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation* (Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2005), 158–206.

¹¹⁷ Vgl. Dietmar Klenke, *Freier Stau für freie Bürger: Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994* (Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995), 25–50.

importierten Produkts, kam der Konsum dieser Delikatesse trotzdem einem feierlichen Akt gleich. Sogar leere Westverpackungen fanden auf Grund ihres hohen symbolischen und ästhetischen Werts noch eine Bestimmung.¹¹⁸ So manche Kaffeesorte aus Ostproduktion, die wegen des Einsatzes minderwertiger Bohnen zumeist einen zweifelhaften Ruf genoss, wanderte dann in die glänzende ‚Jacobs Monarch‘-Verpackung. Wenn es den eingeladenen Gästen geschmacklich auffiel, so hatte das Ganze doch seine Botschaft und sei es nur eine den Geschmack der Dekoration betreffende.¹¹⁹

In der sozialistischen Automobilkultur gab es zahlreiche ähnliche Entsprechungen. In Rumänien wurden etwa die in Lizenz gefertigten Dacias gerne durch ‚originale‘ Teile aus Frankreich aufgewertet. Dadurch wurde nicht nur eine Status- sondern auch eine Wertsteigerung erzielt, standen die französischen Teile doch im Ruf eine höhere Ausfallsicherheit zu haben. Ähnliche Berichte zum Status von Fahrzeugen und Teilen aus Westproduktion sind aus der DDR überliefert. So war der Kauf eines Volkswagen Golf auf regulärem Wege für die DDR-Bevölkerung nicht nur unmöglich, selbst die spärlich vorhandenen Gebrauchtwagen wurden in ‚Gold aufgewogen‘ und kosteten weitaus mehr als der ursprüngliche Neuwagenlistenpreis. Anders als im kapitalistischen Westen, wo vorrangig die Nachfrage die Höhe des Angebots bestimmte und die finanziellen Ressourcen der Interessenten und Interessentinnen die Entscheidung, welches Automobil in Frage kommt. Grundverschieden die Situation in DDR, dort waren die Restriktionen auf der Käuferseite bei weitem nicht so entscheidend wie im Westen. Der limitierende Faktor beim Autokauf in Ostdeutschland lag beim völlig unzureichenden Angebot an Fahrzeugen. Hingegen war die Verfügbarkeit der Finanzmittel meist ein nachrangiges Problem. Trotz der im Vergleich zum Westen geringeren Durchschnittslöhne und höheren Neuwagenpreise war die DDR-Volkswirtschaft spätestens ab Mitte der 1960er Jahre von einem Kaufkraftüberhang geprägt.¹²⁰

Ein wesentlicher Grund für die steigenden Sparguthaben (siehe Abbildung 7) der ostdeutschen Bevölkerung ist im allgemeinen Mangel an hochwertigen Konsumgütern und in der Subventionspolitik des Staates (z.B.: Grundnahrungsmittel, Mieten) zu suchen.

¹¹⁸ Vgl. Christian Adam, *Das Westpaket: Geschenksendung, keine Handelsware* (Berlin: Links, 2000), 150.

¹¹⁹ Im Rahmen einer Umfrage des Instituts für Information und Forschung im Jahr 1991 gingen 75 Prozent der befragten Ostdeutschen von einer höheren Wertigkeit und längeren Haltbarkeit von Westprodukten aus. 90 Prozent meinten der Westkaffee schmecke bedeutend besser als das ‚Rondo‘-Pendant aus dem Osten. Ende der 1990er Jahre setzten hierzu ‚ostalgie‘ Gegenbewegungen ein. Nicht wenige bekamen wieder Appetit auf die einst verschmähten Ostprodukte. Spreewaldgurken, Club-Cola oder Knusperflocke gewannen wieder ihren Platz in den Regalen, als die unverfälschten, ehrlichen und echten Produkte des Ostens; vgl. Thomas Ahbe, *Ostalgie: Zu ostdeutschen Erfahrungen und Reaktionen nach dem Umbruch* (Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen, 2011), 45–53, <https://www.dbt-thueringen.de/receive/dbt_mods_00018432>.

¹²⁰ Vgl. Möser, „Autobasteln“, 159–160.

	Brutto- einkommen ¹	Spar- guthaben	Personen- kraftwagen ²	Motorräder / -roller	Kühl- schränke	Wasch- maschinen	Fernseher / (in Farbe)
Jahr	Mark der DDR	Mio. Mark der DDR	Ausstattungsbestand je 100 Haushalte				
1950	311	1.275	-	-	-	-	- (-)
1955	432	4.936	0,2	-	0,4	0,5	1,2 (-)
1960	555	17.498	3,2	-	6,1	6,2	18,5 (-)
1965	633	31.275	8,2	16,5	25,9	27,7	53,7 (-)
1970	755	52.149	15,6	19,4	56,4	53,6	73,6 (0,2)
1974	860	70.218	23,7	19,4	80,1	70,0	84,1 (1,4)
1978	977	92.046	34,1	18,7	98,6	78,8	103,5 (12,7)
1982	1.066	107.573	42,1	18,4	118,8	90,8	111,4 (25,9)
1984	1.102	118.655	45,9	18,4	131,2	96,7	115,5 (34,2)
1986	1.170	132.315	50,5	18,4	144,5	102,0	118,9 (42,7)
1987	1.233	141.851	52,6	18,4	152,1	104,6	121,6 (47,1)
1988	1.269	151.590	54,7	18,4	159,6	107,3	125,2 (52,6)
1989	1.300	159.671	57,1	18,4	167,4	110,2	129,3 (58,2)
¹ Durchschnittliches monatliches Bruttoarbeitseinkommen bei vollbeschäftigten Berufstätigen							
² Angemeldete Fahrzeuge; ohne jene, die gewerblich bzw. von Verwaltungen genutzt werden							

Abbildung 7: Einkommen, Sparguthaben und ausgewählter Ausstattungsbestand in der DDR (1950-1989) ¹²¹

Der Siegeszug des Automobils im Osten ist – im Unterschied zur Bundesrepublik – als vorrangige Konsumententwicklung ‚von unten‘ zu bezeichnen. Die Staatsführung konnte die automobilen Begehrlichkeiten der Menschen im Land nicht negieren und musste einsehen, dass angedachte Alternativen des Massentransports (öffentliche Verkehrsmittel, Leih- und Mietmodelle etc.) dem Bevölkerungsinteresse diametral gegenüberstanden. Die Produktion von eigenen Fahrzeugen in Zwickau und Eisenach wurde forciert und zwischen 1970 und 1980 stieg die Anzahl privater Automobile auf den ostdeutschen Straßen von 1,16 auf 2,68 Millionen. Im Jahr 1972 überstieg die Anzahl der PKWs erstmals die bis dahin das Straßenbild dominierenden einspurigen Kraftfahrzeuge. Die Motorisierung in der DDR „*followed the pattern of West Germany, but with a delay of 15 years*“.¹²²

Gab es zwar gewisse Ähnlichkeiten in den Verlaufsmustern der automobilen Entwicklung zwischen West und Ost, so hinkte der Osten dem Weltniveau in technologischer Sicht bald meilenweit hinterher. Zudem war die zentrale Planwirtschaft in den 1980er Jahren kaum noch in der Lage den Bedarf an

¹²¹ Statistisches Amt der DDR, Hrsg., *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1990*, 35. Jahrgang (Berlin: Rudolf Haufe, 1990), 52–53. Die Sparguthaben und die durchschnittlichen Nettogeldeinnahmen stiegen zwischen 1972 und 1989 beinahe in jedem Jahr stärker an als die Einzelhandelsumsätze. In den 1970er Jahren lag der jährliche Einzelhandelsumsatz bei etwa 80 Prozent der Nettogeldeinnahmen. Ab 1981 fiel dieses Verhältnis kontinuierlich auf unter 78 Prozent ab und stieg im Jahr 1989 noch einmal leicht auf 78,2 Prozent an; vgl. Judt, „Bananen, gute Apfelsinen, Erdnüsse u.a.“. Das beständige Gefühl, es gibt ‚von allem zu wenig‘, findet hier einen überaus ausdrucksstarken Beleg. Für die ostdeutschen Konsumenten und Konsumentinnen war das vorrangige Problem, „*not a lack of marks but a lack of products on which to spend them*“; Kopstein, *The Politics of Economic Decline in East Germany, 1945-1989*, 186.

¹²² Kuhr-Korolev und Schlinkert, *Towards Mobility*, 60.

Fahrzeugen und anderen hochwertigen Konsumgütern zu decken. Spätestens in den 1980er Jahren schien der Konsumwettbewerb zwischen den Systemen endgültig entschieden. Die vermeintlichen Erfolge im Sozialismus wurden weiterhin in den Staatsmedien propagandistisch inszeniert, indem die homophonen Verlautbarungen stets auf „[s]teigende Realeinkommen, stabile Versorgung“ und „Bessere Arbeits- und Lebensbedingungen“ im Land verwiesen.¹²³

Doch nicht nur die Bevölkerung wusste es besser, auch so manchem Parteifunktionär blieben die tatsächlichen Verhältnisse nicht verborgen. Beispielhaft dazu liegt eine Einschätzung zur aktuellen Konsumlage aus dem Büro von Minister Egon Krenz vor. Mit schonungsloser Offenheit analysierte der Ministerstab im Sommer 1988 die Stimmung in der Bevölkerung zu den Problemen in den Bereichen Handel und Versorgung. Darin heißt es, die breite Unzufriedenheit im Land „wird noch bekräftigt durch fortgesetzt angestellte Vergleiche zum Warenangebot und der Warenpräsentation in der BRD. Sich in diesem Sinne äussernde Personen verweisen dabei auf persönliche Eindrücke bei Besuchsreisen in die BRD und nach Westberlin. Häufig sind derartige Vergleiche Anlaß und Ausgangspunkt für die gesellschaftliche Entwicklung in der DDR und den Sozialismus überhaupt herabwürdigende Äußerungen“.¹²⁴

In einem nur kurz danach verfassten Bericht zur Beurteilung der gegenwärtigen Lage im Land nahm der hohe Parteifunktionär Manfred S. ebenfalls kein Blatt vor den Mund. In seiner Analyse werden die Ursachen der Krise schonungslos beim Namen genannt. Innerhalb der Partei braucht es endlich einen offenen Diskurs über die Problemursachen, ansonsten dürfen sich die Mitglieder des Politbüros und Zentralkomitees nicht wundern, wenn die Stimmung unter der Bevölkerung ein bedrohliches Maß annimmt:¹²⁵

„Wegen der mangelhaften Versorgungslage, der mangelhaften Qualität der angebotenen Waren und Dienstleistungen sowie deutlicher Mängel in der Infrastruktur [...] ist die Stimmung in sehr großen Teilen der Bevölkerung unseres Landes sehr schlecht. Diese Situation wird noch dadurch verschärft, daß ein Staat (BRD) mit einer ökonomisch und politisch überholten Gesellschaftsordnung nachgewiesen hat, daß es auch unter den gegenwärtigen internationalen Bedingungen möglich ist, einen erheblichen Teil dieser Fragen im Interesse der Bevölkerung zu lösen. Gestützt wird diese Stimmung auch dadurch, daß unsere Presse und die Mehrzahl der verantwortlichen Vertreter von Partei und Regierung den oben angeführten Sachverhalt nicht korrekt ansprechen, das Positive immer wiederholen und die bestehenden Probleme verklausulieren oder nur zwischen den Zeilen andeuten. Eine offene und ehrliche Diskussion anstehender Probleme ist auch für Mitglieder unserer Partei kaum möglich. Jedenfalls ist nicht erkennbar ob und in welcher Form die Hinweise und Vorschläge unserer Genossen bei den Verantwortlichen auch nur zum Nachdenken führen. Aus diesen Gründen ist das Vertrauen der Bevölkerung in unsere Partei- und Staatsführung zum gegenwärtigen Zeitpunkt deutlich spürbar erschüttert.“

¹²³ Neues Deutschland, „Politik zum Wohle des Volkes“, *Neues Deutschland* (43. Jahrgang / Nummer 67), 19. März 1988, 9.

¹²⁴ SAPMO-BA, „Versorgung der Bevölkerung“, 6. Juni 1989, Blatt 78.

¹²⁵ SAPMO-BA, „Stimmungen und Meinungen zur Übergabe an Vertreter des ZK der SED: Allgemeines zur gegenwärtigen Lage; unterzeichnet von APO - Sekretär Manfred S. (Büro Egon Krenz)“, 2. August 1988, Blatt 27, DY 30/70144.

4.4 Genese der Massenmotorisierung im DDR-Staatssozialismus

4.4.1 Motorisierter Vor- und Nachkriegsalltag (bis 1954)

Unzweifelhaft zählt Deutschland heute zu den führenden Nationen in der Kraftfahrzeugindustrie. Die Erfolge der Automobilnation Deutschland werden dabei zumeist mit den alten Bundesländern in Verbindung gebracht. Mit derartigen Zuschreibungen geht jedoch eine sehr verkürzte Betrachtung einher, lagen doch bedeutende Produktionsstätten des Automobilbaus traditionell im Osten des Landes. Der historische Ursprung ist dabei untrennbar mit August Horch verbunden, in dessen Werk in Zwickau Automobile der Oberklasse unter der gewählten Markenbezeichnung ‚Audi‘, dem lateinischen Imperativ seines Nachnamens (Horch), gefertigt wurden. In Folge entstanden zahlreiche weitere Zentren des Fahrzeugbaus in Ostdeutschland, so die Produktion von Lastkraftwagen (LKW) in Plauen (Vormag-LKW), Nordhausen (Normag-LKW), Waltershausen (Ade-Kleintransporter), Brand-Erbisdorf (Last- und Elite-PKW), die Motoren- und Motorradfertigung in Zschopau, die ‚Diamant‘ -und ‚Schüttoff-Motorradwerke‘ in Chemnitz oder die Dreirad-Lieferwagenherstellung in Hainichen und Frankenberg, um nur einige Beispiele zu nennen. Während der führende Industrieraum der deutschen Kraftfahrzeugproduktion eindeutig in Sachsen lag, entstand in geographischer Nähe dieser Werke eine große Zulieferindustrie (v.a. im Erzgebirge und im Thüringer Wald). Die etablierte Metallwaren- und Maschinenindustrie in der Region profitierte ebenso vom automobilen Boom. Zum Zeitpunkt der Fusion der Audi-, Horch- und Zschopauer Motorenwerke zur ‚Auto-Union Aktiengesellschaft‘ im Jahr 1936 umfasste der neu geschaffene Großbetrieb insgesamt acht Produktionsstätten, drei in Chemnitz, zwei in Zwickau, und je eine in Zschopau, Annaberg und Berlin-Spandau, mit insgesamt etwa 10.000 Zulieferbetrieben aus ganz Deutschland.¹²⁶

Mitte der 1930er Jahre hatte der Kraftfahrzeugbau auf dem Territorium der späteren DDR mit den Auto-Union-Werken und dem Bayrischen Motorenwerk in Eisenach jene Gliederung angenommen, die auch nach dem Zweiten Weltkrieg ihre Gültigkeit behalten sollte. Bis zum Kriegsausbruch hatte der Osten einen Gesamtanteil von rund 30 Prozent an der gesamtdeutschen Kraftfahrzeugindustrie. 1938 entfiel ein Viertel der 217.000 gesamtdeutschen Neuzulassungen auf die Auto-Union-Werke. Bei den Kleinwagen war man dank des Modells Dampfkraftwagen [Sic!] (DKW) mit einem Anteil von 56 Prozent unangefochtener Marktführer.¹²⁷

In den (Vor)Kriegsjahren kam die Herstellung aller nicht für Kriegszwecke nutzbaren Fahrzeuge zum Erliegen. Der Zweite Weltkrieg, vor allem die alliierten Bomberangriffe, hatte eine starke Deformation der ostdeutschen Fahrzeugindustrie zur Folge, etwa die Hälfte der Produktionsstätten lagen 1945 in

¹²⁶ Vgl. Gerhard Kehler, „Zur Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie im östlichen Deutschland (I. Teil): Bestandsaufnahme vergangener und zukünftiger Entwicklungstendenzen“, *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht* 45. Jahrgang, Nr. 7/8 (1993): 246–248. Viele relevante KFZ-Baugruppen, vor allem aus den Sparten Hydraulik, Elektronik, oder Metallurgie, mussten zu mehr als zwei Drittel aus den Gebieten der späteren Bundesrepublik beschafft werden. Der Umstand eines partiellen Fehlens regionaler Zulieferbetriebe, dies schon vor der Staatsgründung der DDR, sollte den sozialistischen Fahrzeugbau in weiterer Folge noch vor große Herausforderungen stellen; vgl. SAPMO-BA, „Bericht der VVB über die Entwicklung des Industriezweiges im 3. Fünfjahrplan 1961 - 1965 und Maßnahmen zur Realisierung der Perspektive (Staatliche Plankommission); Schulz (Leiter des Sektors Allgemeiner Maschinenbau der Abteilung Maschinenbau in der Staatlichen Plankommission) und Lang (Generaldirektor VVB Auto)“, 30. Jänner 1959, Blatt 8, DE 1/18890.

¹²⁷ Vgl. Peter Kirchberg, *Horch - Audi - DKW - IFA. 80 Jahre Geschichte der Autos aus Zwickau*, 3. Aufl. (Berlin: Transpress Verlag, 1991), 56 und 133; vgl. Siegfried Rauch, *DKW: Geschichte einer Weltmarke* (Stuttgart: Motorbuch, 2007).

Schutt und Asche. Auf den verbliebenen Rest erhob die sowjetische Besatzungsmacht Anspruch auf Reparationsleistung für die durch Deutschland verursachten Kriegsschäden.¹²⁸

Eine zahlenmäßige Erfassung der Demontagen ermöglichte die Öffnung der Archive in Moskau. Während die Kriegszerstörungen alle Teile Deutschlands relativ gleichartig betrafen, betrug der Substanzverlust an industriellen und infrastrukturellen Kapazitäten auf dem Territorium der DDR durch Reparationen rund 30 Prozent des 1944 auf dem Gebiet vorhandenen Bestandes. Bis zum Frühjahr 1947 wurden 3.586 Betriebe und Eisenbahnschienen mit einer Gesamtlänge von 11.800 Kilometer demontiert und in die Sowjetunion gebracht.¹²⁹

Die ehemalige Automobilindustrie traf es hierbei noch härter. So beziffert Bauer (1998) die Verluste an Produktionskapazitäten durch direkte oder indirekte Kriegseinwirkungen auf 45 bis 50 Prozent des Fonds von 1944.¹³⁰ Das Bayrische Motoren-Werk (BMW) in Eisenach, das die Kriegswirren relativ unbeschadet überstand, sollte zunächst zur Gänze als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbracht werden, ehe die Sowjetische Militäradministration (SMAD) den völligen Abbau im Herbst 1946 stoppte. Vorhandene, noch einsatzbereite Fahrzeuge wurden ebenfalls konfisziert und die Forschung nimmt an, „dass jedes dritte Auto, das die Moskauer Straßen um 1950 befuhr, ein solches Beuteauto war“.¹³¹

Inklusive der Demontagen erlitt die ostdeutsche Kraftfahrzeugindustrie einen geschätzten Verlust von nahezu 80 Prozent des Anlagenvermögens. Die im Land verbliebenen Kapazitäten in Zwickau, Eisenach, Suhl, Chemnitz oder Sangerhausen gingen zwar im Rahmen der Umwandlung in Sowjetische Aktiengesellschaften (SAG) (z.B.: ‚Awtowelo‘) in sowjetischen Besitz über, diese Maßnahme bewahrte die Betriebe aber gleichzeitig vor weiteren Abbauaktionen. In diesen Produktionsstätten wurde – den Weisungen der Plankommission in Moskau direkt unterstehend – schon 1946 die Serienproduktion von Personenkraftwagen und Motorrädern wiederaufgenommen. Zunächst für die SMAD, später auch für die deutschen Behörden und ab 1949 vereinzelt für Privatpersonen aus Ost und West, verließen hier zwischen 1946 und 1950 etwa 12.000 PKW die Hallen.¹³²

Während in Eisenach die Produktion von Vorkriegsmodellen unter sowjetischen Vorgaben langsam anließ, beschränkten sich die Produktionsbefehle für die verbliebenen Auto-Union-Werke bis 1947 auf Reparationsleistungen und die Herstellung von Ersatzteilen. Nur vereinzelt, und dies zunächst auf Eigeninitiative von engagierten Automobilisten hin, entstanden aus Vorkriegsbeständen einige DKW-Modelle. Erst im Rahmen des Zweijahresplanes für 1949/1950 wurde in den Audi- und Horchwerken ein Traktoren- und KFZ-Sonderprogramm aufgenommen. Eine eigenständige PKW-Serienproduktion

¹²⁸ Vgl. Doris Cornelsen, „Entwicklung im Überblick“, in *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard*, hg. von Jochen Bethkenhagen (Opladen: Leske + Budrich, 1981), 16.

¹²⁹ Vgl. Wenzel, *Was war die DDR wert?*, 40–41.

¹³⁰ Vgl. Reinhold Bauer, *Pkw-Bau in der DDR: Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften* (Frankfurt am Main; New York: Lang, 1999), 47.

¹³¹ Gatejel und Becker, *Verkehr in der DDR*, 7.

¹³² Vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Hrsg., *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1955*, 1. Jahrgang (Berlin: VEB Deutscher Zentralverlag, 1956), 164.

war damit zwar nicht verbunden, der Ausbau des Maschinenbestandes und der Werkshallen bildete jedoch den Grundstein für zukünftige Großserien.¹³³

Den schwierigen Bedingungen zum Trotz gelang es den Verantwortlichen die PKW-Produktion langsam aufzubauen. Die Fertigungszahlen blieben zwar zunächst auf bescheidenem Niveau, das Planziel für 1950 im Ausmaß von 10.000 produzierten Fahrzeugen wurde mit 7.165 Stück, davon 3.649 aus Eisenach und 3.516 Stück aus Zwickau, eindeutig verfehlt, doch war der Grundstein gelegt und die Produktionszahlen sollten in den folgenden Jahren spürbar steigen. Eine wesentliche Grundlage dafür stellte der Verzicht der Sowjetunion auf weitere Reparationsleistungen (1952) dar.¹³⁴

Ganz nach den Direktiven Stalins sah der erste Fünfjahresplan (1951 bis 1955) das volkswirtschaftliche Hauptziel in der Forcierung der Schwerindustrie. Anlagen-, Schwermaschinen- und Bergbau sollten die Basis zukünftigen Wohlstands bilden. In Bezug auf den Automobilbau sahen die Planungen vor, die Phase der Improvisation zu überwinden und den Übergang in die Entwicklungsphase zu bewerkstelligen. In konkrete Ziele gefasst, sah der 1950 verabschiedete Fünfjahresplan eine Produktionssteigerung des Kleinwagenmodells DKW um mehr als 400 Prozent vor. In absoluten Zahlen hätte dies für 1955 einen Jahresausstoß von 15.000 PKW bedeutet. Neben einer Erhöhung der Fertigungszahlen sahen die Überlegungen auch Neukonstruktionen vor. Dies schien unumgänglich, da die Vorkriegsmodelle nicht mehr dem internationalen Stand der Kraftfahrzeugtechnik entsprachen. Da die spärlich vorhandenen Ressourcen jedoch vorwiegend in den Aufbau der Schwerindustrie flossen, war rasch klar, dass die ambitionierten Ziele der jungen DDR-Automobilindustrie wohl vorläufig fromme Wünsche bleiben. Der allgemeine Mangel an hochwertigen Konsumgütern und die Erhöhung der Arbeitsnormen führten schließlich zur Revolte. Die Proteste der Arbeiter und Arbeiterinnen vom 17. Juni 1953 wurden schließlich mit Hilfe sowjetischer Panzer blutig niedergeschlagen. Mit eiserner Faust unterstrich der Sozialismus seinen Herrschaftsanspruch; und doch beeindruckten die Ereignisse die Machthaber in Berlin und Moskau. Im Windschatten der von Chruschtschow nach Stalins Tod eingeleiteten Konsumwende in der Sowjetunion, trachtete die SED-Führung ebenfalls danach, das Vertrauen der Bevölkerung in den Sozialismus durch eine Verbesserung der Versorgungsniveaus wiederherzustellen. Das nachfolgende Bekenntnis zum Aufbau einer leistungsfähigen Automobilindustrie ist zweifelsohne unter diesen Rahmenbedingungen zu bewerten. Spätestens Mitte der 1950er Jahre ist das Automobil – als Symbol eines besseren Lebensstandards – in der DDR angekommen.¹³⁵

4.4.2 Von den Anfängen der PKW-Produktion bis zur Konsumwende (1954-1971)

In den ersten Nachkriegsjahren wurden Personenkraftwagen für private Zwecke von der Staatsführung noch als Luxusartikel angesehen und eine Massenmotorisierung stand demgemäß vorerst nicht im Zentrum der Planungsagenda. Als vorrangiges Fortbewegungsmittel für die Bevölkerung waren Bus und Straßenbahn vorgesehen. Noch bis Anfang der 1950er Jahre beruhte die spärliche PKW-Produktion

¹³³ Vgl. Kehr, „Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie - I. Teil“, 250.

¹³⁴ Vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 14; vgl. Luminita Gatejel, „Die Hassliebe zum sozialistischen Automobil. Zur Alltagsbewältigung in Planwirtschaften“, in *Automobilindustrie 1945-2000: Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*, hg. von Stephanie Tilly und Florian Triebel (München: Oldenbourg, 2013), 411.

¹³⁵ Vgl. Heldmann, *Herrschaft*, 163:40; vgl. Landsman, *Dictatorship*, 115–148.

gänzlich auf Modellen der Vorkriegszeit. Diese Ausrichtung erfuhr jedoch im Jahr 1954 eine grundlegende Revision. So wurde in „dem Beschluß des Präsidiums des Ministerrats vom 14.1.1954 [...] festgelegt, im VEB Kfz.-Werk Audi, Zwickau, den Bau eines PKW Typ P 50 aufzunehmen“. ¹³⁶ Neben der Produktion eines Kleinwagens in Zwickau mit der Bezeichnung P 50, der später unter dem Namen Trabant Weltbekanntheit erlangte, umfasste der Beschluss zudem die Produktion eines Mittelklassewagens in Eisenach, welcher die Modellbezeichnung Wartburg 311 erhielt. Durch die Festlegung auf diese beiden Typen schuf man die Grundlage für die zukünftige Massenmotorisierung in der DDR. Mit dem Investitionsprogramm gaben die Machthaber somit den immer lauter werdenden automobilen Wünschen der Bürger und Bürgerinnen der DDR nach.

Auf Basis des veralteten DKW F8 entstand unter der Etikettierung P 70 zunächst ein Übergangsmodell (Nullserie). Ausgestattet mit einem Zweitakt-Motor, der eine Leistung von 22 Pferdestärken (PS) lieferte, produzierte man zunächst drei Bauformen (Limousine, Coupé und Kombinationskraftwagen), wobei im Jahr 1955 insgesamt 2.193 Fahrzeuge die Fabrikhallen verließen. ¹³⁷ Im ganzen Produktionszeitraum von 1955 bis 1959 wurden insgesamt etwas mehr als 36.000 Stück hergestellt. Auf Grund der veralteten Ausgangsbasis, relativ hohen Herstellungskosten und technischer Unzulänglichkeiten in der Konstruktion, war der P 70 auch gar nicht für die Massenproduktion vorgesehen. Vielmehr bestand die Zielsetzung darin, Erfahrungen im Einsatz von neuen Materialien („Kunststoffverarbeitung“) und Motorenvarianten („Zweitakt-Motor“) zu sammeln und die Erkenntnisse in die Parallelentwicklung des Standardmodells P 50 (Trabant) einfließen zu lassen. ¹³⁸

Die Vorserienfertigung des Wartburg 311 begann im Oktober 1955. Ursprünglich bestand die Intention das Mittelklassemodell mit sechs Zylindern und einem Viertakt-Motor mit einer Leistung von 45 PS auszustatten. Vorgestellt wurde der für seine klassische Form auch im Ausland bewunderte Wartburg 311 erstmals auf der Leipziger Messe im Jahr 1956. In den Varianten Limousine, Schiebedachlimousine, Kombinationskraftwagen und Kabriolett vorgestellt, arbeitete unter der Motorhaube des Serienprototyps jedoch nur eine „Zweitakt-Maschine“ mit einer Leistung von 37 PS. In Blickrichtung auf einen zukünftigen Export in das kapitalistische Ausland wurde die Palette im Jahr 1957 um eine Sport-, Luxus-, Pickup- und Campingvariante erweitert. Auf Grund des relativ hohen Leergewichts von beinahe einer Tonne war das Fahrzeug mit 37 PS jedoch hoffnungslos untermotorisiert. Erst im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen im Jahr 1966 kam auch ein stärkerer Standardmotor mit 45 PS zum Einsatz. Danach blieben die Modellvarianten bis zur Wende beinahe unverändert in Produktion. ¹³⁹

Je nach Ausstattungsvariante kostete ein Wartburg 311 bei der „Markteinführung“ etwa 15.000 Mark der DDR und entsprach bei einem durchschnittlichen Monatsverdienst von 432 DDR-Mark einem Gegenwert von fast 35 Bruttomonatsgehältern. Weitaus günstiger, nämlich zum halben Preis, sollte der „sozialistische Volkswagen“ P 50 zum Gefährt der Massen werden. Am 7. November 1957 lief

¹³⁶ SAPMO-BA, „Standortgenehmigung für die Produktion des P 50 (Trabant) Kapitel Volkswirtschaftliche Zielsetzung; Abteilung Maschinenbau in der Staatlichen Plankommission“, 1960, Blatt 3, DE 1/14979.

¹³⁷ Vgl. Rubin, „The Trabant“, 31–32.

¹³⁸ Vgl. „Kritik an unseren Personenkraftwagen“, *Kraftfahrzeugtechnik* 2 (1956): 70–72; vgl. „Verbesserungen am P 70“, *Kraftfahrzeugtechnik* 9 (1956): 348–349.

¹³⁹ Vgl. Zatlín, „Vehicle of Desire“, 367.

schließlich der erste Trabant in Zwickau vom Band, drei Millionen weitere Fahrzeuge sollten bis zur Wende noch folgen. Nicht nur das Datum des ersten P 50 aus DDR-Produktion hatte Symbolwert, handelte es sich doch um den 40. Jahrestag der russischen Oktoberrevolution, auch die im Oktober 1957 gewählte Bezeichnung Trabant kam nicht zufällig zustande. Diente der gewählte Name doch als Ehrbezeugung für den ersten künstlichen Erdsatelliten namens Sputnik (russisch für Begleiter), mit dem die Sowjetunion die technische Überlegenheit (in der Raumfahrt) gegenüber dem Westen eindrucksvoll unter Beweis stellte. Vor allem aus produktionstechnischen Gründen wurde eine Reduzierung der Modellpalette auf die beiden Fahrzeugmodelle Wartburg und Trabant beschlossen, die übrigen Prototypen und Vorkriegsmodelle gelangten hingegen nicht mehr in Serienproduktion.¹⁴⁰ Formale Bestätigung erhielt die neue Ausrichtung der PKW-Produktion auf dem V. Parteitag der SED (10. bis 16. Juli 1957). Das übergeordnete Ziel bestand laut offizieller Verlautbarung darin, „die PKW-Produktion in unserer Republik beträchtlich zu erhöhen. Den Schwerpunkt der zu erreichenden Produktionssteigerung bildet der Kleinwagen ‘Trabant’, wie aus dem Gesetz über den Volkswirtschaftsplan des Jahres 1959 und den Direktiven [...] zu ersehen ist“.¹⁴¹ Darüber hinaus geben die Archive der Zentralen Plankommission auch Auskunft zur Strategie der PKW-Produktion in der DDR.¹⁴²

„Die Produktion eines Kleinwagens mit den vom Trabant bekannten technischen Daten ist für unsere Republik eine zwingende Notwendigkeit, da im Zuge der Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe eine ständige Verbesserung des Lebensstandards unserer Werktätigen erreicht wird. Dieser steigende Lebensstandard drückt sich in zunehmenden Maße in der Nachfrage nach Personenkraftwagen durch unsere Bevölkerung aus. Dabei kommen naturgemäß die breitesten Käuferschichten aus den Kreisen der Werktätigen. Ihre Einkommensverhältnisse gestatten in ständig zunehmenden Maße den Erwerb von Kraftwagen.“

Den P 50, ab 1959 mitunter als Trabant 500 titulierte, zeichnete seine Kompaktheit und das geringe Gewicht aus, trotzdem er im Unterschied zum Prototyp P 70 bereits einen Stahl- anstatt eines Holzrahmens hatte. Zur Zeit seiner Einführung, bis in die 1960er Jahre, genoss er auf Grund seines robusten Frontantriebs und dem quer eingebauten Motor auch in der internationalen Fachpresse durchaus den Ruf einer innovativen Neuentwicklung. Als besonderes Erkennungsmerkmal diente der eingesetzte ‚Zweitakt-Otto-Motor‘ mit 500 ccm³ Hubraum und einer Leistung von rund 18 PS.¹⁴³

¹⁴⁰ Vgl. Michael Dünnebieer und Eberhard Kittler, *Personenkraftwagen sozialistischer Länder* (Ost-Berlin: Motorbuch, 1990), 62–63; vgl. Wolfgang Schröder, *Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR: AWO, MZ, Simson, Trabant, Wartburg* (Bielefeld: Delius Klasing, 2009), 84.

¹⁴¹ SAPMO-BA, „Standortgenehmigung für die Produktion des P 50 (Trabant)“, Blatt 3.

¹⁴² Ebd.

¹⁴³ Den Automobilbauern erschien der Einsatz von ‚Zweitakt-Motoren‘ vorteilhafter, da diese im Gegensatz zu den bei westlichen Automobilen vorherrschenden Viertakt-Maschinen, weniger Gewicht hatten und in der Herstellung weitaus günstiger waren. Darüber hinaus war dieser Motorentyp dahingehend flexibler, da der Einbau auf verschiedene Arten (quer oder längs) vorgenommen werden konnte. Ein weiterer – in der Literatur oft vernachlässigter – Aspekt lag darin, dass die Entscheidungsgremien den Aufwand bzw. das Risiko einer Viertakt-Motorentwicklung scheuten. Nicht zuletzt auf Grund der einsetzenden Massenflucht der ‚Technischen Intelligenz‘ in den Westen, standen nur wenige qualifizierte Ingenieure und Forscher bzw. Forscherinnen zur Verfügung. Der Einsatz von Viertakt-Motoren aus Westlizenzenproduktion kam aus ideologischen und ökonomischen Gründen nicht in Frage. Den Vorzügen des Zweitakt-Motors standen aber auch einige Nachteile gegenüber. Zum veralteten Motorenkonzept gesellte sich ein sehr hoher Treibstoffverbrauch. Trotz des geringen Gewichts und der Untermotorisierung benötigte der Trabant etwa sechs bis sieben Liter Sprit für eine Fahrstrecke von 100 Kilometern Länge. Zudem stieß das Fahrzeug unverhältnismäßig viele Schadstoffe aus; vgl. Eli Rubin, „Understanding a Car in the Context of a System: Trabants, Marzahn, and East German Socialism“, in *The Socialist Car: Automobility in the Eastern*

Der mit Bestimmtheit größte Innovationsfaktor bestand darin, dass die selbsttragende Stahlkarosserie gänzlich mit Kunststoffpressteilen beplankt wurde. Dach, Motorhaube, Kofferraum, Kotflügel oder Türen bestanden völlig aus Plastikteilen. Der flächendeckende Einsatz von Plastikverbundstoffen im Fahrzeugbau entstand dabei eigentlich als Notlösung, denn um die für den Automobilbau wichtigen Bodenschätze stand es in der DDR schlecht. Das Land verfügte zwar über Vorkommen von Braunkohle, Kalisalze oder Uran, aber kaum über Kupfer, Zinn oder Eisen. Besonders schwerwiegend für den Aufbau der ostdeutschen Automobilindustrie wirkte das Westembargo für Stahllieferungen. Auf Grund der fehlenden Stahlbleche, mussten die ostdeutschen Ingenieure Alternativen im Karosseriebau entwickeln. Die Kernanforderung an das zu entwickelnde Material lautete, dass die Ausgangsstoffe innerhalb des Territoriums der DDR in ausreichendem Maße beschaffbar sein müssen. Zudem sollte der Werkstoff ein geringes Gewicht aufweisen, hohe Elastizität besitzen, durch Korrosionsfestigkeit bestechen und gut bearbeitbar sein. Fündig wurden die Ingenieure schließlich in den Chemielaboren.¹⁴⁴ Die erhoffte Lösung des Rohstoffproblems hieß ‚Duroplast‘, ein unter großer Hitze und Druck verpresster Verbundstoff aus Baumwollfasern, Phenolharz und Trennmitteln. Die Vorzüge des Materials schienen geradezu prädestiniert für den Einsatz in der Fahrzeugproduktion.¹⁴⁵ Erst viel später traten auch die Nachteile der neuen Errungenschaft deutlich hervor. So war der Herstellungsprozess sehr energie- und arbeitsintensiv. Zudem führten die unveränderlichen Produktionsabläufe mit der Zeit zu immer größeren Einschränkungen. Schon das Aushärten der auf etwa 180 Grad erhitzten Kunststoffteile dauerte jeweils 30 Minuten. Dies blockierte jedoch die sehr teuren Pressen und verminderte dadurch den Handlungsspielraum bei den erforderlichen Produktionssteigerungen. Dagegen wurden die im

Bloc, hg. von Lewis H. Siegelbaum (Ithaca; London: Cornell University Press, 2011), 126–129. Gleichzeitig gab es schon 1960 sehr weitsichtige und rationale Analysen zu den Verbesserungsvorschlägen. Ein Auswertungsbericht aus dem Fachgebiet für Fahrzeugbau hielt fest, dass die „bei unseren Fahrzeugen verwendeten Zweitaktmotoren [...] kaum noch wesentliche Verbrauchssenkungen“ zulassen. „Außerdem sind bei der stark zunehmenden Verkehrsdichte, besonders in den Großstädten, Motoren mit stark ölhaltigen und giftigen Abgasen für die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht mehr zumutbar. Die Möglichkeit des Einbaues von Viertaktmotoren muß deshalb erwogen werden, sofern das Mischungsverhältnis nicht verändert werden kann. Die Leistung des Trabant ist auf mindestens 25 PS zu steigern.“; SAPMO-BA, „Zusammenfassung der Auswertungsberichte des Fachgebiets Kraftfahrzeugbau (VVB Automobilbau; Leipziger Frühjahrsmesse 1960)“, 12. März 1960, Blatt 4, DE 1/14979.

¹⁴⁴ Die Wirtschaftsfunktionäre in der DDR setzten große Hoffnung in die chemische Industrie als zentrales Stimulans für andere Industrien. Anknüpfend an den Entwicklungsstand des Zweiten Weltkriegs wurden in den 1950er Jahren unter der Losung „Chemie gibt Brot, Wohlstand und Schönheit“ zahlreiche Chemieprogramme initiiert. Die Staatsführung sah in der Entwicklung der Chemiewirtschaft den Schlüssel zur Lösung der ökonomischen Herausforderungen. Vor allem durch die Erzeugung von neuen synthetischen Fasern sollte ein schier unerschöpfliches Rohstoffreservoir für die Konsumgüterproduktion entstehen. Walter Ulbricht rief dazu in einer Rede auf einer großen Chemiekonferenz im November 1958 den 1.200 Delegierten die Zielsetzung der Chemieprogramme in Erinnerung. Sie ist die Basis zur Bereitstellung hochwertiger Bedarfs-güter, „Chemie gibt Brot, denn sie [...] hilft, die landwirtschaftlichen Erträge zu erhöhen. Chemie gibt Wohlstand, denn sie liefert Kraftstoff, gibt Roh- und Werkstoffe für alle Industriezweige und zur Herstellung von Waren des Massenbedarfs. Chemie gibt Schönheit, sie liefert schöne Textilien, vom Perlonstrumpf bis zum Kleiderstoff“; Neues Deutschland, „Chemie gibt Brot, Wohlstand und Schönheit“, *Neues Deutschland* (13. Jahrgang / Nummer 265), 4. November 1958, 1.

¹⁴⁵ Als Vater von ‚Duroplast‘ gilt Rolf Weichert, Forschungsdirektor im VEB Erkner bei Berlin. Er experimentierte mit Phenol, Anilin, Formaldehyd und Baumwollfasern und schuf damit eine flexible Plastiklösung („Trabiplast“) für den universellen Einsatz im Automobilbau. Die Duroplast ‚Kunststofflösung‘ erregte auch internationale Aufmerksamkeit und die Autobauer im Westen überlegten ernsthaft das Grundkonzept für die eigene Produktion zu übernehmen; vgl. Eli Rubin, *Synthetic Socialism: Plastics & Dictatorship in the German Democratic Republic* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2008), 26–27. Für weiterführende Erklärungsansätze und Einblicke, inwiefern die Plastikentwicklungen auf dem ostdeutschen Chemiesektor mit dem Massenkonsum, den Ideen individuellen Wohlstands im Sozialismus und politischer Zustimmung in Beziehung stehen, wird unter anderem auf die Beiträge von Rückert (1999), Crew (2003) und Rubin (2008) verwiesen; vgl. Silvia Rückert, „Spürbare Moderne - gehemmter Fortschritt: Plaste in der Waren- und Lebenswelt der DDR“, in *Fortschritt, Norm und Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR*, hg. von Andreas Ludwig (Berlin: Links, 1999), 53–73; vgl. Crew, *Consuming Germany in the Cold War*, 90–150; vgl. Rubin, *Synthetic Socialism*.

Westen eingesetzten Blechstanzmaschinen fortwährend weiterentwickelt, woraus weitaus höhere Produktionszahlen resultierten, währenddessen die Rationalisierungsmaßnahmen bei der ‚Duroplast‘-Produktion nur geringfügige Optimierungen zuließen. In Blickrichtung auf die Devisenknappheit und das Unabhängigkeitsprinzip (vom westlichen Ausland) hatten derartige Rentabilitätsverbesserungen bei den Machthabern nur eine untergeordnete Bedeutung. Von weitaus höherer Relevanz wurde die Verfügbarkeit der Rohstoffe und die Exklusivität des Wissens zum Fertigungsprozess bewertet.¹⁴⁶

Die Konkurrenzfähigkeit von Wartburg und Trabant zu vergleichbaren westlichen Modellen war also zunächst durchaus gegeben und konnte auf der zweimal jährlich staatfindenden Leipziger Messe auch der Bevölkerung und einem breiten Fachpublikum bewiesen werden. Die ostdeutsche Automobilindustrie wollte den Stolz ihrer automobilen Entwicklungen aber auch auf den internationalen Automobilmessen zur Schau gestellt wissen. Neben der Erschließung potentieller Exportmärkte im Westen sollten derartige Veranstaltungen zudem als Ankerplattform für einen gewissen supranationalen Technologieaustausch dienen. Der Generaldirektor der Vereinigung Volkseigener Betrieb (VVB) Automobilbau warb diesbezüglich bei der höchsten Stelle, Wirtschaftsminister Günter Mittag, um eine Ausstellungsgenehmigung der ostdeutschen Fahrzeuge in den Autosalons in Paris, Frankfurt am Main, Genf, Brüssel oder London. Denn die Ausstellung von Kraftfahrzeugen im Rahmen *„der Leipziger Messe, ist auch kein nur annähernd gleichwertiger Gegenpol zu den speziellen Automobilausstellungen in den kapitalistischen Ländern“*, lautete die entsprechende Begründung im erstellten Exposé.¹⁴⁷ Neben dem Potential eines wirtschaftlichen und technologischen Austausches wurde von anderer Stelle auch die politische Notwendigkeit einer aktiven Partizipation an den Automobilausstellungen herausgestellt, dies vor allem um die Kräfte im Wettkampf der Systeme zurechtzurücken. Die Ausstellungen sind *„als Demonstrationsschauen der Stärke und Leistungsfähigkeit der kapitalistischen Wirtschaft angelegt“*, wohingegen die *„Fahrzeugproduktion der RGW-Staaten [...] nur zu einem Teil und vorwiegend von Generalvertretern gezeigt“* wird. *„Diese Art der Teilnahme wird der Bedeutung des Fahrzeugbaus der RGW-Staaten nicht gerecht“* argumentierten Vertreter der ostdeutschen Automobilindustrie.¹⁴⁸ Tatsächlich nahmen die RGW-Länder punktuell an solchen Veranstaltungen im Westen teil, die DDR etwa beim Genfer- und Frankfurter Automobilsalon der Jahre 1956 bzw. 1959. Vor allem der Mittelklassewagen Wartburg konnte dabei durchaus reüssieren und die Neugier des Westpublikums hervorrufen. Schon Mitte der 1960er Jahre ließ das Interesse der Westkundschaft jedoch stark nach und die DDR zog sich auf Grund fehlender Innovationen aus den automobilen Leistungsschauen im Feindesland zurück.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Vgl. Kirchberg, *Horch - Audi - DKW - IFA*, 178; vgl. Immo Sievers, „Geschichte“, in *Forschung für das Auto von morgen: Aus Tradition entsteht Zukunft*, hg. von Volker Schindler und Immo Sievers (Berlin; Heidelberg; New York: Springer, 2007), 83–84; vgl. Röcke, *Auto-Alltag in der DDR*, 37–38.

¹⁴⁷ SAPMO-BA, „Vorschlag des Genossen Lang, Generaldirektor der VVB Automobilbau, über ‚Internationale Fachausstellung Fahrzeugbau‘; gerichtet an Wirtschaftsminister Günter Mittag“, 20. September 1963, 1, DY 30/81216.

¹⁴⁸ SAPMO-BA, „Vorschlag des Genossen Lang, Generaldirektor der VVB Automobilbau, über die ‚Internationale Fachausstellung Fahrzeugbau‘ (Exposé); gerichtet an die Abteilung Maschinenbau und Metallurgie im Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel“, 10. Dezember 1963, 1, DY 30/81216.

¹⁴⁹ Vgl. Neues Deutschland, „‚Wartburg‘ im Genfer Autosalon“, *Neues Deutschland* (11. Jahrgang / Nummer 59), 9. März 1956, 1.

Während der Zweitakt-Trabant mit Plastikummantelung ab den 1970er Jahren immer mehr zur Zielscheibe von Hohn und Spott jenseits der Mauer wurde, bestach das Fahrzeug im ersten Jahrzehnt der ‚Markteinführung‘ durch seine Fahreigenschaften, Robustheit und den Innovationsgrad der eingesetzten Materialien. Das vorhandene Interesse an den Fahrzeugen aus genuin-ostdeutscher Fabrikation stieß bei der SED-Führung durchaus auf Zustimmung, schließlich fügte sich der automobilen Aufschwung nahtlos in die auf Devisenbeschaffung ausgerichtete Außenhandelspolitik ein. Exportiert wurden Wartburg und Trabant nach Skandinavien oder Großbritannien ebenso, wie in die BRD (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8: Verladung von Wartburgs in Rostock für den Export nach Schweden im Juni 1960 ¹⁵⁰

Der Bedarf im Ausland, insbesondere für das Modell Wartburg lagen viele Bestellungen vor, war dabei punktuell höher, als Nachschub aus der DDR bereitgestellt werden konnte. Das hatte etwa für den Exportpartner Finnland zur Folge, dass 1957 „die PKW ‘Wartburg’, die über das Abkommenskontingent hinaus kontrahiert waren, nicht termingerecht ausgeliefert werden konnten“. Beim Trabant war die Nachfrage da schon bedeutend gedämpfter und die Lieferungen mussten „wegen all zu großer Lagervorräte des Importeurs seitens der DDR gestoppt werden“. ¹⁵¹ Auch im Trabant-Handel mit Norwegen konnten im gleichen Jahr von „dem geplanten Export in Höhe von 1.071 Pkw [...] nur 652 Pkw“ verkauft werden. ¹⁵²

Internationale Standards und Qualitätsansprüche der Konsumenten und Konsumentinnen im Westen waren zu Beginn der 1960er Jahre nur noch schwer zu erfüllen. Als Beleg dafür dient etwa die

¹⁵⁰ Horst Sturm, „Verladung von Autos vom Typ ‚Wartburg‘ in Rostock für den Export nach Schweden“, Juni 1960, B3-74001-0001, Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde.

¹⁵¹ SAPMO-BA, „Jahresanalysen über den Handel mit nichtsozialistischen Ländern: Jänner bis Februar 1958: Hauptreferat Finnland Jahresanalyse 1957 (Ministerium der Finanzen)“, 29. Jänner 1958, Blatt 10, DN 1/1008.

¹⁵² SAPMO-BA, „Jahresanalysen über den Handel mit nichtsozialistischen Ländern: Jänner bis Februar 1958: Länderreferat Norwegen Jahresanalyse 1957 (Ministerium der Finanzen)“, 1. Februar 1958, Blatt 27, DN 1/1008.

Reklamationsanalyse der Direktion Straßenfahrzeuge über die exportierten Wartburg-Modelle im Beobachtungszeitraum 1962 bis 1963. Den minutiösen Aufstellungen ist zu entnehmen, dass der Export in einem Jahr um 17,7 Prozent eingebrochen ist (1962: 17.129 PKW; 1963: 14.118 PKW). Einhergehend mit dem rapiden Rückgang der Absatzzahlen hatte sich die Qualität der ausgelieferten Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr offenbar dramatisch verschlechtert, da sowohl fast eine Verdopplung des Eingangs von Garantieberichten (1962: 6.967 Fälle; 1963: 11.770 Fälle), als auch der gemeldeten Einzelmängel (1962: 11.006; 1963: 21.866) verzeichnet wurde. Ein Blick auf die Baugruppenverteilung der beanstandeten Mängel zeigt, dass vor allem die Bereiche Elektrik (26,3 Prozent), Motor (23,4 Prozent) und Karosserie (11,9 Prozent) Anlass zur Klage boten. Dagegen waren etwa Getriebe/Antrieb (9,7 Prozent), Kupplung (4,3 Prozent) und Bremsen (3,0 Prozent) weniger problembehaftet.¹⁵³

Im Jahr 1965 wurden in Summe 36.500 Fahrzeuge in den nichtsozialistischen Wirtschaftsraum exportiert (16.500 Wartburg und 20.000 Trabant) und damit nochmals leichte Steigerungen erzielt. Mit insgesamt 38.500 Fahrzeugen (16.500 Wartburg; 22.000 Trabant) gingen im gleichen Jahr erstmals mehr Fahrzeuge aus ostdeutscher Produktion in die RGW-Bruderländer als in den Westen. Das Festhalten an dem technisch rückständigen Zweitakt-Motorkonzept führte jedoch dazu, dass die Fahrzeuge im Westen zunehmend an Attraktivität verloren und die Absatzzahlen kontinuierlich in den Keller sanken. In den Blockstaaten hingegen blieben die Fahrzeuge aus DDR-Produktion bis zur Wende überaus begehrt.¹⁵⁴ Ein Blick in die Statistischen Jahrbücher der DDR und die überlieferten Aufstellungen aus dem Planungsapparat geben die kontinuierlichen Veränderungen bei der PKW-Produktion und dem Export-Importverhältnis gut wieder. So konnte die Trabantfertigung in Zwickau in den ersten Jahren von 1.750 Stück (1958) über 35.000 Stück (1960) auf bis zu 50.000 Stück (1963) gesteigert werden. Im Jahr 1965 betrug der Ausstoß in den Zwickauer-Werken 65.000 Fahrzeuge. Insgesamt gelang es im Zeitraum zwischen 1960 und 1965 etwas mehr als 100.000 Fahrzeuge vom Typ Trabant zu produzieren. Die bereits ein paar Jahre früher aufgenommene Fertigung von Kraftfahrzeugen am Standort Eisenach ist den Aufstellungen ebenfalls zu entnehmen. Dort lagen die Produktionsmengen bis zum Jahr 1959 (28.801 Stück) über jenen von Zwickau (25.170 Stück). In den Folgejahren – und dies bis zum Ende der DDR – ging der Fokus auf Grund der schnelleren und kostengünstigen Herstellung eindeutig auf den in Zwickau produzierten Kleinwagen Trabant über.¹⁵⁵ So bemerkenswert die Produktionssteigerungen erscheinen, ein PKW-Ausstattungsgrad der Haushalte von 15,6 Prozent bis zum Jahr 1970 (1955: 0,2 Prozent, 1960: 3,2 Prozent; 1965: 8,2 Prozent; siehe dazu auch Abbildung 7), lässt es nur bedingt zu, von einer Massenmotorisierung der Gesellschaft zu sprechen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass auf dem Gebiet der DDR erst im Jahr 1960 mehr PKW produziert wurden als im Jahr 1936 (1960: 64.071; 1936: 60.849 Stück). Zudem gelang es zu keiner Zeit die staatlichen Produktions-

¹⁵³ Vgl. SAPMO-BA, „Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen: Reklamationsanalyse für exportierte PKW-Wartburg 1963 (Direktion Straßenfahrzeuge)“, 27. Jänner 1964, 2, DY 30/81216.

¹⁵⁴ Vgl. SAPMO-BA, „Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen: Übersicht über den Export von Pkw 1965 (Transportmaschinen Export-Import)“, 2. März 1966, 1, DY 30/81216.

¹⁵⁵ Vgl. SAPMO-BA, „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau: Ökonomische Betrachtung zum Projekt 501“, 15. Jänner 1960, 2, DE 1/14979; vgl. Kirchberg, *Horch - Audi - DKW - IFA*, 198; vgl. Theo Stiegler, *Der Trabant wird 50! In guten wie in schlechten Zeiten* (Dresden: Saxo-Phon, 2007), 190.

vorgaben zu erfüllen. Für das Jahr 1960 ging der Fünfjahresplan (1956 bis 1960) von einer Jahreszielvorgabe in Höhe von 130.000 Personenkraftwagen aus. Tatsächlich erreichte die heimische Automobilindustrie jedoch nicht einmal die Hälfte der anvisierten Zahlen (siehe Abbildung 9).

	Gesamt- produktion	Produktion Eisenach	Produktion Zwickau	PKW Export	PKW Import	Verfügbar in der DDR	PKW Bestand
1950	7.165	3.649	3.516	-	-	-	75.710
1952	12.161	9.121	3.040	3.214	155	9.102	89.153
1954	19.677	13.374	6.303	11.818	140	7.999	101.824
1956	28.145	19.824	8.321	11.214	1.300	18.231	138.542
1958	38.422	24.657	13.765	12.566	11.429	37.285	194.359
1960	64.071	28.801	35.270	11.515	6.231	58.787	298.575
1962	72.209	26.903	45.300	22.876	7.448	56.781	445.836
1964	93.095	33.095	60.000	29.381	11.130	74.844	580.833
1966	106.460	32.575	73.885	37.895	26.002	94.567	721.031
1968	114.611	34.873	79.738	44.868	36.855	106.598	920.201
1970	126.611	40.411	86.200	56.178	47.061	117.494	1.159.778
1972	139.606	45.676	93.930	79.157	65.519	125.968	1.400.390
1974	154.629	51.813	102.816	75.071	94.776	177.721	1.702.882
1976	163.970	55.510	108.460	81.025	94.776	177.721	2.052.240
1978	170.967	58.732	112.235	92.183	94.153	172.937	2.392.284
1980	176.761	58.325	118.436	84.842	62.339	154.258	2.677.703
1982	182.930	61.300	121.690	84.902	32.839	130.867	2.921.574
1984	202.000	72.000	130.00	63.623	30.831	169.207	3.157.077
1986	217.931	74.231	143.700	71.527	24.956	171.350	3.462.184
1988	218.045	72.445	145.600	69.307	20.137	168.875	3.743.554
1989	216.969	71.680	145.289	54.166	24.450	187.253	3.898.895

Abbildung 9: Produktion, Export und Import von Personenkraftwagen in der DDR (1950-1989) ¹⁵⁶

Entwickelt vom marxistischen Wirtschaftsforscher Helmut Koziolk und maßgeblich gefördert von den Spitzenfunktionären Erich Apel und Günter Mittag, wurde im Jahr 1963 das Neue Ökonomische System der Planung und Leitung (NÖSPL) eingeleitet. Dieses Programm zur Reform der Planwirtschaft sah etwa ein gesteigertes Maß an Entscheidungsautarkie für die Betriebe vor. Zudem installierte man in den Betrieben ein auf Leistung basierendes Anreizsystem für die Werktätigen. Die wirtschaftliche Neugestaltung fand große Resonanz, sowohl bei der politischen Basis als auch in der Bevölkerung. Im Soge

¹⁵⁶ Vgl. SAPMO-BA, „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau: Ökonomische Betrachtung zum Projekt 501“, 2; vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Hrsg., *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1960/61*, Bd. 6. Jahrgang (Berlin: VEB Deutscher Zentralverlag, 1961), 327–329; 576–577; vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Hrsg., *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1970*, Bd. 15. Jahrgang (Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1970), 116; 312–313; vgl. Statistisches Amt der DDR, *Jahrbuch 1990*, 27; 49; 176; 280; vgl. Kirchberg, *Horch - Audi - DKW - IFA*, 197–198; vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 317–318; vgl. Stiegler, *Der Trabant wird 50!*, 190.

dieser Euphorie stieg die Arbeitsproduktivität im Jahr nach der Initiierung des Programms um sieben Prozent und es schien damals durchaus im Bereich des Möglichen mit diesen Maßnahmen eine ökonomische Wende herbeizuführen. Im Fahrwasser des NÖSPL vermeinte die Führungsspitze der SED jedoch den absoluten Machtanspruch der Partei zunehmend in Frage gestellt. Einhergehend mit der Stärkung der Betriebe orteten die Dogmatiker eine schleichende Dezentralisierung. Mit der massiven Aufwertung der Betriebsleitungen und der Verwaltungsbehörden sah die Politikaste ihr uneingeschränktes Entscheidungsmonopol in Gefahr. Die Parteiführung war zudem nicht in der Lage oder willens die an den neuen Wirtschaftskurs geknüpften Preisreformen vorzunehmen. Die Angst vor marktwirtschaftlichen Mechanismen bei der Preisfindung erstickte schließlich die zarten Triebe im ökonomischen Tauwetter. Schließlich wurde der eingeschlagene Reformkurs wieder abgebrochen und die getroffenen Maßnahmen revidiert.¹⁵⁷

Trotz partieller Erfolge in der Reformära der 1960er Jahre gelang es nicht, die Grundsatzprobleme in der Kraftfahrzeugindustrie zu überwinden. Die erforderliche Neuentwicklung bzw. vollständige Überarbeitung der Modelle Wartburg und Trabant blieb aus politischen Gründen ebenfalls zunächst aus. Engpässe bei der Bereitstellung von Rohmaterialien und Zuliefererteilen, aber auch die zunehmende Überalterung der Fertigungsanlagen kennzeichneten die Produktion. Das Sortimentsangebot der Maschinenbaubetriebe in der DDR entsprach dabei kaum den Bedürfnissen der Fahrzeugindustrie. Für eine Beschaffung moderner Produktionsstraßen aus dem Westen fehlten wiederum die Devisen und das politische Bekenntnis. Obgleich bereits beim Start der Serienproduktion des Trabants P 50 mehr oder weniger feststand, die Grundkonzeption für längere Zeit zu belassen, wurde die Notwendigkeit von Modellanpassungen doch immer drängender. Ergebnis der schrittweisen Verbesserungen war schließlich das Modell P 601. Im April 1964 wurde die Serienreife in den Staatsmedien als große Errungenschaft gefeiert. Die Automobilbauer haben „große Anstrengungen“ unternommen, „um ein hohes wissenschaftlich-technisches Niveau zu erreichen“, damit der „neue Trabant 601 [...] in voller Serie vom Montageband der Automobilwerke Sachsenring Zwickau rollt“. Zudem konnte zeitgleich eine neue „Pressenhalle die Produktion aufnehmen. Damit wurden Voraussetzungen geschaffen, in den nächsten Jahren die Produktion des begehrten Wagens weiter zu erhöhen“.¹⁵⁸

Doch wie war es tatsächlich um den Innovationsgrad der Neuentwicklungen bestellt? Optisch machte der neue Trabant auf alle Fälle einen frischen Eindruck, die veränderte Pontonkarosserie entsprach dem Zeitgeschmack, sorgte für geräumige Platzverhältnisse im Innenraum und war noch dazu kostengünstiger in der Herstellung als das Vorgängermodell. Vergrößerte Fensterflächen und ein Ladevolumen von 1.400 Litern rundeten das ‚Facelift‘ ab. Auch das Motorendesign bekam eine Optimierung verpasst und das Fahrzeug bot nun eine Leistung von 23 PS bei 594 ccm³ Hubraum. Trotz des gefälligen Äußeren und der Leistungssteigerungen des Motors entsprach der neue Trabant nicht mehr dem Stand der Technik. Mitverantwortlich dafür waren mit Sicherheit die Auflagen der Wirtschaftsplaner, die bei der Neukonzeptionierung darauf beharrten, den neuen Trabant 601 auf den bestehenden Fertigungsstraßen

¹⁵⁷ Vgl. Claus Krömke, *Das "Neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft und die Wandlungen des Günter Mittag - Universität Wien, Hefte zur DDR-Geschichte 37* (Berlin: Helle-Panke, 1996); vgl. Günter Fuhrmann u.a., *Material- und Warenprüfung in der DDR: Anspruch und Wirklichkeit* (Berlin; Wien; Zürich: Beuth Verlag, 2010), 37–41.

¹⁵⁸ Neues Deutschland, „Trabant 601 voll in Serie“, *Neues Deutschland* (19. Jahrgang / Nummer 196), 18. Juli 1964, 1.

unter den etablierten Produktionsbedingungen zu fertigen.¹⁵⁹ Das damit verbundene starre Festhalten an den überholten Technologiekonzepten, vor allem des Zweitakt-Motors, oder auch die Beibehaltung des alten Plattformrahmens, der Spurweite und des Radstandes waren indessen nicht mehr zukunftsfähig. Und doch sollte die Staatsführung bis zum bitteren Ende an diesem Grundmodell mit seiner veralteten Technik festhalten, denn außer „*minor cosmetic changes, however, no major improvements were made in the car until 1989*“.¹⁶⁰

Unter ähnlichen Vorzeichen, Rahmenbedingungen und Begleitorscheinungen nahm man beim Mittelklassemodell Wartburg 311 Adaptierungen vor. Der neue Wartburg 353 erhielt 1966 eine kantige Pontonkarosserie, die ähnliche Vorzüge wie der Trabant 601 aufwies, eine ansprechende Optik und mehr Platz im Wagen. Unter der Motorhaube leistete aber unverändert ein Zweitakt-Motor seinen Dienst, wobei die notorische Untermotorisierung durch technische Detailveränderungen (z.B.: Gemischoptimierung, Vorverdichtung in der Kurbelkammer, Anpassungen am Ansaugsystem, Aufbohren des Hubraums etc.) etwas abgemildert werden konnte. Der Wartburg 353 hatte nun eine Leistung von 50 PS vorzuweisen, immerhin 10 PS mehr als sein Vorgängermodell aus dem Jahr 1960.¹⁶¹

Nach westlichen Maßstäben der Wirtschaftswunderjahre waren die 1960er Jahre in der DDR vielleicht keine absolute Boomzeit und doch gelang es die ökonomischen Ergebnisse sukzessive zu steigern. Die Einkommen nahmen deutlich zu, doch das Angebot an hochwertigen Konsumgütern, allen voran die begehrten Automobile, konnte dabei nicht Schritt halten. Die Menschen hatten nun monetäre Mittel zur Verfügung, konnten diese aber in Ermangelung von Konsummöglichkeiten nur bedingt umsetzen. Zwischen 1960 und 1966 verdoppelten sich daher die Spareinlagen auf durchschnittlich 6.000 Mark der DDR pro Haushalt und erreichten somit den höchsten Wert unter den Blockstaaten.¹⁶² Sparen war in der Mangelwirtschaft also durchaus ein erzwungenes Sparen, ein „*shortage-induced forced saving*“, wobei das Geld „*accumulated through forced saving waits at the ready for the spending opportunity*“.¹⁶³

Diese Schieflage blieb auch der Staatlichen Plankommission nicht verborgen und die autorisierten ‚Neuentwicklungen‘ von Wartburg und Trabant sind auch in diesem Lichte zu bewerten. Mit dem Ausbau der Produktionskapazitäten ging nicht nur eine Erweiterung des Angebots einher, im Sinne einer Abschöpfung der angestauten Geldmittel rechtfertigten die neuen Modelle – zumindest nach dem Dafürhalten der Wirtschaftsfunktionäre – auch eine saftige Preiserhöhung. Wie zahlreiche Eingaben belegen, zeigte die Bevölkerung wenig Verständnis für diese Vorgangsweise, denn laut Adolf F. kam der „*‘Trabant‘ in seiner ersten Standardausführung [...] mit DM 7.500.-- heraus, nach Verbesserungen jetzt DM 8.500.--. Gewiß, der Motor ist von 500 auf 600 ccm erhöht worden außer anderen Verbesserungen [...] Die vielen Verbesserungen und Einsparungen [...] müßten doch auch mal sichtbar*

¹⁵⁹ Vgl. Werner Lang, „25 Jahre Pkw-Bau in Zwickau“, *Kraftfahrzeugtechnik* 14 (1964): 104–108; vgl. Peter Kirchberg, „Die Geschichte der Automobilindustrie in Sachsen“, *Archiv und Wirtschaft* 4 (1992): 140–144; vgl. Röcke, *Auto-Alltag in der DDR*, 43.

¹⁶⁰ Zatlin, „Vehicle of Desire“, 367.

¹⁶¹ Vgl. Frank Rönicke, *Wartburg 311/312/313 1956-1965* (Stuttgart: Motorbuch, 2014); vgl. Siegfried Rauch und Frank Rönicke, *2 Takte, 4 Räder: Die Geschichte des Zweitaktmotors im Autobau* (Stuttgart: Motorbuch, 2016).

¹⁶² Vgl. Christoph Kleßmann, *Arbeiter im Arbeiterstaat DDR: Deutsche Traditionen, sowjetisches Modell, westdeutsches Magnetfeld* (Bonn: Dietz, 2007), 693.

¹⁶³ Janos Kornai, *The Socialist System: The Political Economy of Communism* (Oxford: Clarendon Press, 1992), 239.

werden und zu Preisherabsetzungen führen. Trotz höherer Bewertung unserer DM als die westdeutsche kostet ein PKW 'Trabant' mit DM-West bezahlt nur DM 3500.--. Der Unterschied ist noch größer beim PKW 'Wartburg': bei uns ab DM 14000.--, in WD ab 4680.--".¹⁶⁴

Zur weiteren Abschöpfung der Spareinlagen führte der Staat zusätzliche Regulative ein. Ab 1965 musste bereits im Rahmen der Bestellung eines Kraftfahrzeugs eine Anzahlung von 30 Prozent des (vorläufigen) Kaufpreises geleistet werden. Neben der Absicht die angesparten Geldbeträge zu lukrieren, sollte diese Maßnahme dazu beitragen, die langen Wartelisten um jene Personen zu reduzieren, die den vollen Kaufpreis gar nicht zur Verfügung hatten oder Spekulationsbestellungen tätigten. Zudem durften Besitzer und Besitzerinnen eines Fahrzeugs nur dann eine neue Bestellung aufgeben, wenn sie in den letzten drei Jahren keinen Neuwagen im Handel bezogen haben.¹⁶⁵

Der Bedarf an Kraftfahrzeugen nahm immer mehr zu und überstieg die heimische Produktion und die Importe erheblich. Im Handel lagen per 31. März 1963 exakt 458.568 Bestellungen vor. Zwei Jahre später (Stichtag 30. Juni 1965) stieg der Rückstand auf über 600.000 Stück an. Allein in Berlin warteten über 60.000 Menschen auf die Auslieferung eines PKW. Auf Basis der vorliegenden Übersichten zu den Produktionsentwicklungen rechneten die Planer und Planerinnen damit, diese „Anmeldungen erst in 6 bis 7 Jahren realisiert“ zu bekommen. Zudem gingen die internen Prognosen davon aus, „daß unter den zur Zeit angewandten Verkaufsmethoden die Wartezeiten nicht kürzer sondern länger werden“.¹⁶⁶

Die innewohnenden Unzulänglichkeiten des zentralen Planungs- und Lenkungssystems traten in der Zeit des Aufschwungs stärker hervor als noch in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Wurde das Augenmerk zuvor noch auf die Schließung der Lücken aus den direkten und indirekten Kriegsfolgen gelegt, so galt es jetzt unter mehreren wirtschaftspolitischen Optionen die vorteilhafteste Variante zu wählen. Dafür aber war die Planwirtschaft nur unzureichend vorbereitet. Aus den Analysen des Parteiapparats geht hierzu hervor, dass „die Stabilität der Versorgung unter den gegenwärtigen Bedingungen immer komplizierter und zu einem ernststen politischen Problem wird“. Ende der 1960er Jahre entsprachen die Angebote an hochwertigen Konsumgütern „weder dem Volumen noch in ihrer Struktur dem wachsenden Bedarf“.¹⁶⁷

4.4.3 Entscheidungsjahre des ostdeutschen Automobilbaus (1971-1980)

In Eisenach und Zwickau endete um 1970 die letzte relativ agile Epoche der Modellentwicklung. Einen deutlichen Wendepunkt stellte die Ablösung von Walter Ulbricht und die Inthronisierung seines Nachfolgers Erich Honecker dar. Bereits im Herbst 1970 nutzten die Politbüromitglieder die Gelegenheit, um in Abwesenheit Ulbrichts die Rückkehr zur ‚planmäßig proportionalen Entwicklung der Volkswirtschaft‘ zu fordern und die Konzeption der ‚führenden Industriezweige‘ zu verwerfen. Eine

¹⁶⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Adolf F. an das Komitee der ABI der DDR“, 4. Mai 1964, E360/64; 1-2, DC 14/10708.

¹⁶⁵ Vgl. SAPMO-BA, „Beschluss zur Neuregelung des Bezuges von Pkw durch die Bevölkerung; (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel; Vermerk ‚vertrauliche Dienstsache‘)“, 1965, Informationsblatt, DY 30/81169.

¹⁶⁶ SAPMO-BA, „Neuregelung des Handels mit Pkw (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 1964, Blatt 1-2, DY 30/81169.

¹⁶⁷ SAPMO-BA, „Einschätzung der Versorgungslage; gerichtet an Politbüromitglied Werner Jarowsky (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 9. Mai 1966, 1, DY 30/81169.

klare Absage an das Wirtschaftsreformprogramm des NÖSPL. Auch auf Drängen der Sowjetunion, diese befürchtete vor allem eine weitere Annäherung der DDR an die BRD, legte Walter Ulbricht am 3. Mai 1971, auf der 16. Tagung des Zentralkomitees, seine Funktion als Erster Sekretär zurück. Erich Honecker übernahm in gewohnter Einstimmigkeit das Ruder. Nach den entbehrungsreichen Jahren des Aufbaus sollte nun jene Ära folgen, in der die Saat des Sozialismus aufgeht. Dementsprechend diente der VIII. Parteitag der SED im Juni 1971 zur Verlautbarung der neuen ‚Hauptaufgabe‘. Diese bestand in „*der weiteren Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus des Volkes auf der Grundlage eines hohen Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, der Erhöhung der Effektivität, des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität*“.¹⁶⁸

In anderen Worten, die SED versprach die Lebensbedingungen zu verbessern, so lange das Wirtschaftswachstum – basierend auf einer effizienteren und intensiveren Nutzung der vorhandenen natürlichen und menschlichen Ressourcen – ein solches Vorgehen erlaubt. Ganz oben auf der sozialpolitischen Agenda standen die Steigerung der Konsumquote, ermöglicht durch eine Ausdehnung der Konsumgüterproduktion, die Erhöhung des Lohnniveaus, insbesondere der Mindestlöhne und ein Ausbau der Infrastruktur, vor allem der Bildungs-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen.¹⁶⁹ Für den Zeitraum des Fünfjahresplanes 1971-1975 kündigte die Staatsführung zudem einen Preisstopp für Konsumgüter und Dienstleistungen an.¹⁷⁰

Auf der zweiten Tagung des Zentralkomitees der SED wurden Richtungsentscheidungen über die zukünftige Produktion und den zusätzlichen Import hochwertiger Konsumgüter getroffen. „*Das wird sich auswirken*“ war Honecker überzeugt und fügte dem im selben Atemzug ein waghalsiges Versprechen hinzu: „*Der Binnenmarkt wird nicht länger das Stiefkind unseres wirtschaftlichen Aufschwungs sein. Das wird in einigen Monaten in den Läden zu spüren sein*“.¹⁷¹

Der neu eingeschlagene wirtschafts- und konsumpolitische Kurs hatte vor allem für die Automobilindustrie weitreichende Auswirkungen. Neben einer bereits erwähnten Rezentralisierung der Leitungsaufgaben, sah das sozialpolitische Programm auch vor, die Leistungsbereitschaft der Fabrikbeschäftigten durch Lohnanreize zu steigern. Entscheidend bei einer derartigen Strategie der materiellen Stimulation war es, den vorhandenen monetären Mitteln auch ein entsprechendes

¹⁶⁸ Neues Deutschland, „Bericht zur Direktive des VIII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik in den Jahren 1971 bis 1975; Berichterstatter: Genosse Willi Stoph“, *Neues Deutschland* (26. Jahrgang / Nummer 167), 19. Juni 1971, 5.

¹⁶⁹ Da der Parteitag nur ungefähr ein Monat nach Ernennung von Erich Honecker zum neuen Parteiführer stattfand, ist das Ausmaß seines persönlichen Anteils am Kurswechsel umstritten. Unzweifelhaft bleibt jedoch, dass sich die verbreiteten Ideen mit der praktizierten Politstrategie von Honecker deckten. Auf den folgenden IX. und X. Parteitagen in den Jahren 1976 bzw. 1981 wurden die Prinzipien lediglich iteriert, die Rhetorik, als auch die Ausrichtung der Wirtschafts- und Sozialpolitik blieben dabei unverändert; vgl. Baylis, „Explaining the GDR’s Economic Strategy“, 386–387.

¹⁷⁰ Vgl. Andreas Staab, „Testing the West: Consumerism and National Identity in Eastern Germany“, *German Politics* 6, Nr. 2 (1997): 142; vgl. Evelin Grohnert, „Es gab nichts, aber jeder hatte alles‘. Renate Z., Verkaufsstellenleiterin, erzählt“, in *Fortschritt, Norm & Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR*, hg. von Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR (Berlin: Links, 1999), 117; vgl. Wolle, *Heile Welt der Diktatur*, 195.

¹⁷¹ Neues Deutschland, „Von der 2. Tagung des Zentralkomitees: Die gute Arbeit für den Plan 1971 ist die wichtigste Sorge für das Wohlergehen aller Bürger; Referat des Genossen Erich Honecker; Erster Sekretär des ZK der SED“, *Neues Deutschland* (26. Jahrgang / Nummer 258), 18. September 1971, 4.

Warenangebot gegenüberzustellen. Auf Grund der großen Nachfrage und der hohen Kaufkraftabschöpfung barg gerade der Ausbau der Fahrzeugindustrie großes Potential.¹⁷²

Tatsächlich führten die Maßnahmen in der ersten Hälfte der 1970er Jahre zu einer besseren Versorgungslage der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen. Das Konsumniveau stieg wieder langsam an und auch die Arbeitsproduktivität legte im Zeitraum von 1969 bis 1977 um mehr als 20 Prozent zu. Doch der Erfolg wurde teuer erkauft. Das eingeleitete Wohnbauprogramm, die sozialpolitischen Stützungsmaßnahmen und das Festhalten an der Subventionspolitik überstiegen die Leistungskraft der ostdeutschen Wirtschaft und ließen die Staatsverschuldung rapide ansteigen.¹⁷³

Dabei gab es in den 1970er Jahren wohl Anstrengungen, die PKW-Produktion auf neue Beine zu stellen. Die mehr als ein Jahrzehnt zuvor vorgenommene Typenbereinigung bot gute Voraussetzungen für die Umstellung von der Werkstatt- auf eine Fließproduktion. Neben einer massiven Steigerung der Produktionszahlen durch eine fortgeführte Automatisierung der Abläufe, hatte die Staatliche Plankommission weitere konkrete Maßnahmen auf der Agenda. Dazu zählte etwa die Intensivierung von Kooperationen mit anderen Staaten des RGW-Verbundes, vor allem auf dem Gebiet von ‚Forschung und Entwicklung‘. Mit besonderer Vehemenz verfolgte die Automobilindustrie das Ziel, einen neuen Kleinwagen der gehobenen Klasse zu entwickeln und das DDR-Typenprogramm auf ein einziges Modell zu reduzieren. Vor allem die immer längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge führte zu einem sehr hohen Ersatzteil- und Reparaturbedarf. *„Die Ersatzteilversorgung für Pkw [...] bildet in der DDR ein kompliziertes Problem. [...] Ca. 40 % aller produzierten Ersatzteile werden für sehr alte [...] Wagen verwendet“*, heißt es dazu in einem Analysebericht an das Ministerium für Handel und Versorgung. Mit der vor einem Jahrzehnt gefällten Entscheidung den Trabant 601 auf Basis der Vorgängermodelle weiterzuentwickeln, *„ohne daß dazu die übrigen Teile, z. B. die Kurbelwelle, leistungsmäßig verändert wurden“*, verursachte ebenfalls zunehmend größere Schwierigkeiten. *„Das führt zu einem schnelleren Verschleiß [...], die Stahlqualität ist nicht ausreichend bzw. die Pflegemittel zur Verhinderung von Korrosionsschäden stehen nicht in genügender Qualität und Menge zur Vergütung“*.¹⁷⁴

Die 1970er Jahre waren von einer Stagnation im Motoren- und Karosseriebau geprägt, wobei die Ursachen der unzureichenden Innovationsfähigkeit nicht ausschließlich in den planwirtschaftlichen Strukturen, fehlenden ökonomischen Anreizen oder einem de facto kaum vorhandenen Wettbewerb zu suchen sind. Ein ganz wesentliches Problem bei der Neuentwicklung und Produktion von Kraftfahrzeugen in der DDR stellte das diffizile Geflecht an Zulieferbetrieben dar. Fortwährender Mangel an wichtigen Rohstoffen, allen voran Stahl und Bleche, Fehlplanungen bei Ersatzteilen und vor allem die unzureichende Koordination zwischen den beteiligten Betrieben und Planungsstellen erschwerten den Aufbau einer leistungsstarken Automobilindustrie erheblich.¹⁷⁵ Die Automobilwerke in Zwickau und Eisenach waren hochgradig von der Zulieferung verschiedenster Industriezweige abhängig. Immerhin

¹⁷² Vgl. Bauer, „Planmäßig heruntergewirtschaftet?“, 30.

¹⁷³ Vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 118.

¹⁷⁴ SAPMO-BA, „Ersatzteilversorgung bei Pkw und Qualität; gerichtet an Politbüromitglied Werner Jarowinsky (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 6. Juli 1966, 1, DY 30/81169.

¹⁷⁵ Vgl. Christian Kleinschmidt, *Technik und Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert*, Bd. 79, Enzyklopädie deutscher Geschichte (München: Oldenbourg, 2007), 67.

rund 300 Betriebe in der DDR hatten ihren Anteil an der Produktion des Trabants. Deren Monopolstellung erhob diese mitunter zu ‚geschützten Werkstätten‘. Im Bewusstsein ihres Alleinstellungsmerkmals reagierten die Zulieferer auf Wünsche und Beschwerden der Endfertigungsbetriebe oftmals nur halbherzig. Unter diesen Bedingungen gehörten Lieferverzögerungen oder Qualitätsmängel zum Alltag. Darüber hinaus stand das Postulat der Planerfüllung innovationszentrierter Industrien – wie der Automobilbranche – im Wege. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen hatten die Zuliefer- und Ersatzteilproduzenten nur wenig Interesse sich in Innovationsvorhaben aktiv einzubringen. Die Risiken des Scheiterns und die Gefahren des vergeblichen Mitteleinsatzes wurden von den Zulieferern höher bewertet als der potentielle Nutzen. Aus Sicht der Zulieferbetriebe waren derartige Handlungsweisen nicht gänzlich von der Hand zu weisen, denn eine Innovationsträgheit wurde in der DDR weitaus weniger sanktioniert, als die Nichterfüllung der Monate im Voraus festgelegten Planziele. Die erforderliche Umwidmung vorhandener Kapazitäten zugunsten von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, hätte (zumindest) kurzfristig negative Auswirkungen auf die Fertigungszahlen der laufenden Produktion gehabt.¹⁷⁶

Seitens der Automobilendfertigung gab es jedoch sehr wohl vereinzelte Initiativen. Im Dezember 1976 kam auf Betreiben des Automobilwerks Zwickau eine Zuliefererkonferenz zustande. Doch diese erbrachte keinerlei Fortschritte in der Zusammenarbeit, ganz im Gegenteil, von den eingeladenen Betrieben reagierten überhaupt nur etwa die Hälfte mit der Entsendung einer Abordnung. Lediglich ein einziger Zulieferbetrieb stimmte zu, den Bedarf des Fertigungswerkes vollumfänglich zu erfüllen. Im Rahmen von Überprüfungen zur Bereitstellung von PKW-Ersatzteilen durch Zulieferbetriebe durch das Komitee der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR aus dem Jahr 1978 *„zeigten die Kontrollen eindeutig, daß sich seit 1976 die Ersatzteilerstellung erheblich verschlechterte. [Sic!] Die Palette der Engpaßteile ist umfangreicher geworden. Die Verschlechterung [...] hängt nicht nur mit dem zunehmenden Ausstattungsgrad zusammen“*.¹⁷⁷

War es den Zulieferbetrieben einmal nicht möglich die aktive Mitwirkung an PKW-Innovationsprogrammen zu verweigern, etwa auf Grund übergeordneter Weisungen oder bei Betrieben, die im Dachverband ‚Vereinigung Volkseigener Betriebe – Automobilbau‘ (VVB-Auto) eingebunden waren, so konnte die Logik der Preisbildung den ganzen Bemühungen doch noch einen Strich durch die Rechnung machen.¹⁷⁸ Denn die innere Logik der Preisbildung im Sozialismus zwang die Betriebe förmlich zu paradoxen Handlungsweisen. So wurden oftmals kosten- und ressourcenintensive Lösungen

¹⁷⁶ Vgl. Harry Maier, *Innovation oder Stagnation: Bedingungen der Wirtschaftsreform in den sozialistischen Ländern* (Köln: Deutscher Instituts-Verlag, 1987); vgl. Günter Kusch u.a., *Schlussbilanz - DDR: Fazit einer verfehlten Wirtschafts- und Sozialpolitik* (Berlin: Duncker & Humblot, 1991), 120–130; vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 207–216; vgl. Manuel Schramm, *Wirtschaft und Wissenschaft in DDR und BRD: die Kategorie Vertrauen in Innovationsprozessen* (Köln; Weimar; Wien: Böhlau, 2008), 31–35.

¹⁷⁷ SAPMO-BA, „Information zur Versorgung und Produktion von PKW-Ersatzteilen; Bezirkskomitee der ABI Gera an das Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau; Abteilung Plandurchführung“, 21. Juli 1978, Blatt 7, DC 14/813.

¹⁷⁸ In der DDR gab grundsätzlich zwei Sphären der Preisfestlegung. In der Wirtschaft, d.h. zwischen den Volkseigenen Betrieben, wurde nach Aufwandspreisen verfahren. Dabei flossen alle Leistungen bzw. Aufwendungen in die Bewertung ein, die bei der Fertigung eines Produkts anfielen. Da die zu erfüllenden Planvorgaben im Wesentlichen durch Preiskennzahlen operationalisiert wurden, zeigten die Betriebe in der DDR bei der Einführung neuer Fabrikate nur geringen Eifer die Kosten und Preise zu minimieren. Hingegen fand die Preisfestsetzung der Konsumgüter und Dienstleistungen meist nach sozialpolitisch festgelegten Kriterien statt, losgelöst vom tatsächlichen Aufwand; vgl. Kusch u.a., *Schlussbilanz - DDR*, 121.

forciert, nur um dann in der Produktion noch ausreichend Spielraum zur Optimierung der betrieblichen Einkünfte zu haben und so die Prämien am Jahresende zu erhalten. Da Interventionen seitens der Staatlichen Plankommission auf Grund des großen Aufwandes kaum erfolgten, befanden sich die PKW-Werke gegenüber ihren Zulieferbetrieben zumeist in einer defensiven Position und mussten den Preisforderungen in der Regel nachgeben. Bezogen auf die Entwicklung neuer Fahrzeugtypen gingen die Berechnungen – trotz erwarteter Stückzahlsteigerungen – von schlechteren ökonomischen Ergebnissen aus, als bei der Weiterproduktion der bestehenden Wartburg- und Trabant-Varianten. Die erforderlichen Investitionen in moderne Produktionsanlagen hätte die Selbstkosten für neue Modelle um schätzungsweise 4.500 bis 6.000 DDR-Mark pro Fahrzeug erhöht. Forschungs- und Entwicklungsabteilungen hatten im ostdeutschen Fahrzeugbau nicht nur gegenüber der Bundesrepublik eine untergeordnete Stellung, sondern galten auch im innerstaatlichen Vergleich mit anderen Industrien als sehr schwach besetzt. „*The GDR's branches motor vehicles and parts, electrical engineering and chemicals were especially weak*“, wobei Bentley (1992) den Vorsprung der BRD etwa auf dem doppelten Niveau der DDR-Automobilindustrie festmachte. Innerhalb des Landes erreichten die Kapazitäten im Fahrzeugbau circa ein Drittel des Niveaus der metallverarbeitenden Industrie.¹⁷⁹ Die Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Automobilwerke in Zwickau und Eisenach beschäftigten in den frühen 1970er Jahren etwa 350 bzw. 280 Forscher und Forscherinnen, wobei etwa ein Drittel der Ingenieure einen Hochschulabschluss vorzuweisen hatten. Die Zulieferbetriebe waren in Relation noch schlechter besetzt und beschäftigten in Summe nicht mehr als 55 Personen mit automobilbezogenen Entwicklungsaufgaben. Ungünstig stand es zudem um eine moderne Ausrüstung und zeitgemäße Prüfstände. In westlichen Entwicklungsumgebungen schon lange gängiger Standard, hatte man etwa im größten Automobilwerk in Zwickau lange keinen eigenen vollwertigen Rollenprüfstand zur Verfügung. Mit fehlenden oder veralteten Versuchs- und Erprobungsanlagen war es natürlich nahezu unmöglich, die technischen Lücken zu schließen oder gar innovative Weiterentwicklungen zu realisieren. Zudem fehlte es in der Automobilindustrie an einer effektiven Koordinierung der beteiligten Organisationen, was dazu führte, dass die Konstruktionsabteilungen in den verschiedenen Betrieben autark agierten und oftmals nur auf informeller Basis ein Austausch stattfand. Viel zu spät und bezeichnenderweise kurz vor dem endgültigen Abbruch der PKW-Neuentwicklung wurde im Jahr 1979 ein institutioneller Rahmen zum monatlichen Austausch der Entwicklungsabteilungen geschaffen.¹⁸⁰

Verschärfend für die technischen Ausstattungsprobleme und den unzureichenden Vernetzungsgrad der Organisationen wirkte der generelle Mangel an gut ausgebildeten Fachkräften. Dieser wiederum geht zurück bis in die Zeit vor den Mauerbau. Ein Gutteil der 2,7 Millionen Flüchtlinge, die zwischen 1949 und 1961 in den Westen emigrierten, waren junge und relativ gut ausgebildete Menschen; und die sollten der DDR in den kommenden Jahrzehnten noch schmerzlich fehlen. Aber nicht nur der absolute Mangel an qualifizierten Fachkräften machte der Wirtschaftsentwicklung zu schaffen, auch die Besetzungslogik

¹⁷⁹ Raymond Bentley, *Research and Technology in the Former German Democratic Republic* (Boulder: Westview Press, 1992), 73.

¹⁸⁰ Vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 233–239; vgl. Eckart Förtsch, „Science, Higher Education and Technology Policy“, in *Science under Socialism - East Germany in Comparative Perspective*, hg. von Kristie Macrakis (Cambridge: Harvard University Press, 1999), 25–43.

von Leitungspositionen im Sozialismus wies innewohnende Schwächen auf. Wissenschaft und Forschung verstanden die Machthaber als Werkzeug der Herrschaftssicherung. Akademiker bzw. Akademikerinnen und Fachkräfte in den Führungsebenen waren immer auch hochprivilegierte Erfüllungsgehilfen der Partei. Aus pragmatischen Erwägungen kam die Praxis der Postenbesetzung mit Günstlingen des Systems bei hochqualifiziertem Fachpersonal in etwas abgemilderter Form zur Anwendung, das „*Gros der DDR-Intelligenz – sofern seine Vertreter nicht geflohen waren oder in ‘niederen’ Diensten wirkten – war durch hohe Privilegien korruptiert*“ und diente zumeist zuverlässig den politisch-ideologischen Interessen der Parteiführung.¹⁸¹

Um mit den internationalen Technologieentwicklungen zumindest teilweise Schritt zu halten, hätte eine Intensivierung der Zusammenarbeit innerhalb der RGW-Staaten eine Option sein können. Hinderten nationale Interessen und gegenseitiges Misstrauen zunächst den Aufbau von tragfähigen Kooperationen, so stand die Schaffung einer strategischen Modernisierungsallianz im Jahr 1969 ganz oben auf der wirtschaftspolitischen Agenda in Moskau. Im Rahmen der XXIII. Tagung des RGW vom 23. bis 26. April 1969 unterstrich Breschnew die Relevanz zur Vereinigung der sozialistischen Kräfte, um auf dem Gebiet der Technik und der Ökonomie nicht dauerhaft hinter den Kapitalismus zu fallen.¹⁸²

Im Fahrzeugbau kam für die DDR vor allem die Tschechoslowakei als Kooperationspartner in Frage, insbesondere da dieses Land mit den Škoda-Werken ebenfalls eine lange Tradition im Automobilbau vorweisen konnte. Angedacht war die gemeinsame Entwicklung eines neuen RGW-PKW, der in seiner Grundkonzeption am erfolgreichen Westmodell Golf des bundesdeutschen Volkswagenkonzerns Anlehnung nehmen sollte. In diesem Konzept wäre die ČSSR vor allem für die Entwicklung eines leistungsfähigen Viertakt-Motors vorgesehen gewesen, während die DDR etwa im Bereich der Elektronik die vorrangige Entwicklungsarbeit geleistet hätte. Eine derartige Kooperation schien vor allem für die DDR von Vorteil, da für die Eigenentwicklung und Produktion eines neuen Motors keine ausreichenden Ressourcen zur Verfügung standen. Die Endfertigung hätte an den Standorten Zwickau und in einem neu zu errichtenden Werk in Bratislava stattfinden sollen. Nach zahlreichen Gesprächen auf den unterschiedlichsten Ebenen scheiterte schlussendlich das Vorhaben einer gemeinsamen PKW-Fertigung. Geplatzt sind die Verhandlungen auf höchster politischer Ebene, und da vor allem auf der Seite der DDR. Denn die Regierung der ČSSR stimmte dem PKW-Entwicklungsprogramm im Winter 1972 zu, der Ministerrat und das Politbüro der DDR verweigerten hingegen – zur Überraschung und Verstimmung der tschechoslowakischen Partner – ihre Zustimmung. Als Hauptgrund für den Sinneswandel gelten die projektierten Investitionskosten und die verschiedenen Interessen der beteiligten Entitäten. Als die DDR Mitte der 1970er Jahre wieder den Kontakt zum Nachbarn suchte, reagierten diese verständlicherweise mit Zurückhaltung. Nach mehreren Annäherungsversuchen einigte man sich letztlich auf eine ‚kleine Kooperationslösung‘, die den Entwicklungsaustausch von Baugruppen und Komponenten zum Inhalt hatte. In gesamter Betrachtung wurden im Ostblock sämtliche Gelegenheiten zur supranationalen Bündelung der Entwicklungs- und Produktionsressourcen versäumt und jeder Staat

¹⁸¹ Dieter Voigt, „Vorwort“, in *DDR-Wissenschaft im Zwiespalt zwischen Forschung und Staatssicherheit*, hg. von Lothar Mertens und Dieter Voigt (Berlin: Duncker & Humblot, 1995), 7.

¹⁸² Vgl. Peter Hübner, Christa Hübner, und Christoph Boyer, *Sozialismus als soziale Frage: Sozialpolitik in der DDR und Polen, 1968-1976* (Böhlau Verlag Köln Weimar, 2008), 101.

verfolgte seine eigene (unwirtschaftliche) Strategie der automobilen Bedürfnisbefriedigung. Eine länderbezogene Spezialisierung mit Bedeutung fand im Ostblock nur in Abstrichen im Nutzfahrzeugbau statt.¹⁸³

Wenn schon die Zusammenarbeit mit den Brüderstaaten nicht zustande kam, dann vielleicht über ideologische Schranken hinweg mit dem Westen? Tatsächlich setzte mit dem Scheitern des geplanten RGW-Gemeinschaftswagens (P 760) ein Umdenken bei den ostdeutschen Machthabern ein, indem man verstärkt nach westlichen Möglichkeiten der Kollaboration Ausschau hielt. Wie bereits an anderer Stelle in dieser Ausarbeitung thematisiert (siehe Abschnitt 4.3.2), waren derartige Verbindungen nicht unüblich im Ostblock. Als die neu aufgenommenen Verhandlungen mit der Tschechoslowakei wiederholt zu scheitern drohten, genehmigte die Staatsführung als letzten Ausweg Kompensationsgeschäfte mit westlichen Automobilfirmen. Das Prinzip bei diesen Konstellationen bestand darin, dass die Konzerne aus dem Westen ganze Produktionskomplexe in der DDR errichten und die Anlagen durch Verkauf bzw. Rücklieferung der in Lizenz produzierten Erzeugnisse in das In- und Ausland refinanziert werden.¹⁸⁴

Das erste Angebot dieser Art vom US-amerikanischen Konzerns General Motors sah eine Fertigung von 250.000 PKW der Marke Opel vor, wobei der amerikanische Investor 100.000 Stück davon zur Tilgung der Anlage einbehalten sollte. Diese Verhandlungen – wie auch jene zuvor über die Fertigung von Lastkraftwagen mit dem Volvo-Konzern – scheiterten an der strittigen Frage des Volumens der DDR-Gegenlieferungen.¹⁸⁵ Auf Ebene des Komponentenbaus kam schließlich ein Abkommen mit dem französischen Hersteller Citroën zustande. Die Franzosen bauten in Zwickau im Jahr 1978 ein neues Gelenkwellenwerk mit einer jährlichen Produktionsleistung von 675.000 Stück. Im Gegenzug lieferte die DDR einen Teil der produzierten Menge in den Westen und importierte selbst auch 5.500 Fahrzeuge vom Typ Citroën Pallas.¹⁸⁶

¹⁸³ Vgl. SAPMO-BA, „Beschluss des Präsidiums der Regierung der CSSR vom 23.11.1972 über die Realisierung der Entwicklung der Automobilproduktion in der CSSR“, 23. November 1972, DE 1/52271; vgl. SAPMO-BA, „Stellungnahme zum ‚Bericht über den Stand der Vorbereitung der gemeinsamen PKW-Produktion in der DDR - CSSR‘; (Staatliche Plankommission)“, 1. März 1973, DE 1/56892.

¹⁸⁴ In einem internen Analysepapier zu den Vor- und Nachteilen der Lizenzproduktion bewertete die damit befasste DDR-Kommission ‚Industrielizenzverträge‘ der Sektion bei der Kammer für Außenhandel diese als ein Instrument „zur Überwälzung von Konstruktions- und Entwicklungskosten“, wobei zudem „für den Lizenznehmer im Falle des Zurückbleibens der eigenen Produktion hinter dem Spitzenniveau, ein Mittel zur Überbrückung der aufgetretenen Lücken in der eigenen technischen Entwicklung“ gesehen wird; SAPMO-BA, „Memorandum zu den lizenzwirtschaftlichen Beziehungen der Deutschen Demokratischen Republik mit dem kapitalistischen Ausland und Westdeutschland; Kommission Industrielizenzverträge der Sektion Recht bei der Kammer für Außenhandel“, 1. Oktober 1957, 2, DN 1/1007.

¹⁸⁵ Vgl. SAPMO-BA, „Memorandum vom stellvertretenden Generaldirektor des Volvo-Konzerns (Malmros); (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 8. Juli 1977, Blatt 450-451, DY 3023/1274; vgl. SAPMO-BA, „Grundlinie für die Durchführung von Sondierungsgesprächen mit dem schwedischen Automobilkonzern Volvo Aktienbolaget Göteborg/Schweden zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Zusammenarbeit bei der Rekonstruktion der LKW-Kapazitäten der DDR und der Einführung eines neuen LKW-Typs auf der Grundlage von Kompensation; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 12. September 1977, Blatt 164-170, DY 3023/1275; vgl. SAPMO-BA, „Brief vom Vizepräsidenten von General Motors (Newton) an Gerhard Beil (Minister für Außenhandel) mit einem konkreten Kooperationsangebot; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 8. November 1978, Blatt 16-19, DY 3023/1278; vgl. SAPMO-BA, „Brief von Günter Mittag an Erich Honecker zu dem Angebot von General Motors; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 15. August 1978, Blatt 161-163, DY 3023/1277.

¹⁸⁶ Vgl. SAPMO-BA, „Information zum Stand der Realisierung des Gelenkwellenwerkes Mosel des Automobilwerk Zwickau; Leitungssitzung des Ministers am 30. Okt. 1978 (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 30. Oktober 1978, DG 7/319; vgl. SAPMO-BA, „Brief von Gerhard Beil (Minister für Außenhandel) an Günter Mittag bezüglich Kompensationsvorhaben, Werk zur Herstellung von Gelenkwellen für Personenkraftwagen am Standort Zwickau/Mosel; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 27. November 1978, Blatt 402-403, DY 3023/1284; vgl. Judt, „Kompensationsgeschäfte der DDR“, 123.

Noch bedeutungsvoller als diese Übereinkunft war die 1984 abgeschlossene Kooperationsvereinbarung mit Volkswagen. Dabei erklärte sich der deutsche Konzern bereit, eine Motoren-Fertigungsstraße mit einer jährlichen Produktionskapazität von 290.000 Einheiten aufzubauen. In den Regelbetrieb ging das Werk in Karl-Marx-Stadt schließlich erst im Jahr 1989, viel zu spät, um noch etwas Substantielles zu bewirken.¹⁸⁷ Bei den Entwicklungen zu den Kompensationsgeschäften mit dem Westen ist jedenfalls zu beobachten, dass „wegen der abnehmenden Konkurrenzfähigkeit der DDR-Volkswirtschaft nur noch solche Projekte ins Auge gefasst wurden, die DDR-Betriebe faktisch zur verlängerten Werkbank westlicher Konzerne machten“.¹⁸⁸

Gravierende Auswirkungen auf die Massenmotorisierung im Westen hatte der erste Ölpreisschock im Jahr 1973. Im Zuge des vierten israelisch-arabischen Krieges („Jom-Kippur-Krieg“) gingen die erdölfördernden Länder dazu über, die Rohölexporte jeden Monat um fünf Prozent zu reduzieren. Diese Maßnahme stellte nicht nur die weltweite Energieversorgung in Frage, sondern bedrohte die westliche Wirtschaftsfähigkeit als Ganzes. Sterner (1975) ging so weit zu urteilen, es gäbe „kein Ereignis in der Wirtschaftsgeschichte der letzten hundert Jahre, das mit dem Ölschock zu vergleichen ist, den die ölproduzierenden Staaten im Herbst 1973 der Welt versetzten. Noch nie zuvor ist gewissermaßen über Nacht ein entscheidendes Datum [Anm. 16. Oktober 1973] der Weltwirtschaft so drastisch geändert worden, wie es mit der Heraufsetzung des Ölpreises geschehen ist“.¹⁸⁹

Wahrlich demonstrierte die Ölpreiskrise die Abhängigkeit der Industriestaaten von den fossilen Energieträgern. Das Schreckensszenario, ganze Produktionszweige stilllegen zu müssen, führte zu einem Gefühl der völligen Unsicherheit, welches die gesamte Bevölkerung erfassen sollte. Als unmittelbare Reaktion erließ die Regierung der Bundesrepublik Deutschland das sogenannte Energiesicherungsgesetz, welches vor allem massive Eingriffe in den Automobilverkehr beinhaltete. Angefangen von neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und Freilandstraßen (100 bzw. 80 Kilometer pro Stunde), über autofreie Sonntage bis zu allgemeinen Fahrverboten reichten die Einschnitte. Andere westliche Staaten verabschiedeten ähnlich radikale „Noterlässe“ des Energiesparens.¹⁹⁰

Im Zuge der Ölkrise wurden auch in der DDR wieder Stimmen gegen die Individualmotorisierung laut. „Der PKW in Privatbesitz ist [...] ein natur- und gesellschaftsfeindliches Konsumtionsmittel, ein antikomunistisches auf jeden Fall“, welches schon bald nicht mehr im sozialistischen Alltag vorhanden sein wird, urteilte etwa der ostdeutsche Schriftsteller Harich (1975).¹⁹¹

Im Angesicht der präsenten Defizite der Planwirtschaft liegt die Vermutung nahe, dass die Ölpreiskrise für die DDR ebenfalls eine extreme Belastung für die Wirtschaft darstellte. Doch die Abhängigkeiten in den Ostblockstaaten war anders gelagert, etwa 90 Prozent des importierten Erdöls der DDR stammten

¹⁸⁷ Vgl. Peter Kirchberg, „Die Implantation des VW-Motors in den DDR-Automobilbau. Ein Bericht zur Innovationsgeschichte der DDR“, *Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften* 28 (2003): 119–129.

¹⁸⁸ Judt, „Kompensationsgeschäfte der DDR“, 134.

¹⁸⁹ Siegfried Sterner, *Energie sichern - Energie sparen: Ein praktisches Handbuch für alle Energieverbraucher und -erzeuger* (Düsseldorf: Econ, 1975), 9.

¹⁹⁰ Vgl. Jens Hohensee, *Der erste Ölpreisschock 1973-74: Die politischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der arabischen Erdölpolitik auf die Bundesrepublik Deutschland und Westeuropa* (Stuttgart: Franz Steiner, 1996), 109–192.

¹⁹¹ Wolfgang Harich, *Kommunismus ohne Wachstum?* (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1975), 156.

aus sowjetischen Lieferungen. Als Berechnungsbasis für die Preise eines Lieferzeitraums dienten die durchschnittlichen Weltmarktpreise der vorhergehenden Fünfjahresperiode. Für den Zeitabschnitt von 1971 bis 1975 bildeten folglich die Jahre 1965 bis 1969 den Bemessungszeitraum. Auf Grund dieser Zusammenhänge rief der rasante Anstieg der Weltmarktpreise für Rohöl zunächst keine tiefgreifenden Reaktionen hervor. Diese Gelassenheit sollte nur von geringer Dauer sein, denn unmittelbar nach Ablauf der Vereinbarungen passte die Sowjetunion die Preise für ihre Öllieferungen an. Dabei wich Moskau von der bisherigen Berechnungspraxis ab und hob den zu zahlenden Preis im Jahr 1975 sprunghaft um die Hälfte an. Damit gehörten die Zeiten der billigen Rohöllieferungen der Vergangenheit an, zwar immer noch unter dem Weltpreisniveau angesiedelt, hatte die DDR im Jahr 1980 etwa die zehnfachen Ausgaben für Öl aus der Sowjetunion zu leisten als noch ein Jahrzehnt davor.¹⁹²

Mit etwas Zeitverzögerung musste auch die DDR Initiativen zur sparsamen Verwendung der Ölressourcen setzen. In Abstimmung mit der Abteilung Agitation des Zentralkomitees ging die Presse dabei vorsichtig vor, so wurde die *„Öffentlichkeitsarbeit zum sparsamen Kraftstoffverbrauch nicht als eine vordergründige Kampagne geführt“*.¹⁹³ Keinesfalls durfte die Sowjetunion für die reduzierten Lieferungen in der Öffentlichkeit kritisiert werden. Infolgedessen erarbeiteten die zuständigen Stellen Vorschläge zur subtilen Popularisierung des wirtschaftlichen Umgangs mit Kraftstoff. Mit Ratschlägen zur ökonomischen Fahrweise, Hinweisen zur Wartung und Pflege und der Vermittlung *„des engen Zusammenhangs von wirtschaftlicher und sicherer Fahrweise“* wurde an die Rationalität der Menschen appelliert.¹⁹⁴ Bezüglich des Umfangs der Einsparungen sind aus einem Protokoll des Sekretariats des Zentralkomitees konkrete Zielvorgaben an die Staatliche Plankommission überliefert. Darin heißt es, dass der Verbrauch an Kraftstoff *„im Jahre 1980 um 300 kt gegenüber dem Verbrauch im Jahre 1979 zu senken“* ist, wobei für *„das Jahr 1980 ein Inlandverbrauch bei Motorenbenzin in Höhe von 2255,1 kt und bei Dieselkraftstoff in Höhe von 3865 kt bestätigt“* wird.¹⁹⁵

In Betrachtung der Gesamtentwicklungen hatte die Ölkrise also durchaus einen (zeitversetzten) Anteil am rasant ansteigenden Defizit der DDR-Außenwirtschaft. Ab Mitte der 1970er Jahre wurde es zudem zunehmend schwieriger für die DDR ihre Produkte auf den kapitalistischen Exportmärkten zu verkaufen. Auf Grund der steigenden Ölpreise hätte man nun für den gleichen Rohstoffeinsatz wesentlich mehr Fertigwaren exportieren müssen als zuvor. Das ganze Preisgefüge geriet ins Wanken und die ebenfalls wachsenden Westimporte führten zu einer weiteren Verteuerung infolge des allgemeinen Anstiegs der Rohstoffpreise. Diese Entwicklungen führten im Zeitraum von 1971 bis 1976 zu einem rasanten Anstieg der Schuldenlast, von zwei auf über fünf Milliarden Westmark (Valutamark),

¹⁹² Vgl. Klaus Bolz, „Die Außenwirtschaftspolitik der DDR gegenüber westlichen Industrieländern und gegenüber den Entwicklungsländern zur Sicherung der Rohstoffversorgung“, in *Das Wirtschaftssystem der DDR: Wirtschaftspolitische Gestaltungsprobleme*, hg. von Gernot Gutmann (Stuttgart: Fischer, 1983), 363–381; vgl. Helmut Winter, „Die außenwirtschaftlichen Aktivitäten der DDR innerhalb des RGW zur Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung“, in *Das Wirtschaftssystem der DDR: Wirtschaftspolitische Gestaltungsprobleme*, hg. von Gernot Gutmann (Stuttgart: Fischer, 1983), 383–403.

¹⁹³ SAPMO-BA, „Strategiepapier zur Einsparung von Vergaserkraftstoff; gerichtet an Werner Krolkowski (Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR)“, 7. April 1977, 1, DC 9/705.

¹⁹⁴ Ebd., 2.

¹⁹⁵ SAPMO-BA, „Beschluss über Maßnahmen zur Einschränkung des Inlandverbrauchs an Motorenbenzin und Dieselkraftstoff im Jahr 1989; Anlage 2 zum Protokoll Nr. 14 der Sitzung des Sekretariats des ZK“, 6. Februar 1980, Blatt 15, DY 30/58655.

während die Investitionen in den produzierenden Sektor im selben Zeitraum um durchschnittlich 10,5 Prozent abnahmen.¹⁹⁶ Das Statistische Jahrbuch der DDR wies für das Jahr 1980 ein Defizit im Außenhandel mit den westlichen Industrieländern in Höhe von etwa 5,5 Milliarden Valutamark aus.¹⁹⁷ Nach westlichen Hochrechnungen hingegen „*belief sich die Verschuldung der DDR in konvertiblen Währungen Ende 1980 auf einen Betrag von knapp 10 Mrd. Dollar*“. Bei einem durchschnittlichen Wechselkurs von 1:1,82 entspricht dies einem Schuldenstand von 18,2 Milliarden Valutamark, mehr als das Dreifache der offiziellen DDR-Darstellungen. Bis zum Ende des Jahrzehnts drehte sich die Schuldenspirale immer schneller, so dass alleinig die Zinsenlast zur Bedienung der Kredite eine Höhe von mehr als ein Drittel der gesamten Westexporte ausmachte.¹⁹⁸

Wie lassen sich diese Diskrepanzen in den Darstellungen der ostdeutschen Außenwirtschaft erklären? Nun, spätestens ab 1977 stand es um die Außenhandelsbilanz derart miserabel, dass eine weitere Zuspitzung das internationale Ansehen und die weitere ökonomische Handlungsfähigkeit des Landes in Frage gestellt hätte. Die (offizielle) Fortführung der Schuldenpolitik erschien faktisch nicht mehr möglich. In Kenntnis der schwierigen Lage gab es schon am 2. März 1976 die Weisung von Günter Mittag, seines Zeichens Leiter für Wirtschaftsfragen im Zentralkomitee, an die Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, nur noch aggregierte Bilanzen zu veröffentlichen.¹⁹⁹ Anhand verschiedener ‚Darstellungsoptimierungen‘, dazu zählte u.a. die Zusammenfassung der Umsatzzahlen von Entwicklungs- und Industrieländern, beschönigten die Statistiker und Statistikerinnen die tatsächlichen Außenhandelsbilanzen gegenüber den ‚Hartwährungsnationen‘. So ist erklärbar, dass im Jahr 1981 (1980: 5,5 Milliarden Verlust), nach Jahrzehnten von Verlusten, plötzlich wieder eine ausgeglichene Bilanz im (West-)Handel vorlag. Dies ist jedoch weniger Beleg für eine neu errungene Wirtschaftskraft der DDR, da die Exportüberschüsse vorrangig auf Grund von Handelsbeziehungen mit Entwicklungsländern zustande kamen.²⁰⁰

Das ungebremste Ansteigen der Auslandsverschuldung Ende der 1970er Jahre wurde ganz wesentlich durch die unzureichende Exportfähigkeit hochwertiger Konsumgüter verursacht. Die Chancen zur

¹⁹⁶ Vgl. Jürgen Kocka und Martin Sabrow, Hrsg., *Die DDR als Geschichte: Fragen - Hypothesen - Perspektiven* (Berlin: Akademie-Verlag, 1994); vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 118.

¹⁹⁷ Vgl. Statistisches Amt der DDR, *Jahrbuch 1990*, 32–33.

¹⁹⁸ Doris Cornelsen, „Die DDR in den achtziger Jahren“, in *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard*, hg. von Jochen Bethkenhagen (Opladen: Leske + Budrich, 1981), 20.

¹⁹⁹ Unter diesen prekären Bedingungen ist die praktizierte Verschleierung um den DDR-Außenhandel nicht mehr unter ideologisch-politischen Gesichtspunkten zu deuten, sondern im Wesentlichen kreditwirtschaftlichen Aspekten geschuldet. Keinesfalls sollte der Westen (en Detail) erfahren, wie es um die tatsächliche Kreditwürdigkeit des Landes bestellt war.

²⁰⁰ Vgl. Hans-Joachim Döring, „*Es geht um unsere Existenz*“: *Die Politik der DDR gegenüber der Dritten Welt am Beispiel von Mosambik und Äthiopien* (Berlin: Links, 2010), 243–245. Für eine detaillierte Betrachtung zur kontrovers geführten Frage, inwiefern die amtliche Statistik der DDR als willfähiges Werkzeug der Parteiführung diente, wird auf die Beiträge von Lippe (1995, 1998), Buck (1998), Praschek (2000) und Steiner (2006) verwiesen; vgl. Peter von der Lippe, „Die gesamtwirtschaftlichen Leistungen der DDR-Wirtschaft in den offiziellen Darstellungen. Die amtliche Statistik der DDR als Instrument der Agitation und Propaganda der SED“, in *Machtsstrukturen und Entscheidungsmechanismen im SED-Staat und die Frage der Verantwortung*, hg. von Deutscher Bundestag, Bd. 2, Teil-Bd. 3, Materialien der Enquete-Kommission „Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland“ (Baden-Baden, 1995), 1973–2193; vgl. Peter von der Lippe, „Die amtliche Statistik der DDR: ‚Fälschungen‘ oder ‚spezifische Form der Manipulation, zentral vollzogen‘?“, *Historical Social Research* 23, Nr. 1/2 (1998): 339–343; vgl. Hannsjörg F. Buck, „Die DDR-Statistik: Manipulation zur Festigung der Diktatur“, *Orientierungen zur Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik* 77, Nr. 3 (1998): 58; vgl. Helmut Praschek, „Besonderheiten der amtlichen Statistik in der ehemaligen DDR“, *Wirtschaft und Statistik* 1 (2000): 24–29; vgl. André Steiner, „Probleme Der DDR-Statistik in Der Historischen Forschung“, in *Statistische Übersichten Zur Sozialpolitik in Deutschland Seit 1945*, hg. von Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Bd. SBZ/DDR (Bonn, 2006), XIII–XXVIII.

Modernisierung der Automobilindustrie blieben ungenutzt und die strukturellen Innovationsdefizite der ostdeutschen Wirtschaft führten dazu, dass die Produkte oftmals nur mehr unter Gewährung großer Preisnachlässe, bis zum Verkauf weit unter den Gestehungskosten, im westlichen Ausland absetzbar waren. Die Billigexporte brachten zwar die so dringend benötigten Devisen, aber der Aufwand im Inland stieg dadurch enorm an. In den Blockstaaten waren die Güter aus ostdeutscher Fabrikation nach wie vor begehrt, der Export von Trabant und Co. in den Osten ging jedoch auf Kosten des inländischen Bedarfs. In Blickrichtung auf die angespannte Stimmung im Land, kam für die Staatsführung eine Reduzierung der Importe von hochwertigen Konsumgütern aus dem kapitalistischen Ausland – trotz der drückenden Schuldenlast – nicht mehr in Frage. Gespart wurde stattdessen immer öfter bei der Einfuhr moderner Produktionsmittel.²⁰¹

Das Inkrafttreten des Verkehrsvertrages (17. Oktober 1972) und des Grundlagenvertrages (21. Juni 1973) zwischen den beiden deutschen Staaten ermöglichte es Bürgern und Bürgerinnen der BRD mit dem eigenen PKW in die DDR zu reisen. Diese nutzten das Angebot zum billigen Einkauf und dem Besuch von Verwandten in intensiver Weise. Zählte man 1971 noch 526.000 Einreisen mit dem PKW nach Ostdeutschland, so stieg dieser Wert auf fast zwei Millionen Fahrzeuge im Jahr 1975 an (1972: 989.000 PKW, 1973: 1.434.000 PKW; 1975: 1.894.000 PKW).²⁰² Die Menschen in der DDR sahen nun täglich auf den Straßen des Landes, wie es um den automobilen Vergleichswettkampf der Systeme bestellt ist. Im Rahmen einer persönlichen Unterredung mit Erich Honecker im Oktober 1975 warnte Leonid Breschnew eindringlich vor den Folgen diesen Entwicklungen:²⁰³

„Es ist eine Frage der Information. Wenn eine kleine Stadt, die 12.000 Einwohner hat, Besucher in dieser Zahl erhält, und verfolgen Sie die Dynamik, wieviel tausend PKW im vorigen Jahr [...] gekommen sind. Was bringen die mit? [...] [M]it dem PKW kommt die Ideologie zu Ihnen hinein.“

Während die Gesamtproduktion der heimischen Modelle Trabant und Wartburg bis zum Jahr 1977 schrittweise auf 167.194 Stück anstieg (1971: 126.611 Stück), wurden laut offiziellen Verlautbarungen im Parteiorgan ‚Neues Deutschland‘ im selben Jahr insgesamt 79.347 Personenkraftwagen aus den Bruderländern importiert.²⁰⁴ Für das Folgejahr 1978 sahen die Vereinbarungen insgesamt 85.350 Stück Importwagen aus den RGW-Ländern vor. Wenngleich auf niedrigerem Niveau, stieg der Import von Westwagen innerhalb desselben Vergleichszeitraumes noch stärker an. Nach offiziellen Angaben gelangten im Jahr 1977 insgesamt 2.300 Stück Westfahrzeuge in das Land (1.000 Volvos, 1.000 Fiat und 300 VW-Golf). In den Folgejahren nahm die Einfuhr von Fahrzeugen aus dem kapitalistischen

²⁰¹ Vgl. Hans-Hermann Hertle, „Die Diskussion der ökonomischen Krise in der Führungsspitze der SED“, in *Der Plan als Befehl und Fiktion: Wirtschaftsführung in der DDR*, hg. von Theo Pirker u.a. (Opladen: Westdeutscher Verlag, 1995), 309–345.

²⁰² Vgl. Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Hrsg., *Zehn Jahre Deutschlandpolitik - Die Entwicklung der Beziehungen zwischen Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik (1969 - 1979)* (Bonn: Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, 1980), 41–42.

²⁰³ Vgl. Hans-Hermann Hertle und Konrad H. Jarausch, *Risse im Bruderbund: Die Krim-Gespräche Honecker - Breschnew 1974 bis 1982* (Berlin: Links, 2012), 110.

²⁰⁴ Im Detail setzten sich die Importe aus dem RGW-Raum wie folgt zusammen (Herkunft: Stück/Modell): Aus der Sowjetunion: 31.915/Lada, 22.151/Moskwitsch, 8.754/Saporoshez und 3.357/Wolga; aus Rumänien: 5.000/Dacia, aus der Volksrepublik Polen 4.552/Polski-Fiat, aus der ČSSR: 2.618/Škoda und aus Jugoslawien: 1.000/Zastava.

Ausland weiter zu, 1978 bezog man aus der Bundesrepublik Deutschland 10.000 Fahrzeuge vom Typ VW-Golf, im Jahr 1981 rund 10.000 Fahrzeuge der Marke Mazda und ca. 6.000 Fahrzeuge der Marken Citroën und Renault. Währenddessen stagnierten ab 1980 die Einfuhrzahlen von Personenkraftwagen aus dem RGW-Wirtschaftsraum.²⁰⁵

Trotz steigender Produktions- und Importzahlen konnte der Inlandsbedarf bei weitem nicht gedeckt werden. Das Tempo der individuellen Motorisierung schritt zwar im selben Maße voran wie in der Bundesrepublik, jedoch mit einer Verzögerung von etwa 15 Jahren. Die durchschnittlichen Wartezeiten auf einen PKW nahmen erheblich zu. Dauerte die Erfüllung einer Bestellung im Jahr 1970 noch durchschnittlich acht Jahre, so musste man nur eine Dekade später bereits zwölf Jahre einplanen.²⁰⁶

Auf Grund von Investitionsrückständen und ausbleibenden Revitalisierungen ist es wenig verwunderlich, dass die Effektivität und die Effizienz der Fahrzeugfertigung unter einem zunehmenden Verschleißgrad der Fabrikationsstätten litten. Im Jahr 1970 war ein Viertel der Ausstattungen älter als 20 Jahre, der Abnutzungsgrad lag industrieweit bei 45 Prozent. Zehn Jahre später produzierte man größtenteils immer noch auf denselben Maschinen, bei einer Abnutzung von 63 Prozent wurden nun schon 35 Prozent der Produktionsanlagen länger als 20 Jahre betrieben.²⁰⁷

Im Rahmen einer Prognose der Staatlichen Plankommission (Abteilung Lebensstandard) aus dem Jahr 1973 zur Entwicklung des Konsumgüterverbrauchs der Bevölkerung der DDR bis zum Jahr 1990 [Sic!] lautete eine zukunftsorientierte Einschätzung, dass das „*Volumen des individuellen Verkehrs, vor allem mit eigenem PKW [...] sich bedeutend erhöhen und einschließlich seines Ergänzungsbedarfs einen wesentlichen Einfluß auf die Veränderung der Struktur der Warenkäufe ausüben [wird]. [...] Das Tempo und Volumen der Verbrauchsentwicklung [...] wird maßgeblich bestimmt durch die Entwicklung des Bedarfs an PKW*“. In dem Analysepapier wurde nicht ausschließlich auf den zukünftigen Bedarf an Kraftfahrzeugen im engeren Sinn referenziert, sondern auf die vielschichtigen Interdependenzen Bezug genommen, die zwischen der Wirtschaftsentwicklung als Ganzes, dem allgemeinen Konsumniveau und der Bedeutung der Fahrzeugindustrie bestehen. In Zusammenhang mit der wachsenden Motorisierung wiesen die Verfasser bereits mit Vehemenz auf den absehbar „*steigenden Bedarf der entsprechenden Begleit- und Ergänzungssortimente, wie z. B. Kraftstoffe, Bereifung, Ersatz- und Zubehörteile*“ hin und drängten „*zum Ausbau der Instandsetzungs-, Instandhaltungs- und Servicekapazitäten*“. ²⁰⁸ Interessant sind die Voraussagen der Studienverfasser zur zukünftigen Nachfrage an Fahrzeugen. Für 1980 wurde ein Bedarf von etwa 3,1 bis 3,3 Millionen Fahrzeuge prognostiziert und bis 1990 eine Erhöhung auf etwa 3,5 bis 3,8 Millionen Fahrzeuge erwartet. Tatsächlich registrierten die KFZ-Meldestellen 1980 rund 2,68 Millionen private Kraftfahrzeuge, fügt man die Anzahl der echt wartenden Personen auf den Wartelisten hinzu, so lag man bei den Schätzungen wohl nur geringfügig hinter dem realen Bedarf. Im

²⁰⁵ Vgl. Neues Deutschland, „Aus dem Wirtschaftsleben: PKW-Importe der DDR“, *Neues Deutschland* (33. Jahrgang / Nummer 11), 13. Jänner 1978, 5; vgl. Statistisches Amt der DDR, *Jahrbuch 1990*, 27; vgl. Baylis, „Explaining the GDR's Economic Strategy“, 390.

²⁰⁶ Vgl. Uwe Müller, „Mobilität in der Planwirtschaft: Das Verkehrswesen“, in *Die DDR im Rückblick: Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur*, hg. von Helga Schultz und Hans-Jürgen Wagener (Berlin: Links, 2007), 193.

²⁰⁷ Vgl. Bauer, *Pkw-Bau in der DDR*, 279–280.

²⁰⁸ SAPMO-BA, „Konsumgüterverbrauchs der Bevölkerung der DDR bis zum Jahr 1990“, Blatt 41-42.

Wendejahr waren fast vier Millionen Fahrzeuge auf den Straßen der DDR unterwegs und auch bei der Annahme, „*daß bis 1990 etwa 55 - 60 % aller Haushalte einen PKW besitzen*“ werden, trafen die Analysten und Analytinnen mit ihren Einschätzungen ein Viertelhundert zuvor ebenfalls genau den Punkt, denn tatsächlich wurde ein Ausstattungsgrad von Personenkraftwagen in Höhe von durchschnittlich 57,1 Prozent pro Haushalt erreicht.²⁰⁹ Dramatisch unterschätzt hat man die Entwicklungen der Massenmotorisierung damals dennoch, da beim Fall der Mauer immer noch etwa drei Millionen Menschen auf die Erfüllung ihrer PKW-Bestellungen warteten.²¹⁰

In der Geschichte der DDR gelten die 1970er Jahre gemeinhin als Jahrzehnt der ‚ökonomischen Wende zum Schlechteren‘ und auch für die Fahrzeugindustrie besaß diese Periode richtungsentscheidenden Charakter. Am redlichen Bemühen der Ingenieure im Industriezweig Automobilbau und den Verantwortlichen im zuständigen ‚Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau‘ ist das Scheitern jedenfalls nicht festzumachen. Bis Ende der 1970er Jahre gab es einige Initiativen an der Basis (‚von unten‘), um den von der Politik so oft proklamierten – aber weniger substantiell unterstützten – Umschwung zum Besseren doch noch zu bewerkstelligen. Trotz all der politischen und systemimmanenten Widrigkeiten, man rufe sich dazu beispielsweise das Scheitern der gemeinsamen Kooperationsprojekte zur Neuwagenentwicklung mit der ČSSR in Erinnerung, wurde in den Planungs- und Produktionsstandorten Zwickau und Eisenach doch eifrig an der Realisierung einzelner Vorhaben, wie der Konstruktion eines längst fälligen Nachfolgetyps für den seit Mitte der 1960er Jahre in Serie gefertigten Trabant 601 (Trabant 610), weitergearbeitet. Für die Entwicklung eines entsprechenden Nachfolgemodells genehmigte die Partei- und Staatsführung rund 35 Millionen Mark der DDR. Schließlich entstanden Prototypen von zwei Varianten, einem Kleinwagen P 1100 und einem Mittelklassewagen P 1300. Die Serienproduktion war für 1984 vorgesehen und sollte – unter westlicher Lizenzfertigung bestimmter Komponenten – einen Ausstoß von mindestens 200.000 Fahrzeugen pro Jahr erzielen.²¹¹

Schon 1974 standen weite Teile des Politbüros den Plänen zur Realisierung eines Nachfolgemodells für den Trabant 601 mit Ablehnung gegenüber. Man scheute die hohen Investitionskosten und fürchtete die Bindung der vorhandenen Ressourcen. Faktisch waren weder Mittel zum Aufbau moderner Produktionsanlagen vorhanden, noch konnten die Zulieferbetriebe zur Neuentwicklung erforderlicher Bauteile bewegt werden. Insofern ist es verwunderlich, dass es bis zum 6. November 1979 dauerte, bis der finale Schlussvorhang unter die Innovationsbemühungen der Fahrzeugindustrie fiel. An diesem Tag

²⁰⁹ Ebd., Blatt 41.

²¹⁰ Da es aus den bisher skizzierten Gründen in der ostdeutschen Mangelwirtschaft stets weitaus mehr Bestellungen von Personenkraftwagen als echten Bedarf gab (siehe Abschnitt 4.3.1), ist eine entsprechende Abschätzung der tatsächlichen Nachfrage schwierig. Jedenfalls warteten im Jahr 1971 noch 1,3 Millionen PKW-Bestellungen auf ihre Realisierung und diese Zahl stieg bis zum Ende der DDR auf 6,2 Millionen Anmeldungen. Der Generaldirektor des Industrieverbands Fahrzeugbau schätzte dabei den echten Bedarf auf drei Millionen Fahrzeuge, also etwa 50 Prozent der registrierten Menschen; vgl. Sönke Friedreich, „Der VEB und das nicht-sozialistische Wirtschaftsgebiet. Zur Bedeutung von Westbeziehungen im Alltag von Beschäftigten der DDR-Automobilindustrie“, in *Die DDR in Europa: Zwischen Isolation und Öffnung*, hg. von Heiner Timmermann (Münster: LIT Verlag, 2005), 131; vgl. Röcke, *Auto-Alltag in der DDR*, 28.

²¹¹ Vgl. Judt, *Kommerzielle Koordinierung*, 112–117.

beschloss das Politbüro der SED die PKW-Neuentwicklung endgültig abubrechen und verfügte gleichzeitig die Weiterproduktion der Trabant- und Wartburgmodelle für unbestimmte Zeit.²¹²

„Ausgehend von dem Entscheidungsvorschlag, die Kräfte und Mittel auf die NKW-Produktion zu konzentrieren, ist es erforderlich, die Produktion der PKW Wartburg und Trabant über den Zeitraum 1985 hinaus weiterzuführen und die Arbeiten an der Entwicklung des neuen PKW P 1100 einzustellen.“

4.4.4 Der Motor stockt - Stagnation und Niedergang (1980er Jahre)

Nach Abbruch der Neuwagenentwicklungsprojekte befand sich der PKW-Bau in der DDR in einer desolaten Lage. Anfang der 1980er Jahre war die Fahrzeugindustrie weiterhin dazu gezwungen an den beiden alten Modellen Trabant (1964) und Wartburg (1966) festzuhalten und diese in überwiegend abgenutzten Betriebsanlagen weiter zu produzieren. Nicht nur die Vertreter und Vertreterinnen der Industrie litten unter dem Abbruch der Initiativen, auch die automobilen Sehnsüchte der Bevölkerung blieben damit unerfüllt. Beispielhaft dazu erhob Gerhard B. seine Stimme. In seinem Eingabeschreiben an den Ministerrat der DDR, datierend vom 14. Juli 1980, erwartete er zwar *„keine umfassenden Auskünfte“*, aber verlieh seinem Unmut darüber trotzdem Ausdruck, dass die Staats- und Parteiführung *„nun auch im kommenden Fünfjahresplan keinen Personenkraftwagen bauen [lässt], der dem ‘Golf’ ähnlich ist“*. Das findet der Bürger *„bedauerlich und enttäuschend, denn die Ablösung des ‘Trabant’ ist schon lange überfällig“*.²¹³

Auch in räumlicher Hinsicht herrschte in der ostdeutschen Fahrzeugindustrie kaum Bewegung. Während in der Bundesrepublik Deutschland in den 1970er und 1980er Jahren neue (Zuliefer)Zentren außerhalb der traditionellen Automobilhochburgen entstanden, etwa im Ruhrgebiet, Saarland, Niederbayern oder rund um Hamburg, setzte in der DDR kein entsprechender Strukturwandel ein. Die Zentren waren und blieben Sachsen und Thüringen, besonders Zwickau, Chemnitz und Eisenach (siehe Abbildung 10). In diesen Regionen zählte die Kraftfahrzeugindustrie jedenfalls zum wichtigsten Takt- und Arbeitgeber. Im Sachsenring Automobilwerk waren mehr als 11.000 Menschen beschäftigt, im Großraum Zwickau und Eisenach insgesamt 50.000 Arbeitsplätze an die Automobilindustrie gebunden. Zum Ende der DDR hatten über 200.000 Industriearbeitsplätze eine direkte oder indirekte Anbindung an die Automobilindustrie.²¹⁴

²¹² SAPMO-BA, „Entwicklung der NKW- und PKW-Produktion in der DDR; Protokolle des Politbüros des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands; Protokoll Nr. 43/79“, 6. November 1979, Blatt 45, DY 30/43778.

²¹³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Gerhard B. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 14. Juli 1980, E 549/80; 2, DG 7/616.

²¹⁴ Vgl. Gerhard Kehr, „Zur Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie im östlichen Deutschland (II. Teil): Bestandsaufnahme vergangener und zukünftiger Entwicklungstendenzen“, *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht* 45. Jahrgang, Nr. 9 (1993): 302.



Abbildung 10: Standorte der Kraftfahrzeugindustrie und Zulieferbetriebe in Ostdeutschland (1990) ²¹⁵

Hinsichtlich einer Steigerung des Angebotes mit hochwertigen Konsumgütern war die DDR seit Beginn der 1980er Jahre mit zwei wesentlichen Hindernissen konfrontiert: (1) Die unzureichende Investitions- und Innovationspolitik hatte äußerst negative Folgen für die ökonomische Entwicklung im Ganzen und

²¹⁵ Ebd., 303.

die Konsumgüterindustrie im Speziellen. Gleichzeitig wurde die Handlungsfähigkeit der Wirtschaftsfunktionäre durch die (2) galoppierende Auslandsverschuldung gegenüber dem kapitalistischen Ausland erheblich eingeschränkt. Als Auswirkung davon lag die Nachfrage nach hochwertigen Gütern und Dienstleistungen stets weit über dem Angebot. Das Geldvermögen in der Bevölkerung nahm zudem auf Grund von Lohn- und Pensionserhöhungen in den 80er Jahren im Durchschnitt um knapp vier Prozent zu. Der Einzelhandelsumsatz wuchs hingegen im gleichen Jahrzehnt lediglich um etwa drei Prozent an. Auch anhand dieser Asymmetrie tritt das Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage deutlich hervor. Schließlich erreichte der Kaufkraftüberhang in den Jahren 1986 bis 1989 ein Ausmaß von zwölf bis 14 Milliarden DDR-Mark. Obgleich es auch in der DDR schwierig war jemanden anzutreffen, der von sich behauptete zu viel Geld zu besitzen, so wären doch viele Menschen bereit gewesen, einen beträchtlichen Teil ihres Vermögens für den privaten Konsum auszugeben. Auf regulärem Wege scheiterten diese Ambitionen jedoch an den unzureichenden Warenfonds.²¹⁶

- **Innovations- und Investitionspolitik**

Durch die Fortführung des ‚Status Quo‘ schob man die Bugwelle ungelöster Probleme weiter vor sich her, denn das Festhalten an Plattformen der 1960er Jahre ließ den Einsatz moderner Verfahren und technologischer Verbesserungen bei den immer noch produktionsbestimmenden Automodellen gar nicht mehr zu. Selbst im sozialistischen Ausland wären die einst begehrten Fahrzeuge aus ostdeutscher Produktion schon bald nicht mehr absetzbar, urteilten etwa die Sprachrohre der Fahrzeugindustrie.²¹⁷ Viele der veralteten Maschinen und Anlagen in den Betrieben wurden nicht revitalisiert oder erneuert. Dabei waren es nicht ausschließlich die absehbar hohen Investitionen, welche die Parteiführung von der Umsetzung von Maßnahmen abhielten. Von nicht minderer Relevanz waren die verpflichtenden Messgrößen der Planwirtschaft. Denn der Erfolg eines Betriebs wurde in erster Linie an der Anzahl der produzierten Einheiten bemessen, der tatsächliche Bedarf und auch die Qualität der Produkte rückten in den Hintergrund. Auf Grund dieser ständigen Fokussierung auf die Erreichung der Planziele, hatten die Unternehmen nur ein sehr überschaubares Interesse, die vorhandenen Ressourcen in langfristige ausgerichtete Innovations- und Investitionsprogramme zu stecken.²¹⁸

Zwar wurde die prekäre Lage in den 1980er Jahren immer offensichtlicher und es blieb den Meisten im System auch nicht verschlossen, wie es im Wettlauf der Systeme um die zentralen Planwirtschaften bestellt war, dennoch hielt die Staatsführung unabänderlich am Kurs fest. Noch an den letzten Parteitag (X. Parteitag: 1981 und XI. Parteitag: 1987) huldigte man ungebrochen den Errungenschaften des Sozialismus und proklamierte „*in Verwirklichung dieser Beschlüsse [...] die weitere Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung*“. Die Legitimität des Systems stand jedoch zunehmend auf dem Spiel, wie es auch in einer parteiinternen Studie zur Entwicklung der Konsumgüterproduktion

²¹⁶ Vgl. Fritze, *Panoptikum DDR-Wirtschaft*, 26:94; vgl. André Steiner, *Von Plan zu Plan: Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR* (Berlin: Aufbau, 2007), 215.

²¹⁷ Vgl. SAPMO-BA, „Vorlage zum Beschluß über die wissenschaftlich-technische und ökonomische Entwicklung des Pkw-Baues bis 1980; Sitzungen des Präsidiums des Ministerrates der DDR“, 8. Oktober 1971, DC 20-I/4/2547.

²¹⁸ Vgl. Tilman Botzenhardt, „Wirtschaftskrise: In der Schuldenfalle“, *GeoEpoche - Die DDR* 64, Nr. 12/13 (August 2013): 134–137.

trotzig und mahnend zugleich zum Ausdruck gebracht wurde: „Die weitere Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft erfordert, daß die Vorzüge des Sozialismus so realisiert werden, daß sie im Alltag durch jedermann als solche erlebt werden“.²¹⁹ Und auch wenn Erich Honecker nicht müde wurde, die immer stärkere Ausrichtung der Wirtschaftspläne an die Bedürfnisse der Bevölkerung hervorzuheben und zusicherte die „Konsumgüter, die dem Bedarf entsprechen, in hoher Qualität und ausreichender Menge zu erzeugen“, so sah die Realität doch anders aus.²²⁰

Während die Automobilzentren des Westens am laufenden Band technologische Innovationen hervorbrachten, etwa Fahrzeuge mit Katalysatoren schon zum Stand der Technik gehörten, war man in der DDR damit beschäftigt, in absehbarer Zeit von Zwei- auf Viertakt-Motoren umzustellen. Wo die Partei noch von der permanenten Verbesserung der Versorgungslage kündete, berichtete der leidgeprüfte Schüler Steffen L. aus Leipzig, dass er bei den vielen erfolglosen Versuchen Ersatzteile für sein Motorfahrrad im Handel zu erwerben „von den Verkäufern ausgelacht“ wurde; und fügt hinzu „Acht meiner Freunde geht es ebenso“. Bei diesen Alltagserfahrungen erscheint die abschließende Frage an den Adressaten der Eingabe, den Minister für Handel und Versorgung, nicht unberechtigt: „Unsere Werktätigen erhöhen ständig die Produktion. Wo sind die Produkte?“.²²¹

Die bezeichnende Inkonsistenz der PKW-Entwicklungsprogramme in der DDR fand auch im letzten Modernisierungsanlauf ihre Fortsetzung. Im Sommer 1983 beschloss das Politbüro endlich die Produktion eines Viertakt-Motors. Um die Investitionskosten jedoch möglichst gering zu halten, bestand die Absicht, die neuen Motoren in die Karosserien der alten Modelle einzubauen. Realisiert werden sollte das Vorhaben durch ein Kompensationsgeschäft mit dem Westen. Im November 1984 wurde dazu ein Motorenlizenz- und Betriebsanlagenvertrag mit dem Volkswagen-Konzern abgeschlossen. Dabei sicherten die bundesdeutschen Geldgeber die Errichtung einer Fertigungsstraße mit einer jährlichen Produktionskapazität von 210.000 bis 290.000 Motoren zu. Als Gegenleistung hatte die DDR aus dieser Fertigung rund 100.000 Motoren pro Jahr in den Westen zu liefern.²²²

Für den Serieneinbau des Viertaktmotors in das Modell Wartburg 1.3 (1.300 ccm³) war der Oktober 1988 vorgesehen. Im August 1989 sollte der Trabant ebenfalls mit diesen Motoren ausgestattet werden. Der Vertrag sah vor, bis zum Jahr 1990 rund 225.000 Viertakter in den Fertigungshallen zu produzieren (Wartburg: 75.000 Stück; Trabant: 150.000 Stück). Inklusive der fortgeführten Fertigung der bestehenden Zweitakt-Modelle bestand die Zielsetzung darin, insgesamt 465.000 Personenkraftwagen pro Jahr (Plan 1991: 500.400 Stück) zu realisieren. Per Beschluss genehmigte die SED-Führung im Jahr

²¹⁹ SAPMO-BA, „Studie zu Fragen der Sicherung des bedarfsgerechten Warenangebots; unterzeichnet von Prof. Dr. Siegfried Eckardt. (Büro Werner Jarowinsky)“, 22. Mai 1985, Blatt 90, DY 30/9064.

²²⁰ Vgl. Neues Deutschland, „Auf dem Kurs des XI. Parteitages der SED: Warum die Konsumgüterproduktion nicht nur eine Frage der Technik ist“, *Neues Deutschland* (42. Jahrgang / Nummer 245), 19. Oktober 1987, 3.

²²¹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Steffen L. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 24. September 1980, E619/80; 2, DG 7/619.

²²² Vgl. SAPMO-BA, „Komplexe Konzeption zur Weiterentwicklung PKW-Produktion sowie Bedarfsdeckung Zulieferungen und Ersatzteilen 1981-1985 - Protokoll zur Umsetzung des Auftrages vom Politbüro (29. März 1983); unterzeichnet von Staatssekretär Christian Scholwin (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 6. April 1983, DG 7/1308; vgl. Doris Cornelsen u.a., *Konsumgüterversorgung in der DDR und Wechselwirkungen zum innerdeutschen Handel.*, Beiträge zur Strukturforchung Heft 87 (Berlin: Duncker & Humblot, 1985), 104–122; vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 21.

1985 rund 6,5 Milliarden Mark der DDR an Finanzmitteln für dieses Programm.²²³ Eine Entscheidung über die Entwicklung einer neuen Karosserie oder eines alternativen Dieselmotors wurde von den Gremien auf das nächste Jahrzehnt verschoben. Am 12. Oktober 1988 lief schließlich der erste Wartburg 1.3 mit Viertakt-Zylinder aus DDR-Produktion in Eisenach vom Band. Trotz berechtigter Bedenken zur Verkaufsfähigkeit fiel im Mai 1990 schließlich der Startschuss für die Massenfertigung des Viertakt-Trabant 1.1.²²⁴

Vom ersten Tag an schlug dem neuen Wagen eine Welle aus Hohn und Spott entgegen. Die Welt hatte sich geändert, wäre das Modell 1.1 mit VW-Viertakt-Motor zum Standardpreis von 19.865 DDR-Mark unter vergangenen Bedingungen wohl von der Bevölkerung dankbar angenommen worden, so stand er im Zeichen der neuen Freiheit für ein überholtes System.²²⁵

In mehreren Ausgaben der DDR-Fachzeitschrift ‚Kraftfahrzeugtechnik‘ (KFT) wurde dazu nicht nur in bekannt technisch-nüchterner Manier über die technischen Leistungsmerkmale der neuen Viertakt-Modelle berichtet. Nach „*der restriktiven Informationspolitik vergangener Jahre*“ setzte nun auch in den Medien erstmals ein öffentlicher Diskurs zu den „*widersinnigen Entscheidungen zur Motorisierung*“ in der DDR ein.²²⁶

Durch die Zeichen der Zeit ermutigt, rechnet etwa die Redaktion der KFT im Frühjahr 1990 in aller Schonungslosigkeit mit den Fehlern der Innovations- und Investitionspolitik der Vergangenheit ab:²²⁷

„Der Trabant 1.1 ist nichts weniger als das kraftfahrzeugtechnische Erbe einer verfehlten Wirtschaftspolitik. An ihm werden die Deformationen deutlich, die eine ignorante politische Führung dem Automobilbau in diesem Lande beigebracht hat [...] Ausgangspunkt ist die Tatsache, daß mehr als drei Jahrzehnte lang alle Gewinne und Handelsspannen aus diesem Industriezweig im Staatshaushalt umverteilt und weder zum Ausbau noch zur Innovation des Automobilbaus verwendet werden – sehr zum Schaden der gesamten Volkswirtschaft.“

Am 30. April 1991 lief schließlich der letzte von insgesamt 3.096.099 Trabanten vom Band. Während des gesamten Bestehens der DDR war es trotz vieler Versuche nie möglich, den riesigen Bedarf zu decken, umso bitterer ist die Ironie an dieser Geschichte, dass die Fertigung nach 34 Jahren tatsächlich auf Grund mangelnder Nachfrage [Sic!] eingestellt werden musste. Anfang der 1980er Jahre warteten gewöhnliche Bürger und Bürgerinnen noch mehr als zehn Jahre, um ihren bestellten PKW endlich in Empfang nehmen zu können. Knapp vor der Wende stiegen die Wartezeiten auf bis zu 17 Jahren an. Laut einem internen Lagebericht des DDR-Innenministeriums aus dem Jahr 1989 waren die extremen Wartezeiten dabei geographisch höchst unterschiedlich verteilt. In der bevorzugt belieferten Hauptstadt Berlin konnten die Menschen darauf hoffen ‚bereits‘ nach elf Jahren die erste Ausfahrt im eigenen

²²³ Kehler (1993) nennt in seinen Analysen dagegen ein Investment von elf Milliarden Mark der DDR für die Modernisierung der PKW-Typen Trabant und Wartburg; vgl. Kehler, „Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie - I. Teil“, 251.

²²⁴ Vgl. SAPMO-BA, „Stand der Produktion von PKW - Beschlüsse zum Serieneinbau des 4-Takt-Ottomotors; Sitzung des Politbüros (Büro Egon Krenz)“, 1. Juli 1986, Blatt 8, DY 30/70091.

²²⁵ Vgl. Röcke, *Auto-Alltag in der DDR*, 67.

²²⁶ Knut Böttcher, „Werksvorstellung: Trabant 1.1 mit Viertaktmotor“, *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 5 (1990): 142.

²²⁷ Knut Böttcher, „Im Test: Trabant 1.1“, *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 2 (1990): 49–51 hier S. 49; vgl. Knut Böttcher, „Im Test: Trabant 1.1 (Teil II)“, *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 2 (1990): 80–81.

Automobil zu genießen. In den Bezirken Halle, Leipzig, Erfurt, Cottbus, Magdeburg und Neubrandenburg betrug die durchschnittliche Wartezeit auf eine Trabant-Limousine ungefähr 12,5 Jahre. Noch ärmer dran waren etwa die Bewohner und Bewohnerinnen aus dem Bezirk Frankfurt/Oder, wo mit einer durchschnittlichen Wartezeit von rund 14 Jahren gerechnet werden musste. Der Zeitpunkt der Auslieferung hing jedoch nicht nur vom Ort des Wohnsitzes ab, auch der bestellte Fahrzeugtyp hatte großen Einfluss auf die aufzubringende Geduld. Auf Grund der hochwertigeren Verarbeitung hatte man für einen geordneten PKW-Wartburg, im Vergleich zum Modell Trabant, etwa zwei Jahre mehr Zeit für die Übergabe des Wagens einplanen, d.h. die durchschnittliche Wartezeit konnte dann – in Abhängigkeit des Wohnortes und der Ausführung – schon bei fast 17 Jahren liegen. Für importierte Fahrzeuge aus den Blockstaaten (z.B. Škoda, Lada, Dacia etc.) – sofern es sich um Standardmodelle handelte, lagen die Wartezeiten in etwa auf dem Niveau des PKW-Wartburg (siehe Abbildung 11).²²⁸

PKW-Modell	Ausführung	Wartezeit in Jahren	Bezirk
Trabant	Limousine	Min.: 12,5	Cottbus, Erfurt, Halle, Leipzig, Magdeburg, Neubrandenburg
		Max.: 14	Frankfurt/O.
	Universal	Min.: 13,5	Halle, Magdeburg, Neubrandenburg, Schwerin
		Max.: 15	Frankfurt/O.
Wartburg	Limousine	Min.: 14	Halle, Neubrandenburg
		Max.: 16	Frankfurt/O., Gera
	Tourist	Min.: 14,5	Halle, Neubrandenburg, Schwerin
		Max.: 16,5	Frankfurt/O., Gera
Škoda	-	Min.: 15	Halle, Neubrandenburg, Schwerin
		Max.: 16,5	Frankfurt/O.
Lada	2103/04	Min.: 14,5	Halle, Neubrandenburg,
		Max.: 16,5	Frankfurt/O.
	2105	Min.: 15,5	Halle, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin
		Max.: 17	Frankfurt/O., Cottbus, Dresden, Potsdam
	2107	Min.: 15,5	Halle, Schwerin
		Max.: 17	Frankfurt/O., Cottbus, Dresden, Potsdam, Gera, K.-M.-Stadt
Dacia	-	Min.: 13,5	Halle,
		Max.: 16	Frankfurt/O., Gera

Abbildung 11: Wartezeiten zur Realisierung von PKW-Bestellungen / ohne Berlin (per 31.12.1987) ²²⁹

²²⁸ Vgl. SAPMO-BA, „Wartezeiten bis zur Realisierung von PKW-Bestellungen (ohne Hauptstadt Berlin) per 31. Dezember 1987; gerichtet an Erich Honecker, unterzeichnet von Egon Krenz (Büro Egon Krenz)“, 19. Jänner 1989, Anlage 2 / Blatt 22, DY 30/70321.

²²⁹ Vgl. ebd.

Im Jahr 1989 war das Verhältnis zwischen den Menschen, die einen Trabant wollten und jenen, für die einer bereitstand, bei etwa 1:40.²³⁰ Im Jahr der Wende arbeitete der Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) gerade die regulären Trabant-Bestellungen aus dem Jahr 1976 ab.

Mit fortdauernder Wartezeit auf das bestellte Fahrzeug stieg bei den betroffenen Personen auch der Unmut über diese Versorgungsunzulänglichkeiten und den damit einhergehenden Phänomenen (Verteilungsungerechtigkeiten, Schwarzmarktbildung etc.). Stellvertretend dazu gibt ein Brief von Frau Gerda E. an das DDR-Fernsehen Einblicke in das Gefühlsleben der Bevölkerung. In ihrem Schreiben greift die spürbar bemüht auf Systemkonformität achtende Bürgerin die lange Auslieferungszeit auf, um im besonderen Maße die damit einhergehenden Praxen bzw. Begleiterscheinungen anzuprangern:²³¹

„Nach meiner Meinung – und ich glaube es werden sich dieser Meinung viele Bürger unserer Republik anschließen – ist die Bestellung eines Autos und seine Auslieferung nach zehn Jahren gelinde ausgedrückt eine Verschleierung der Realität. Unter diesen Verhältnissen haben die ehrlichen Bürger, die eine Bestellung nach dem wirklichen Bedarf aufgeben, zu leiden. In sehr vielen Familien hat jedes Mitglied von der Oma bis zum Enkel eine Bestellung aufgegeben, wenn ein Auto in Wirklichkeit dem Bedarf entspricht. [...] Aber das Gefährlichste für unsere sozialistische Ordnung ist, daß viele Bürger diese Verhältnisse zu Schiebung ausnutzen, indem sie mit Bestellungen handeln und zum Betrug verleitet werden. Wie kann das von unseren sozialistischen Staatsorganen geduldet werden? In anderen sozialistischen Staaten gibt es derartige Verhältnisse nicht. Eine einschneidende Änderung, die die Realität herstellte [Sic!], würde von den ehrlichen Bürgern unserer Republik nur begrüßt werden. Oder sollte von Experten hierfür keine Lösung zu finden sein? [...] Meine Familie besitzt einen Trabant, der 1973 gekauft worden ist. Im Jahre 1976 haben wir die nächste Bestellung aufgegeben, da wir mit einer Wartezeit von fünf Jahren rechneten; doch sie hat sich ja inzwischen verdoppelt.“

• **Auslandsverschuldung**

Neben der verfehlten Innovations- und Investitionspolitik beengte vor allem die Auslandsverschuldung die Handlungsmöglichkeiten der DDR. Die Höhe der Verbindlichkeiten gegenüber dem Westen, allen voran der Bundesrepublik Deutschland, unterlagen dabei der höchsten Geheimhaltungsstufe. Und auch die aktuelle Forschung bietet heute unterschiedlichste Zahlenangaben und Belege zur tatsächlichen Schieflage im Außenhandel. Unbestritten ist, die DDR war massiv verschuldet. In einem Bericht von Gerhard Schürer, dem Vorsitzenden der Staatlichen Plankommission, an die Mitglieder des Politbüros wird im Oktober 1989 mit bislang unbekannter Vehemenz auf das Ausmaß der Misere hingewiesen. Demnach stieg die Verschuldung im Westen von überschaubaren zwei Milliarden Valutamark im Jahr 1970, über 34,7 Milliarden Valutamark im Jahr 1987 auf 49 Milliarden Valutamark an (1989).²³² Nach den Analysen Schürers nahm die Staatsverschuldung zur Zeit vor der Wende jeden Monat um 500

²³⁰ In Abhängigkeit der herangezogenen Primärquellen differieren die Angaben dazu nur unwesentlich zwischen 1:39,5 und 1:43; vgl. ebd., Blatt 17; vgl. Zatlín, „Vehicle of Desire“, 369.

²³¹ DRA-SZG, „Brief v. Gerda E. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 10. Jänner 1982, Blatt 83 / Seite 1, SGZ 1982 AVN440 0001-0100.

²³² Gemäß den Recherchen von Weymar (1985) erreichte die Verschuldung der DDR bei den westlichen Industriestaaten Ende des Jahres 1983 einen Stand von 12,5 Milliarden Valutamark; vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 38.

Millionen Valutamark zu. Bei fortgesetzter Entwicklung müsste die DDR wohl im Jahr 1991 den Staatsbankrott vermeiden, so die Warnungen.²³³

Obleich die gewaltige Valutaverschuldung in der Forschung zu Recht als Beleg der ‚Pleite eines ganzen Staates‘ bewertet wird, so ist der Umfang und die Reichweite doch Gegenstand kontroverser Diskussionen. Die Analysen des renommierten DDR-Historikers Hertle (1995) ergaben für das Jahr 1988 eine weitaus geringere Auslandsverschuldung in Höhe von 30 Milliarden Valutamark. Bei Betrachtung der ostdeutschen Zahlungsbilanz bewertete sogar die (unverdächtige) Deutsche Bundesbank die Zukunftsperspektive der DDR günstiger, als dies die SED-Parteiführung selbst tat.²³⁴ Weitaus unbestrittener ist in der Forschung die grundsätzliche Verschlechterung der Außenwirtschaftsbedingungen. Um etwa die erforderlichen Importe von Anlagen, Maschinen, Automobilen und anderen hochwertigen Konsumgütern aus dem Westen bezahlen zu können, musste ein immer größerer Anteil des Nationaleinkommens dafür eingesetzt werden, d.h. das Rentabilitätsverhältnis von Westexporten und Westimporten wurde immer ungünstiger für die DDR. In Zahlen ausgedrückt, zur Erwirtschaftung einer Valutamark mussten 1970 rund 1,70 Mark der DDR aufgewendet werden. 1985 lag der Einsatz bereits bei 2,50 DDR-Mark und stieg nach drei weiteren Jahren auf 4,18 DDR-Mark (1988). Den erzielten 16,1 Milliarden Valutamark aus dem Jahr 1988 standen demgemäß Aufwendungen im Inland von mehr als 65 Milliarden Mark der DDR gegenüber, ein katastrophales Verhältnis. Im Jahr 1970 wäre für das gleiche Ergebnis noch ein Inlandsprodukt von weniger als 30 Milliarden DDR-Mark erforderlich gewesen.²³⁵

Die entstandene Asymmetrie im Handel mit dem Westen ist in wesentlichen Zügen auf den bereits thematisierten Innovations- und Investitionsrückstand zurückzuführen. Häufige Qualitätsmängel, fehlende Kundenorientierung in der Nachbetreuung (Service) und eine unzureichende Vermarktung der Produkte leisteten ihr Übriges.²³⁶

Bei der Bewertung der ostdeutschen Wirtschaftskraft sind die gestiegenen Aufwendungen für die Devisenbeschaffung von zentraler Bedeutung, da eine vordergründige Betrachtung der Im- und Exportzahlen mitunter zu einer unvollständigen Bewertung der Gesamtsituation verleitet. Zieht man nämlich Aufstellungen heran, die den massiven Abfall der Devisenertragskennziffern nicht berücksichtigen, d.h. den überproportional hohen Aufwand im Inland für die Produktion von Exportgütern, so herrschten zwischen 1982 und 1984 sogar Exportüberschüsse im Handel mit dem Westen vor (siehe Abbildung 12).

²³³ Vgl. Janson, *Totengräber der DDR*, 63; vgl. Mary Elise Sarotte, „Die Pleite der DDR: Von der Idee, die Mauer zu Geld zu machen“, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 8. November 2009, Abschn. Politik, <<https://www.faz.net/1.883645>>; vgl. Andreas Malycha, „Ungeschminkte Wahrheiten: Ein vertrauliches Gespräch von Gerhard Schürer, Chefplaner der DDR, mit der Stasi über die Wirtschaftspolitik der SED im April 1978“, *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte* 59, Nr. 2 (2011): 283–305.

²³⁴ Vgl. Hertle, „Diskussion der ökonomischen Krise“, 339; vgl. Wenzel, *Was war die DDR wert?*, 17.

²³⁵ Vgl. Kusch u.a., *Schlussbilanz - DDR*, 24, 54. Die Berechnungen von Janson (1991) kommen zu ähnlichen Ergebnissen und differieren für die einzelnen Betrachtungsjahre lediglich im Kommabereich; vgl. Janson, *Totengräber der DDR*, 81.

²³⁶ Vgl. Fritze, *Panoptikum DDR-Wirtschaft*, 26:12.

	Angaben in Millionen Valutamark								
	1960	1965	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984
Exporte	1.869	2.665	4.211	7.876	13.767	18.079	21.785	25.143	27.159
Importe	2.028	2.681	5.444	11.419	19.193	19.761	19.060	22.014	24.210
Bilanz	-159	-16	-1.233	-3.543	-5.426	-1.682	+2.725	+3.129	+2.949
	Angaben in Prozent								
Verhältnis Exporte/Importe	92,2	99,4	77,4	69,0	71,7	91,5	114,3	114,2	112,2

Abbildung 12: Import und Exporte der DDR mit westlichen Industrieländern (1965-1987) ²³⁷

Diese Exportüberschüsse sind also trügerisch und Ausdruck des Zwangs, im Inland produzierte Güter um jeden Preis gegen harte Devisen zu verkaufen, auch (weit) unter den Gestehungskosten. Die Subventionspolitik hatte eine fatale Wirkung auf die wirtschaftliche Stabilität des Landes. Nicht nur die Zuschüsse für den Exporthandel, auch die exzessiven staatlichen Förderungen für Waren des Grundbedarfs (Lebensmittel, Kinderbekleidung etc.) und die Bereitstellung von Wohnraum (Mietbeihilfen etc.) explodierten geradezu in den 1980er Jahren. Leistete der Staat dafür zu Beginn der 1970er Jahre noch Zuschüsse in Höhe von 71 Milliarden Mark der DDR, so machten die Subventionen zehn Jahre später bereits mehr als das Dreifache aus (246,0 Milliarden DDR-Mark). Während die Staatshilfen für Betriebe und Wohnbauprogramme im letzten Jahrzehnt mit rund 210 Milliarden Mark der DDR relativ konstant blieben, stiegen die Subventionen für den Exporthandel und den Grundbedarf nochmals kräftig an, von 32,0 Milliarden DDR-Mark im Jahr 1980 auf 107,8 Milliarden DDR-Mark im Jahr 1988 (siehe Abbildung 13).²³⁸

	Alle Angaben in Milliarden Mark der DDR			
Subventionen für den Exporthandel	1960	1970	1980	1988
Westliche Industrienationen	0,3	4,3	12,3	51,0
RGW-Staaten	3,0	2,0	-	-
Subventionen für den Grundbedarf	1960	1971	1980	1987
	1,1	9,1	19,7	56,8
Subventionen für Betriebe und Wohnungsbauprogramm	1965	1971	1980	1987
	30,3 ¹	55,6	214	207,5
Summe	34,7	71,0	246,0	315,3
¹ Nur Betriebe, ohne Wohnungsbau				

Abbildung 13: Subventionspolitik der DDR in Zahlen (1960-1988) ²³⁹

²³⁷ Statistisches Amt der DDR, *Jahrbuch 1990*, 32–33.; Mit dem Jahr 1985 wurde die Darstellungsbasis auf ‚Valutagegenwerte‘ geändert, wodurch ein Vergleich mit den Vorjahren schwierig wird. Zwischen den Jahren 1985 bis 1989 herrschen – mit Ausnahme des Jahres 1986 – laut dem Statistischen Jahrbuch 1990 wieder Exportdefizite vor.

²³⁸ Vgl. Oskar Schwarzer, *Sozialistische Zentralplanwirtschaft in der SBZ/DDR: Ergebnisse eines ordnungspolitischen Experiments (1945-1989)*, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Beihefte; 143 (Stuttgart: Franz Steiner, 1999), 151.

²³⁹ Ebd.

Die Quote der Auslandsverbindlichkeiten (in Valutamark) in Relation zu den lukrierten Devisen aus dem Westexport stieg von 115 Prozent, Ende der 1970er Jahre, auf letztendlich 168 Prozent an. Ende der 1980er Jahre schien eine Kehrtwende immer unmöglicher und die Staatliche Plankommission gelangte 1989 zur Einschätzung, dass ein vollständiger Schuldenstopp wohl eine Senkung des Lebensstandards um 25 bis 30 Prozent zur Folge hätte. Abgesehen von den Schwierigkeiten der Durchführbarkeit, wären solche Maßnahmen wohl als Eingeständnis eines völligen Versagens des Sozialismus gewertet worden.²⁴⁰

Anders als gegenüber dem Westen war die Zahlungsbilanz mit den sozialistischen Bruderstaaten durchwegs positiv. Gewährte Nachkriegskredite seitens der Sowjetunion konnten von der DDR relativ rasch bedient werden. Auf Grund von Exportüberschüssen und Investitionsbeteiligungen bei Großprojekten in der Sowjetunion, u.a. im Erdöltrassenbau, hatte man in den 1980er Jahren gegenüber Moskau relativ hohe Aktivsalden vorzuweisen (Stand 1986: rund 11 Milliarden Mark der DDR). Um diese Überschüsse abzubauen und gleichzeitig die Versorgungslage im eigenen Land zu verbessern, bestand seitens der DDR-Führung die Intention, die vertraglich festgelegten Warenlieferungen in die Sowjetunion zu reduzieren. Diese angedachte Form der Gegenverrechnung stieß jedoch im Kreml auf kategorische Ablehnung. Stattdessen erklärte die Sowjetunion „*ihre Bereitschaft, diesen Aktivsaldo der DDR [...] insbesondere durch erhöhte Rohstoffexporte auszugleichen*“.²⁴¹

Ein wesentlicher Grund, warum die DDR nicht schon früher in die Zahlungsunfähigkeit schlitterte, lag an der Gewährung von zwei Krediten der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von insgesamt rund zwei Milliarden D-Mark, eine Milliarde D-Mark im Jahr 1983 und 950 Millionen D-Mark ein Jahr später. Als Verhandlungsführer der DDR trat der oberste Devisenbeschaffer des Landes, Alexander Schalck-Golodkowski, in den Ring, sein Gegenüber, Franz-Josef Strauß, seines Zeichens Chef der Christlich Sozialen Union (CSU) und deklariierter Anti-Kommunist, war ein ähnliches Schwergewicht. Schalck-Golodkowski leistete ganze Arbeit und handelte in den Vereinbarungen vergleichsweise günstige Modalitäten für die DDR aus. Neben der Bedienung der Kredite, Lockerung der Reisebedingungen für Jugendliche und Senioren bzw. Seniorinnen, sicherte die DDR den – ohnehin geplanten – Abbau der Selbstschussanlagen an den Grenzbefestigungen zu.²⁴² Weniger angetan von dieser Annäherung an den Westen waren zu diesem Zeitpunkt die Machthaber in Moskau. Nur zwei Tage nach der offiziellen Bekanntgabe der zweiten Kredittranche warnte der Kreml in der Prawda seine ostdeutschen Bündnispartner vor den wahren Intentionen der Bundesrepublik. Diese würden die ökonomischen und politischen Hebeln ausschließlich dazu einsetzen, „*to undermine the stability of the East German regime as part of a larger effort to advance its revanchist claims and to promote NATO's 'crusade' against socialism*“.²⁴³

²⁴⁰ Vgl. Hertle, „Diskussion der ökonomischen Krise“, 318–319.

²⁴¹ SAPMO-BA, „Staatshaushalt: Preise und Defizit; (Ministerrat der DDR)“, Microfiche, 1989, 8, DC 20/3319 19689-19700.

²⁴² Vgl. Heike Amos, *Die SED-Deutschlandpolitik 1961 bis 1989: Ziele, Aktivitäten und Konflikte* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2015), 450–477; vgl. Sven F. Kellerhoff, „Strauß' Milliardenkredit: Wie die DDR den CSU-Chef über den Tisch zog“, *Welt*, 23. August 2018, <<https://www.welt.de/geschichte/article181273938/Strauss-Milliardenkredit-Wie-die-DDR-den-CSU-Chef-ueber-den-Tisch-zog.html>>.

²⁴³ Vgl. Baylis, „Explaining the GDR's Economic Strategy“, 383.

Ende der 1980er schienen Lösungen, sowohl der allgemeinen wirtschaftlichen Lage als auch in Bezug auf die Fahrzeugindustrie, ferner denn je. Die Nachfrage nach Automobilen überstieg die Produktion bei weitem und die Verschlechterung der finanziellen Basis ließ kaum Spielraum für nachhaltige Maßnahmen zu. Die Hochrechnungen der Abteilung Maschinenbau und Metallurgie ergaben gar, „*that people ordering cars in 1989 would receive them forty [Sic!] years later*“. Während die Behörden in den verschiedenen Verwaltungsabteilungen vor den dramatischen Folgen warnten, wollten die Menschen im Land nicht mehr länger warten.²⁴⁴

Hastig beschlossene Einsparungen beim Militäretat in Höhe von zwei Milliarden Mark der DDR leisteten auch keine substantiellen Beiträge mehr zur Lösung der angestauten Probleme. Die ganze Rat- und Mutlosigkeit der Spitzenfunktionäre im Umgang mit der Krise wird in den Sitzungsprotokollen der Entscheidungsgremien und den persönlichen Aufzeichnungen der (nicht)handelnden Akteure erfüllbar. Als etwa am 16. Mai 1989 der engste Führungskreis zur Lösung der ostdeutschen Wirtschaftsmisere zusammentrat, bestand wieder einmal Gerhard Schürer, in seiner Funktion als Vorsitzender der Staatlichen Plankommission, mit Nachdruck darauf, die bereits eingeleiteten Kürzungen „*mit einer Reihe ökonomischer Maßnahmen im Bereich der Konsumtion*“ zu verbinden. Erich Honecker wies hingegen jegliche Preiserhöhungsvorschläge oder andere Einschränkungen beim Lebensstandard der Bevölkerung kategorisch zurück. Politbüromitglied Harry Tisch brachte den ganzen Defätismus und die Ausweglosigkeit fragend auf den Punkt: „*Was sagen wir dem Volk, wie treten wir dann dem Volk gegenüber auf?*“.²⁴⁵

Trotz intensiv geführter Debatten konnten sich die Entscheidungsträger schließlich auf keine gemeinsame Strategie einigen. „*Eine Umkehrung, eine völlige Wende*“ erschien Werner Jarowinsky und auch den meisten anderen Spitzenfunktionären nicht durchführbar.²⁴⁶

Man suchte Zuflucht in den ideologischen Leitbildern der Vergangenheit, hielt dabei stur an den Politdogmen fest und verständigte sich schließlich darauf, den eingeschlagenen Weg unbeirrt weiterzuführen, denn es ist laut Egon Krenz „*gar keine Frage, ob die Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik fortgeführt wird. Sie muss fortgeführt werden, denn sie ist ja der Sozialismus in der DDR!*“.²⁴⁷

Das Volk ging diesen steinigen Weg jedoch nicht länger mit und wenige Monate später ‚tuckerten‘ die Massen mit ihren ‚Trabbis‘ durch das Brandenburger Tor in Richtung Freiheit. Im Rauch der Zweitakt-Motoren ertönte der Abgesang einer ganzen Gesellschaftsordnung.

²⁴⁴ SAPMO-BA, „Grüße an Mittag“, 26. April 1989, 4, DY 30/41775/1, zitiert nach Zatlin, „Vehicle of Desire“, 379.

²⁴⁵ SAPMO-BA, „Ausführungen des Vorsitzenden des Ministerrats (Erich Honecker) im Politbüro am 16.05.1989 - Persönliche Notizen von Heinz Klopfer zur Beratung“, 16. Mai 1989, Blatt 25, DC 20/26861.

²⁴⁶ Ebd., Blatt 33.

²⁴⁷ Ebd., Blatt 42.

5. Darlegungen zum Quellenkorpus

5.1 Dokumente des Staatsapparats und Eingaben aus der Bevölkerung

Je länger die Existenz der DDR zurückliegt, desto problematischer gestalten sich Erinnerungen der Zeitzeugen und Zeitzeuginnen an das damalige Alltagsleben. Anekdoten, persönliche Erfahrungen und faktische Gegebenheiten verblassen mit der Zeit. Mit den nachfolgenden Ereignissen, der Prädominanz westlicher Leitbilder aus Politik, Kultur, Ökonomie und Medien und der dadurch katalysierten Herausbildung ‚ostalgotischer‘ Gegenpole war eine zunehmende Polarisierung, Verklärung und Überzeichnung der damaligen Gegebenheiten verbunden. Abgesehen von nachträglich geschaffenen begrifflichen Zuordnungen, welche sich auf einem Kontinuum zwischen ‚Unrechtsstaat‘ und ‚Ostalgie‘ bewegen, greifen eindimensionale Erklärungsmuster meist zu kurz. In Bezug auf die wissenschaftliche Rekonstruktion und Bearbeitung sozial- und konsumpolitischer Fragestellungen führt die Anwendung klassischer Untersuchungsanordnungen und Erhebungsverfahren (z.B.: Post festum Interviews mit Zeitzeugen und Zeitzeuginnen) oftmals zu unzureichenden bzw. verzerrten Schlussfolgerungen. Zusätzlich zur sorgfältigen Analyse des aktuellen Forschungsstandes, formiert sich die Primärquellenbasis in dieser Untersuchung entlang zweier wesentlicher Stränge: Hinsichtlich (1) makrohistorischer Analysen (‚Top-Down-Perspektiven‘ bzw. ‚Systemsicht‘) wird vorwiegend auf das umfangreich erschlossene – und teilweise digitalisierte – Archivgut der SED und des FDGB zugegriffen, welches von der Stiftung ‚Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv‘ (SAPMO) verwaltet wird und für die (wissenschaftlichen) Nutzung zugänglich ist. Das Archivgut des Bundesarchivs und der Sächsischen Staatsarchive umfasst in wesentlichen Zügen Unterlagen, Konvolute und Faszikel des Zentralkomitees der SED (inklusive der nachgeordneten Abteilungen), des Politbüros der SED und den Büros der Spitzenfunktionäre aus dem Zeitraum von 1949 bis 1990. Darüber hinaus bilden weitere Bestände aus Massenorganisationen, wie der Freien Deutschen Jugend (FDJ), dem Kulturbund, der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft und umfangreiche Nachlässe unterschiedlicher Provenienz die vornehmliche Quellenbasis. Physisch befinden sich die genannten Bestände der Parteien und Massenorganisationen der DDR an den verschiedenen Standorten des Bundesarchivs (v.a. Berlin-Lichterfelde). Zusätzlich zu den Beständen des Bundesarchivs werden auch themenrelevante Materialien aus den jeweiligen Landesarchiven (v.a. Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen) in die Forschungsaktivitäten einbezogen.²⁴⁸ Diese Bestände der Bundes- und Landesarchive können mit Hilfe der Verbundfindmittel ‚Argus‘ und ‚Invenio‘ des Netzwerks SED-/FDGB-Archivgut nach Stich- bzw. Schlagworten listenübergreifend durchsucht werden. Darüber hinaus ist der Digitalisierungsprozess der Primärquellen mittlerweile erheblich fortgeschritten, wodurch eine beachtliche Menge originaler Unterlagen auch (außerhalb der jeweiligen Archiveinrichtungen) digital abrufbar sind.²⁴⁹

²⁴⁸ Vgl. Bundesarchiv der Bundesrepublik Deutschland, „Archivgut der SED und des FDGB - Beständelisten“, *Beständelisten der Bundes- und Landesarchive*, 2019, <<http://www.bundesarchiv.de/sed-fdgb-netzwerk/bestaendelisten.html>>.

²⁴⁹ Vgl. Bundesarchiv der Bundesrepublik Deutschland, „Argus - Suche über die Beständeübersichten und Online-Findbücher des Bundesarchivs und des Stasi-Unterlagen-Archivs (BStU-Archiv)“, *Recherche mit Argus*, 2019, <<http://www.argus.bstu.bundesarchiv.de>>; vgl. Bundesarchiv der Bundesrepublik Deutschland, „Invenio - Verzeichnisrecherche und Direktzugang zum Bestand des Bundesarchivs der Bundesrepublik Deutschland“, *Recherche mit Invenio*, 2019, <<https://invenio.bundesarchiv.de/basys2-invenio/login.xhtml>>.

Neben diesen Aufzeichnungen, Belegen und Dokumenten mit zumeist makropolitische Reichweite, bildeten (2) ausgewählte Briefquellen aus der Bevölkerung („sogenannte Eingaben“) den Schwerpunkt der mikro- bzw. alltagshistorischen Analyseachse („Bottom-Up-Perspektiven“ bzw. Alltagssicht). Eine Erzählperspektive „von unten“ mag bei Untersuchungen zu sozialistischen Gesellschaftsordnungen untypisch sein. In diesem Zusammenhang wird mitunter der Verdacht geäußert, dass aus derartigen Quellen mehr über den autoritären Staat, dessen Funktionsprinzipien und Handlungsweisen zu erfahren ist, als über die Menschen selbst. Nun, dies mag zu einem Teil auch stimmen, aber gerade die massenhaft vorgetragenen Anliegen der Bevölkerung an die Staatsvertreter geben Auskunft über den Alltag im Sozialismus, dies in einer Authentizität wie es kein anderer Quellentyp vermag. Die inhaltsanalytischen Aufarbeitungen dieser Belege ermöglicht es, ein Stück näher an die Menschen zu rücken, ihre unmittelbaren Wahrnehmungen zu den Problemlagen im Sozialismus ermöglichen so eine holistische Bearbeitung der zentralen Fragestellungen. Von einer einseitigen Analyse der Quellenmaterialien wurde Abstand genommen. Vielmehr bietet gerade die Verschränkung und Synthese der Belege aus dem Systemapparat mit den lebensweltlichen Briefbeiträgen aus dem Alltag der Bevölkerung eine aussichtsreiche Basis dafür, den Forschungsstand um neuartige Erkenntnisse zu erweitern. Im Rahmen der Primärdatenerhebung wurde das relevante Archivgut intensiv gesichtet und einer kategorialen Grobstrukturierung unterzogen. Dabei wurden insbesondere jene Belege einbezogen, die im Analysezeitraum (1950 bis 1989) Probleme bzw. Aspekte aus dem engeren Untersuchungshorizont, etwa „Wirtschafts-, Herrschafts- und Konsumpolitik“, „Konsumgut Automobil im Sozialismus“, „Widersprüche im Egalitätsprimat“ etc. artikulieren. In Blick auf das Forschungs- und Erkenntnisinteresse und den gegebenen Rahmenbedingungen (Bearbeitungsaufwand, vorgegebener quantitativer Rahmen der Ausarbeitung etc.) erschien das zu beforschende Feld hinreichend abgegrenzt („Scope of Research“). In den angeführten Archiven wurden insgesamt etwa 1.000 Akten, Dokumente und Eingaben gesichtet und einer Grobbewertung unterzogen. Aus dieser allgemeinen Daten- und Informationsbasis wurde – einem strukturierten Analyseraster folgend – der unmittelbare Quellenkorpus gebildet. Dieser bestand schließlich aus rund 100 Dokumenten aus verschiedenen SED-Parteigremien und -instanzen und aus etwa 100 themenrelevanter Briefeingaben aus der ostdeutschen Bevölkerung. Demgemäß umfasste die methodengeleitete Feinanalyse in Summe rund 200 Primärquellenbelege.

5.2 Funktion und Quellenwert von Eingaben

Mit Hilfe des systemseitig institutionalisierten Instruments der Eingabe ergriffen Staatsbürger und Staatsbürgerinnen aller Generationen und Schichten die Initiative, um wahrgenommene Unzulänglichkeiten im „besseren Deutschland“ zu thematisieren und beim Adressaten um Intervention bzw. Abhilfe zu ersuchen. Die darin geschilderten Probleme sind äußerst faktenreich und geben die erlebten Alltagsnöte in der DDR lebensunmittelbar wieder. Kaum ein anderer Quellentypus zur ostdeutschen (Alltags-)Geschichte gewährt eine derartig unverfälschte Fühlungsaufnahme mit den Wahrnehmungen und Befindlichkeiten der Menschen. In den überlieferten Texten werden beinahe alle Problemfelder des sozialistischen Alltags (Konsum, Wohnen, Reisen etc.) thematisiert, wobei in Bezug auf die Konsum- und Sozialpolitik die Diskrepanzen zwischen den Verheißungen der Staatsführung und dem tatsächlich erlebten Mangel für entsprechenden Unmut sorgten. Die Briefe hatten unterschiedliche Adressaten und

wurden sowohl an den Vorsitzenden des Zentralkomitees, Staatsrat, Ministerrat, an lokale SED Parteiführer, aber auch an das ostdeutsche Staatsfernsehen gerichtet. Im Verlauf der ostdeutschen Geschichte (1949 bis 1989) entwickelte sich eine rege Eingabekultur.²⁵⁰ Hochrechnungen über die flächendeckende Verbreitung geben Zeugnis von der intensiven Inanspruchnahme dieses Instruments. Die gesamte Bandbreite von Briefen an die unterschiedlichen Stellen erstreckte sich von jährlich etwa 780.000 Eingaben in den 1960er Jahren und gipfelte im letzten Jahrzehnt des Bestehens der DDR in mehr als einer Million [sic!] Eingaben pro Jahr.²⁵¹

Obgleich kein Rechtsmittel im streng juristischen Sinne, stellte das Eingabewesen in der DDR die einzig institutionell gesicherte Einwirkungsmöglichkeit der Menschen dar, um bei der staatlichen Obrigkeit auf individuelle oder gesellschaftliche Problemlagen aufmerksam zu machen und konkrete Abhilfe einzufordern.²⁵² Oftmals vor Humor, Sarkasmus und Schlagfertigkeit sprießend, nutzten die Menschen Eingaben *“as a vent for anger and frustration, and more importantly as yet another technique of obtaining needed goods. As sources that offer insights into both consumers’ quotidian practices of consumption and discourses about the respective responsibilities and rights of consumers and the regime, petitions reveal much about the relations between state and society in the GDR”*.²⁵³

Die adressierten Funktionäre und Institutionen des SED-Staates wurden über die Eingaben wiederum mit einer Alltagsrealität konfrontiert, die mitunter nur wenig mit dem offiziellen Selbstbild des Sozialismus in Einklang stand. Auf einer nichtöffentlichen Kommunikationsebene fand in ganz spezifischer Weise ein Diskurs zwischen dem Staatsapparat und der breit gefächerten Kritik von unten statt, welche aus Sicht der Partei besänftigt, geleitet und kontrolliert werden musste. Immer wieder waren die vorgebrachten Beschwerden von Erfolg gekrönt, dann erhielten die Beschwerdeführer bzw. Beschwerdeführerinnen schon Mal in unbürokratische Weise Abhilfe für ihre Probleme. In der Bevölkerung genoss das Eingabewesen deswegen hohe Popularität, da es eine direkte Kontaktaufnahme mit den handelnden Personen im Staat ermöglichte. Auf diese Weise gelang es den Menschen den

²⁵⁰ vgl. Karl Hönl, „Die Eingaben der Werktätigen als Mittel der Demokratisierung der Arbeitsweise des Staatsapparates“, *Staat und Recht* 6 (1953): 708–709; vgl. Klaus Westen, „Die Eingabe als Rechtsbehelf im Zivilrecht der DDR“, *Recht in Ost und West* 32, Nr. 2 (1988): 69–75; vgl. Wolfgang Bernet, „Eingaben als Ersatz für Rechte gegen die Verwaltung in der DDR“, *Kritische Justiz* 2 (1990): 153–161; vgl. Steffen H. Elsner, „Das Eingabenwesen als Element des Krisenmanagements in der DDR. Einige Überlegungen am Beispiel der ‚Reiseproblematik‘“, *Zeitschrift des Forschungsverbundes SED-Staat* 8 (2000): 116–125; vgl. Annett Kästner, Hrsg., *Eingaben im Zivilrecht der DDR. Eine Untersuchung von Eingaben zu mietrechtlichen Ansprüchen aus den Jahren 1986 und 1987* (Berlin: Berliner Wissenschaftsverlag, 2006).

²⁵¹ Vgl. Felix Mühlberg, *Bürger, Bitten und Behörden. Geschichte der Eingabe in der DDR* (Berlin: Dietz, 2004), 174–187.

²⁵² Aus historischer Perspektive sind Eingaben aus dem gesetzlich verankerten Petitionsrecht erwachsen und hatten in der DDR den Status eines ‚unvollkommenen Rechtsbehelfes‘. Bereits in der ersten Verfassung vom 7. Oktober 1949 ist unter Artikel 3, Absatz 4 festgeschrieben, *„Jeder Bürger hat das Recht, Eingaben an die Volksvertretung zu richten“*. In der DDR-Verfassung von 1968/1974 (Artikel 103) fand dieses Regulativ zunächst Bestätigung und Präzisierung, ehe am 19. Juni 1975 ein eigenes Eingabegesetz in Kraft trat. Dort wurde u.a. in Paragraph 7 verbindlich festgelegt, dass jeder Bürger, innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Eingang, *„Anspruch auf eine begründete schriftliche oder mündliche Antwort auf seine Eingabe“* hat; vgl. Provisorische Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik, *„Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 7. Oktober 1949“*, *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik* (1949): 5–16; vgl. Staatsrat der Deutschen Demokratischen Republik, *„Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 9. April 1968“*, *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik* I (1968), <<http://www.verfassungen.de/ddr/verf68.htm>>; vgl. Staatsrat der Deutschen Demokratischen Republik, *„Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 7. Oktober 1974“*, *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik* I (1974), <<http://www.verfassungen.de/ddr/verfassungsgesetz74.htm>>; vgl. Staatsrat der Deutschen Demokratischen Republik, *„Gesetz über die Bearbeitung der Eingaben der Bürger vom 19. Juni 1975“*, *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik* I (1975): 461.

²⁵³ Stitzel, *Fashioning*, 153.

mühseligen Verantwortlichkeitsparcours zu umgehen und ihre Bedürfnisse und Anliegen direkt in den Vorzimmern der Macht zu deponieren. Ein besonderer Vorteil lag in der bidirektionalen Natur des Kommunikationskanals. Wurde einem Ansinnen nicht entsprochen, versuchte man es eben an anderer Stelle erneut, dann meist ein paar Etagen höher im sozialistischen Machtgefüge. Zur Durchsetzung ihrer Interessen entwickelten die Verfasser und Verfasserinnen ausgeklügelte Thematisierungsstrategien. ‚Gelernte‘ Bürger und Bürgerinnen der DDR wussten genau, wie man den staatlichen Stellen rhetorisch gegenüberzutreten hatte. Ein wesentlicher Erfolgsaspekt lag in einer stimmigen Selbstdarstellung. Auf empathischer Ebene galt es bei den Adressaten und Adressatinnen der Briefe Sympathie und Mitgefühl für die vorgebrachten Problemlagen herzustellen, zudem half eine schlüssig-rationale Argumentationsführung dabei, die faktische Anspruchsberechtigung zu untermauern und die eigene Person in ein gutes Licht zu stellen. Da wurde etwa auf vergangene Dienste für den Sozialismus verwiesen oder entlang der persönlichen Historie die Loyalität zum Herrschaftssystem bezeugt. Eine sehr erfolgsversprechende Strategie bestand zudem darin, die individuellen Problemlagen auf einen ‚gesellschaftlichen Einwirkungsbereich zu transformieren‘. Man erbittet sozusagen nicht nur etwas für sich selbst, sondern benötigt deshalb Unterstützung, um (weiterhin) im Sinne des Gemeinwohls handlungsfähig zu bleiben. Beispielgebend dazu die Argumentationsführung von Manfred E. in seinem Schreiben an das Politbüromitglied Werner Jarowinsky vom 26. Februar 1972. Nach sechs Jahren Wartezeit auf seinen bestellten PKW-Trabant fordert der Bürger nun endlich die Auslieferung des Fahrzeuges ein. Er verweist dabei darauf, *„ein solches Fahrzeug sowohl für meine privaten Bedürfnisse als auch für dienstliche Zwecke dringend [zu] benötige[n]“* und stützt seine faktische Anspruchsberechtigung damit, dass er im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit im Volkseigenen Betrieb *„mehrmals gewürdigt [...] und darüber hinaus als ‚Aktivist der Sozialistischen Arbeit‘ ausgezeichnet wurde“*.²⁵⁴ Ein weiterer sehr nützlicherer Ansatz zur Durchsetzung eines Begehrens bestand darin, das Herrschaftssystem beim Wort zu nehmen. Wenn die Staatsführung schon permanent die ‚materielle Überlegenheit des Sozialismus‘ betont, dann ist es doch nur gerecht, wenn man als guter Sozialist an der gesellschaftlichen Basis auch etwas von dieser proklamierten Konsumhegemonie am eigenen Leib zu verspüren bekommt. Eine solche Kontextualisierung und Verknüpfung der eigenen Anliegen mit approbierten sozialistischen Wert- und Normvorstellungen oder auch die Bezugnahme auf Aussagen anerkannter Persönlichkeiten, erhöhte die Legitimation des Gesuchs und verschaffte Immunität gegenüber allfälligen Einwendungen. Mit Fortbestehen der DDR ist jedenfalls insofern ein wachsendes Selbstvertrauen bei den Eingabeschreibern zu verzeichnen, da die Unzulänglichkeiten zunehmend direkter zur Sprache gebracht wurden. Nach eigener Evaluierung von hunderten Eingaben kann Betts (2012) nur zugestimmt werden, dass den Zeilen ab den 1980er Jahren *„a new self-confidence and emerging public sphere“* eingeschrieben ist. Ein weiterer *„revealing marker of change was that signatories were less apprehensive about preserving their anonymity in more politically oriented, collectively written Eingaben to state authorities“*.²⁵⁵ Ihre eigentümliche Macht konnten die Ohnmächtigen jedoch nicht immer ausspielen. Zahlreiche Bitten wurden auf Grund fehlender Ressourcen abschlägig behandelt, häufig mussten Vertröstungen

²⁵⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Manfred E. an das ZK der SED, z. Hd. Werner Jarowinsky“, 26. Februar 1972, Blatt 13-15, DY 30/9064.

²⁵⁵ Paul Betts, *Within Walls: Private Life in the German Democratic Republic* (Oxford: Oxford University Press, 2012), 190.

hingegenommen werden und nicht selten sorgten die Antworten für zusätzliche Verärgerung und Verdrossenheit beim Bürger bzw. bei der Bürgerin.²⁵⁶ Unbestritten war die Eingabekultur in der DDR ein fester Bestandteil in der Beziehung zwischen der Herrschaft auf der einen und einer begrenzten Gesellschaft auf der anderen Seite. Ebenfalls außer Frage steht der unschätzbare Wert der überlieferten Eingaben für die Geschichtsforschung, dies sowohl auf Grund der quantitativen Repräsentanz als auch in Bezug der qualitativen Inhaltsebene.²⁵⁷ Trotz ihrer Reichweite vermochte die Eingabekultur es nicht, in substantieller Weise auf die verkrusteten Herrschafts- und Planungsstrukturen einzuwirken. Die massenhafte Inanspruchnahme darf daher auch nicht zur Fehlinterpretation als Bürgerinitiative im westlichen Sinne verleiten. Wesentliche Merkmale politischer Petitionen, wie das Zulassen von Kritik an den Herrschaftsstrukturen und die Herstellung einer gewissen Öffentlichkeit, sah das Eingabesystem nicht vor. In seiner Funktionsweise nimmt es eher Anlehnung am ‚Untertanenerbitten‘ längst vergangener Zeiten. Ohne Rechtsanspruch auf Abhilfe ausgestattet, begegneten die Bittsteller bzw. Bittstellerinnen den Mächtigen im Land eher wie frühneuzeitliche Landsassen, denn selbstbestimmte Bürgerrechtler.²⁵⁸ Dieser persönliche Kommunikationskanal zwischen ‚Herrschern und Beherrschten‘ ermöglichte zwar eine Individualisierung der Interaktion, aber gleichzeitig wurde dadurch der Entstehung eines öffentlichen Diskurses über die gesellschaftlichen Interessen und Bedürfnisse entgegengewirkt.²⁵⁹ Diese eingeschriebenen Funktionsweisen machen das Eingabewesen für autoritäre bzw. totalitäre Herrschaftssysteme sehr interessant, erlaubt es doch eine bewusste Steuerung von ‚Intransparenz‘ und ‚Offenheit‘. Offenheit existiert dabei vorrangig als einseitige Offenheit der Eingaben gegenüber dem Herrschaftsapparat. Über die unzähligen Eingaben erlangen die Behörden ein authentisches Bild zu den Versorgungs-, Bedürfnis- und Stimmungslagen ihrer Untertanen. Intransparenz herrscht dahingehend vor, da die Bearbeitung der Eingaben immer auf persönlicher Ebene stattfindet und so das Entstehen einer kritischen Öffentlichkeit erschwert wird.²⁶⁰ Nach den Worten von Zatlin (1997) liegt der vorrangige Zweck des Eingabesystems im Sozialismus demgemäß *„in preventing political fall-out from consumer discontent by preventing individuals with similar complaints from organizing themselves. The system had a distinctly absolutist cast, harking back to the right of subjects to plead their cases personally before the sovereign, which is revealing of the regime’s penchant for hierarchy and discipline“*.²⁶¹

²⁵⁶ Vgl. Fritze, *Panoptikum DDR-Wirtschaft*, 26:107.

²⁵⁷ Vgl. Jochen Staadt, *Eingaben. Die institutionalisierte Meckerkultur in der DDR. Goldbrokat, Kaffee-Mix, Blütenreden und andere Schwierigkeiten mit den Untertanen*, Arbeitspapiere des Forschungsverbundes SED-Staat Nr. 24 (Berlin: Feie Universität Berlin, 1996), 4; vgl. Rainer Schröder, *Zivilrechtskultur der DDR. Band 4: Vom Inkasso- zum Feierabendprozess. Der DDR-Zivilprozess.*, Bd. 4, Zeitgeschichtliche Forschungen (Berlin: Duncker & Humblot, 2008), 108–112; vgl. McCulloch, „Shield and Sword of Consumption“, 73.

²⁵⁸ Vgl. Jonathan R. Zatlin, „Ausgaben und Eingaben: Das Petitionsrecht und der Untergang der DDR“, *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 45, Nr. 10 (1997): 902–903.

²⁵⁹ Vgl. Thomas Lindenberger, „Die Diktatur der Grenzen“, in *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, hg. von Thomas Lindenberger, Bd. 12, Zeithistorische Studien (Köln [u.a.]: Böhlau, 1999), 32.

²⁶⁰ Vgl. Steffen H. Elsner, „Flankierende Stabilisierungsmechanismen diktatorischer Herrschaft: Das Eingabenwesen in der DDR“, in *Repression und Wohlstandsversprechen*, hg. von Christoph Boyer und Peter Skyba, Bd. 20, Berichte und Studien (Dresden: Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung, 1999), 77–78. Zur Rolle des Eingabewesens als ‚weicher Systemstabilisator‘ hat Steffen H. Elsner insgesamt neun verschiedene Funktionen extrahiert und beschrieben: (1) Diagnose, (2) Responsivitätssicherung, (3) Integration, (4) Thematisierung, (5) Kontrolle, (6) Rechtsmittel, (7) Kommunikation und Information, (8) Partizipation und (9) Ventilfunktion; vgl. ebd., 84–86.

²⁶¹ Zatlin, „Vehicle of Desire“, 375.

6. Empirische Vorgangsweise

6.1 Methodische Überlegungen

Die Wahl der Methode(n) rechtfertigt sich in der Forschung stets entlang des Erkenntnisinteresses, der zugrundeliegenden Fragestellungen und der Struktur der erhobenen Primärdaten. Erst die systematische Auseinandersetzung mit dem empirischen Material, unter Einbeziehung von Erkenntnissen des aktuellen Forschungsstandes, schafft die Voraussetzung, etwas Neu(artig)es über den Forschungsgegenstand in Erfahrung zu bringen und theoretische Einsichten zu gewinnen. Das Bestreben liegt in der Extraktion des ‚Typischen im Individuellen‘ und darauf aufbauend, das Erkennen von Mustern und Typologien im Wahrnehmen und Handeln der Menschen, die im untersuchten Ausschnitt sozialer Realität ein gewisses Maß an Gültigkeit besitzen.²⁶²

Gerade die heterogene Struktur der Primärquellenbasis, bestehend aus Protokollen der SED-Führungszirkel, Dokumenten der Parteibasis und Eingaben aus der Bevölkerung, in Kombination mit den ausgewählten Erhebungs- und Auswertungsmethoden, bietet günstige Rahmenbedingungen, um einen ganzheitlichen und unverstellten Blick auf die Untersuchungsbereiche zu erhalten.²⁶³

Auf Basis von Merkmalen der analysierten Textquellen und des historischen Kontextes besteht aus epistemologischer Perspektive die Zielsetzung darin, Schlussfolgerungen (Inferenzen) über den Text, dessen Urheberschaft (Eingabeschreiber, Parteifunktionär, Politbüromitglied etc.) und/oder den/die Empfänger und Empfängerinnen bzw. Rezipienten und Rezipientinnen zu ziehen: ‚Wer sagt was (über welchen Kanal) zu wem, mit welcher Absicht und mit welchem Effekt?‘ Diese Erörterungen sind im ständigen Rückgriff auf die jeweiligen Kommunikationszusammenhänge zu tätigen, wobei insbesondere den Entstehungs-, Wirkungs- und Kontextbedingungen der Texte zentrale Bedeutung zukommt.²⁶⁴

So sehr die Erhebung von bisher unbenutzten Primärquellen, das Forschen nach geschichtsbestimmenden Belegen in den verschiedensten Archiven, von Spannung gekennzeichnet ist, so sehr ist all dies nur von geringem Wert, wenn man es nicht bewerkstelligt, die erhobenen Schätze mit der passenden Methode auch strukturiert auszuwerten und die Ergebnisse zu veröffentlichen. In Betrachtung des bewährten geschichtswissenschaftlichen Analyseinstrumentariums erscheint die Anwendung eines qualitativen Forschungsansatzes zielführend, besteht doch der Anspruch darin, den Wahrnehmungstrichter möglichst offen zu gestalten, um so unbekannte, unerwartete und instruktive Muster zu

²⁶² Gerade in den Eingaben werden die subjektiven Wahrnehmungen der Menschen zu den individuellen Problemlagen oftmals mit den gesellschaftlichen Bedingungen bzw. Entwicklungen in argumentativen Bezug gesetzt. In spezifischer Weise wird bereits hier der Bogen vom ‚Einzelfall zum Typus‘ gespannt. Keinesfalls ist jedoch damit ein Anspruch auf statistische Repräsentativität, im Sinne einer quantitativen Reliabilität mittels Reproduzierbarkeit verbunden. Diese Haltung ist vom Grundsatz getragen, dass weder die Größe der Stichprobe noch die absolute Häufigkeit der auftretenden Merkmale, eine linearkausale Schlussfolgerung auf deren Bedeutsamkeit erlauben. Demgemäß ist weniger die Größe der Stichprobe von Relevanz, als eine differenziert-kontextuelle Betrachtung der Inhalte.

²⁶³ Vgl. Andreas Diekmann, *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*, 4. Aufl. (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2010).

²⁶⁴ Vgl. Harold D. Lasswell, „The Structure and Function of Communication in Society“, in *The Communication of Ideas. A Series of Addresses*, hg. von Lyman Bryson (New York: Harper, 1948), 32–51; vgl. Markus Arens, „Lasswell-Formel“, in *Handbuch Medienpädagogik*, hg. von Uwe Sander, Friederike von Gross, und Kai-Uwe Hugger (Wiesbaden: VS Verlag, 2008), 198–203.

entdecken.²⁶⁵ Eine stetige Novellierung des fachlichen Bezugsrahmens wird bei diesem Zugang ganz bewusst in Kauf genommen. Die gegenständliche Untersuchung folgt einer Logik, die vorrangig eine ‚Theoriegenerierung‘ zum Ziel hat. Eine Prüfung vorab definierter Hypothesen entlang von Methoden statistischer Repräsentativität steht demnach nicht im Vordergrund. Vielmehr wird die Untersuchung davon geleitet, dass man die ‚Wirkzusammenhänge der Realität‘, das Erleben und Verhalten der Menschen „*nicht durch Benennen äußerer, objektiv beobachtbarer Wirkfaktoren ‚erklären‘, sondern nur durch kommunikatives Nachvollziehen der subjektiven Weltsicht und inneren Gründe der Akteure ‚verstehen‘ könne*“.²⁶⁶ Ihre Manifestation finden die qualitativen Zugänge in einer „*Kritik an der experimentellen Zurichtung des Menschen nach meßbaren Imperativen gesellschaftlichen Funktionalisierens*“. Zwar resultieren daraus ‚a priori‘ noch keine ertragreichen Forschungsprojekte, jedoch werden erprobte Instrumentarien bereitgestellt, die einen Zugriff auf „*die Wünsche, Bedürfnisse und den Eigensinn der Subjekte*“ gewähren.²⁶⁷ Gemäß einer ‚guten wissenschaftlichen Praxis‘ werden die empirischen Forschungsbemühungen in dieser Untersuchung von den folgenden fünf Prinzipien des qualitativen Denkens angeleitet (siehe Abbildung 14):

- (1) **Subjektbezogenheit der Forschung:** In der geisteswissenschaftlichen Forschung stehen immer Menschen (Subjekte), deren Wahrnehmungen, Einstellungen, Verhalten und Handeln im Mittelpunkt des Interesses.
- (2) **Deskription:** Für ein fundiertes Verständnis der (historischen) Zusammenhänge ist im Vorfeld der Auswertung eine umfassende Beschreibung des Gegenstands von zentraler Bedeutung.
- (3) **Interpretation:** Von Menschen Hervorgebrachtes steht immer auch mit subjektiven Intentionen in Verbindung. Handlungen und Entwicklungen können für verschiedene Akteure bzw. Akteurinnen und Beobachter bzw. Beobachterinnen von völlig unterschiedlicher Bedeutung sein. Der Untersuchungsgegenstand liegt dem Forscher bzw. der Forscherin nicht völlig offen vor, d.h. die Bedeutungen müssen in Form von begründeten Interpretationsakten erst erschlossen werden. Damit das vorhandene Vorverständnis bzw. vorgefertigte Erwartungen des Forschers bzw. der Forscherin nicht zur ‚selbsterfüllenden Prophezeiung‘ werden („Bias“) ist ein Höchstmaß an Offenheit und Reflexion in Bezug auf Fragestellung, Methodenwahl und Schlussfolgerungen erforderlich.
- (4) **Alltagsnähe:** Fast jeder Zugang zur sogenannten ‚Wirklichkeit‘ bringt unweigerlich Verzerrungen mit sich. Zur Minimierung derselben gilt es eine möglichst unmittelbare und natürliche Anknüpfung an die alltäglichen Lebenssituationen herzustellen. Darüber hinaus ist dieses Postulat von Relevanz, da es ja gerade die Alltagssituationen sind, welche die Basis für die Verallgemeinerung der Untersuchungsergebnisse bilden.
- (5) **Verallgemeinerung:** Allgemeine Naturgesetze gibt es in der Geschichtswissenschaft nicht. Daher müssen Typologien, Muster und Verallgemeinerungen immer am spezifischen Fall eine Begründung finden. Die Stringenz und Nachvollziehbarkeit der Argumente ist (beim Arbeiten mit relativ kleinen Stichproben) von unerlässlicher Relevanz. Zudem ist explizit darzulegen, für welche Situationen und Zeiten die Resultate gelten.

Abbildung 14: Fünf Grundlagen des qualitativen Denkens ²⁶⁸

²⁶⁵ Im Gegensatz zum primär deduktiven Ansatz bei quantitativen Untersuchungen folgt die Analyse hier vorwiegend einer induktiven Zwangsläufigkeit. Regularitäten und Generalisierungen werden vorrangig durch induktive Schlussfolgerungen aus den Primärquellen gewonnen.

²⁶⁶ Jürgen Bortz und Nicola Döring, *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*, 4. Aufl. (Heidelberg: Springer, 2006), 301.

²⁶⁷ Ernst von Kardorff, „Qualitative Sozialforschung. Versuch einer Standortbestimmung“, in *Handbuch qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*, hg. von Uwe Flick u.a., 2. Aufl. (Weinheim: Beltz, 1995), 7.

²⁶⁸ Vgl. Philipp Mayring, *Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken*, 5. Aufl. (Weinheim: Beltz, 2002), 19–24.

6.2 Die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring

6.2.1 Verfahrensweise, Ablaufmodell und Technik

Nach Evaluierung zahlreicher Methoden und Verfahrensweisen wurde schließlich die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring zur Auswertung des Quellenmaterials ausgewählt. Zur Offenlegung der verschiedenen Zugänge sei angemerkt, dass bei der Inhaltsanalyse zumeist zwischen der Quantitativen Inhaltsanalyse und der Qualitativen Inhaltsanalyse unterschieden wird. Die quantitative Variante ist gemeinhin durch die Eigenschaften „*objektiv, systematisch, quantitativ und manifest*“ charakterisiert, wobei vor allem die letzten beiden Attribute vorrangige Reichweite besitzen. Sie beruht grundsätzlich auf Auszählungsvorgängen, wobei dies zur Konsequenz hat, dass manifeste Inhalte den Betrachtungsgegenstand bilden.²⁶⁹

Demgegenüber geht die Qualitative Inhaltsanalyse vom Standpunkt aus, dass sich die wesentlichen Kontextinformationen nur unzureichend in den manifesten Kommunikationsinhalten ausdrücken. Vielen Inhaltsanalytikern bzw. Inhaltsanalytikerinnen, so auch dem Autor dieser Ausarbeitung, erscheint der Begriff ‚Inhalt‘ überhaupt ‚verdächtig‘, da dieser die ausschließliche Existenz einer ‚vordergründigen Objektivität der Kommunikation‘ glauben macht. Kommunikation gibt jedoch mehr her als das trivial Gesagte und daher braucht es „*ein Untersuchungsinstrument zur Analyse des ‚gesellschaftlichen‘, letztlich des ‚ideologischen Gehalts‘ von Texten*“.²⁷⁰

In diesem Zusammenhang versteht auch Merten (1995) die Inhaltsanalyse als „*eine Methode zur Erhebung der sozialen Wirklichkeit, bei der von Merkmalen eines manifesten Textes auf Merkmale eines nicht manifesten Kontextes geschlossen wird*“.²⁷¹

Ebenso wie die Quantitative, nimmt auch die Qualitative Inhaltsanalyse für sich in Anspruch die Eigenschaften von Systematik und Intersubjektivität zu erfüllen. Abweichungen in den Zugängen ergeben sich bei der Quantifizierung und Behandlung der nichtmanifesten Kommunikationsebene. An diese Forderungen nach interpretativen Methoden zur Erkennung latenter Sinnstrukturen knüpfte Mayring (2015) an. Er entwickelte regelgeleitete Handlungsanleitungen zur systematischen Extraktion eben dieser nicht manifesten Ebene. Dabei weisen inhaltsanalytische Verfahren die folgenden Kennzeichen auf:²⁷²

²⁶⁹ Siegfried Lamnek, *Qualitative Sozialforschung*, 4. Aufl. (Weinheim: Beltz, 2005), 494. Lamnek (2005) kritisiert zu Recht, dass das quantitative Paradigma nicht völlig darauf verzichten kann, was hinter den manifesten Aussagen vorliegt. Insofern gilt eine ausschließliche Reduktion auf manifeste Inhalte in der quantitativen Forschung mittlerweile als überholte Position; vgl. ebd., 506.

²⁷⁰ Jürgen Ritsert, *Inhaltsanalyse und Ideologiekritik. Ein Versuch über kritische Sozialforschung* (Frankfurt am Main: Athenäum Fischer, 1972), 9.

²⁷¹ Klaus Merten, *Inhaltsanalyse: Einführung In Theorie, Methode und Praxis*, 2. Aufl. (Wiesbaden: Springer, 1995), 15.

²⁷² Vgl. Philipp Mayring, *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*, 12. Aufl. (Weinheim: Deutscher Studienverlag, 2015), 12–13. Da eben nicht nur Inhalte der Kommunikation zum Gegenstand gemacht werden, hält auch Mayring den Begriff der Inhaltsanalyse für missverständlich und plädiert zur Präzisierung für die Bezeichnung „*qualitativ orientierte kategoriengeleitete Textanalyse*“, als die wohl zutreffendere begriffliche Umfassung; Philipp Mayring und Thomas Fenzl, „Qualitative Inhaltsanalyse“, in *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, hg. von Nina Baur und Jörg Blasius (Wiesbaden: VS Verlag, 2014), 544.

- Inhaltsanalyse untersucht fixierte Kommunikation (Briefe, Protokolle, Bilder, Musik etc.)
- Inhaltsanalyse erlaubt Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation
- Inhaltsanalyse ist durch eine systematische Vorgangsweise gekennzeichnet
- Inhaltsanalyse ist ein theorie- und regelgeleitetes Verfahren

Unter dem Begriff ‚Theoriegeleitetheit‘ wird etwa die Nutzbarmachung approbierter Erkenntnisse über den Untersuchungsgegenstand verstanden. In anderen Worten ausgedrückt, gilt es an bestehende Forschungsergebnisse anzuknüpfen und diese in den Analyseprozess miteinzubeziehen, um letztendlich eigenständige Erkenntnisfortschritte zu erzielen. Um eine effektive An- und Einbindung in die aktuelle Forschung zu ermöglichen, muss bereits im Vorfeld der Auswertungen relative Klarheit über die zentralen Fragestellungen bestehen.²⁷³

Das Instrumentarium ist zudem durch strenge ‚Regelgeleitetheit‘ gekennzeichnet. So bietet die Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring sowohl für die Grundform der Inhaltsanalyse (siehe Abbildung 15) als auch für die spezifischen Analysetechniken (siehe Abbildung 16) erprobte Ablaufmodelle und Handlungsempfehlungen an.

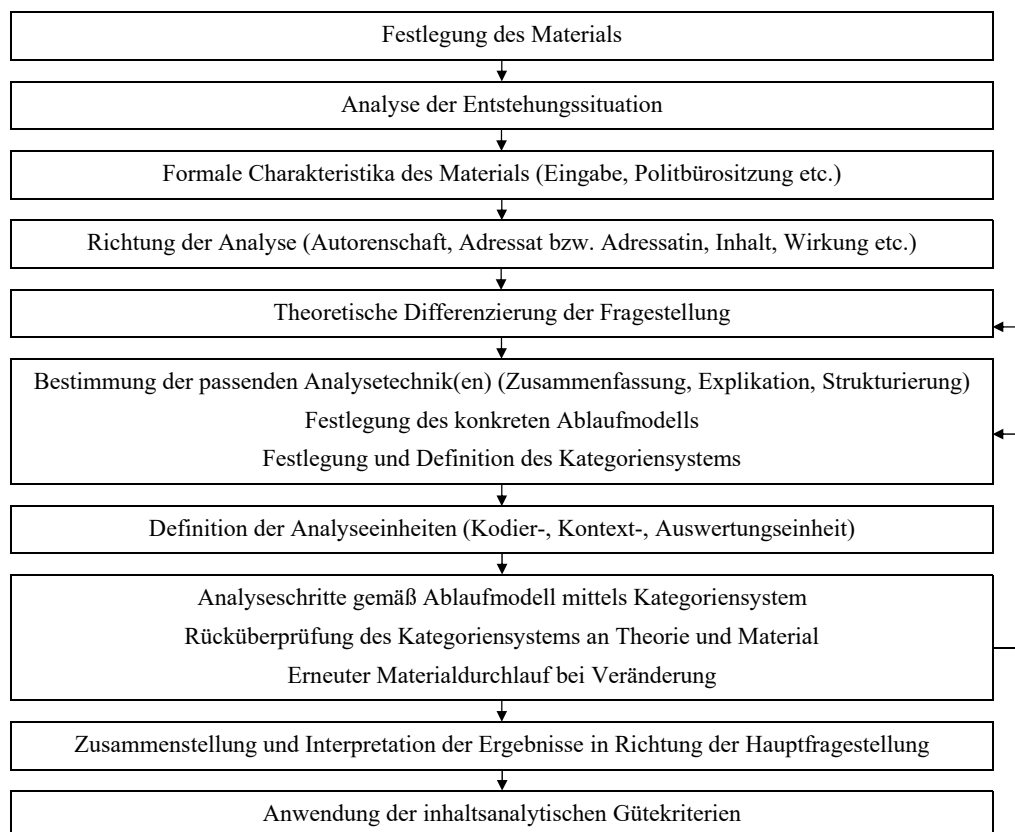


Abbildung 15: Inhaltsanalytisches Ablaufmodell nach Mayring ²⁷⁴

²⁷³ Auf den ersten Blick scheint die ‚Theoriegeleitetheit‘ dem Prinzip der Offenheit in der qualitativen Methodenlehre zu widersprechen. Dies ist jedoch keineswegs der Fall, da die geforderte Offenheit mit dem Prozess der Erkenntnisgewinnung im Rahmen der Forschungsbemühungen in Beziehung steht (i.e.S. die ‚Auswertung des Materials‘), nicht jedoch auf die Formulierung der Forschungsfragen anzuwenden ist.

²⁷⁴ Mayring, *Inhaltsanalyse*, 62.

Ihre Fortsetzung findet die Systematik der Inhaltsanalyse im Rahmen der schrittweisen Entwicklung eines Kategoriensystems (siehe Abschnitt 6.2.2). Ein ganz wesentliches Leistungsmerkmal dieser Methode besteht also darin, die Textanalyse in einzelne Schritte zu zerlegen. Dieser Zugang kommt dem Erfordernissen der ‚intersubjektiven Nachvollziehbarkeit‘ der Analysevorgänge auf drei Wegen entgegen, (1) dem expliziten Umgang mit dem Quellmaterial und den Interpretationen, (2) der Anwendung einheitlicher kodifizierter Analyseverfahren, wobei die Beschreitung eigener Wege genau zu dokumentieren ist, und die (3) Dokumentation des Forschungsprozesses als Ganzes (Offenlegungen zum Vorverständnis, Erhebungskontext, Eigenschaften des Datenmaterials etc.).²⁷⁵

Zur systematischen Bearbeitung von Belegen entwickelte Mayring (2015) drei grundlegende, dem Alltagsverständnis entnommene, inhaltsanalytische Auswertungsverfahren.²⁷⁶

- 1) Zusammenfassung
- 2) Explikation
- 3) Strukturierung

Bei der Zusammenfassung besteht das Ziel der Analyse darin, durch Paraphrasierung, Generalisierung und Reduktion des Quellmaterials an jene wesentlichen Inhalte zu gelangen, die als Abbild der Gesamtheit der Daten gelten. Im Unterschied dazu wird bei der Explikation zusätzliches Material herangezogen, um ein tieferes Verständnis einzelner Textstellen zu erzielen.

Die gegenständliche Untersuchung nutzt die Konzepte und Verfahrensweisen der Strukturierenden Inhaltsanalyse. Diese „*wohl zentrale inhaltsanalytische Technik hat zum Ziel, eine bestimmte Struktur aus dem Material herauszufiltern*“, wobei dies formale, inhaltliche oder typologische Aspekte sein können.²⁷⁷

Eine weitere Rechtfertigung findet die Wahl der konkreten Methode auch darin, dass nicht nur eine Einzelfallanalyse angestrebt wird, sondern eine alle Quellentypen (Staatsakten, Eingaben etc.) einbeziehende Herausbildung kollektiver Muster das Zentrum des Forschungsinteresses bildet. Insbesondere bei großer Materialfülle, die auch eine Menge an irrelevanten bzw. redundanten Ausführungen enthält, stellt die Strukturierende Inhaltsanalyse ihre Nützlichkeit unter Beweis. Das Ablaufmodell dazu beschreibt Mayring (2015) wie folgt (siehe Abbildung 16):

²⁷⁵ Vgl. Ines Steinke, „Gütekriterien qualitativer Forschung“, in *Qualitative Forschung: Ein Handbuch*, hg. von Uwe Flick, Ernst von Kardorff, und Ines Steinke, 12. Aufl. (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2015), 319–331.

²⁷⁶ Vgl. Michaela Gläser-Zikuda, „Qualitative Auswertungsverfahren“, in *Empirische Bildungsforschung: Strukturen und Methoden*, hg. von Heinz Reinders u.a. (Wiesbaden: Springer, 2011), 123–125; vgl. Mayring, *Inhaltsanalyse*, 69–114. Zum besseren Verständnis der drei Grundformen des Interpretierens führte Mayring folgende Analogie ein: Man stelle sich einen unbekannten Felsbrocken vor und möchte in Erfahrung bringen, was sich dahinter verbirgt. Will man einen Überblick gewinnen, so tritt man zunächst zurück und reduziert den Blick auf die groben Umrisse (Zusammenfassung). Interessieren hingegen die einzelnen Teile des Gesteins, so tritt man näher heran, bricht Teile heraus und untersucht diese dann (Explikation). Um an die innere Struktur zu gelangen, die einzelnen Bestandteile zu erkennen, wird der Brocken aufgebrochen, seine Größe, Umfang oder Dichte durch Analyseoperationen bestimmt (Strukturierung); vgl. ebd., 67.

²⁷⁷ Mayring, *Inhaltsanalyse*, 97.

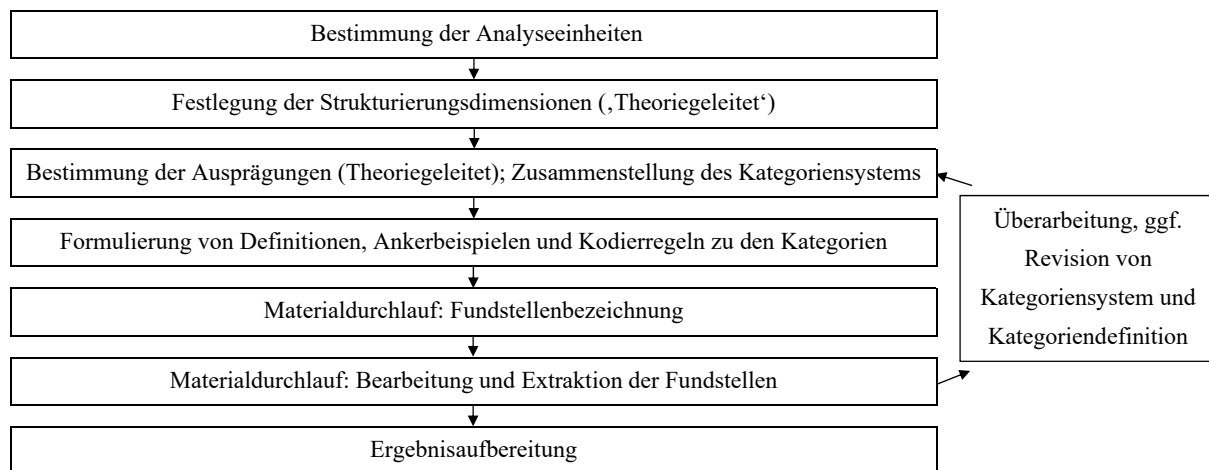


Abbildung 16: Ablaufmodell der Strukturierenden Inhaltsanalyse ²⁷⁸

6.2.2 Kategorienbildung und Kodierung des Materials

Ganz zentral bei der Inhaltsanalyse ist die Entwicklung eines Kategoriensystems. Die Erarbeitung eines Kategoriensystems dient der Stützung und Präzisierung der Analysen und stellt die wesentlichen Untersuchungshorizonte heraus. Der Grundvorgang besteht in einer regelgeleiteten Zuordnung von konkreten Textstellen (Absätze, Sätze, Sentenzen oder gar einzelne Wörter) zu den entwickelten Kategorien. Entlang der inhaltsanalytischen Ablaufmodelle und aufgestellten Konstruktions- bzw. Zuweisungsregeln entsprechen die Kategorien somit Ausformungen der aussagekräftigsten Variablen. In Abhängigkeit des gewählten Zugangs kann die Entwicklung der Kategorien induktiv, d.h. vorrangig aus dem Material selbst, oder deduktiv, aus einem vertieften Vorverständnis heraus, vorgenommen werden.

Ein methodisch sorgfältig erarbeitetes Kategoriensystem besitzt disjunkten Charakter, da es keine Überlappungen aufweist und hinsichtlich der zentralen Fragestellungen ein hohes Maß an Vollständigkeit besitzt. Um eine präzise Zuordnung der kommunizierten Botschaften zu gewährleisten, wird die Auswertung durch feste Kodierregeln geleitet. Der Konstruktion und Begründung von Kategorien wird in der (Qualitativen) Inhaltsanalyse großes Augenmerk geschenkt. Gleichzeitig findet man in der Literatur nur sehr wenige Handlungsanleitungen dazu, wie diese konkret zu erzeugen sind. Krippendorff meinte dazu schon vor fast vierzig Jahren: „*How categories are defined [...] is an art. Little is written about it*“.²⁷⁹

Das ist natürlich sehr unbefriedigend, insbesondere da es bis heute nur wenige systematisierte Ansätze gibt, wann nun ein Materialbestandteil einer bestimmten Kategorie zuzuordnen ist. Umso wertvoller ist

²⁷⁸ Mayring, *Einführung in die qualitative Sozialforschung*, 120; Mayring, *Inhaltsanalyse*, 98. In weiterer Folge unterscheidet Mayring noch weitere Subformen der Strukturierung (formale, inhaltliche, typisierende, skalierende). Bis auf die skalierende Ausprägung werden Elemente aller Ausprägungen in dieser Auswertung angewandt. Das vorgestellte Ablaufmodell ist dabei hinreichend universell anwendbar. Für eine detaillierte Darstellung der verschiedenen Nuancierungen wird auf die umfangreichen Ausführungen in der Literatur verwiesen; vgl. Mayring, *Einführung in die qualitative Sozialforschung*; vgl. Mayring, *Inhaltsanalyse*.

²⁷⁹ Klaus Krippendorff, *Content Analysis. An Introduction to Its Methodology* (London [u.a.]: Sage Publications, 1980), 76.

diesbezüglich das von Haußer et. al. (1983) und Ulich et. al. (1985) vorgeschlagene Verfahren zu bewerten, welches in drei Schritten vorgeht (siehe Abbildung 17).

1) Kategoriendefinition	Genaue Definition, welche Textsegmente als Bestandteil einer Kategorie gelten.
2) Ankerbeispiele	Anführung konkreter Textstellen, die eine beispielhafte Funktion für die jeweilige Kategorie aufweisen.
3) Kodierregeln	Bestehen Abgrenzungsprobleme zwischen verschiedenen Kategorien, so werden zur Gewährleistung einer eindeutigen Zuordnung entsprechende Regeln formuliert.

Abbildung 17: Definition von Kategorien, Ankerbeispielen und Kodierregeln ²⁸⁰

Welche Bestandteile des Materials dabei einer Kategorie zugeordnet werden, obliegt auch hier letztlich dem Forscher bzw. der Forscherin oder dem Forschungskollektiv. Ganz wesentlich ist jedoch die Vorgangsweise selbst, ganz im Sinne der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit der Gestaltung, nach bestimmten Ordnungsprinzipien exakt festzuhalten.

Bezüglich der Operationalisierung wurden in der gegenständlichen Untersuchungsanordnung sowohl deduktive als auch induktive Analyseschritte zur Anwendung gebracht. Beruhend auf den Erkenntnissen der Voruntersuchungen, dem aktuellen Stand der Forschung und approbierter Theoriekonzepte wurde zunächst ein Rohgerüst von Überkategorien erarbeitet. Diese theoriegeleitete (deduktive) Vorwegnahme der inhaltlichen Hauptkategorien diente als Orientierung für die eigentliche Auswertungsarbeit. Diese begann damit, auf Basis der groben Ordnungskriterien, einen Querschnitt durch das Material zu legen. Die substantielle Entwicklung des Kategoriensystems wurde im Rahmen induktiver Arbeitsschritte vorgenommen, d.h. entlang von Kodierungsvorgängen am unmittelbaren Material.²⁸¹

Wesentlich beim Prozess des sogenannten Kodierens, dem Akt des Zuweisens von Textstellen zu Kategorien, und der Auswertung von Texten ist dessen reflexiver Charakter. Das Kategoriensystem wurde im Verlauf der Bearbeitung des Materials weiter ausdifferenziert, bis sich nach etwa 30 bis 40 Prozent des analysierten Gesamtkorpus, eine gewisse Stabilität in der hierarchisch aufgebauten Strukturierungsdimension, bestehend aus Ober- und Unterkategorien, einstellte (siehe Abbildung 18).

²⁸⁰ Vgl. Karl Haußer, Philipp Mayring, und Petra Strehmel, „Praktische Probleme bei der Inhaltsanalyse offen erhobener Kognitionen diskutiert am Beispiel der Variablen ‚Berufsinteresse arbeitsloser Lehrer‘“, in *Analyse und Modifikation subjektiver Theorien von Lehrern: Ergebnisse und Perspektiven eines Kolloquiums*, hg. von Hanns-Dietrich Dann u.a., 3. Aufl., Forschungsberichte / Universität Konstanz, Zentrum 1 Bildungsforschung, Sonderforschungsbereich 23, (Konstanz: Universität Konstanz, 1984), 159–173; vgl. Dieter Ulich u.a., *Psychologie der Krisenbewältigung: Eine Längsschnittuntersuchung mit arbeitslosen Lehrern* (Weinheim: Beltz, 1985); vgl. Mayring, *Inhaltsanalyse*, 118–119.

²⁸¹ In diesem Zusammenhang wurde großer Wert daraufgelegt, eine präsumtive Festlegung der Kategorien, im Sinne selbsterfüllender Prophezeiungen, zu vermeiden. Um eine möglichst unverfälschte Abbildung der artikulierten Wahrnehmungen zu erzielen, war der Auswertungsprozess durch eine hohe Offenheit gegenüber dem Quellmaterial gekennzeichnet.

Liste der Codes	
- Codesystem - Nutzungsarten - Alltag - Beruf - Freizeit; Ferien- und Wochenendreisen - Bedeutungsdimensionen - Wohlstand und soziale Distinktion - Belohnungsaspekte - Automobile Quantitäts- und Qualitätsmängel - Wartezeiten - Entwicklung - Modellspezifika - Qualitätsmängel - Mängel bei Neuwagen - Ausprägungen, Formen und Verteilungen - Modellspezifika - Ersatzteilversorgung - Allgemeine Sortimentslücken - Trabant & Wartburg - Importwagen West - Importwagen Ost - Planwirtschaftliche Verteilungsprobleme - Staatliche Maßnahmen - Instandhaltung und Inspektionen - Wartezeiten auf Werkstatttermine - Bedarf und Deckung; Räumliche Disparitäten - Sonderstellung der Werkstätten - Privates Handwerk - Selbsthilfe - Formen und Ausprägungen - Autobastelkultur - Position des Staates - Literatur, Ratgeber und Fachbücher	- Codesystem - Verteilungsasymmetrien - Räumliche Disparitäten - Hauptstadt der DDR - Urbane Räume - Rurale Räume - Akzeptanz in der Bevölkerung - Soziale Disparitäten - Nomenklatura - Parteibasis - Fürsprecherprinzip - Personen aus Medizin, Wissenschaft & Lehre und Kunst - Schwerpunktbetriebe - Einsatz im sozialistischen Ausland - Sonderkontingente - Reaktion der Behörden - Westgeschenke - Intershop - Genex - Informeller Austausch und Grauzonen der Legalität - Gebrauchtwagenmarkt und Mobiler Schwarzmarkt - Verhältnis Käufer/Verkäufer - Teilnehmer - Reaktionen der Bevölkerung - Reaktionen des Staates - Tauschhandel und Spekulation - Vorgangsweise - Announcen - Reaktionen der Bevölkerung - Juristische Regulative - Veruntreuung, Amtsmissbrauch und Diebstahl - Werkstattbetriebe - Hohe Parteifunktionäre - Bevölkerung

Abbildung 18: Kategorie- und Codesystem ²⁸²

6.2.3 Computerunterstützte Aufbereitung und Auswertung

Gerade die Inhaltsanalyse mit ihrem systematischen Vorgehen weist einen besonders hohen Eignungsgrad für eine computerunterstützte Verarbeitung auf. Die Tradition entsprechend konzipierter Qualitativer Datenanalyse-Anwendungen (QDA-Software) reicht bis zum Aufkommen des Personal Computers in die späten 1980er Jahre zurück. Seit diesen Anfängen hat sich eine Menge getan. Die immens gestiegene Rechenleistung und die stetige Weiterentwicklung der Softwarepakete führten zu einer imposanten Ausweitung der analytischen Auswertungsmöglichkeiten. Mittlerweile gibt es zahlreiche, zumeist dem universitären Umfeld entwachsenen, Applikationen, welche den inhaltsanalytischen Forschungsprozess auf qualitativer und/oder quantitativer Ebene erheblich unterstützen, sodass Produkte wie MAXQDA, Atlas.Ti, f4analyse, Dedoose, QCAmap, The Ethnograph, Nvivo und zahlreiche weitere Programme mittlerweile zum gängigen Rüstzeug der empirischen Auswertung zählen.

Die Leistungsfähigkeit und der methodische Rahmen unterscheiden sich bei den verschiedenen QDA-Programmen mitunter ganz wesentlich. Einige Computerprogramme zur Quellenanalyse nehmen

²⁸² Quelle: Eigene Abbildung

Anlehnung an Methodologien der Inhaltsanalyse, Grounded-Theory, der Diskursanalyse oder sind auf die quantitative Analyse qualitativer Daten ausgerichtet. Manche Programme, wie zum Beispiel das an der Freien Universität Berlin entwickelte MAXQDA, bieten die Möglichkeit zum Methodenmix. Einerseits indem die Software sowohl qualitative als auch quantitative Analysefunktionen beinhaltet, andererseits durch Bereitstellung von Schnittstellen zu anderen (quantitativen) Standardprogrammen (z.B.: SPSS, R etc.).²⁸³

Der Leistungsumfang aktueller QDA-Softwareprogramme, so verschieden sie im Detail auch sein mögen, bietet im Allgemeinen wertvolle Unterstützung bei der Durchführung folgender Auswertungsschritte (siehe Abbildung 19).

- Effektives Datenmanagement: Verwaltung von großen Datenmengen nach benutzerdefinierten Vorgaben. Dies beinhaltet eine übersichtliche Ordnung von Quellmaterialien (in der Regel Texten) und ermöglicht einen raschen Zugriff auf einzelne Texte und/oder Textsegmente, wodurch eine effiziente Durchführung redundanter und ansonsten zeitintensiver Verwaltungsaufgaben geboten wird.
- Integrierte Verwaltungssysteme für Notizen, Memos, Hyperlinks, Anmerkungen, Querverweise, und Einbettung von Audio- und/oder Videodaten.
- Unterstützung bei der Datenexploration, wie lexikalische Suche nach Zeichenketten, Wörtern oder Wortgruppen im Material.
- Kategorienbasierende Erschließung des Quellenmaterials: Erstellung von Kategorien und Konstruktion eines (hierarchischen) Kategoriensystems; Zuordnung von Kategorien zu ausgewählten Textstellen (Kodierung)
- Möglichkeit der automatischen Kodierung von Fundstellen, z.B. auf Basis des Vorkommens bestimmter Wörter oder Wortgruppen.
- Selektive und komplexe Text-Retrieval-Funktionalitäten: Zeitunmittelbare Erhebung und Aufbereitung interessanter Merkmale; Automatisierte Validierung komplexer Muster und Zusammenhänge; Evaluierung von Beziehungen zwischen verschiedenen Variablen (Kodes), d.h. z.B. Auswertungen zum gleichzeitigen Vorkommen von verschiedenen Merkmalen gemäß benutzerdefinierter Abfragekriterien (Kodes, Nähe und Entfernung von Kodes etc.).
- Automatisierte Visualisierungen von Kodierungen, Kategorien und Datenzusammenhängen (Kategorienüberschneidung, Kode/Kategorienzuordnungen, Kodehäufigkeiten; Text-Retrieval-Abfragen etc.). Die verschiedenen Formen der Visualisierung erleichtern nicht nur die Auswertung, sondern auch die Präsentation komplexer Zusammenhänge.
- Schnittstellenoffener Import und Export von Daten zu anderen Softwareanalysepaketen (SPSS, R etc.).

Abbildung 19: Allgemeine Leistungsmerkmale von QDA-Softwareprogrammen ²⁸⁴

²⁸³ Vgl. Melina Alexa und Cornelia Zuell, „Text Analysis Software: Commonalities, Differences and Limitations: The Results of a Review“, *Quality and Quantity* 34, Nr. 3 (2000): 299–321; vgl. Udo Kuckartz, „QDA-Software im Methodendiskurs: Geschichte, Potenziale, Effekte“, in *Qualitative Datenanalyse: computergestützt: Methodische Hintergründe und Beispiele aus der Forschungspraxis*, hg. von Udo Kuckartz, Heiko Grunenberg, und Andreas Lauterbach (Wiesbaden: VS Verlag, 2004), 11–26; vgl. Roberto Franzosi u.a., „Quantitative Narrative Analysis Software Options Compared: PC-ACE and CAQDAS (ATLAS.Ti, MAXqda, and NVivo)“, *Quality & Quantity* 47, Nr. 6 (2013): 3219–3247; vgl. Christina Silver und Ann Lewins, *Using Software in Qualitative Research: A Step-by-Step Guide* (Thousand Oaks: Sage Publications, 2014).

²⁸⁴ Vgl. Udo Kuckartz, *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*, Bd. 2 (Wiesbaden: VS Verlag, 2007), 12–27; vgl. Philipp Mayring, „Qualitative Inhaltsanalyse in der psychologischen Forschung“, in *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie*, hg. von Günter Mey und Katja Mruck (Wiesbaden: VS Verlag, 2017), 1–17; vgl. Stefan Rädiker und Udo Kuckartz, *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA: Text, Audio und Video* (Wiesbaden: Springer, 2018).

Bei zielgerichteter Anwendung leistet die computerunterstützte Analyse von qualitativen Daten ganz erhebliche Beiträge zur Qualitätssteigerung der Auswertung. Die gesamten Aktivitäten des Kodierens und die Ermittlung von Relationen zwischen textgebundenen Sinneinheiten werden dokumentiert, die inhärente Strukturierung und die transparente Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Schritte machen die Rekonstruktion der Analyseschritte sehr gut zugänglich. Trotz all der Vorzüge, die mit dem Einsatz von QDA-Software verbunden sind, handelt es sich letztlich nur um sehr nützliche (digitale) Hilfsmittel. So intelligent die Werkzeuge auch erscheinen, die „Zielsetzung, inhaltliche Struktur und theoretische Einordnung“, wie auch die kognitiven Akte des Interpretierens nehmen diese Programme dem Forscher bzw. der Forscherin nicht ab.²⁸⁵

Aus der forschungspraktischen Perspektive des Autors liegt der größte Nutzen der computerunterstützten Analyse in der Flexibilitätssteigerung. Neben einer unmittelbaren Anpassung des Kategoriensystems und der kodierten Textsegmente bewirken vor allem die dynamischen Abfragemöglichkeiten des komplexen Text-Retrievals eine erhebliche Beschleunigung und Qualitätssteigerung der Auswertung. Im Vorfeld der gegenständlichen empirischen Auswertung wurden die aktuellen Softwareprodukte einer eingehenden Evaluation unterzogen, wobei die Wahl schließlich auf das kommerzielle Programm MAXQDA (Version Standard 2018) fiel.²⁸⁶

Einen exemplarischen Ausschnitt (Dokument-Browser und Liste der Codings) der Softwareoberfläche gibt Abbildung 20 wieder.

²⁸⁵ Gläser-Zikuda, „Qualitative Auswertungsverfahren“, 128; vgl. Michael Meyen u.a., *Qualitative Forschung in der Kommunikationswissenschaft: Eine praxisorientierte Einführung*, 2. Aufl., Studienbücher zur Kommunikations- und Medienwissenschaft (Wiesbaden: Springer, 2019), 178–179. In der Vergangenheit wurde in der wissenschaftlichen Gemeinschaft eine intensive Debatte zum methodischen Stellenwert von QDA-Software geführt. Kritische Stimmen vertreten die Haltung, dass die Schwerpunktsetzung der Software, beispielsweise das kategoriale Arbeiten, dem Forscher bzw. der Forscherin eine bestimmte Richtung der Analyse aufdrängt. Im Allgemeinen würde dies zu Lasten einer methodischen Offenheit führen und im Speziellen eine klassisch-interpretative Vorgehensweise benachteiligen; vgl. Barney G. Glaser, *Basics of Grounded Theory Analysis: Emergence vs. Forcing*, 2. Aufl. (Mill Valley: Sociology Press, 1992); vgl. Jo Reichertz, *Qualitative und interpretative Sozialforschung: Eine Einladung* (Wiesbaden: Springer, 2016), 231–232. Dieser Kritik ist mit empirischer Evidenz zu begegnen, da unzählige erfolgreiche Forschungsvorhaben QDA-Software mit ganz unterschiedlichen Methodenzugängen nutzten. Der Autor dieser Untersuchung vertritt ebenfalls die Haltung, demzufolge der ‚digitale Werkzeugkoffer‘ einen relativ hohen Grad an Methodenneutralität aufweist; vgl. Udo Kelle, Gerald Prein, und Katherine Bird, *Computer-Aided Qualitative Data Analysis: Theory, Methods and Practice* (London; Thousand Oaks: Sage Publications, 1995); vgl. Johnny Saldana, *The Coding Manual for Qualitative Researchers*, 3. Aufl. (Los Angeles; London: Sage Publications, 2015); vgl. Pengfei Zhao u.a., „Methodological Tool or Methodology? Beyond Instrumentality and Efficiency with Qualitative Data Analysis Software“, *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 17, Nr. 2 (2016).

²⁸⁶ Für eine detaillierte Übersicht zu Funktionsumfang und Handhabung der eingesetzten Softwareversion wird auf die sehr umfangreiche Dokumentation des Herstellers verwiesen; vgl. VERBI GmbH, „MAXQDA - Software für die qualitative Inhaltsanalyse und Mixed Methods-Forschung“, *MAXQDA - The Art of Data Analysis*, zugegriffen 5. Juni 2019, <<https://www.maxqda.de/software-inhaltsanalyse>>.

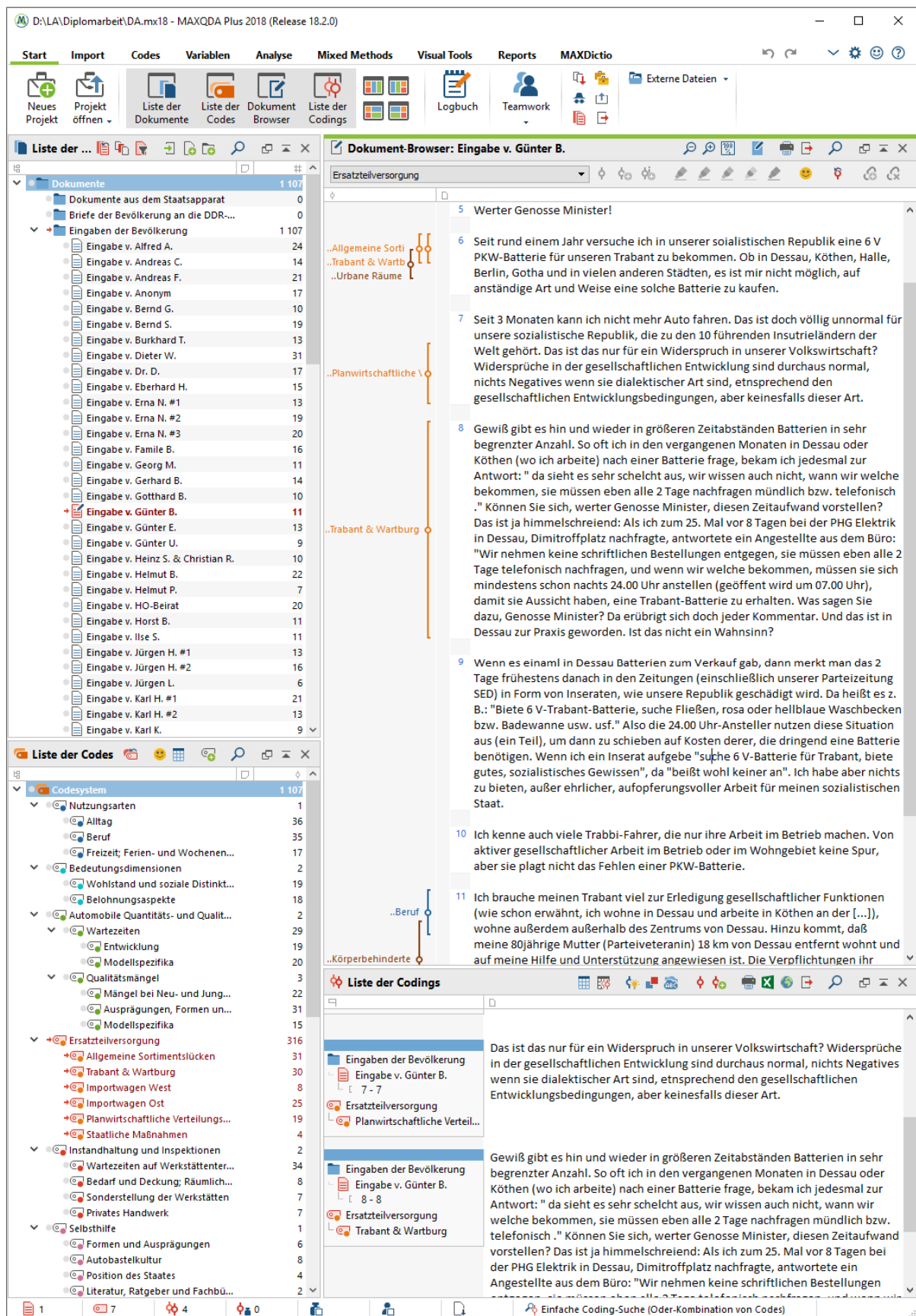


Abbildung 20: MAXQDA-Oberfläche (Dokument-Browser und Liste der Codings) ²⁸⁷

²⁸⁷ Quelle: Eigene Abbildung

Die ursprünglich handschriftlich verfassten Briefeingaben, diese machten etwa 30 Prozent des Gesamtbestandes aus, wurden manuell in MAXQDA übertragen. Demgegenüber wurden die restlichen – mit Schreibmaschine getippten – Quellbelege zunächst eingescannt und in weiterer Folge mit einer Optical-Character-Recognition-Texterkennungsoftware (Abbyy Finereader 14 Standard) semi-automatisiert in das Programm übernommen. Gemäß den ‚forschungsethischen Prinzipien‘ und getreu der ‚guten wissenschaftlichen Praxis‘ wurden sämtliche personenbezogene Daten in den Quellbelegen anonymisiert. Zur Wahrung der Originalität wurde weder bei den übertragenen Dokumenten noch bei vorgenommenen Zitationen orthographische, grammatikalische oder sprachliche Korrekturen bzw. Glättungen vorgenommen.²⁸⁸

7. Präsentation und Interpretation der Ergebnisse

In den bisherigen Teilen der Untersuchung zur Geschichte der Massenmotorisierung in der DDR wurde mehrheitlich eine Makroperspektive eingenommen. Eine derartige Annäherung an die zugrundeliegenden Frage- und Problemstellungen über staatliche Akten und den aktuellen Forschungsstand findet jedoch nicht (nur) in der Reichhaltigkeit des Archivmaterials ihre Begründung, sondern ist in erster Linie durch den methodischen Untersuchungsaufbau begründet. Ohne Zweifel bestimmte die Staatsführung anhand von Gesetzen, Erlässen und Planvorgaben die Geschehnisse der materiellen Zustände im Land, wie auch die Ausrichtungen der (automobilen) Konsumdiskurse. Von der Umsetzung der Wirtschaftsstrategien, über Einsatz und Verteilung von Ressourcen bis zur Reglementierung des Zugangs zu den nachgefragten Konsumgütern, wirkte der Staat in den Alltag der Bürger und Bürgerinnen ein. Das bedeutet jedoch keineswegs, dass der Staatsapparat die alleinige Entscheidungs- und Deutungshoheit in den Bereichen des Konsums innehatte. Genau hier setzt der empirische Teil dieser Ausarbeitung an, welcher eine Verschränkung der Perspektive von oben mit den alltäglichen Automobilerfahrungen der Menschen vornimmt. Dahinter steht die Annahme, dass die Ausformungen der automobilen Welt in der DDR ganz wesentlich von den Interaktionen zwischen Herrschaft und Bevölkerung getragen wurden. Gerade am Beispiel des Automobils lässt sich aufzeigen, bis zu welchem Grad die Menschen im Land ihre Lebensumstände selbst beeinflussten und zu einer Umgestaltung im ‚Eigen-Sinn‘ in der Lage waren.²⁸⁹

Da war der paternalistische Staat, der auf Basis eines ausdifferenzierten Systems Informationen über seine Untertanen sammelte. Die Menschen wurden gemäß den sozialistischen Leitbildern sozialisiert und erlernten zugleich den Umgang mit dem System. Jene angeeigneten Fertigkeiten, die Handhabung der ‚Sprache der Macht‘, wurden sodann gezielt zur Durchsetzung persönlicher Anliegen – und in manchen Fällen zum Aufzeigen sozioökonomischer und gesellschaftspolitischer Missstände – zur

²⁸⁸ Vgl. Lutz Claes u.a., „Anhang A: Beispiele für Projektskizzen und Projektpläne“, in *Von der Idee zur Publikation*, hg. von Edmund A. Neugebauer, Wolf Mutschler, und Lutz Claes (Wiesbaden: Springer, 2011), 183–208; vgl. Hella von Unger, Petra Narimani, und Rosaline M’Bayo, Hrsg., *Forschungsethik in der qualitativen Forschung: Reflexivität, Perspektiven, Positionen* (Wiesbaden: Springer, 2014); vgl. Michael Fuchs u.a., *Forschungsethik: Eine Einführung* (Stuttgart; Weimar: Metzler, 2016).

²⁸⁹ Vgl. Lindenberger, „Die Diktatur der Grenzen“, 21–25.

Anwendung gebracht. Die verfassten Eingaben an die Behörden beinhalten ganz besonders facettenreiche Aspekte zum automobilen Alltag in der DDR und waren ein universales Mittel im vielschichtigen Kommunikationsprozess zwischen Staat und Bürger bzw. Bürgerin; unterschiedslos ob es dabei um die Erfüllung materieller Bedürfnisse ging, es sich um die Durchsetzung eines (vermeintlich) vorenthaltenen Rechts handelte oder die Übermittlung eines Alltagsberichts den Gegenstand bildete. Unzweifelhaft besitzen die Eingabebelege schablonenhaften Charakter, die Narrative, wie auch die praktizierten Thematisierungs- und Durchsetzungsstrategien lassen wiederkehrende Muster erkennen. Und doch – oder gerade deswegen – gewährt die Tiefenanalyse der ausgewählten Schriftstücke neuartige Einsichten zum automobilen Alltag in der DDR.²⁹⁰

Von einer universalen und erschöpfenden Erarbeitung wurde auf Grund der Vielfältigkeit des Quellenmaterials Abstand genommen. Vielmehr lag das Hauptaugenmerk darin, anhand von exemplarischen und fallbezogenen Erörterungen gewisse Regelmäßigkeiten zu erkennen. Die bewusste Konzentration auf einige besonders prägnante Textstellen hatte jedoch keineswegs arbiträren Charakter, sondern wurde nach den Grundsätzen einer maximalen Kontrastierung vollzogen. Besonderer Wert wurde dabei auch auf Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Auswahlkriterien gelegt.

Die angestrebten Interpretationen eröffneten neue Betrachtungshorizonte, die schrittweise zu einem gehaltvollen Ganzen aggregiert wurden. Idealtypisch ist man nach Reichertz (2003) dann am Ziel angekommen, „*wenn ein hoch aggregiertes Konzept, eine Sinnfigur, gefunden bzw. konstruiert wurde, in die alle untersuchten Elemente zu einem sinnvollen Ganzen integriert werden können und dieses Ganze im Rahmen einer bestimmten Interaktionsgemeinschaft verständlich (sinnvoll) ist*“.²⁹¹

In den Quellen wurden automobilbezogene Aspekte höchst differenziert thematisiert und die Menschen nahmen nicht zu allen konsum- und automobilbezogenen Kategorien in ‚übereinstimmender Weise und Vehemenz‘ Bezug. Dem entwickelten Kategoriensystem weitgehend folgend (siehe Abbildung 18), werden die Ergebnisse und Interpretationsakte, entlang der sechs Bereiche (1) ‚Nutzungsarten und Bedeutung‘ (siehe Abschnitt 7.1), (2) ‚Automobile Quantitäts- und Qualitätsmängel‘ (siehe Abschnitt 7.2), (3) ‚Ersatzteilversorgung, Instandhaltung und Autobasteln‘ (siehe Abschnitt 7.3), (4) ‚Verteilungsasymmetrien im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat‘ (siehe Abschnitt 7.4) und (5) ‚Informeller Austausch und Grauzonen der Legalität‘ (siehe Abschnitt 7.5) analysiert und interpretiert.

7.1 Nutzungsarten und Bedeutung

Unbestritten hatte das eigene Fahrzeug ganz große Bedeutung für dessen Besitzer bzw. Besitzerin. Es erleichterte die Meisterung des staatssozialistischen Alltags ganz wesentlich und erbrachte, wie schon das Leipziger Institut für Marktforschung im Jahr 1965 konstatierte, enorme Veränderungen in der

²⁹⁰ Vgl. Luminita Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)* (Frankfurt am Main: Campus, 2014), 158–161.

²⁹¹ Jo Reichertz, „Objektive Hermeneutik und hermeneutische Wissenssoziologie“, in *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*, hg. von Uwe Flick, Ernst von Kardorff, und Ines Steinke, 2. Aufl. (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2003), 523.

Lebensweise. Zwar waren Personenkraftwagen in der DDR relativ teuer, die mit der Anschaffung gewonnene Mobilität war jedoch mit Geld kaum aufzuwiegen.²⁹²

Auf Grund der unzureichenden öffentlichen Verkehrsverbindungen benötigten die Menschen in der DDR ein „*eigenes Fahrzeug sowohl für [...] [die] privaten Bedürfnisse als auch für dienstliche Zwecke*“.²⁹³ In unzähligen weiteren Bittschreiben an die Staatsorgane finden sich ähnliche Angaben zur kombinierten PKW-Nutzung. So versuchte etwa auch Lothar H. dahingehend beim staatlichen Adressaten auf die Verteilung von Kraftfahrzeugen zu seinen Gunsten einzuwirken, indem er ausführt, dass der Betrieb für den er tätig ist, „*selbst keinen Wagen besitzt*“, in seiner Funktion als technischer Betriebsleiter er aber „*den Wagen zu etwa zwei Drittel für berufliche Zwecke*“ benötige.²⁹⁴ Ein Handwerksmeister aus dem Kreis Anklam verwies in seinem Schreiben vom 16. April 1955 an den Generalsekretär der DDR, Walter Ulbricht, ebenfalls darauf „*dringend eines Fahrzeugs*“ zu bedürfen. Einen PKW benötige er „*zur Ausübung seines Berufs [...] damit ich beweglich und schnellstens bis in die entlegensten Ortschaften kommen kann*“. Mit der Bereitstellung eines solchen Fahrzeugs würde man also nicht nur der privaten Bedürfnisbefriedigung entsprechen, sondern „*dem Aufbau der Wirtschaft bestens dienen*“. Bei abschlägiger Beurteilung prognostiziert der Eingabeschreiber hingegen, seinen „*Verpflichtungen nicht mehr nachkommen*“ zu können.²⁹⁵ Ganz ähnlich die Ausführungen von Alfred A.. Dieser forderte ebenfalls Unterstützung bei seiner automobilen Notlage, denn ohne PKW „*ist es mir unmöglich, meinen täglichen Verpflichtungen als Oberarzt der Poliklinik [...], meinen Patientenbesuchen, sowie der Versorgung der Patienten des Rates des Bezirks Dresden, nachzukommen. Außerdem beträgt mein täglicher Weg zur Arbeit 30 Km*“.²⁹⁶

Abgesehen von alltags- und berufsbezogenen Einsatzzwecken wurde das eigene Automobil intensiv für Ferien- und Wochenendreisen genutzt. Nicht nur im Westen wurde die Reduzierung der Arbeitswoche auf fünf Werktage und die schrittweise Ausweitung des Urlaubsanspruchs als große Errungenschaft gefeiert. Zur Erhaltung von Gesundheit, Moral und Arbeitsfähigkeit hatten Urlaub und Erholung auch im Staatssozialismus ihren festen Platz. Mit dem Aufschwung in den 1960er Jahren ging auch eine Ausweitung des allgemeinen Urlaubsanspruches auf 28 oder 30 Werktage einher, wodurch das Ferienwesen erheblich an Bedeutung gewann. Das ‚Urlaubssystem‘ war in der DDR jedoch gänzlich anders strukturiert als im Westen. Neben den stark reglementierten Möglichkeiten, auch Reiseziele außerhalb des Landes zu besuchen, bestimmten nicht nur die persönlichen Vorlieben und die finanziellen Möglichkeiten, wo und wie man seinen Urlaub verbringen konnte. In der Regel bemühte man sich zuerst um einen Ferienplatz und erst danach wurde der Urlaub im Betrieb beantragt. Zur Genehmigung eines solchen Ferienplatzes gab es mehrere Behördenstellen, wobei der Feriendienst des FDGB hier eine herausragende Stellung innehatte, insbesondere da er mehr als 1.200 Ferien- und

²⁹² Vgl. Jörg Roesler, „Wandlungen in Arbeit und Freizeit der DDR-Bevölkerung Mitte der sechziger Jahre“, *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 37 (1989): 1059–1077; vgl. Kleßmann, *Arbeiter im Arbeiterstaat DDR*, 693.

²⁹³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Manfred E.“, Blatt 13.

²⁹⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Lothar H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 15. März 1964, E229/64; 1, DC 14/10708.

²⁹⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Wilhelm B. an den Generalsekretär der SED, Walter Ulbricht“, Microfiche, 16. April 1955, Blatt 46-47, DC 20/3319 3314-3320.

²⁹⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Alfred A. an die Inspektion ‚Handel und Versorgung‘“, 5. März 1964, E206/64; 2, DC 14/10708.

Erholungsheime, mehrere große Hotels und zahlreiche kleinere Quartiere im direkten Zugriff hatte. Auf Grund einer starken Subventionierung war der Aufenthalt für beinahe alle Bevölkerungsgruppen leistbar und diese durch öffentliche Verkehrsanbindungen auch gut erreichbar.²⁹⁷ Diese Bedingungen wurden vom Staat ganz bewusst etabliert, um die Freizeitaktivitäten und die Bewegungsmuster der Bevölkerung einer gezielten Steuerung zu unterziehen. So hatten die Bürger bzw. Bürgerinnen nur eingeschränkten Einfluss auf Ort, Zeit, Dauer und Form der Urlaubsgestaltung. Unter diesen kollektivierte Ausprägungen des Tourismus war eine Nutzung des eigenen PKW eigentlich irrational.²⁹⁸

Und doch wurde der eigene fahrbare Untersatz – ab den 1970er Jahren zunehmend zum treuen Begleiter bei allen Urlaubs- und Freizeitaktivitäten. Gefährdete dann die Mangelwirtschaft den herbeigesehnten Urlaub, sank das Wohlbefinden bei der Bevölkerung dramatisch. So auch bei Bernd G. aus Gera, dessen Familie „*vom 1.8.1980 – 13.8.1980 in Mala Upa (CSSR) einen Ferienplatz*“ genehmigt bekam und „*diesen unbedingt wahrnehmen*“ wollte. Dieses lang geplante Vorhaben drohte jedoch schon an der Anreise zu scheitern, da die dringend benötigten Ersatzteile für seinen Lada seit Jänner 1980 nicht aufzutreiben waren. In seiner Verzweiflung wendet sich der Bürger in dieser Angelegenheit an den Vorsitzenden des Ministerrats, verweist darauf, „*daß jede Familie das Recht auf einen gemeinsamen Urlaub hat*“ und schildert seine fortgesetzte Notlage wie folgt:²⁹⁹

„1979 konnten wir auf Grund der derzeitigen Reifensituation schon nicht in den Urlaub fahren und in diesem Jahr scheint der Urlaub auf Grund einer fehlenden Antriebswelle ins Wasser zu fallen. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist es ja nun auch inzwischen für die Bestellung von Platzkarten bei der Deutschen Reichsbahn zu spät, so daß uns der PKW als einzige Möglichkeit verbleibt. (oder der Urlaub muß wieder einmal ausfallen).“

Im Zuge der Massenmotorisierung veränderte sich die Urlaubs- und Freizeitgestaltung nochmals erheblich. Abseits der engen Grenzen des staatlichen Tourismusangebots, einer Anreise in überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln und einem starren Aufenthalt in wenig komfortablen Unterkünften, erbrachte die Nutzung des eigenen PKWs ein Stück Freiheit und Selbstbestimmung. Die Flexibilität bei der Planung und Durchführung stieg erheblich an, die Gestaltung der Freizeitaktivitäten gewann an Variabilität und man konnte nach Lust und Laune verschiedene Reiseziele ansteuern. So mancher Wochenend- und Feiertagsausflug wurde mit dem eigenen Fahrzeug bestritten und dabei oftmals das Angenehme mit dem Notwendigen verbunden. Viele nutzten die Fahrten in das Grüne nämlich nicht nur zur Erholung, sondern hielten stets Augen und Ohren nach örtlich verfügbaren Nahrungsmitteln, Konsumgütern und Dienstleistungen offen.³⁰⁰ Die steigende Nutzung des Automobils für Freizeit-zwecke zu Lasten der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch in Zahlen belegbar. So geben Umfragen in der DDR darüber Auskunft, dass im Jahr 1968 rund 35 Prozent der Bevölkerung den eigenen PKW für Wochenendreisen nutzten. Bei konstantem Anteil an Fahrzeugen pro Haushalt stieg

²⁹⁷ Vgl. Wolfgang Buddrus, *Urlaub in der DDR: Die Ostseeküste*. (Norderstedt: Books on Demand, 2015), 9. Schätzungen gehen davon aus, dass etwa die Hälfte der Anträge für einen Ferienplatz auch erfüllt werden konnten.

²⁹⁸ Vgl. Gatejel und Becker, *Verkehr in der DDR*, 35–39.

²⁹⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Bernd G. an den Vorsitzenden des Ministerrats der DDR, Genossen Willi Stoph“, 25. Juni 1980, 2, DG 7/616.

³⁰⁰ Vgl. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren*, 223–224.

dieser Wert bis 1972 auf 45 Prozent an. Dieser automobiler Trend setzte sich in weiterer Folge fort, steuerten Anfang der 1970er Jahre lediglich 31 Prozent ihr Urlaubsziel mit dem PKW an, waren es 1980 schon mehr als die Hälfte (51 Prozent) und der Anteil erreichte im Jahr 1988 ganze 60 Prozent.³⁰¹

Unzureichende Reiseangebote und der steigende Grad der Motorisierung führten in der DDR zudem zur Ausbildung einer weit verbreiteten Campingbewegung. Seitens der Staatsführung wurde diese Form des Urlaubs zunächst sehr kritisch bewertet, da man durch diese Entwicklungen eine flächendeckende Ausbreitung bürgerlich-kapitalistischer Individualisierungstendenzen befürchtete. Mangels Alternativen genehmigte man Mitte der 1950er Jahre dann doch den Ausbau entsprechender Anlagen, die jedoch unter staatlicher Verwaltung stehen sollten. Zählte man im Ostseebereich Rostock im Jahr 1957 etwa 15.000 Zeltbegeisterte, so stieg deren Anzahl binnen weniger Jahre auf 71.000 (1964) Camper und Camperinnen.³⁰² Währenddessen sich solche Urlaubsarrangements im Westen sukzessive zu einem Jugend- und Nischenphänomen wandelten, war die Popularität des Campings in Ostdeutschland bis zur Wende ungebrochen. Ende der 1980er Jahre konnten die 529 staatlichen Campingplätze, täglich etwa knapp 400.000 Menschen aufnehmen und so etwa 20 Millionen Übernachtungen pro Jahr bewältigen. Es wurden jedoch nicht nur öffentliche Stellplätze genutzt, viele Camper suchten private Unterkünfte auf oder richteten sich entlang von Gewässern ein.³⁰³

Da Wohnwägen in der DDR praktisch nicht zu bekommen waren, nutzten die Menschen hauptsächlich Anhänger als Transportmittel für den Campingurlaub. Der Enthusiasmus war groß und zahlreiche Bastler und Bastlerinnen entwickelten in Eigenregie praktikable Campinglösungen. Hervorzuheben ist dabei das in den 1970er Jahren von Gerhard Müller entwickelte Dachzelt für den Trabant. Diese Konstruktion ging 1979 in die Serienfertigung. Die Nachfrage überstieg dabei das Angebot um ein Vielfaches, sodass die Wartezeiten für ein derartiges PKW-Dachzelt ebenfalls rasch auf mehrere Jahre anstiegen.³⁰⁴

Mit dem Besitz eines eigenen Automobils gingen jedoch nicht nur Vorzüge einher, die mit einem hohen Gebrauchswert verbunden waren. Die Menschen entwickelten oftmals geradezu zärtliche Gefühle für das eigene Fahrzeug, da wurde gewaschen, poliert und mit Dekorationen nicht gespart: Bei liebevoll bestickten Autokissen, gehäkelten Hutablagen oder Babyschuhen am Rückspiegel, „*wiegt die Frage schwer, ob der Besitz eines Autos Spießertum und kleinbürgerliches Verhalten fördert*“.³⁰⁵

Gerade im auf Konformität ausgerichteten System des Staatssozialismus wurde der private PKW rasch zu einem materiellen Inbegriff für Wohlstand und soziale Beweglichkeit. Je nachdem, ob man überhaupt ein Auto besaß und welche Automarke man sein Eigen nennen konnte, definierte sich der persönliche

³⁰¹ Vgl. Gatejel und Becker, *Verkehr in der DDR*, 38.

³⁰² Vgl. Scott Moranda, „Camping in East Germany: Making ‚Rough‘ Nature More Comfortable“, in *Pleasures in Socialism*, hg. von David Crowley und Susan E. Reid (Evanston: Northwestern University Press, 2012), 204.

³⁰³ Vgl. Martin Bütow, „Abenteuerurlaub Marke DDR, Camping“, in *Endlich Urlaub: Die Deutschen reisen; Begleitbuch zur Ausstellung des Hauses der Geschichte in Bonn vom 6. Juni bis zum 13. Oktober 1996*, hg. von Haus der Geschichte (Köln: DuMont, 1999), 104.

³⁰⁴ Vgl. Heike Wolter, „*Ich harre aus im Land und geh, ihm fremd*“: *Die Geschichte des Tourismus in der DDR* (Frankfurt am Main; New York: Campus, 2009), 312.

³⁰⁵ Menge, „Warten auf Trabbi“, 68.

Status.³⁰⁶ Politische Funktionäre, öffentliche Würdenträger oder Personenkreise mit speziellen Beziehungen nutzten andere Automarken zur Fortbewegung als das gemeine Volk. So manch Bessergestellte fuhren da im Arbeiter- und Bauernstaat nach der Devise ‚Ich zeige dir mein Auto, und sage dir, wer ich bin‘. Der Kreis an Eitlen war auch in der DDR groß und so mancher in seiner Ehre schwer gekränkt, wenn er in seiner Wartburg-Limousine von einem Trabanten überholt wurde.³⁰⁷

Ganz besondere Verehrung genossen westliche Automobilmarken in Ostdeutschland. Helene Weigel, Mitbegründerin und Intendantin des Berliner Ensembles in Ostberlin, setzte 1967 mit dem Kauf eines bordeauxroten Mercedes 180 ein Zeichen. Doppelt so teuer wie ein VW-Käfer repräsentierte dieses Fahrzeug nicht nur in der DDR die ‚Oberklasse‘. Im Design an die amerikanische Bauweise angelehnt, bezeugte dieses Automobil, technisch wie optisch, eine Zugehörigkeit zur freien Welt. Im Zusammenhang mit dem Gegensatz, dass eine bekannte Person des öffentlichen Lebens mit einem Luxusauto des Klassenfeindes durch die Straßen Ostberlins kutscherte, eröffnet dies zwei Lesarten. So kann Weigels Entscheidung für das mondäne Vehikel als Bestätigung des populären Vorurteils politischer Inkonsequenz bei Linksintellektuellen gedeutet werden, oder aber ist als politischer Akt der Dissidenz und als Einstehen für Selbstbestimmung und Freiheit verstehbar.³⁰⁸

Solch große Träume hatte auch Gerhard B., der sich in seinem Schreiben an den Ministerrat der DDR aus dem Jahr 1980 nichts sehnlicher wünschte als *„einen kompakten zweitürigen Wagen mit Heckklappe, Viertaktmotor und Frontantrieb“*. Deshalb, so führt er weiter aus, *„habe ich mich auch vor zwei Jahren sehr intensiv um einen ‚VW Golf‘ bemüht. Meine Bestellung beim IFA-Vertrieb Berlin ist aber [...] nicht [...] berücksichtigt worden“*. *[...] Es ist nach wie vor mein Wunsch, einen ‚Golf‘ zu kaufen. Ich schreibe Ihnen dies, weil ich davon ausgehe, daß Entscheidungen über NSW-Importe und deren Vergabe kurzfristig, ohne daß es dann darüber offizielle Informationen geben wird, erfolgen werden“*.³⁰⁹ Richtig lag der Eingabeschreiber mit der getätigten Annahme zur kurzfristigen Vergabe und den nicht-offiziellen Verlautbarungen. Eine reelle Chance zur Zuweisung eines solchen Wagens auf regulärem Wege hatte er mit Bestimmtheit keine. Als einfacher Bürger, ohne spezielle Zugänge und Beziehungen, blieb ihm bloß das lange Warten auf ein Fahrzeug aus sozialistischer Produktion. Welchen Stellenwert ein Westautomobil hatte, wer eines bekam und wie schnell eine Realisierung möglich war, zeigt etwa das Fallbeispiel von Katarina Witt. Als mehrfache Olympiasiegerin und Weltmeisterin war sie in den 1980er Jahren das Aushängeschild für ein ganzes Land und verkörperte all dies, was die DDR auch gerne für sich beanspruchte: Erfolg, Esprit, Modernität und Zukunftsgewandtheit. In der ganzen Vereinnahmung ihrer Person war es für die Staatsführung essentiell wichtig, dass ihr Spring- und

³⁰⁶ Jenseits von Status und Prestige beschäftigte die Bürger und Bürgerinnen der DDR die Frage, welches Automobil denn für sie den höchsten Eignungsgrad aufwies. Neben Parametern wie Status, Preis, Verfügbarkeit, Lebensdauer und Fahreigenschaften lag ein ganz wesentliches Entscheidungskriterium in der relativen Verfügbarkeit von Ersatzteilen. Diese waren für die heimischen Autotypen Trabant und Wartburg noch am Ehesten zu beschaffen.

³⁰⁷ Vgl. Menge, „Warten auf Trabbi“, 68; vgl. Lewis H. Siegelbaum, „The Impact of Motorization on Soviet Society after 1945“, in *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, hg. von Corinna Kuhr-Korolev und Dirk Schlöcker, I (Wolfsburg: Volkswagen, 2009), 21–30.

³⁰⁸ Vgl. Eva Biringer, „Als Helene Weigel mit ihrem Benz durch Ost-Berlin cruiste“, *Welt*, 2. Juli 2018, <https://www.welt.de/print/die_welt/kultur/article178586326/Als-Helene-Weigel-mit-ihrem-Benz-durch-Ost-Berlin-cruiste.html>; vgl. Maximilian Steinborn, „Distinktion und Konsequenz. Helene Weigels Auto“, *Kunsthalle Wien*, 18. Juli 2018, <<http://kunsthallewien.at/social/blog/2018/07/distinktion-und-konsequenz-helene-weigels-auto>>.

³⁰⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Gerhard B.“, E549/80; 1.

Zugpferd „nach Reisen immer fröhlich und zufrieden wieder heimkam“. Obgleich Staatsflucht für ‚Kati‘ nie eine Option darstellte, war sie doch laut eigenen Aussagen „von diesem Staat überzeugt“, so wusste sie zugleich die Vorzüge ihrer Sonderstellung „für meine Zwecke“ zu nutzen. Ganz unbürokratisch stellte ihr der Staat zunächst einen PKW-Lada 2107 zur Verfügung und auch die Eltern wurden unkompliziert mit einem PKW-Wartburg versorgt.³¹⁰ Nach einem Unfall mit dem dunkelblauen Lada sollte es im April 1988 ein Golf sein: „Gegenüber dem Genossen K[...] bekundete sie [...] Interesse an einem VW Golf LC – fünftürig – leuchtendes Rot (Ferrari-Rot (!!))“.³¹¹ Auch dieser Wunsch wurde umgehend erfüllt und nach einem weiteren selbstverschuldeten Unfall wurde der mit aufwendiger Sonderausstattung ausgerüstete Golf einfach ein zweites Mal bereitgestellt.³¹² Mit dem (automobilen) Sonderstatus ‚ihrer Kati‘ hatten die meisten Menschen im Land wohl keine großen Probleme, ganz nach dem Tenor, dass für solche ‚Ausnahmeleistungen, auch Ausnahmen in der Versorgung gerechtfertigt‘ sind. Auf weitaus geringere Zustimmung der Allgemeinheit stieß die Bevorzugung auf zahlreichen weiteren Ebenen (siehe dazu u.a. Abschnitt 7.4).

7.2 *Automobile Quantitäts- und Qualitätsmängel*

7.2.1 *Warten und endlich fahren*

Das vordringlichste Problem im Zusammenhang mit dem Erwerb und Besitz eines eigenen Fahrzeugs fußte in den extrem langen Wartezeiten zwischen Bestellung und Auslieferung. Der Bedarf an Kraftfahrzeugen überstieg das Angebot an Eigenproduktionen und Importen erheblich. Mit der Zeit nahm der Rückstau bei der Bearbeitung von Bestellungen systemgefährdende Ausmaße an und betrug Ende der 1980er Jahre weitaus mehr als zehn Jahre (siehe dazu auch Abschnitt 4.4.4). Während in den kapitalistischen Ländern des Westens allmählich erste Sättigungserscheinungen eintraten, wurde die automobilen Rationalisierung in der DDR für weite Teile der ostdeutschen Bevölkerung zusehends zu einem sichtbaren Beleg des ökonomischen Niedergangs des Sozialismus.³¹³

Schon der Bestellungsprozess eines Neuwagens hatte in der DDR ganz eigene Gesetze. Egal ob ein Fabrikat aus heimischer Produktion oder ein Importfahrzeug aus den sozialistischen Bruderländern Ziel des Verlangens war, man musste seinen Autowunsch zunächst in einer aufliegenden Liste beim IFA-Autohandel schriftlich deponieren. Stand das Fahrzeug dann mehrere Jahre später zur Verfügung, dann wurde die Kundschaft vom IFA-Vertrieb über die Abholung informiert. Bereits ab den 1960er Jahren mussten die Menschen in der Regel viele Jahre auf eine entsprechende Bereitstellungsmitteilung warten. Viele Bürger und Bürgerinnen brachten überhaupt kein Verständnis für diese langen Wartezeiten auf. Karl H. bestellte etwa am 28. Mai 1960 in seinem Heimatort „bei der Erfassungsstelle vom Rat des Kreises einen neuen PKW“. In seiner Eingabe vom Juni 1963 brachte er seinen Unmut über die lange

³¹⁰ Klaus Brinkbäumer und Georg Mascolo, „STASI: Gewichtige Allianz“, *Der Spiegel*, 28. Mai 2001, 71.

³¹¹ Oskar Beck, „Außergewöhnliches Leben auf dünnem Eis“, *Welt*, 3. Dezember 2015, <https://www.welt.de/print/die_welt/sport/article149552154/Aussergewoehnliches-Leben-auf-duennem-Eis.html>.

³¹² Günter Lachmann und Ralf G. Reuth, „Die Stasi-Akten der Katarina Witt“, *Welt am Sonntag*, 12. Mai 2002, <<https://www.welt.de/print-wams/article603378/Die-Stasi-Akten-der-Katarina-Witt.html>>.

³¹³ Vgl. Helga Schultz und Hans-Jürgen Wagener, Hrsg., *Die DDR im Rückblick: Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur* (Berlin: Links, 2007).

Wartezeit zum Ausdruck, immerhin sind mittlerweile „*nun 3 Jahre vergangen und ich habe noch keinen Wagen*“. Der Ärger kulminierte schließlich, als man dem Bürger, der für seine Person in Anspruch nahm „*keine Planschulden*“ zu haben und seinen „*Verpflichtungen immer gerecht nachgekommen*“ zu sein, nach mehrmaliger Rücksprache bei den verantwortlichen Stellen mitteilte, er „*müßte noch mindestens 1 ½ Jahre warten*“. Das wiederum war für den Bürger „*keinesfalls verständlich [...] Unterdessen kann man ja schon gestorben sein*“.³¹⁴ Nachdem seinem Ansuchen zur Erledigung der Bestellung nicht entsprochen wurde, schrieb der Betroffene nach einem weiteren Jahr des Wartens eine erneute Eingabe an denselben Adressaten. Im Ton rauer und in der Forderung nach Abhilfe bestimmender, rief Karl H. den Behörden in Erinnerung, dass immer noch „*kein Eingang vom PKW zu verzeichnen ist*“. Er wäre jedoch keineswegs unflexibel, denn es „*muss nicht unbedingt ein ‚Moskwitsch‘ sein, ich nehme auch einen Wartburg oder Skoda, aber wissen möchte ich nun jetzt von Ihnen, ob wir überhaupt noch Handelsbeziehungen mit unseren Sozialistischen Partnern auf dieser Basis haben???*“ [...] *Ich bitte Sie nun hiermit höflichst, mir ganz konkret mitzuteilen, ob ich in ganz kurzer Zeit einen neuen PKW bekomme oder nicht. [Sic!]*“.³¹⁵ Inwiefern seine Beharrlichkeit Wirkung zeigte, ist den Akten leider nicht zu entnehmen, Karl H. konnte jedenfalls noch im Jahr 1964 den vor mehr als vier Jahren bestellen Wagen in Empfang nehmen. Fälle wie jenen von Karl H. gab es Zigtausende im Land und es wurden mit der Zeit immer mehr. Zur besseren Vergegenwärtigung des Engpasses, ein paar Zahlen aus Ostberlin. Nach Angaben der IFA warteten im Jahr 1965 alleine in der bevorzugt belieferten Hauptstadt der DDR mehr als 60.000 Menschen auf die Auslieferung ihrer Bestellung, davon 36.000 auf einen Trabant. In diesem Zeitraum registrierten die Behörden auf dem Stadtgebiet lediglich 4.800 Neuzulassungen.³¹⁶

Da man als Bürger bzw. Bürgerin der DDR nicht wissen konnte, wer als Nächster eine Zuteilung erhält, trugen sich vorsichtshalber ganze Familien, vom Kind bis zum Greis, in die Bestelllisten ein. Dies wiederum verzerrte den tatsächlichen Bedarf. Die staatlichen Stellen reagierten darauf und hielten es schon zu dieser Zeit für „*zweckmäßig, erneut die Entwicklungstendenzen der Vorbestellung für PKW einzuschätzen, um evtl. Schlußfolgerungen und Maßnahmen einzuleiten, die ein weiteres ungerechtfertigtes Ansteigen der Bestellungen [...] verhindern, was zweifellos zur Verkürzung der Wartezeit auf ein vertretbares Maß führen müßte*“.³¹⁷ In weiterer Folge gelang es jedoch weder die Bestellungen auf den tatsächlichen Bedarf zu reduzieren, noch die bestehenden Wartelisten im erforderlichen Maße abzubauen. Ganz im Gegenteil, Anfang der 1970er Jahre stieg die durchschnittliche Wartezeit auf etwa zehn Jahre an. Gleichermaßen wuchs der Unmut in der Bevölkerung über diese Zustände an und vor allem zu Beginn der 1980er Jahre stiegen die Beschwerden nicht nur erheblich an, sondern auch der

³¹⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Karl H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 18. Juni 1963, E92/63; 1, DC 14/10708.

³¹⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Karl H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 29. Juni 1964, E92/63; 1-2, DC 14/10708. Nicht nur Herr Karl H., viele Menschen bekundeten ein hohes Maß an Flexibilität und waren gar nicht auf einen bestimmten Autotyp festgelegt. Für eine Verkürzung der Wartezeit wollte man eben irgendeinen „*anderen Autotyp haben, aber auch das ist nicht früher möglich*“; DRA-SZG, „Brief von Gerda E.“, 83; 1.

³¹⁶ Vgl. Mitteldeutscher Rundfunk, „Der Mangel wird verwaltet: DDR Automarkt in den 1970er Jahren“, *MDR Zeitreise: Mein Leben, Meine Geschichte*, 25. Mai 2011, <<https://www.mdr.de/zeitreise/stoebern/damals/artikel106566.html>>.

³¹⁷ SAPMO-BA, „Eingabenanalyse III/1963 der Inspektion Handel und Versorgung; Abteilung Eingaben“, 5. Oktober 1963, 3, DC 14/10708.

Tonfall der Forderungen nahm an Intensität zu. Die Geduld der Bevölkerung schien zunehmend überstrapaziert. Gerhard B. wartete am 14. Juli 1980 immer noch auf seine im Jänner 1972 beim IFA-Vertrieb Gera deponierte PKW-Bestellung für einen Škoda-Neuwagen. Der Bürger ist gut informiert und es ist ihm daher wohl bekannt, dass zum Zeitpunkt seines Schreibens an den Ministerrat der DDR erst „*PKW-Bestellungen aus dem Jahr 1970*“ an der Reihe sind und er daher frühestens in zwei Jahren zum Zuge kommt. Dem zum Trotz ist das Ende seines Durchhaltevermögens bereits erreicht, er will jetzt ein Fahrzeug, denn es dauert (ihm) „*einfach zu lange, noch Jahre auf ein Auto warten zu müssen*“.³¹⁸

Nicht wenige Bürger und Bürgerinnen richteten ihre Automobilbestellung nach den vermuteten Wartezeiten aus. In der Hoffnung einer etwas schnelleren Empfangnahme und um die latente Gefahr der Produktionseinstellung des bestellten Modells zu minimieren, entschieden sich viele Menschen für den Typ „*bei dem die Wartezeit am kürzesten lag*“. Auch die Pressemeldungen wurden in Bezug auf die automobilen Entwicklungen genau verfolgt. Hieß es dann, „*daß die Produktion für den ‚Moskwitsch‘ und den ‚Saporoshez‘ umgestellt wird*“, erhielten die zuständigen Stellen als unmittelbare Folge davon zahlreiche Eingaben mit dem Inhalt endlich „*mitzuteilen, wann etwa mit der Lieferung [...] zu rechnen ist*“. Vor allem ältere Menschen orientierten sich bei ihrer Bestellung an jenen Modellen, mit den vermeintlich kürzesten Bereitstellungszeiten. „*Da die Wartezeit bei den anderen Wagen sehr groß ist, wäre ich bereits Rentner, wenn ich dann an der Reihe bin*“, lautete dazu die Befürchtung. Bei den extremen Zeitspannen bestand zudem eine Unsicherheit darin, ob man zum Zeitpunkt der Fahrzeugübernahme überhaupt noch gesundheitlich in der Lage sein würde dieses zu lenken.³¹⁹

Wie die Statistiken zeigen, waren derartige Überlegungen gar nicht so abwegig. Horst B. hatte ursprünglich eine „*Autoanmeldung auf einen Trabant - datiert vom 5.8.1975*“. Im Laufe der Jahre hat sich nicht nur seine Stimmungslage, sondern auch sein Gesundheitszustand zum Schlechteren gewandelt, daher „*meldete ich im Juli 1988 auf Wartburg um. Dies machte sich erforderlich, da ich stark gehbehindert bin und mit zunehmenden Alter beim etwas beengten Sitzen im Trabant starke Beschwerden habe*“.³²⁰ Selbst ein reger Briefaustausch mit zahlreichen weiteren Behördenstellen vermochte es nicht, der individuellen Notsituation eine entscheidende Wende zu verleihen. Wie auch in diesem Fall, wurden schließlich viele schon in den 1970er Jahren getätigten Autobestellungen von den politischen Umwälzungen überholt. Das letzte überlieferte Schreiben von Horst B. datiert vom 6. November 1989. Drei Tage vor dem Fall der Berliner Mauer wendete er sich darin an die DDR-Fernsehredaktion ‚Prisma‘, „*um Ungerechtigkeiten und Bürokratismus mir gegenüber auszuräumen und mir zu helfen*“, da „*meine Eingaben bis hin zum Staatsrat und zur Volkskammer [...] nur als Nebensächlichkeiten abgetan wurden*“. Ermutigt durch die aktuellen politischen Entwicklungen werden in dem Brief die ‚Fehler im System‘ ohne Umschweife beim Namen genannt und gleichzeitig in Abrede gestellt, „*daß die Handlungsweisen von verschiedenen staatlichen Institutionen im Sinne unserer sich*

³¹⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Gerhard B.“, E549/80; 1.

³¹⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Walter K. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 20. Juli 1980, E573/80, DG 7/616.

³²⁰ DRA-SZG, „Eingabe v. Horst B. an die Volkskammer der DDR“, 13. Oktober 1989, 113744, SGZ 1988 AVN440.

*für das Wohl des Volkes wandelnden Politik sind“.*³²¹ Eine derartig direkt vorgetragene Infragestellung der ‚Integrität staatlicher Stellen‘ hätte noch wenige Monate zuvor ernsthafte Konsequenzen für den aufsässigen Bürger nach sich gezogen.³²²

7.2.2 *Automobile Qualitätsmängel*

Hatte das Warten endlich ein Ende und rückte der langersehnte Übergabetermin heran, eilte der Bürger bzw. die Bürgerin in die zugeordnete IFA-Geschäftsstelle. Auf persönliche Sonderwünsche, die Ausstattung oder Farbgebung des Fahrzeugs betreffend, wurde bei der Übergabe zumeist keine Rücksicht genommen. Es waren jene Automobile zu wählen, welche gerade eingetroffen waren. Die Menschen akzeptierten diese Praxis in der Regel auch. Man hatte einfach zu lange auf den fahrbaren Untersatz gewartet, als jetzt noch einmal durch unbedachtes Handeln alles zu riskieren. Ein Bestehen auf allfällige Sonderwünsche hätte nicht nur eine erhebliche Verlängerung der Wartezeit bedeutet, auch der Ausgang wäre ungewiss gewesen. Schließlich wusste niemand so genau, wann die nächste Lieferung kommt und welche Modelle diese beinhalten würde. So manche Kundschaft versuchte die Situation vor Ort mit ein paar Geldscheinen zu seinen oder ihren Gunsten zu verbessern, beispielsweise um sich doch noch eine bestimmte Farbe unter den vorrätigen Modellen zu sichern. Eine Probefahrt oder umfangreiche technische Überprüfungen bei der Übernahme waren eher die Ausnahme, denn übliche Gepflogenheit. Nur wer von dieser Usance durch selbstbewusstes Auftreten, gepaart mit einer gewinnenden Wesensart, abwich und *„mit sehr viel Geduld und Kennerblick das Auto gründlich inspizierte, sich nicht in den Vorschriften und bürokratischen Abläufen verlor [...] konnte endlich mit dem lang ersehnten Auto nach Hause fahren und sicher sein, auch ein fahrtüchtiges Auto gewählt zu haben“.*³²³

Denn oftmals waren die Neufahrzeuge keineswegs frei von Mängeln. Davon konnte u.a. Gerd S. ein Lied singen. Nach langer Wartezeit langte im August 1989 endlich die Benachrichtigung ein, seinen neuen Wartburg 1.3 zum Preis von rund 31.000 DDR-Mark vom Autohaus abzuholen. *„Die Freude war riesig groß“* beim stolzen Neuwagenbesitzer. Diese sollte jedoch auf Grund kleinerer und größerer Qualitätsprobleme nur von kurzer Dauer sein. Schon bei der *„Überführung des Fahrzeugs [...] fiel die Temperaturanzeige (Kühlmittel) aus“*. Die umgehend konsultierte Fachwerkstätte konstatierte einen groben Produktionsmangel, das Fahrzeug war jedenfalls *„nicht einsatzfähig, denn bei Überhitzung kommt es zum Motorschaden“*. Mit der Bitte das Neufahrzeug in einen einsatzfähigen Zustand zu

³²¹ DRA-SZG, „Brief v. Horst B. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 6. November 1989, Blatt-Nr. 113744, SGZ 1988 AVN440.

³²² In überwiegender Mehrheit waren die ostdeutschen Bürger und Bürgerinnen sehr geschult im Umgang mit den Behörden. Solange in den Eingaben ein gewisser sprachlicher Duktus eingehalten wurde, konnte man auch kritische Nuancierungen setzen. Gewisse Tabuthemen durften jedoch nicht allzu deutlich hervortreten. Ein allzu forsches Vorgehen, etwa die Kontestation des sozialistischen Herrschaftsanspruchs, ablehnende Äußerungen zum sozialistischen Gesellschaftssystem, abschätzige Bemerkungen zu den Staatsorganen oder gar die Drohung einen Ausreiseantrag einzubringen, konnte ernstzunehmende Konsequenzen hervorrufen. Im günstigsten Fall wurde man bei einer solchen Treubruchigkeit zu einer Aussprache mit der lokalen Parteivertretung vorgeladen, bei allzu devianten Verhalten beschäftigte sich in weiterer Folge die Staatssicherheit (Stasi) mit dem Fall.

vgl. Jens Gieseke, Hrsg., *Staatssicherheit und Gesellschaft. Studien zum Herrschaftsallday in der DDR*, Bd. 30, Analysen und Dokumente (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2007); vgl. Jens Gieseke, *Die Stasi: 1945 - 1990*, 4. Aufl. (München: Pantheon, 2011).

³²³ Gatejel, „Die Hassliebe zum sozialistischen Automobil“, 420.

versetzen oder zumindest die benötigten Ersatzteile bereitzustellen, wandte sich der Kunde mehrfach an den Kundendienst in Eisenach. Man „versprach umgehend Abhilfe. *N i c h t s g e s c h a h ! [Sic!] [...]* Zwei Monate stehen nun 31 TM in meiner Garage nutzlos herum, die Garantiezeit läuft davon und meine Urlaubsreise mit dem PKW wird ausfallen“, reüssierte der sozialistische Konsument spürbar genervt, um abschließend – in Bezugnahme auf die postulierten Ergebnisse der 8. Tagung des ZK – kritisch in Frage zu stellen, inwiefern das Ganze „noch etwas mit Disziplin und hoher Qualität der Arbeit zu tun“ habe.³²⁴

Vielen Neuwagenbesitzern erging es ähnlich. Von einem besonders langen Leidensweg in dieser Beziehung wusste Siegfried S. zu berichten. Auch seine Familie hatte zunächst im Frühjahr 1989 „das Glück, nach einer Wartezeit von 15 ½ Jahren (Bestelldatum 16. 10. 1973) einen Wartburg 1.3 käuflich“ zu erwerben. Nach einer letzten Geduldssprobe von mehreren Stunden in einem Leipziger Autohaus übergab der Mitarbeiter schließlich das Fahrzeug mit „den Worten: ‚Das ist Ihr Fahrzeug, schauen Sie sich es an, inzwischen mache ich die Papiere fertig!‘“. Das Problem der Autobeschaffung schien damit nach vielen Jahren des Wartens scheinbar binnen Minuten gelöst. Da „so ein Autokauf schließlich, aber für uns unerklärlich, schnell vonstatten gehen“ musste, „denn die Zeit war knapp“, konnte der Käufer auch „in der Verkaufshalle keine Fehler am Fahrzeug erkennen“. Dazu sollte Siegfried S. in der Folge jedoch noch reichlich Gelegenheit bekommen. Schon in den nächsten beiden Tagen waren seine Bastelqualitäten gefordert. Defekte Belüftungsfächer, kleinere elektrische Probleme oder eine fehlerhafte Arretierung der Kofferklappe wurden in Eigenregie instandgesetzt und vom Besitzer „nur unter kleinen Fehlern verbucht“. Auch eine werksseitig defekte Scheibenwischerwelle, „das Gestänge baumelte lustig herum“, brachte Siegfried S. nicht aus der Ruhe und auch „dieser Fehler wurde von mir beseitigt, denn bei starkem Regen kann man ohne Scheibenwischer nicht fahren“. Dem noch nicht genug gab nach „einer größeren Fahrt [...] das Getriebe eigenartige Geräusche von sich“. Die Vertragswerkstatt stellte einen Getriebeschaden fest, wobei, das Fahrzeug war „leider nicht das einzige, welches größere Fehler aufzuweisen hatte, es waren 5 oder 6 Stück“ am Hof der Werkstätte geparkt, die ebenfalls mit größeren Mängeln behaftet waren. Der herbeigerufene Sachverständige vom Autowerk Eisenach gestand die Getriebeprobleme wohl ein und versprach einen raschen Austausch. Alle anderen entdeckten Unzulänglichkeiten, auch „die Antriebe weisen Mängel auf“, wären nach Aussage des Herstellers vom Kunden zu akzeptieren. Der verärgerte Kunde wollte es wiederum eben nicht einfach hinnehmen, „wenn schon nach 6 - 8 Wochen aus allen Pfalzen des Wartburgs 1.3 der Rost austritt“. Auf die Bemerkung des Käufers, dass man „für gutes Geld, durch unser Hände Arbeit, auch gute Ware verlangen kann“, wurde ihm vom Wartburg-Firmenvertreter erwidert, dass man „dieses Auto ja nicht kaufen brauchte. Auch er sei bereit, mir für den Wartburg 1.3 30.200,00 Mark zu zahlen und das Auto wäre sein eigen!“. Mit solchen Leistungen „in unserer Volkswirtschaft kann man wohl wenige begeistern“, schloss der Eingabeschreiber seine eindringliche Fallbeschreibung ab.³²⁵

Die zahlreichen Beanstandungen über die „Mängel [...] bei der Herstellung“ der DDR-Eigenproduktionen Trabant und Wartburg wurden von den verantwortlichen Behörden gesammelt und

³²⁴ DRA-SZG, „Brief v. Gerd S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 13. August 1989, Blatt 2467; 1, SGZ 1989.

³²⁵ DRA-SZG, „Brief v. Siegfried S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 14. April 1989, Blatt 1259; 1-3, SGZ 1989.

ausgewertet, die Erkenntnisse im Anschluss an die Hersteller- und Zulieferbetriebe weitergeleitet.³²⁶ Ein Bericht über die Überprüfung von Eingaben und Reklamationen im IFA-Vertrieb Halle aus dem Jahr 1977 kommt dabei zur Schlussfolgerung, dass der „*Hauptteil der [...] nachgewiesenen Reklamationen [...] die nicht qualitätsgerechte Anlieferung der PKW [betreffen], wobei Korrosionserscheinungen und technische Mängel im Vordergrund stehen*“.³²⁷ Eine weitere umfangreiche Eingabeanalyse aus dem Jahr 1986 kommt zum Schluss, dass beim PKW-Trabant vor allem Korrosionserscheinungen (Rostansätze), Lackschäden, schlechte Motorleistung, Mängel am Vergaser und Probleme beim Simmering das Gros der Beschwerden ausmacht. Auch beim Mittelklassemodell Wartburg waren „*Lackierungsmängel und Korrosionserscheinungen*“ häufig der Fall. Zudem traten ab Werk oftmals Probleme mit der Bremsanlage, der Schaltung, Dichtungen und der Scheibenwaschanlage auf. Bei der Kombiausführung ‚Tourist‘ kam es in Folge von Spülrückständen häufig zu Blasenbildung im Lackaufbau und zu großflächigen Ablösungen der Decklackschicht. Auch um die Passgenauigkeit der Türen war es bei dieser Bauvariante schlecht bestellt. Trotz fortgesetzter „*Anstrengungen zur Gewährleistung der Qualitätsparameter beim PKW-Wartburg*“ war die „*Fehlerhäufigkeit infolge Nichteinhaltung technologischer Prozesse [...] hoch*“. Wie die erhobenen Zahlen der Qualitätssicherung belegen, gelang es bis zum Ende der DDR nicht, die Qualitätsprobleme in der heimischen PKW-Produktion entscheidend in den Griff zu bekommen.³²⁸

Die Verantwortlichen wussten also offensichtlich Bescheid über die zahlreichen Mängel, mit denen die Fahrzeuge die heimischen Produktionshallen verließen. Obgleich Trabant und Wartburg das Straßenbild der DDR dominierten, bezogen sich „*50 % der Eingaben auf Import-PKW*“ aus den sozialistischen Bruderstaaten.³²⁹ Grundsätzlich gab es dabei zu allen Typen von Importfahrzeugen Beschwerden aus der Bevölkerung. Selbst die relativ gut verarbeiteten PKW aus den tschechoslowakischen Škoda-Werken waren bei der Übergabe keineswegs immer frei von Mängeln. So auch beim neu erworbenen PKW Škoda S 120 L von Dr. D.. Bei seinem Neuwagen fehlten „*1) beide Schläuche für die Ableitung des Abwassers aus dem Schacht vor dem Frontfenster und 2) ein Gummipuffer der Motorhaube*“. Auf Grund der Unzulänglichkeiten „*sammelte sich eine große Menge Wassers [Sic!] unter den Fußmatten vorn und hinten*“. Bei der Fahrt klapperte zudem fortwährend die Motorhaube.³³⁰ Die Antwort der Direktion des VEB IFA-Vertriebs in Magdeburg erfolgte nur eine Woche später und für den Beschwerdeführer enttäuschend. Die Mängel des ausgelieferten Fahrzeugs wären wohl vorhanden und „*auf Transportbeschädigungen bzw. Fehlteile zurückzuführen*“ gewesen, der Kunde hätte dies jedoch zu akzeptieren, denn schließlich handelte es sich hier um eine „*vorfristige Belieferung*“ und eine solche „*konnte nur mit einem derartig beschädigten Fahrzeug realisiert werden*“. Außerdem hätte der Kunde

³²⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Manfred S. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 16. November 1983, E164/83, DC 14/1532.

³²⁷ SAPMO-BA, „Bericht über die Überprüfung zur Bearbeitung von Eingaben und Reklamationen im IFA-Vertrieb Halle“, 16. Juni 1977, 9, DC 14/813.

³²⁸ SAPMO-BA, „Bericht über die Eingabearbeit im 2. Halbjahr 1985 und über die Entwicklung im Jahr 1985 gegenüber dem Vorjahr im Bereich des Ministeriums für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 3. März 1986, 10–11, DG 7/1588, Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde.

³²⁹ Ebd., 13.

³³⁰ SAPMO-BA, „Eingabe v. Dr. D. an den VEB IFA-Vertrieb Magdeburg“, 30. April 1980, 1, DG 7/616.

für sein Fahrzeug einen Preisnachlass „in Höhe von 120,00 M in Anspruch genommen“. Auf Basis dieser Argumentationsführung lehnte der Automobilvertrieb jedenfalls „eine Garantieverpflichtung [...] ab“.³³¹

Noch weitaus schlimmer erging es oftmals Kunden, die einen Personenkraftwagen aus sowjetischer Produktion vom Typ Moskwitsch käuflich erwarben. Die eingehenden Beschwerden aus der Bevölkerung füllten viele Schränke und selbst die ostdeutschen Behörden hatten das Gefühl, „daß die aus Importen gelieferten Personenkraftwagen ‚Moskwitsch‘ zu 90 % beschädigt eingehen“. Dieses Qualitätsproblem veranlasste die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR schon im Jahr 1963 eine detaillierte Überprüfung der Zusammenhänge einzuleiten. Die Ergebnisse dieser Revision bestätigten die Eindrücke. So wurden beim VEB Imperhandel, dem für den Automobilbau zuständigen Importbetrieb in der Berliner Tabbertstraße, bis Ende 1963 insgesamt 2.695 PKW vom Typ Moskwitsch 407/408 registriert, davon wiesen rund 65 Prozent äußerliche Schäden, „wie Lackkratzer, Beulen bis zu starken Deformierungen einiger Karosserieteile“, auf.³³² Die Störungsquelle schien rasch gefunden und überwunden, gemäß offizieller Verlautbarung konnten die Schäden auf eine unsachgemäße Arbeitsweise in einem polnischen Umladebahnhof zurückgeführt werden. Tatsächlich lagen die Ursachen der Probleme doch woanders, wie die fortgesetzten Reklamationen der Käufer und Käuferinnen belegen. Die zahlreichen, „durch Kabelbrände ausgebrannte Fahrzeuge“ dieses Typs, lassen sich wohl beim besten Willen nicht durch eine unsachgemäße Verladung erklären.³³³ Ein brisantes Analysepapier des Vertragsgerichts Gross-Berlin plädierte dafür, doch endlich den allseits vermuteten Ursprung der Probleme anzugehen, welcher in der sowjetischen Automobilproduktion zu suchen ist. Es dürfen doch in einer solchen Angelegenheit „nicht erst erhebliche Personen- und Sachschäden abgewartet werden“, bevor greifbare Initiativen zur Anwendung kommen. Es gilt die „Auslieferung mangelfreier PKW ‚Moskwitsch 408‘ zu sichern [...], nicht nur im Interesse der Käufer, sondern auch des Herstellers“.³³⁴ Die ganze Angelegenheit zur Identifikation der Ursachen und des Umfangs der Mängel bei den importierten Fahrzeugen aus Sowjetproduktion erhielt alsbald eine ‚brisanter‘ politische Note, denn schließlich ließen die ostdeutschen Berichte auch die Lesart zu, sämtliche sowjetische Fabrikate würden Qualitätsprobleme aufweisen. Trotz Vermittlungsversuchen auf Ministerebene und Einbeziehung sowjetischer Stellen der Handelsvertretung und Güterinspektion, wurden ostdeutsche Unterstützungsangebote zur Sicherstellung der Qualität „von der sowjetischen Seite abgelehnt“. Schließlich gelangen die DDR-Behörden zur ernüchternden Erkenntnis, dass die Importfahrzeuge eben in dem Zustand abzunehmen sind, wie sie auch geliefert werden und der „inländische Bedarfsträger die auftretenden Mängel, überwiegend Fertigungsmängel, infolge fehlender Einflussnahme auf den Lieferer in Kauf nehmen müsse“.³³⁵

³³¹ SAPMO-BA, „Antwort des VEB IFA-Vertrieb Magdeburg auf die Eingabe v. Dr. D.“, 6. Mai 1980, 1, DG 7/616.

³³² SAPMO-BA, „Bericht der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR an das ZK der SED zu den Problemen importierter PKW vom Typ Moskwitsch; gerichtet an Werner Jarowsky“, 5. November 1963, 1, DY 30/81216.

³³³ SAPMO-BA, „Information des Vertragsgerichts Groß-Berlin an den Sekretär der Bezirksleitung der SED Gross-Berlin bzgl. Auslieferung mangelhafter PKW ‚Moskwitsch 408‘“, 9. Dezember 1966, 1, DY 30/81216.

³³⁴ Ebd., 3.

³³⁵ Ebd., 2.

Die Qualitätsprobleme sowjetischer Fahrzeuge blieben ebenso von Dauer wie die entsprechenden Beschwerden der ostdeutschen Bevölkerung. Ein besonders eindringliches Beispiel zu den häufig auftretenden Motorschäden beim Typ Moskwitsch liefert der Fall des VEB Eleba Ehrenfriedersdorf. Im Zeitraum von September 1973 bis Oktober 1974 musste, „*hervorgerufen durch Qualitätsmängel*“, der komplette Motor beim betrieblich genutzten Fahrzeug insgesamt drei Mal ausgetauscht werden. Die letzten Aggregate schafften gerade einmal 9.500 bzw. 1.179 Kilometer an Fahrleistung, bevor ein Wechsel unumgänglich war. Verständlicherweise verursachte dies erheblichen Ärger und Kosten beim Kunden.³³⁶ In einem internen Memo der staatlichen Eingabeadressaten wird anhand dieses Falles dafür optiert, seitens des VEB Imperhandels „*Maßnahmen einzuleiten, die diese Situation [...] im Interesse der qualitätsgerechten SU-Produktion schnellstmöglich ändern*“. Wie ist diese ‚Empfehlung zur Intervention‘ zu bewerten? Entweder wusste die Behörde nichts über die bereits zehn Jahre zuvor ausgehandelte Vorgangsweise bei Qualitätsmängeln von Sowjetfahrzeugen, diese nämlich geflissentlich einfach hinzunehmen, oder, da liegt die Vermutung näher, man wollte sich nicht länger mit diesem unbefriedigenden Prozedere abfinden.³³⁷

Die Fertigungsprobleme betrafen jedoch keineswegs nur Modelle vom Typ Moskwitsch. Selbst die Oberklassenmodelle Wolga waren nicht frei von Fehlern. So stellte auch Kurt K., seit 17. Dezember 1971 stolzer Besitzer eines Wolga GAS 24, im Rahmen der Übernahme bzw. im Verlauf der ersten Durchsicht, zahlreiche Mängel am Fahrzeug fest. Diese umfassten unter anderem eine beschädigte Frontscheibe, scheinbar grundlos aufleuchtende Warnlampen, eine defekte Kraftstoffanzeige oder kleinere Deformationen der Karosserie. Trotz mehrerer Gesuche konnte oder wollte man dem Neo-Autobesitzer zunächst nicht helfen. Erst nach einem Schreiben an Minister Heinz Matthes, dem der verärgerte Bürger seine Lage nochmals eindringlich schilderte und vermerkte, solche „*Dinge, auch wenn sie im volkswirtschaftlichen Maßstab nur Kleinigkeiten sind, tragen erheblich zur Verärgerung der Bürger bei*“, kam Bewegung in die Sache.³³⁸ Das Büro des Ministers intervenierte erfolgreich und wies nach „*Auswertung des Vorganges und der durchgeführten Kontrolle an: [...] Dem Kunden sofort nach Eingang der betreffenden Ersatzteile zu helfen*“.³³⁹ Ob der VEB Imperhandel überhaupt Einfluss auf die Lösung der Qualitätsprobleme von Importfahrzeugen hatte, ist nach Auswertung der erhaltenen Belege mehr als fraglich. Insofern ist die Empfehlung der Inspektion Maschinenbau und Metallurgie an den Leiter der Zweiginspektion Automobilbau Karl-Marx-Stadt, nämlich „*auf eine generelle Verbesserung der Bearbeitung solcher Eingaben und Kundenreklamationen durch den VEB Imperhandel einzuwirken*“ kritisch zu bewerten. Denn dem VEB Imperhandel war es auf Grund

³³⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. VEB Eleba Ehrenfriedersdorf an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 19. Jänner 1977, 1, DC 14/813.

³³⁷ SAPMO-BA, „Internes Memo der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR zur Eingabe vom VEB Eleba Ehrenfriedersdorf“, 3. März 1977, 1, DC 14/813.

³³⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Kurt K. an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 20. Juli 1972, E64; 1–2, DC 14/813.

³³⁹ SAPMO-BA, „Schreiben der ABI an den VEB Imperhandel Berlin bezüglich der Eingabe von Kurt K. an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 18. August 1972, 2, DC 14/813.

fehlender Ressourcen und Durchgriffsrechte schlicht gar nicht möglich substantielle Beiträge zur Problemlösung zu leisten.³⁴⁰

Mit Abstand am Häufigsten traten Qualitätsprobleme bei importierten Personenkraftwagen an Modellen des rumänischen PKW-Herstellers Dacia auf. Hierzu sind die Eingaben aus der Bevölkerung besonders zahlreich und eindringlich:³⁴¹

„Glücklich darüber, daß ich [...] mein erstes neues Auto in Empfang nehmen durfte, möchte ich Ihnen heute meine Enttäuschung darüber mitteilen. Bei der Übernahme wurden von mir bereits Lackschäden, Rost und eine Beule beanstandet. [...] Bis zum ersten Durchsichtstermin in der Werkstatt war ich gezwungen neue Kerzen zu kaufen und die Räder auswechseln zu lassen. [...] Von einem Auto des Typs Dacia bin ich erstmals enttäuscht.“

Ähnlich enttäuscht stand Bernd G. da, der im April 1978 ebenfalls einen PKW vom Typ Dacia in Empfang nahm. *„Unabhängig davon, daß die Qualität des Fahrzeuges keineswegs den [Sic!] Preis von 23.577,80 Mark entspricht“*, war der Käufer zunächst der Meinung, die zahlreichen Probleme mit dem Neuwagen können nur *„ein Zufall sein [...] und nicht jeder Wagen [hätte] solche großen Fehler aufzuweisen“*.³⁴² Wie Eingabeanalysen aber zeigen, handelte es sich hier nicht um Einzelfälle, vielmehr wiesen die Dacia-Modelle ein generelles Qualitätsproblem auf.

Aufstellungen zu den angefallenen Garantiekosten verschiedener RGW-Importfahrzeuge gewähren zusätzliche Einsichten, wie es um die jeweiligen Qualitätsniveaus bestellt war. Beispielhaft dazu, eine Gegenüberstellung importierter Dacias und Ladas aus dem Jahr 1986. Obwohl in diesem Jahr beinahe viermal so viele russische Ladas (20.084 Stück) als rumänische Dacias (5.607 Stück) in die DDR importiert wurden, lagen die Garantiekosten pro Fahrzeug bei einem Dacia mehr als fünf Mal so hoch wie beim sowjetischen Pendant (Dacia: 846 Mark der DDR pro Fahrzeug; insgesamt 4,7 Millionen Mark der DDR; Lada: 160 Mark pro Fahrzeug; insgesamt 3,2 Millionen Mark der DDR). Die von Werkstätten gemeldeten Mängel bei den Dacias waren dabei vielfältigen Ursprungs, die Palette reichte von Verarbeitungsdefiziten bei der Karosserie, über anhaltende Korrosionsprobleme bis zur miserablen Verarbeitung von Fahrzeugkomponenten (Kugelbolzen, Kurzzählerwerk, Ausstellungs- und Dreiecksfenster, Scheinwerfereinsätze u.v.m.).³⁴³

³⁴⁰ SAPMO-BA, „Schreiben der Inspektion Maschinenbau/Metallurgie an den Leiter der Zweiginspektion Automobilbau Karl-Marx-Stadt bezüglich der Eingabe von Kurt König an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 1. August 1972, 1, DC 14/813.

³⁴¹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Bernd S. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 1. September 1980, 1, DG 7/616.

³⁴² SAPMO-BA, „Eingabe v. Bernd G.“, 1.

³⁴³ Vgl. DRA-SZG, „Brief v. Rudolf L. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 25. Dezember 1985, Blatt 17; 1-5, SGZ 1986 AVN440; vgl. SAPMO-BA, „Bericht über die Eingabenarbeit“, 11.

7.3 Ersatzteilversorgung, Instandhaltung und Autobasteln

7.3.1 Unzureichende Ersatzteilversorgung

Der motorisierte Individualverkehr in der DDR war nicht ausschließlich durch eine jahrzehntelange Unterversorgung mit Personenkraftwagen geprägt. Auf Grund der langen Lieferfristen rollten mehr als die Hälfte der Fahrzeuge schon länger als zehn Jahre auf den ostdeutschen Straßen, ein Viertel versah gar länger als 15 Jahre den Dienst. Einhergehend mit den allgemeinen Qualitätsproblemen und einer gravierenden Überalterung der Fahrzeuge wurden enorme Kapazitäten in der Bereitstellung von Ersatzteilen und Instandhaltungseinrichtungen nachgefragt. Doch gerade in diesem Bereich waren die Versorgungsprobleme in der DDR besonders groß. In der Teileproduktion hinkten die Hersteller- und Zulieferbetriebe dem Bedarf stets weit hinterher. In Erfüllung der weit im Voraus festgelegten Planziele produzierten die Betriebe zudem häufig am geraden aktuellen Bedarf vorbei.³⁴⁴

Wie sich die Lage in dieser Beziehung im Land gestaltete, auch darüber geben die in großer Zahl vorhandenen Eingaben eindringlich Auskunft.³⁴⁵ Dazu zählt etwa jene von Klaus He., der dem Direktor des VEB IFA-Vertrieb Berlin über das widerfahrene Leid im Rahmen der vergeblichen Beschaffungsversuche benötigter Ersatzteile für einen Dacia berichtet:³⁴⁶

„Seit September 1986 Besitzer eines teuren PKW, eines DACIA 1310 Tx, habe ich nunmehr (wohl das dauerhafte) Vergnügen, mir einen zweiten Beruf als Ersatzteilbeschaffer zulegen zu müssen (so wie vorher beim Skoda). Nach mehreren Defekten von Schlössern, Innenleuchten, Klinken, Beschlägen, Batterie u.a., die nach und nach innerhalb der Garantiezeit behoben werden konnten, ist nunmehr seit 15.12.86 die Reparatur des Gebläsewiderstandes GVB offen, heute noch, 4 Monate nach Ablauf der Garantiezeit, da die Reparaturbetriebe dieses Ersatzteil nicht zur Verfügung haben. Auch im Handel ist es nicht erhältlich. Desgleichen sind bereits die Scheibenwischerblätter unbrauchbar und meine Bemühungen seit 2 Monaten in Reparaturbetrieben und im Handel erfolglos. Ebenfalls seit 2 Monaten zeigen sich Roststellen, insbesondere an der Motorhaube, also bereits 2 Monate nach Ablauf der Garantiefrist! Versteckte Mängel? Wie meine Erkundigungen ergaben, existiert dieser Begriff in unserer sozialistischen Wirtschaft nicht mehr!! Warum eigentlich nicht? ½ Jahr habe ich mich um eine Anhängerkupplung und Zweifelfelgen für die Winterbereifung bemüht. Erstere erhielt ich inzwischen bei einer privaten Karosseriereparaturfirma, Felgen noch nicht. Der einzige Weg zu Ersatzteilen zu kommen ist, wöchentlich während der Arbeitszeit [Sic!] zum IFA-Betriebsladen [...] zu gehen und sich anzustellen, um dann erfolglos von dannen zu ziehen. Was für ein volkswirtschaftlicher Arbeitszeitverlust! Bestellungen werden nicht entgegengenommen. Warum eigentlich nicht? Das würde doch vielen vieles erleichtern und volkswirtschaftlich Arbeitszeitverluste einsparen. [...] Bei solchen hochwertigen Erzeugnissen haben die Verbraucher ein absolutes Recht auf gesicherte Ersatzteil- und Reparaturversorgung“

³⁴⁴ Vgl. Rosemarie Schneider, „Das Verkehrswesen unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahn“, in *Die wirtschaftliche und ökologische Situation der DDR in den 80er Jahren*, hg. von Eberhard Kuhr, Hannsjörg F. Buck, und Gunter Holzweißig (Opladen: Leske + Budrich, 1996), 194; vgl. Klaus Kuhm, *Moderne und Asphalt: Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung* (Pfaffenweiler: Centaurus, 1997), 138.

³⁴⁵ Vgl. DRA-SZG, „Brief v. der Werkstatt der LPG Güsenhain in Hellborn an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 8. Jänner 1986, Blatt 49; 1-3, SGZ 1986 AVN440; vgl. DRA-SZG, „Brief v. Franz W. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 11. Jänner 1988, Z258, SGZ 1988 AVN440.

³⁴⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Klaus He. an den Direktor des VEB IFA-Vertrieb Berlin“, 10. Juli 1987, Blatt 130-131, DY 30/9066.

Das Schicksal von Klaus He. war nur eines von vielen, lautete doch die Standardreplik des Verkaufspersonals auf gleichlautende Anfragen der Kunden und Kundinnen stets: „*Tut uns leid, dieses Jahr sieht es mit Ersatzteilen traurig aus!*“.³⁴⁷

Auswertungen der Behörden bestätigen ebenfalls, „*daß die Ersatzteilversorgung nicht bedarfsgerecht erfolgt und nach wie vor sich hemmend auf die Steigerung der Kfz-Instandhaltungsleistungen für die Bevölkerung auswirkt*“.³⁴⁸ Neben dieser allgemeinen Feststellung gewähren die staatlichen Untersuchungen zudem eine quantitative Fühlungsaufnahme zum Umfang der Ersatzteilengpässe. Im Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau gingen im Zeitraum 1981 bis 1985 pro Jahr durchschnittlich 11.535 Eingaben ein, welche die Ersatzteil- und Zubehörversorgung zum Gegenstand hatten. Dieser Anteil entsprach ziemlich genau einem Drittel (33,7 Prozent) der Gesamtzahl aller Eingaben. Im Vergleich dazu fällt die durchschnittliche Zahl der Eingaben zu Qualitätsaspekten der Erzeugnisse im Vergleichszeitraum mit 1.909 Eingaben (5,62 Prozent der Gesamtzahl) doch weitaus geringer aus.³⁴⁹ Ein anderer Bericht aus dem gleichen Ministerium nennt weitere Zahlen. Im zweiten Halbjahr 1985 erreichten insgesamt 16.984 Eingaben die Behörde, wobei der Anteil an Beschwerden und Gesuchen zur unzureichenden Bereitstellung von KFZ-Ersatzteilen bereits mehr als die Hälfte (54,1 Prozent) ausmachte.³⁵⁰ Die Auswertungen geben auch Aufschluss darüber, bei welchen Baugruppen der Bedarf besonders hoch war. Eine zeitlos hohe Nachfrage – und dies grundsätzlich bei allen Modellen – herrschte bei „*Karosserieanbau-, Fahrwerk- und Elektrikteile[n]*“ vor.³⁵¹

Dazu ein paar Beispiele aus dem automobilen Alltag in der DDR. Im November 1986 geriet etwa Wolfgang K. unverschuldet in einen Verkehrsunfall, bei dem insbesondere die Karosserie seines „*Trabant Baujahr 85, Stolz der ganzen Familie,*“ schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde. Diesem Ärger nicht genug, teilte der Leiter der zuständigen KFZ-Servicestelle in Berlin-Treptow dem Bürger mit, dass zur Instandsetzung des Wagens derzeit keine Ersatzkarosserien verfügbar sind. „*Vor mir liegt nun die Wartezeit auf eine neue Karosserie von einem Jahr oder länger!*“, kommentierte der geschädigte Bürger die Situation mit spürbarer Verärgerung. Es kann doch wohl nicht sein, so der erboste Eingabeschreiber weiter, dass gemäß dem „*Bericht des Politbüros an das ZK der SED auf der 3. Tagung des ZK am 20/21. Nov. 86 [...] die Werktätigen der Industrie einen Planvorsprung in der Nettoproduktion in Höhe von 2,4 Milliarden Mark*“ erarbeiten, dabei die „*Produktion von Personenkraftwagen [...] bis 1990 auf über 240 000 Stück erhöhen [...] und [...] die zur Instandhaltung notwendigen Ersatzteile vergessen*“. Die Vorwürfe nehmen in weiterer Folge an Intensität noch zu, wobei nach Ansicht von Wolfgang K., die Schuldigen der Misere unter den Wirtschaftsfunktionären zu suchen sind. Diesen wirft er schwere Fehler in der Planung vor, denn der „*Bedarf an Karosserien ist*

³⁴⁷ SAPMO-BA, „Eingabe v. Andreas F. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 3. Oktober 1980, E698/80; 1, DG 7/619.

³⁴⁸ SAPMO-BA, „Bericht über die Situation bei Ersatzteillieferung durch die Kfz-Hersteller und Vertriebsorganisationen; vom Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt an das Ministerium für Verkehrswesen“, 5. Mai 1986, 6, DE 3/1142.

³⁴⁹ Vgl. SAPMO-BA, „Bericht über die Eingabenarbeit“, 3–4.

³⁵⁰ Vgl. SAPMO-BA, „Bemerkungen zur Vorlage für die Leitungssitzung am 10.3.1986; gerichtet an die Ökonomische Arbeitsgruppe des Ministers“, 7. März 1986, 1–3, DG 7/1588.

³⁵¹ SAPMO-BA, „Bericht über die Situation bei Ersatzteillieferung“, 1.

*unmittelbar und planbar! Das ist doch nicht im Sinne der Mensch im Mittelpunkt der sozialistischen Gesellschaft, wenn ich Jahre auf einen Trabant spare und dann wegen fehlender Ersatzteile mein Auto über 1 Jahr nicht nutzen kann!“*³⁵²

Mitunter lag die Problematik aber gar nicht am absoluten Fehlen der Teile. Davon weiß Jochen F. zu berichten, der nach einem Verkehrsunfall mit seinem Trabant 601 zur Instandsetzung des Wagens eine Ersatzkarosserie benötigte. Die Antwort der zuständigen Werkstätte auf eine entsprechende Anfrage fiel mehr als ernüchternd aus, denn als *„Wartezeit auf eine komplette Karosserie wurden 9 Monate bis zu 1 Jahr angegeben“*. Mehrere andere Werkstätten im Umkreis seines Wohnorts teilten ihm unisono dasselbe mit, die *„Aufbaukapazität ist vorhanden, nur keine Karosserien“*. Das Fass zum Überlaufen brachte schließlich der Umstand, dass dem Kunden sogar bekannt war, wo es passende Karosserien gab: *„In Hoppegarten werden Karosserien ‚massenweise‘ im Freien zwischengelagert. Wochenlang sind sie allen Witterungserscheinungen ausgesetzt, was sich bestimmt nicht positiv auf die Lieferqualität an den Kunden auswirkt“* und das Ganze bei einem Preis inklusive Aufbau von mehr als 5.500 DDR-Mark. Die eigene Notlage vor Augen, prangert der Eingabeschreiber diese – für alle gut sichtbare – Verschwendung *„vorhandener Reserven auf Grund mangelhafter Zulieferung“* mit Nachdruck an. Vom Staatsfernsehen fordert der Eingabeschreiber schließlich eine Aufklärung der Sache, denn, wenn *„solche teuren Güter, nach denen große Nachfrage besteht auf ‚Halde‘ stehen [...] liegt bestimmt nicht nur mein persönliches, sondern auch gesellschaftliches Interesse vor“*.³⁵³ Ob Herr Jochen F. mit seiner Eingabe schlussendlich Erfolg hatte und eine Ersatzkarosserie zugeteilt bekam, geht aus den überlieferten Akten leider nicht hervor. Staatlichen Verlautbarungen zu Folge konnte in den 1980er Jahren jedenfalls eine prinzipielle *„Erhöhung der Karosserieteilbereitstellung“* erwirkt werden, wodurch zumindest die Statistiken für diese Baugruppe eine gewisse Stabilisierung zeigten.³⁵⁴

Die statistische Entspannung bei der Versorgung mit Ersatzkarosserien drang jedoch offensichtlich nicht in alle Winkel des Landes gleichermaßen vor. Rudolf S. suchte noch im August 1989 verzweifelt nach Karosserieteilen für seinen Trabant. Doch sämtliche Karosseriespenglerbetriebe rund um Bautzen vertrösteten den Mann, er *„sollte geduldig sein“*. In Dresden fand er zwar eine Werkstätte, wo ihm *„ein Fachmann nach Feierabend“* die Karosserie montieren würde, *„doch Teile muß ich mir selbst versorgen, doch wo?“*. Vor allem die Diskrepanz zwischen den verlautbarten Erfolgsmeldungen und der persönlich erlebten Versorgungslage sorgte beim Bürger für Unmut. Wenn dem denn tatsächlich so ist, wie man permanent zu hören bekommt, egal *„ob in Fernsehen oder Rundfunk, daß die Produktion überall gestiegen“* ist, dann will der Eingabeschreiber von den verlautbarenden Stellen *„gern wissen, ob wir Produktionsarbeiter, die auch jeden Tag produzieren in dem Fall direkt belogen werden“*.³⁵⁵

Von Bestand bei der Versorgung mit Ersatzteilen war, dass immer etwas Anderes fehlte. Konnte der Nachfrageüberhang bei bestimmten Teilen nachweislich gemildert werden, so traten eben bei anderen

³⁵² SAPMO-BA, „Eingabe v. Wolfgang K. an das Politbüromitglied und dem Sekretär des ZK der SED, Egon Krenz“, 18. Jänner 1987, Blatt 269-272, DY 30/70205.

³⁵³ DRA-SZG, „Brief v. Jochen F. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 12. Jänner 1988, Z281; 2–3, SGZ 1988 AVN440.

³⁵⁴ SAPMO-BA, „Bericht über die Situation bei Ersatzteilbereitstellung“, 1.

³⁵⁵ DRA-SZG, „Brief v. Rudolf S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 1. August 1989, Blatt 2369, SGZ 1989.

Komponenten wieder verstärkt Lücken im Sortiment hervor.³⁵⁶ Im Herbst 1980 kontaktierte Norbert F. das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau, weil er es trotz intensiver Bemühungen nicht schaffte, mehrere „*dringend benötigte Ersatzteile*“ für seinen Trabant 601 zu ergattern. Bereits vier Termine in der Werkstätte mussten tatenlos verstreichen, da diese „*nicht imstande ist, wegen fehlender Ersatzteile die erforderlichen Reparaturen u.a. an Lenkung, Antrieben u. Federung auszuführen*“. Geholfen werden konnte in diesem Fall zunächst nicht. Die Werkstätte gab den Tipp beim Herstellerwerk zu intervenieren, dieses wiederum sah das zuständige Ersatzteillager in der Pflicht. In weiterer Folge „*wurde ich wieder an meine Werkstatt verwiesen*“. Dabei wollte der Autobesitzer gerade nichts sehnlicher als den „*Teufelskreis aus ‚Nichtkönnen‘ zu durchbrechen*“ und endlich sein Fahrzeug zu nutzen, welches „*inzwischen als ‚nicht verkehrssicher‘ eingestuft*“ wurde.³⁵⁷

Bei der Suche nach den begehrten Ersatzteilen investierten viele Bürger und Bürgerinnen nicht nur Geld, sondern vor allem einen beträchtlichen Anteil ihrer Freizeit. Anfang der 1980er Jahre waren vor allem Autoreifen knapp und obwohl Andreas C. unbezahlten Urlaub nahm, mehr als 500 Straßenkilometer abspulte, „*täglich von morgens um 6.00 Uhr bis zur Öffnungszeit der Ifa-Fachfiliale in der Friedrichstraße vergebens [...] Zeit vergeudet[e]*“, musste er sich doch „*jedes Mal sagen [...] lassen – ‚haben wir nicht‘*“. Nachdem auch das Aufsuchen von anderen Verkaufsstellen dieser Art keinen Erfolg brachte, bat er das Ministerium „*ernsthaft [...] dieses Problem für mich aus der Welt zu schaffen*“. Ansonsten würde der Bürger sich „*gezwungen sehen, [...] eine übergeordnete Stelle*“ mit dem Fall zu betrauen.³⁵⁸

Nicht nur in Berlin stand es um die Beschaffung von Autorreifen schlecht. Werner M. war mehr als ein halbes Jahr „*auf der Suche nach Trabantbereifung [...]. In meiner Verkaufsstelle in Neustadt (Sachs) wurde mir mitgeteilt, daß vor 3 Monaten sechs Trabantreifen verkauft wurden. Seit zwei Monaten gab es keine mehr!*“. Alle Versuche einen begehrten Satz zu kaufen, schlugen fehl. Dabei ließ Werner M. nichts unversucht, hat „*einen Tag Urlaub genommen, um mein Glück in Berlin zu versuchen. Leider ohne Erfolg. In meinem Jahresurlaub habe ich Ausflüge nach Dresden mit gleichem Resultat genommen*“. Bei den skizzierten Engpässen handelte es sich offenbar nicht um Einzelfälle. Es ist in Neustadt „*keine Seltenheit, daß sich vor der Geschäftsöffnung sogenannte ‚Schlangen‘ von 50 und mehr Personen bilden*“.³⁵⁹

³⁵⁶ Zahlenbezogene Einblicke in die schwierige Situation bei der Bereitstellung von Ersatzteilen bietet ein überlieferter Maßnahmenplan zur Entwicklung des Automobilbaus aus dem Jahr 1978. Die Bedarfsdeckung für Ersatzteile bei der Baugruppe ‚Fahrzeugschlösser und -beschläge‘ lag bei den heimischen Modellen Trabant und Wartburg zu dieser Zeit bereits mehrheitlich unter 50 Prozent. Bestimmte Komponenten, wie Türschlösser (Wartburg: 18,2 Prozent; Trabant: 37,5 Prozent), Schließkeile (Wartburg: 28,8 Prozent; Trabant: 37,5 Prozent) oder Zündanlasslenkschlösser (Trabant: 33,3 Prozent) wiesen eine besonders niedrige Bedarfsdeckung auf und waren dementsprechend schwer zu beschaffen; vgl. SAPMO-BA, „Maßnahmenplan zur Sicherung der mit Beschluß des Präsidiums des Ministerrates vom 22. 9. 1977 festgelegten Entwicklung des Automobilbaus für das Jahr 1978 (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 9. Jänner 1978, Anhang 2; Blatt 2, DG 7/315.

³⁵⁷ SAPMO-BA, „Eingabe v. Norbert F. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 4. Oktober 1980, E693/80, DG 7/619.

³⁵⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Andreas C. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinen, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 23. Juli 1980, E562/80; 1, DG 7/616.

³⁵⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Werner M. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 1. Oktober 1980, E690/80; 1, DG 7/616.

Nicht besser ist die Lage anderswo, denn selbst in der Hauptstadt der DDR müssen sich „Kunden von 22.00 Uhr bis zur Öffnung des Ladens anstellen, um eventuelle Bereifung erhalten“.³⁶⁰ Dabei war die mangelhafte Versorgung mit „Bereifung aber nicht das einzige Problem“ für die autophile Bevölkerung.³⁶¹ Für beinahe alle Ersatzteilgruppen bestand ein ähnlich hoher Nachfrageüberhang. Da scheiterte so manches Fahrvergnügen an der Beschaffung einer Ersatzbatterie und nicht nur „Nachfragen beim Batteriedienst in Oschatz und Leipzig, sowie in entsprechenden IFA-Fachgeschäften führten zu keinem Erfolg“.³⁶² Auf der vergeblichen Jagd nach Ersatzteilen platzte so manchem leidgeprüften Bürger der Kragen. Günter B. versuchte seit rund einem Jahr „in unserer sozialistischen Republik eine 6 V PKW-Batterie für unseren Trabant zu bekommen. Ob in Dessau, Köthen, Halle, Berlin, Gotha und in vielen anderen Städten, es ist mir nicht möglich, auf anständige Art und Weise eine solche Batterie zu kaufen. Seit 3 Monaten kann ich nicht mehr Auto fahren“.³⁶³ Nicht wenige „sozialistisch erzogene und denkende Menschen“ fragten sich unter solchen Bedingungen, wieviel man von seiner raren Frei- und „Arbeitszeit [...] noch einbüßen muß, um mit der Straßenverkehrsordnung nicht in Konflikt zu geraten?“³⁶⁴ Nicht selten wurde in den Briefen die Gelegenheit genutzt, auf die „ebenfalls schlechte Versorgung von anderen Konsumgütern“³⁶⁵ hinzuweisen, die „teilweise unverständlichen Verteilungsmethoden“³⁶⁶ anzuprangern oder wie im Fall von Günter B. die gesellschaftlichen Widersprüche zu thematisieren:³⁶⁷

„Das ist doch völlig unnormale für unsere sozialistische Republik, die zu den 10 führenden Industrieländern der Welt gehört. Was ist das nur für ein Widerspruch in unserer Volkswirtschaft. [...] Als ich zum 25. Mal vor 8 Tagen bei der PGH Elektrik in Dessau, Dimitroffplatz nachfragte, antwortete eine Angestellte aus dem Büro: ‚Wir nehmen keine schriftlichen Bestellungen entgegen, sie müssen eben alle 2 Tage telefonisch nachfragen, und wenn wir welche bekommen, müssen sie sich mindestens schon nachts 24.00 Uhr anstellen (geöffnet wird um 07.00 Uhr), damit sie Aussicht haben, eine Trabant-batterie zu erhalten.‘ Was sagen Sie dazu, Genosse Minister? Da erübrigt sich doch jeder Kommentar. Und das ist in Dessau zur Praxis geworden. Ist das nicht ein Wahnsinn?“

Eine Benennung der Unzulänglichkeiten mit solch forscher Stimme war mit Risiken behaftet. Gelegentlich jedoch erreichte man jedoch gerade durch eine relativ schonungslose Benennung der Probleme sein Ziel. Im vorliegenden Fall hat der Minister jedenfalls nachweislich „veranlaßt, daß der Bürger B[...] beim VEB Kfz-Bedarf 7020 Leipzig [...] sofort eine Batterie personengebunden in Empfang nehmen kann“.³⁶⁸

³⁶⁰ SAPMO-BA, „Eingabe v. Peter H. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 30. September 1980, E694/80, DG 7/619.

³⁶¹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Werner M.“, E690/80; 1.

³⁶² SAPMO-BA, „Eingabe v. Peter H.“, E694/80.

³⁶³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Günter B. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 10. März 1981, 1, DC 14/1532.

³⁶⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Werner M.“, E690/80; 1.

³⁶⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Peter H.“, E694/80.

³⁶⁶ Ebd.

³⁶⁷ SAPMO-BA, „Eingabe v. Günter B.“, 1.

³⁶⁸ SAPMO-BA, „Schreiben der Generaldirektion VEB Fahrzeugelektrik Ruhla an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. Eingabe v. Günter B.“, 14. April 1981, 1, DC 14/1532.

Kritik an der Versorgungssituation mit Ersatzteilen wurden den verantwortlichen Stellen nicht ausschließlich von Nutzern und Nutzerinnen der Fahrzeuge zugetragen. Vielfach wählten auch KFZ-Werkstättenkollektive oder Vertreter bzw. Vertreterinnen von Handelsorganisationen das Instrument der Eingabe, um bei den verantwortlichen Stellen im Staat auf die Situation aufmerksam zu machen. In seiner Funktion als Beirat der Handelsorganisation (HO) musste Hans G. oftmals feststellen, dass im Produktsortiment der von ihm zu betreuenden Werkstätten und Verkaufsstellen für KFZ-Ersatzteile *„sehr große Engpässe d.h. Sortimentslücken bestehen, die statt geringer immer größer werden“*. Der Funktionär der HO begab sich auf Ursachenforschung, führte diesbezüglich zahlreiche Gespräche mit den betroffenen Stellen und kam nach Auswertung der Gespräche und des verfügbaren Zahlenmaterials zur Schlussfolgerung, dass nicht nur in der Produktion der Komponenten, sondern auch in der zentralen Verteilungsstelle, dem sogenannten Zentralen Warenkontor (ZWK), falsche Prioritäten gesetzt wurden. In der Tat wurden eine *„Reihe von Ersatzteilen [...], die zur unbedingten Inbetriebnahme bzw. Betriebserhaltung der Fahrzeuge benötigt werden“*, vom ZWK in der Rubrik *„einkaufsbeschränkter Waren“* geführt. Damit wurden den Werkstätten und Verkaufsstellen die dringendst benötigten Baugruppen in *„zu geringem Umfang durch das ZWK zur Verfügung gestellt“*. Zudem ortete der Verfasser des Berichts gravierende Missstände bei den koordinierenden Organen des staatlichen Großhandels. Massive Kritik wurde vor allem dahingehend geäußert, dass zwar (von ihm) laufend Bedarfsmeldungen eingesammelt, aggregiert und *„an das ZWK monatlich gegeben werden“*, aber die Meldungen werden offensichtlich *„beim ZWK nicht ausgewertet, da eine spürbare Bereitstellung der ‚einkaufsbeschränkten Waren‘ nicht zu verzeichnen ist“*.³⁶⁹

Die Antwort auf die akribisch gesammelten Nachweise und getätigten Verbesserungsvorschläge fiel eher ernüchternd aus. In einer kurzen Stellungnahme wird nur insofern auf die übermittelte Analyse über *„die fehlende Ersatzteilversorgung“* reflektiert, dass zwar den *„zentralen Stellen [...] diese Tatsache bekannt“* sei, aber mit einer *„Abdeckung des Bedarfs [...] in den von Ihnen genannten Positionen [...] durch die Industrie nicht in vollem Umfange“* zu rechnen ist.³⁷⁰

Die lapidare Antwort, die fehlende Ersatzteilversorgung wäre den verantwortlichen Stellen im Staat wohl bekannt, man könne jedoch keine substantielle Schließung der Bedarfslücken gewährleisten, war zwar mit Sicherheit ernüchternd, entsprach aber wohl der Realität. Weitere Ersatzteil-Berichtserstattungen aus dem Zeitraum Mai 1985 bis Februar 1986 liefern weitere detailreiche Einsichten zur zeitlosen Unterversorgung. Ganze *„36 wichtige Ersatzteilpositionen für PKW der Typen Trabant und Wartburg“* konnten im Jahr 1985 *„nicht bedarfsgerecht“* bereitgestellt werden. Bei weiteren 747 Komponenten *„aus Eigenfertigung der Finalproduzenten und aus der Zulieferindustrie“* bestehen zum Teil gravierende Lieferrückstände.³⁷¹

³⁶⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. HO-Beirat Hans G. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 9. Juli 1964, E540/64; 1, DC 14/10709.

³⁷⁰ SAPMO-BA, „Antwort der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR auf die Eingabe v. HO-Beirat Hans G.“, 11. August 1964, 1, DC 14/10709.

³⁷¹ SAPMO-BA, „Aggregierter Bericht über Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit Service- und Instandhaltungsleistungen an Personenkraftwagen; vom Ministerium für Verkehrswesen an den Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR (Genossen Wolfgang Rauchfuß)“, 12. Dezember 1985, 13, DE 3/1142.

Auch die verschiedenen Produktions-, Organisations- und Verwaltungseinheiten rangen untereinander um die knappen Ressourcen. Erhalten ist dazu der Schriftverkehr zwischen dem Rat des Bezirkes Cottbus und dem Ministerium für Verkehrswesen. In den Jahren 1985 und 1986 wurde die Lokalpolitik über Engpässe bei Trabant-Frontscheiben konfrontiert. Als Ergebnis einer Bedarfserhebung schätzte die Bezirksverwaltung in Cottbus (Stand: März 1986), „*daß der dringendste Fehlbedarf 490 Scheiben beträgt*“. Die regionalen Leiter ergriffen die Initiative, doch weder über den intensiven Austausch mit dem Generaldirektor des IFA-Kombinates PKW, noch durch ein persönliches Einwirken auf die Betriebsleitung des Herstellerbetriebes, dem VEB Flachglaskombinat Torgau, gelang es die benötigten Frontscheiben zu beschaffen. Die ablehnende Haltung „*durch den Scheibenhersteller wurde [...] mit Hinweis auf die Versorgungspflicht des PKW-Finalproduzenten*“, also dem VEB Sachsenring Zwickau, begründet. Die Regionalpolitik wiederum ließ nichts unversucht, kontaktierte das Ministerium, und machte auf die Fehler im System aufmerksam, denn „*trotz vertraglicher Sicherung der Zulieferung von Scheiben*“, existieren „*keine konkreten absatzseitigen Verträge mit den zentralen Versorgungseinrichtungen des Bezirkes Cottbus*“. Das Fehlen greifbarer Messgrößen, „*eines Jahresliefervertrages auf der Grundlage unseres Bedarfes*“, entzieht den lokalen Stellen die Handhabe. Dadurch bleibt nur die Möglichkeit, bei den übergeordneten Stellen für die „*Gesamtproblematik weiterhin um [...] Unterstützung*“ zu werben.³⁷²

Auch wenn eine Problembenennung durch die regionalen Parteirepräsentanzen nicht immer von Erfolg gekrönt war, so stießen solche Schreiben der Räte der Bezirke, da sie „*den gegenwärtigen Stand auf diesem Gebiet anschaulich charakterisieren*“, bei den übergeordneten Stellen durchaus auf Gehör. So wurden solche Berichte der regionalen Verwaltungsbasis doch regelmäßig zum Anlass genommen, die Pläne zu überarbeiten.³⁷³

Die heimischen Automobilhersteller und Zulieferbetriebe verfolgten jedoch mitunter eigene Interessen und waren nicht immer gewillt, entsprechende Ressourcen für die Ersatzteilproduktion bereitzustellen. Im Jahr 1978 machte das Bezirkskomitee in Dresden auf die „*Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebeteilen für den PKW Wartburg P 311 durch den VEB IFA-Kombinat NKW*“ aufmerksam, wodurch dramatische Nachschubprobleme beim gesamten Getriebeersatzteilsortiment (z.B. Antriebswellen, Schraubenräder, Schalträder etc.) auftraten.³⁷⁴ Es konnten statt der „*geplanten 2.500 Getriebe nur ca. 1.800 regeneriert werden. Damit ist der vorhandene Instandsetzungsbedarf nicht abgedeckt. Für*

³⁷² SAPMO-BA, „Schreiben vom Rat des Bezirkes Cottbus an das Ministerium für Verkehrswesen (Minister Otto Arndt)“, 9. April 1986, DE 3/1142; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben vom Rat des Bezirkes Cottbus an das Ministerium für Verkehrswesen (Minister Otto Arndt)“, 23. April 1986, DE 3/1142.

³⁷³ SAPMO-BA, „Schreiben vom Ministerium für Verkehrswesen an den Vorsitzenden des Ministerrates der DDR (Werner Krolkowski)“, 5. Mai 1986, 1, DE 3/1142. Die aus dem ganzen Land herangetragenen Unzulänglichkeiten bei der Ersatzteilversorgung rüttelten die Spitzenfunktionäre mitunter wach. Als Reaktion auf den Bericht vermerkte Minister Krolkowski handschriftlich – quer über das ganze Deckblatt laufend – „*Eilt! Gen. R[...] [Sic!] zur sofortigen Veranlassung W. Krolkowski 12.5.1986*“; Ebd.

³⁷⁴ SAPMO-BA, „Schreiben des Ministerrates der DDR an das Komitee der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 17. Oktober 1978, 4693; 1, DC 14/813; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben der Inspektion Verarbeitungsmaschinen- und Fahrzeugbaus an den Vorsitzenden des Bezirkskomitees der ABI bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 28. August 1978, DC 14/813; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben der Inspektion Verarbeitungsmaschinen- und Fahrzeugbaus an den Vorsitzenden des Bezirkskomitees Dresden bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 20. Oktober 1978, DC 14/813.

1979 ist keine planmäßige Regenerierung mehr möglich, obwohl ein entsprechender Bedarf vorliegt“.³⁷⁵ Schließlich veranlasste der Ministerrat eine Prüfung des Falls, wobei festgestellt wurde, der Generaldirektor des Zulieferbetriebes hatte „eigenmächtig die Entscheidung zur Einstellung der Ersatzteilproduktion“ getroffen. Der leitende Genosse wurde offiziell verwahrt und damit beauftragt, „unverzüglich die Produktion dieser Ersatzteile zu sichern und die planmäßige Versorgung bis 1983 mit zu gewährleisten“.³⁷⁶ In Betrachtung der prozentualen Liefergrade aller voll- und teilmelierten PKW-Ersatzteilpositionen im Verhältnis zur Gesamtbestellung, fällt zunächst eine relative starke modellübergreifende Schwankung bei der monatlichen Ersatzteillieferung auf (siehe Abbildung 21).

Fabrikat	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jänner	Feb.
Liefergrade aller Ersatzteilpositionen im Verhältnis zur Gesamtbestellung in Prozent										
Trabant	56,3	54,4	58,2	58,7	53,2	68,4	55,9	73,4	59,6	59,7
Wartburg	42,8	42,2	32,0	46,4	43,7	44,3	37,7	68,5	44,9	34,2
Lada	49,2	49,1	37,4	25,3	54,9	32,7	39,7	34,8	40,9	40,1
Škoda	28,4	27,5	30,7	28,6	32,4	31,4	26,9	34,2	39,9	48,1

Abbildung 21: Entwicklung der Ersatzteilliefergrade verschiedener PKW-Modelle (5/1985-2/1986) ³⁷⁷

Bei Trabant und Wartburg stechen vor allem die Werte für den Monat Dezember heraus. Lagen die Ersatzteilliefergrade bei den beiden Modellen aus heimischer Produktion im November 1985 noch bei 55,9 bzw. 37,7 Prozent, so stieg die Erfüllung im Folgemonat, um fast 20 Prozent (Trabant) bzw. mehr als 30 Prozent (Wartburg) an, ehe die Werte im Jänner 1986 wieder auf das Niveau vom November 1985 sanken. Hier kann davon ausgegangen werden, dass der ausgewiesene Produktivitätsanstieg im Dezember keineswegs den realen Gegebenheiten entsprach, sondern mit der (fiktiven) Erfüllung der vorgegebenen Jahresplanziele in Zusammenhang steht. Vor allem gegen Jahresende entwickelten die Betriebe regelmäßig großen Erfindergeist bei der ‚Optimierung‘ des Zahlenwerks. Da wurden Teilfertigstellungen vorgezogen oder nur am Papier bestehende Realisierungen ‚materialisiert‘, all dies nur, um irgendwie die mitunter unrealen Planvorgaben zu erfüllen. Als weiteres Indiz für diese Handlungsweise können die publizierten Daten zu den Ersatzteilliefergraden, der im Ausland produzierten Modelle Lada und Škoda, herangezogen werden, da diese keine derartigen Schwankungen aufweisen. In weiterer Betrachtung zeigt die Aufstellung auch, dass es um die Ersatzteilversorgung bei RGW-Importfahrzeugen tendenziell schlechter bestellt war, als bei jenen aus heimischer Produktion.³⁷⁸ Die Misere bei der Ersatzteilversorgung von Import-PKW findet auch in der zahlenmäßigen Repräsentanz der Eingaben ihre Entsprechung. Immerhin fast jede zweite Beschwerde aus der

³⁷⁵ SAPMO-BA, „Schreiben der Inspektion Verarbeitungsmaschinen- und Fahrzeugbaus an den Vorsitzenden des Bezirkskomitees der ABI bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 2.

³⁷⁶ SAPMO-BA, „Schreiben des Ministerrats an die ABI bzgl. Stornierung des Vertrages“, Journal-Nr. 4693; 1.

³⁷⁷ SAPMO-BA, „Analyse des Standes der Ersatzteilbeschaffung von Mai 1985 bis Februar 1986; vom Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt an das Ministerium für Verkehrswesen“, 21. April 1986, Anhang, DE 3/1142.

³⁷⁸ Vgl. ebd., 1–6; inkl. Anhang.

Bewölkung (43,7 Prozent) zur Ersatzteilversorgung betraf Automobile aus nichtheimischer Produktion.³⁷⁹

Bezüglich der Bereitstellung von Ersatzteilen für Importwagen aus dem sozialistischen Wirtschaftsraum führen die Wirtschaftsfunktionäre insgesamt 225 Schwerpunktpositionen an, bei denen erhebliche Rückstände gegenüber dem Bedarf bestanden. Betroffen waren davon grundsätzlich alle Modelltypen, wobei die günstigste Versorgungssituation bei den tschechoslowakischen Škoda-Modellen bestand. Währenddessen sah es um den kontinuierlichen Nachschub von Ersatzteilen aus der Sowjetunion (Saporoshez, Lada, Moskwitsch, Wolga etc.) und Rumänien (Dacia) besonders trist aus. Höchste wirtschaftspolitische Stellen in der DDR drängten die sozialistischen Bruderländer auf Einhaltung der zugesagten Liefermengen, doch *„auch durch vielfältige Verhandlungen mit den ausländischen Partnern auf verschiedenen Ebenen“* konnten diesbezüglich keine substantiellen Verbesserungen der Verhältnisse herbeigeführt werden.³⁸⁰ Obgleich solch ernüchternde Ergebnisse zwischenstaatlicher Aushandlungen keine Erwähnung in der Staatspresse fanden, blieben die Resultate der Bevölkerung im Endeffekt natürlich nicht verborgen. So wie Maria-Carola K. und Klaus Ha., die unabhängig voneinander daran scheiterten, die Schäden an ihren Škoda S100 Importfahrzeugen beheben zu lassen. Wenn im ganzen Land die benötigten *„Karosserieersatzteile nicht mehr angeboten werden“*, unterstellten die Eingabeschreiber den Wirtschaftsfunktionären schon Mal schwere Fehler bei der Aushandlung der Lieferverträge.³⁸¹ In solchen Fällen brachten die Menschen *„beim besten Willen kein Verständnis dafür auf, daß die DDR-Seite in den bilateralen Vereinbarungen [...] keine ausreichende Bedarfsdeckung [...] durchsetzen kann“*.³⁸²

Bernd G. wiederum versuchte fast ein ganzes Jahr vergeblich eine defekte Antriebswelle seines Dacias instand setzen zu lassen, da bisher *„keine Ersatzteile dieser Art in der Werkstatt eingetroffen“* waren.³⁸³ Ähnliche Versorgungsprobleme bestanden bei russischen Lada-Modellen. Da blieb ebenfalls manch sehnlichst erwartete Lieferung aus. Wolfgang R. benötigte etwa einen neuen Ölfilter, doch weder die zuständige Vertragswerkstatt noch die Ersatzteilgeschäfte in der Umgebung konnten ihm dabei helfen, da sie generell nur *„sehr sporadisch derartige Lieferungen“* erhielten. Nach vielen Monaten des Wartens musste der Kunde das Fahrzeug *„wegen der Gefahr eines Motorschadens“* stilllegen.³⁸⁴ Gleichfalls auf der Jagd nach einem Lada-Ölfilter hatte Thomas K. bereits zahlreiche Stellen, wie den VEB Imperhandel Berlin oder den VEB IFA-Kombinat Karl-Marx-Stadt, um Abhilfe gebeten, doch leider vergeblich. Schließlich richtete er eine Eingabe an das Ministerium, wobei er Auskunft verlangte, *„warum es z. Z. keine Oelfilter im Einzelhandel zu kaufen gibt und wie es zu dieser nach m. E. nicht mehr zu vertretenden Bedarfsücke gekommen ist“*. Weiterhin wollte der Bürger von den staatlichen

³⁷⁹ Vgl. SAPMO-BA, „Bericht über die Eingabenarbeit“, 8.

³⁸⁰ SAPMO-BA, „Aggregierter Bericht über Maßnahmen“, 13.

³⁸¹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Maria-Carola K. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 19. September 1980, E672/80; 1, DG 7/315.

³⁸² SAPMO-BA, „Eingabe v. Klaus Ha. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 6. Oktober 1980, E692/80; 1, DG 7/619.

³⁸³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Bernd G.“, 1.

³⁸⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Wolfgang R. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 19. September 1980, E671/80, DG 7/315.

Stellen wissen, „bis wann wieder eine volle Bedarfsdeckung erfolgen wird“.³⁸⁵ Der Bürger kam schließlich noch zu seinem Ölfilter und konnte die Fahrt mit seinem Lada wieder aufnehmen. Die Beantwortung der letzten Frage blieb das Ministerium aber schuldig, eine ‚volle Bedarfsdeckung‘ für PKW-Ersatzteile gelang jedenfalls bis zum Ende der DDR für kein einziges Modell.

7.3.2 Rare Werkstatttermine

Konnten die Bürger bzw. Bürgerinnen das eigene Fahrzeug nach langer Wartezeit endlich in Empfang nehmen, bedeutete dies zunächst eine große Befreiung. Gleichzeitig nahm die Hassliebe zum Automobil mit dessen Inbesitznahme nicht selten erst richtig Fahrt auf, denn das Fahrzeug fahrtüchtig zu halten war in der DDR mindestens genauso beschwerlich wie eines zu erhalten.³⁸⁶

Neben der Beschaffung von Ersatzteilen, war es zumeist mit großem Aufwand verbunden, einen der äußerst raren Inspektionstermine in einer der Fachwerkstätten zu bekommen. Die Überalterung der Fahrzeuge und die stets unzureichenden Reparaturkapazitäten führten zu sehr langen Anmeldefristen. Man hatte Geduld aufzubringen, selbst für allgemeine Durchsichten des Fahrzeugs musste der Lenker bzw. die Lenkerin bis zu 140 Tage Wartezeit für einen Termin in der Werkstätte einplanen. In Abhängigkeit des Instandsetzungsaufwands, der Komplexität des Schadens, der Verfügbarkeit erforderlicher Ersatzteile und der jeweiligen Auslastung des Betriebs konnten sich diese Zeiträume noch erheblich verlängern. Für Instandsetzungen des Fahrwerks musste man schon bis zu 160 Tage einplanen, bei Karosseriereparaturen machte die Wartezeit bis zu einem halben Jahr aus. Standen die Zeichen besonders ungünstig, dann wartete man sogar mehrere Jahre auf die Reparatur seines Wagens.³⁸⁷

„Der Kunde konnte nicht einfach kommen und sagen: ‚Ich habe so ein Auto‘. Da musste er sich anmelden und das hat dann mitunter ein, zwei Jahre gedauert bis er Termin kriegte, ja, da konnte man nicht jedem helfen“, erinnert sich dazu der ehemalige Werkstattbesitzer Rolf Müller in einem Interview aus dem Jahr 2006. Nur „etwa zehn Prozent von dem Bedarf, der an einem gestellt wurde, war machbar“ lautete die weitere Bewertung.³⁸⁸ Gewisse Stützung erfahren diese Erinnerungen durch die Hochrechnungen von Weymar (1985). In dieser Studie weist die Bedarfsdeckung bei Wartung und Pflege für die 1970er Jahre eine (regionale) Schwankungsbreite von zehn bis 70 Prozent aus, wobei sich die Lage bei der Vergabe von Inspektionsterminen in den letzten 15 Jahren des Bestehens der DDR tendenziell sogar verschlechterte.³⁸⁹

³⁸⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Thomas K. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 23. September 1980, 1, DG 7/315.

³⁸⁶ Vgl. Gatejel, „Die Hassliebe zum sozialistischen Automobil“.

³⁸⁷ Vgl. Schneider, „Das Verkehrswesen“, 194; vgl. Maria E. Ruban und Cord Schwartz, „Konsumgüterindustrie, Handwerk und Kleingewerbe“, in *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard. Ein Handbuch*, hg. von Jochen Bethkenhagen (Opladen: Leske + Budrich, 1981), 80–85.

³⁸⁸ Rolf Müller, *Damals in der DDR. Plan und Pleite (Teil IV)* [Film], Dokumentationsreihe des Mitteldeutschen Rundfunks, 2006.

³⁸⁹ Vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 41.

Termine zur KFZ-Grundüberholung wurden in jeder Werkstätte zudem nur an einem ganz bestimmten Tag im Jahr vergeben. Dazu und zu den einhergehenden Begleiterscheinungen des Mangels hält der interviewte KFZ-Meister wie folgt Rückschau:³⁹⁰

„Als ich sonntags nachmittags aus dem Urlaub gekommen bin, bin ich am Betrieb vorbeigefahren und da waren also schon Leute an der Schlange, die mit Stühlen und Büchern dortsaßen und gewartet haben, dass es dann früh um sechs zur Terminvergabe kommt. Klar waren die Leute versucht nachzuhelfen und da gab es dann schon Gespräche wer was macht. Es gab ein Adressbuch in dem drinne stand wer was handelt oder produziert oder herstellte. Tja, wenn was gebraucht wurde, wurde in dem Buch nachgeblättert, wer hat zum Beispiel Parkett.“

Gleichzeitig bekundeten viele Menschen in den Eingaben *„durchaus dafür Verständnis, [...] auf Grund hoher Auslastungen eine längere Zeit, auch mehrere Wochen oder gar Monate auf einen Termin [zu] warten“* oder Ersatzteile für den avisierten Werkstättentermin selbst beistellen zu müssen. Eine solche Einwilligung hatte aber nur dann Bestand, wenn *„bei Einhaltung des Termins eine schnelle und zügige Reparatur durchgeführt wird“*.³⁹¹ Ein reibungsloser Ablauf der Reparatur war jedoch häufig nicht der Fall, dann konnte es einem wie Jürgen I. ergehen, der trotz Terminvereinbarung für den 16. November 1987 auch noch im Jänner des Folgejahres vergeblich auf das Standardservice für seinen Trabant warten musste.³⁹²

„Anfang Oktober 1987 meldete ich [...] mein Fahrzeug an mit der Bitte, die hinteren Radlager zu wechseln, die Kupplung und Lenkung zu überprüfen. Ohne zu zögern bekam ich für den 16. November einen Termin. Als ich jedoch am 16.11. mein Auto abgeben wollte, wurde mir mitgeteilt, ich müsse viel Zeit mitbringen und es würde mindestens vier Wochen dauern. Bei dieser Einschätzung über die Länge der Reparatur hat der Meister aber noch nichts anderes gesehen als den Zündschlüssel des KFZ. [...] Ich bat deshalb um einen neuen Termin. Diesen bekam ich für den 14. Dezember, also vier Wochen später. Hoffnungsvoll erkundigte ich mich am 14.12. wie lange es diesmal dauern würde. Wiederum wurde mir gesagt, daß es sehr schlecht aussieht und lange dauert. Ich ließ mir abermals einen neuen Termin geben, am 05.01.88. Den Termin am 5. Januar habe ich aber nicht wahrgenommen, als ich von meinem Nachbarn erfuhr, daß sein Trabant (abgegeben Anfang Dezember) am 4. Januar noch nicht fertig war. [...] Ich bin der Meinung, daß diese Wartezeiten unzumutbar sind, zumal hier auf dem Lande ein Auto kein Luxus ist, sondern ein Gebrauchsgegenstand auf den ich angewiesen bin.“

In einem anonymen Schreiben an die Fernsehredaktion Prisma tat ein anderer wütender Bürger seinen Unmut über die Verhältnisse kund. Die ihm zugeordnete Trabant- und Škodawerkstatt hatte *„überall im Kreis Ilmenau einen sehr schlechten Ruf [Sic!], denn die Arbeit an den Fahrzeugen läßt sehr zu wünschen übrig. Wer hier ausgefallene Teile braucht oder sein Auto schnell und in Ordnung wieder haben möchte“,* so der Beschwerdeführer *„erreicht dies nur mit viel Trinkgeld oder er muß sehr lange warten [Sic!]“*. Ob die mitunter gravierenden Anschuldigungen von den Behörden weiterverfolgt

³⁹⁰ Müller, Damals in der DDR. Plan und Pleite (Teil IV) [Film].

³⁹¹ DRA-SZG, „Brief v. Jürgen I. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“ (Fernsehredaktion Prisma Berlin, 10. Jänner 1988), Z231; 1, SGZ 1988 AVN440; vgl. DRA-SZG, „Brief v. Ewald N. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 13. Februar 1989, 1–4, SGZ 1989.

³⁹² DRA-SZG, „Brief v. Jürgen I.“, Z231; 1.

wurden und inwiefern diese zuträfen, ist den Akten nicht zu entnehmen. Zumindest die vorgebrachte Kritik der überlangen Anmeldezeiten spiegelte die allgemeinen Zustände im Land authentisch wider und auch der Vorwurf, wenn man dann das Automobil endlich bringen darf, *„sind meist die Teile nicht da, obwohl der entsprechende Defekt angemeldet wurde“*, entsprach der täglich erlebten Praxis.³⁹³

Im Anschluss an einen Inspektionstermin im Mai 1980 bekam Georg M. seitens seiner Automobilwerkstätte beiläufig mitgeteilt, der Motorkolben wie auch die Zylinder an seinem sechs Jahre alten Saporoshez 968 müssen dringend repariert werden. Hier begannen aber erst die Probleme, da nach Angaben der Werkstätte erst dann *„eine Grundinstandsetzung des Motors möglich ist [...] wenn Ersatzteile“* beigestellt werden. Im Bemühen eine Lösung herbeizuführen, kontaktierte Georg M. vier weitere Werkstätten zwischen Gera und Weimar. Doch ohne nennenswerten Erfolg, der Tenor blieb immer der Gleiche, *„ohne Ersatzteile, keine Reparatur“*.³⁹⁴

Mit der Machtfülle von Werkstätten machte auch Werner H. unliebsame Bekanntschaft. In seiner Eingabe an die Volkskammer der DDR berichtete er von seinen Erlebnissen zur Schadensreparatur an seinem schon etwas in die Jahre gekommenen Trabant. Auf Grund übervoller Auftragsbücher hatten die Instandsetzungsbetriebe alle Möglichkeiten sich ihre Kunden auszusuchen. Besitzer bzw. Besitzerinnen von relativ alten Fahrzeugen, von denen es in der DDR reichlich gab, standen dabei zunächst ganz unten auf der Liste der Wunschkundschaft. Alte Fahrzeuge wiesen häufig eine Vielzahl an Defekten auf, deren Reparatur meist einen hohen Zeitaufwand bedeutete und durch die schwierige Ersatzteilversorgung zusätzlich erschwert wurde. Unter diesen Vorzeichen wurde Werner H. bei insgesamt *„5 Werkstätten vorstellig [...] , wo man [...] achselzuckend mitteilte, daß ,solche‘ Typen nicht mehr repariert werden“*. In Schönebeck sah man sich in einer Werkstätte *„außerstande bei einem ,solchen‘ Fabrikat Hand anzulegen“*, in einer anderen, in derselben Kleinstadt, wurde dem Kunden vom Leiter des KFZ-Instandsetzungsbetrieb gar vorgeworfen, man käme wohl nur *„mit solchen kaputten Karren zu ihm in die Werkstatt [...], um ihn damit zu belästigen“*. Nachdem er nun alle Werkstätten im Umkreis ohne Erfolg aufgesucht hatte, stellte der Eingabeschreiber schließlich die rhetorische Frage an die staatlichen Adressaten, ob *„die Werkstätten nicht verpflichtet [wären] jede Reparatur anzunehmen, wozu sie ja wohl auch da sind“*. Letztendlich kann es wohl auch nicht im Sinne der Staatsführung sein, ein grundsätzlich fahrtüchtiges Fahrzeug *„wie eine alte Kaffeemühle“* wegzuerwerfen.³⁹⁵

Zieht man zur Einschätzung der Entwicklung der Service- und Instandhaltungsleistungen für Personenkraftwagen auch die Analysen der zuständigen Behörden heran, so sind diese zuweilen mit Bedacht zu bewerten. Ein umfangreicher Bericht aus dem Ministerium für Verkehrswesen weist etwa zum Stichtag 30. November 1985 eine Planerfüllung von 100,6 Prozent aus, bei einer Leistungssteigerung gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 110 Prozent. Die überwiegende Anzahl der Bezirke erfüllten demnach die Vorgaben, wobei (interessanterweise) die besten Ergebnisse aus der Peripherie des Landes stammten (Schwerin: 109,3 Prozent, Suhl: 103,2 Prozent) und die ‚größten Rückstände‘ in den Großstädten Berlin (97,7 Prozent) bzw. Leipzig (98,6 Prozent) verzeichnet wurden.

³⁹³ DRA-SZG, „Brief v. Anonym an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 3. Jänner 1985, Z11; 1, SGZ 1984/85 AVN440.

³⁹⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Georg M. an den Meister der zuständigen KFZ-Fachwerkstätte“, 11. Juni 1980, 1, DG 7/619.

³⁹⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Werner H. an die Volkskammer der DDR“, 8. Juli 1980, 738; 1–2, DG 7/616.

Auf Grund der zahlreichen Beschwerden aus der Bevölkerung und weiterer Berichte aus anderen Stellen im Staatsapparat, müssen sowohl die ausgewiesenen Erfüllungsgrade, als auch deren räumliche Verteilung, doch erheblich in Zweifel gezogen werden.³⁹⁶ Welche Stellen hier in welchem Ausmaß ‚Beschönigungen der Zahlen‘ vorgenommen haben, lässt sich in der Nachbetrachtung nicht eindeutig klären, es liegt jedoch die Vermutung nahe, dass die Messlatten der Planerfüllungsgrade nicht den tatsächlichen Bedürfnissen entsprachen bzw. die jeweiligen Bezirke die Datenerhebungen mit einem gehörigen Maß an ‚Optimismus und Kreativität‘ durchführten. Interessanterweise wird im weiteren Berichtsverlauf eine schrittweise Relativierung der vermeintlich guten Versorgungssituation vorgenommen. Die guten Ergebnisse aus den bisher realisierten Maßnahmen, so die Analysten, werden wohl *„durch eine schnelle weitere Bedarfssteigerung zum großen Teil aufgehoben werden“*.³⁹⁷ Zudem wird eingestanden, dass die angestrebte Wartezeit von maximal 30 Tagen für allgemeine KFZ-Durchsichten *„teilweise um das Doppelte und mehr überschritten“* wird.³⁹⁸ Eine positive *„Entwicklung der Kfz-Instandhaltungsleistungen und bessere Bedarfsdeckung wird [...] dadurch gehemmt“*, so das nüchterne Fazit, da eine *„kontinuierliche, sortiments- und zeitgerechte Bereitstellung von Ersatzteilen, und die bessere Versorgung der Kfz-Werkstätten aller Eigentumsformen mit anderen Materialien, Normteilen, Werkzeugen und Ausrüstungen [...] nicht umfassend gesichert ist“*.³⁹⁹

Unbestritten konnten Dienstleistungsbetriebe den hohen Service- und Instandsetzungsbedarf selten vollumfänglich erfüllen. Verantwortlich dafür ist allerdings nicht nur die unzureichende Versorgung mit Ersatzteilen. Ein systemimmanenter Faktor liegt in der bewussten Suppression des privaten Handwerks zugunsten genossenschaftlich strukturierter Staatsbetriebe. Initiiert auf der zweiten Parteikonferenz der SED im Jahr 1952, wurde die Entprivatisierung der Betriebe bis Mitte der 1970er zügig vorangetrieben. Diese durchgängige Eingliederung in die planwirtschaftlichen Strukturen zwang die ehemals selbstständigen Handwerksbetriebe in die Abhängigkeit von Materialzuweisungen und Planerfüllungsvorgaben. Der Handlungsspielraum, um rasch und zielgerichtet auf veränderte Bedingungen zu reagieren, fand dadurch eine erhebliche Beschränkung. Aus diesem Grund stiegen die Engpässe und Wartezeiten noch weiter an, wodurch wiederum Schiebereien, Bestechlichkeit und Nepotismus einen Nährboden vorfanden.⁴⁰⁰

Darüber hinaus wird den vergleichsweise niedrigen Verdienstmöglichkeiten in der KFZ-Instandhaltungsbranche und dem staatlich gelenkten Ausbildungssystem ein Anteil an der Misere zugeschrieben. Diese Bedingungen trugen wesentlich dazu bei, dass trotz einer gewissen Lockerung der Verstaatlichungspolitik Ende der 1970er Jahre, das Angebot an (KFZ-)Handwerksleistungen der Nachfrage fortgesetzt hinterherhinkte.⁴⁰¹

³⁹⁶ Vgl. SAPMO-BA, „Aggregierter Bericht über Maßnahmen“, 6–7.

³⁹⁷ Ebd., 9.

³⁹⁸ Ebd., 10.

³⁹⁹ Ebd., 12.

⁴⁰⁰ Vgl. Rita Aldenhoff-Hübinger, *„Achtung, Chemischreinigung!“ Handwerk und Dienstleistung in der DDR*, in *Fortschritt, Norm und Eigensinn: Erkundungen im Alltag der DDR*, hg. von Andreas Ludwig (Berlin: Links, 1999), 106.

⁴⁰¹ Vgl. Rudolf Ridinger, *Transformation im Wandel: Die Wirtschaftsstrukturen in den neuen Bundesländern* (Bonn: Bouvier, 1995), 110.

7.3.3 Selbsthilfe im Land der Autobastler

Wer in der DDR nicht ewig auf einen Werkstatttermin warten wollte oder dem Personal keine Gefälligkeiten zukommen ließ, der war gezwungen, selbst Hand an das Fahrzeug anzulegen. Wartungs- und Pflegearbeiten, aber auch kleinere Ausbesserungen, erledigte der Besitzer bzw. die Besitzerin des Fahrzeugs in der Regel in Eigenregie. Jene, die sich mit der Zeit ein umfangreiches Wissen zur KFZ-Technik aneigneten – und davon gab es sehr viele im Land – nahmen auch größere Reparaturen an ihrem Wagen selbst vor. Fehlte das Grundverständnis für die technischen Zusammenhänge gänzlich, so galt es zumindest gute Beziehungen zu einem handwerklich versierten Personenkreis zu pflegen. Das Ganze erforderte ein hohes Maß an Organisationstalent, waren doch Autoersatzteile (über reguläre) Bezugsquellen äußerst schwer zu beschaffen und daher begehrte Tauschware.⁴⁰²

Zur Größenordnung der Formen automobiler Selbsthilfe sind in den Quellen nur wenige Belege vorhanden. Auf Basis der Verhältnisdifferenz zwischen dem theoretischen Bedarf an Arbeitsstunden und den tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden errechneten Fuchs (1978) und Weymar (1995) für das Jahr 1975 eine durchschnittliche ‚Dunkelziffer‘ bei PKW-Instandsetzungen von 42,3 Prozent, d.h. beinahe jedes zweite Fahrzeug in der DDR wurde außerhalb der offiziellen Werkstätten, zumeist nach Feierabend oder am Wochenende, gepflegt und instandgesetzt. Fünf Jahre später lag der Selbsthilfe- und Schwarzarbeitsanteil immer noch bei ungefähr einem Drittel (1980: 31,7 Prozent). Obgleich die Dimensionen dieser Praxis gegen Ende der DDR kontinuierlich abnahmen (1985: 23,4 Prozent), blieb die Selbsthilfekultur bis zuletzt eine charakteristische Ausprägung im Alltag der ostdeutschen Massenmotorisierung.⁴⁰³

Der Staat wiederum stand der Eigeninitiative der Menschen bei der Pflege und Instandhaltung ihrer Fahrzeuge tendenziell positiv gegenüber. Weniger aus ideologischen Gründen, immerhin könnte man in der Bewegung auch das ‚auf Nachhaltigkeit ausgerichtete sozialistische Konsumentenideal‘ erkennen, denn aus pragmatischen Beweggründen. Es gab einfach zu wenige Instandhaltungs- und Reparaturkapazitäten und die alten Fahrzeuge benötigten eben Zuwendung, um die Verkehrstauglichkeit zu erhalten. Selbst die Fahrzeughersteller reagierten auf die Selbsthilfebewegung. Während die Bedienungsanleitungen im Westen den vorrangigen Zweck erfüllten, den Besitzer oder die Besitzerin mit der Handhabung der Funktionalitäten vertraut zu machen und im besten Fall zu vermitteln, wo die einzelnen Schalter, Knöpfe und Hebel zu finden sind, wiesen die entsprechenden Begleithefte in der DDR eine gänzlich andere Struktur auf. Das Handbuch für den Trabant P 601 verbreitete etwa den Eindruck eines Nachschlagewerks für KFZ-Meisterbetriebe. Jedes Ventil, alle Scharniere und sämtliche Dichtungen waren dort derart akribisch verzeichnet, sodass jeder bzw. jede gewöhnliche Ostdeutsche mit etwas Durchhaltevermögen und Talent das Auto für notwendige Reparaturen selbst zerlegen und wieder zusammensetzen konnte. Seitens der Hersteller wurden der Eigeninitiative wahrlich keine Grenzen gesetzt. Das beim Kauf eines sowjetischen Lada 1200 mitgelieferte Benutzerhandbuch

⁴⁰² Vgl. Rubin, „The Trabant“, 36.

⁴⁰³ Vgl. Renate Fuchs, „Die Entwicklung des Tankstellennetzes und der KFZ-Instandhaltungskapazitäten in der DDR“, *DDR Verkehr: Zeitschrift für komplexe Fragen der Planung und Leitung des Verkehrswesens* 11, Nr. 8 (1978): 271; vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 41.

„strongly advised new owners to completely dismantle the car body and thoroughly flood all cavities with anticorrosion fluid to extend the life of the sheet metal“. Nur wer die Mühen auf sich nimmt, das Fahrzeug nach Anleitung völlig zerlegt, mit Antikorrosionsmitteln imprägniert und danach wieder selbst zusammensetzt, kann mit einer erhöhten Haltbarkeit rechnen, andernfalls, „the expected rust resistance would last for only six years“. ⁴⁰⁴

Wenn der Sozialismus in der Literatur mitunter als ‚Reparaturgesellschaft‘ umschrieben wird, dann war die DDR zweifellos das Land der Autobastler. In jedem größeren Dorf entstanden mit der Zeit informelle ‚Schraubergemeinschaften‘, da wurde nach Feierabend in der Garage gemeinsam gewerkelt, gefachsimpelt und die eine oder andere Möglichkeit zur Beschaffung von Teilen ausgetauscht. Mit Bestimmtheit war der eine oder andere Enthusiast dabei, der mit viel Leidenschaft und Hingabe in der Freizeit an seinem Fahrzeug hantierte. Die überwiegende Mehrheit trieb wohl eher das pragmatische Motiv an, die Fahrtüchtigkeit des eigenen Automobils möglichst lange zu erhalten. ⁴⁰⁵

Argumente, selbst Hand an sein Fahrzeug zu legen, liefert auch Thomas K. in seiner Eingabe an das Ministerium für Fahrzeugbau. Darin beschreibt der Bürger, dass ihm vom VEB Imperhandel, wie auch vom VEB IFA-Kombinat, dazu geraten wurde sich wegen der Reparatur eines schwer zu beschaffenden Ölfilters an eine Vertragswerkstätte zu wenden. Dieser Ratschlag stieß beim Kunden allerdings nicht auf fruchtbaren Boden. Ganz im Gegenteil, Thomas K. schreibt, „diese Aufforderung muß ich ablehnen, da ich den Oelfilter und den Oelwechsel in eigener Leistung durchführen will“. Der Fahrzeugbesitzer liefert auch eine Begründung für seine Handlungsweise, wäre doch damit ein wesentlich „geringerer Zeitaufwand als ständige Terminnachfrage und Fahrzeug abgeben und abholen“ verbunden. Zudem sieht er in der Selbsthilfe eine „Entlastung der Werkstatt“, vorausgesetzt natürlich, man lässt ihm die erforderlichen Ersatzteile zukommen. ⁴⁰⁶

Aus Perspektive der politischen Führung hatten Automobile zuallererst eine Transportfunktion, doch für die Besitzer und Besitzerinnen waren sie oftmals weitaus mehr als bloße Erfüllungswerkzeuge. Nicht nur im Westen waren die sekundären Funktionen des Automobils, wie Fahrfreude, Repräsentation oder gar Luxus, integraler Bestandteil der sozialen Konstruktion des Automobils. Im Zuge eines Fortschreitens der Massenmotorisierung in der DDR, so eine These, begann sich auch die Funktion des Autobastelns zu wandeln. Schon kleine Modifikationen am Fahrzeug, ein verchromter Außenspiegel hier oder ein selbst nachgerüsteter Spoiler da, verliehen dem ganzen Auftreten ein Stück Individualität mit entsprechender Distinktionswirkung. Möser (2009) geht sogar so weit, das Reparieren, Pflegen und Modifizieren der Fahrzeuge nicht nur als bloße Notwendigkeit, sondern als ‚subversive Nutzungskomponente‘ zu deuten. Die demonstrative Zurschaustellung eines gepflegten Wagens, „sogar das Basteln daran war [...] gegenüber Nichtbesitzern distinktionserzeugend“. ⁴⁰⁷

⁴⁰⁴ Möser, „Autobasteln“, 163.

⁴⁰⁵ Vgl. Ekaterina Gerasimova und Sofia Chuikina, „The Repair Society“, *Russian Studies in History* 48, Nr. 1 (2009): 58–74.

⁴⁰⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Thomas K.“, 2.

⁴⁰⁷ Kurt Möser, „Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR“, *Technikgeschichte* 79 (2012): 226.

Im Wirtschafts- und Konsumgefüge der DDR entstanden zudem ganz spezifische Formen, Ausprägungen und Sinnzuschreibungen von Dingbesitz, Nutzungsdauer, Reparaturen, Wegwerfen, Sammeln oder Austausch von Konsumgütern. So traten entlang dieser Praxen durchaus divergierende Trends zwischen den Automobilkulturen in Ost und West hervor. Die verantwortlichen Stellen im Westen, Behörden wie Hersteller, hatten überhaupt kein Interesse daran, dass ihre Kunden und Kundinnen selbst Reparaturen und Modifikationen an den Fahrzeugen vornahmen. Detailreiche Dokumentationen zu den technischen Umsetzungen waren Privatpersonen im Westen kaum zugänglich und die Notwendigkeit von modellspezifischem Spezialwerkzeug für Reparaturen, welches Amateure üblicherweise nicht besaßen, sollte das Aufsuchen von konzessionierten Fachwerkstätten unumgänglich machen.⁴⁰⁸

Völlig anders die Situation bei Fahrzeugen aus dem Ostblock, das ganze Design, der Aufbau und die Zusammenstellung der Komponenten, angefangen vom Zweitakt-Motor, über die Elektronik bis zur Plastikkarosserie, glänzten durch Einfachheit und Intuition. Im Unterschied zu einem Viertakt-Motor konnte das Trabantaggregat mitunter auch von engagierten Bastlern wieder fahrbereit gemacht werden. Im Fall einer Delle oder kleinerer Karosserieschäden wurde das Manual konsultiert, welches unter anderem detailreiche Anweisungen zur Reparatur von Rissen und Sprüngen in der Plastikhülle oder dem Baumwollsubstrat („Duroplast“) beinhaltete.⁴⁰⁹ Das reparaturfreundliche Arrangement war eine absolute Notwendigkeit, denn sowohl der Wartburg und noch viel mehr der Trabant benötigten ständige Pflege und wiesen eine sehr hohe Pannenneigung auf. Die Serviceintervalle beim Trabant waren zwar besonders kurz, die sehr mechanische Anordnung und die gute Erreichbarkeit der Teile begünstigten zugleich eine eigenhändige Wartung.⁴¹⁰

Der Aufwand für Pflege und Selbstreparatur eines Fahrzeugs stand in der DDR in einem günstigen Verhältnis zum Nutzen. Zur Aneignung des erforderlichen Fachwissens konnte der ambitionierte Freizeit- und Wochenendmechaniker auf eine äußerst umfangreiche und überall erhältliche Fachliteratur zurückgreifen. Neben einer großen Bandbreite an (spezialisierten) Fachbüchern und Ratgebern gehörten die Bestseller von Meißner (1974) und Ihling (1986) – aus der vielsagenden Serie ‚Wie helfe ich mir selbst‘ – oder auch das Verlagswerk mit dem Titel ‚Ich fahre einen Trabant 601‘, zur Grundausrüstung einer jeden Hobby-Werkstatt.⁴¹¹ Darüber hinaus gab es eine Reihe von Fachzeitschriften, wie ‚Practic‘, ‚Kraftfahrzeugtechnik‘, ‚Der deutsche Straßenverkehr‘ oder die deutschsprachige ‚tschechoslowakische motor-revue‘, die vierteljährlich oder monatlich im Handel erschienen. Neben themenbezogenen

⁴⁰⁸ Vgl. ebd., 223.

⁴⁰⁹ Vgl. Rubin, „Understanding a Car“, 129–130.

⁴¹⁰ Vgl. Stefan Krebs, Gabriele Schabacher, und Heike Weber, „Kulturen des Reparierens und die Lebensdauer der Dinge“, in *Kulturen des Reparierens: Dinge - Wissen - Praktiken*, hg. von Stefan Krebs, Gabriele Schabacher, und Heike Weber (Bielefeld: Transcript, 2018), 9–46.

⁴¹¹ Vgl. Gerhard Klausning und Bodo Hesse, *Ich fahre einen Trabant Typ 601*, 19. Aufl. (Berlin: Transpress Verlag, 1980); vgl. Eberhard Spindler, *Rundfunk Empfang im Auto: Geräte - Antennen - Entstörung*, 4. Aufl. (Berlin: VEB Verlag Technik, 1983); vgl. Franz Meißner, *Trabant - Wie helfe ich mir selbst*, 3. Aufl. (Berlin: VEB Verlag Technik, 1974); vgl. Horst Ihling, *Skoda 105/120 - Wie helfe ich mir selbst* (Berlin: VEB Verlag Technik, 1983); vgl. Horst Ihling, *Wartburg - Wie helfe ich mir selbst*, 6. Aufl. (Berlin: VEB Verlag Technik, 1986); vgl. Werner Reichelt, *Ratgeber Kfz-Konservierung: Korrosionsschutzverfahren und -technologien für Pkw und Pkw-Anhänger*, 2. Aufl. (Berlin: Transpress Verlag, 1985).

Artikeln rund um das Kraftfahrzeug, beinhaltete fast jede Ausgabe dieser Hefte detailreiche Reparaturanleitungen. Bei diesen Anleitungen ist grundsätzlich nach drei Ausprägungen zu unterscheiden: Eine Gruppe von Artikeln beschäftigte sich mit den technischen Unzulänglichkeiten der Fahrzeuge und bot der Leserschaft praxisorientierte Vorschläge für deren Beseitigung. Ganz typisch dafür sind etwa Instruktionen zur Vergrößerung der Kofferraumöffnungen, Unterdrückung von Interferenzen beim Radio oder Verbesserungen bei Heizung und Sonnenschutz. Eine zweite Kategorie richtete die Aufmerksamkeit auf sinnvolle Funktionserweiterungen. Dazu zählten Umbaupläne des Wagens, etwa zur Nutzung als Schlafkabine oder Dachumrüstungen zur Schaffung zusätzlicher Ladekapazitäten. Eine dritte Ratgebergattung umfasste Umbauanleitungen zur Verbesserung der Insassensicherheit. Optimierungen bei Sicherheitsgurten zählten ebenso dazu wie die Konstruktion von Kindersitzen nach Selbstbauvorlage. Die anwenderorientierten Publikationen waren nicht nur heiß begehrt und Gegenstand intensiven Austausches im Verwandten- und Bekanntenkreis, sondern leisteten auch relevante Beiträge zur Kompensation der unzureichenden Reparatur- und Instandsetzungsinfrastruktur.⁴¹²

7.4 Verteilungsasymmetrien im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat

In sozialistischen Planwirtschaften reguliert nicht die Nachfrage den Besitz eines Automobils, sondern das staatliche Verteilungssystem. Dabei lag es in der Macht der Behörden, den Wünschen und Bedürfnissen bestimmter Bevölkerungsgruppen rascher und wirkungsvoller zu entsprechen. Jene, die ihren automobilen Bedarf als Erste deponierten, waren nicht zwingend die Ersten, die den Motor auch starten durften. Wer in Staat und Gesellschaft eine bedeutsame Stellung innehatte oder auf sonstige Privilegien zurückgreifen konnte, der war besser dran im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat. Die auf Bevorzugung basierende Verteilungspraxis spiegelt dabei eine klare Hierarchie innerhalb des sozialistischen Gesellschaftssystems wider.⁴¹³ Aber eine Staatsmacht, die bei jeder Gelegenheit die ‚Lösung sozialer Ungerechtigkeiten‘ für sich reklamierte und nicht müde wurde die Diskriminierungen in den ‚kapitalistischen Ausbeutergesellschaften‘ anzuprangern, geriet bei solchen sozialen Verteilungsiniquitäten erheblich in Bedrängnis. Unzählige Wartende, wie Manfred E., der seit mehr als sechs Jahren vergeblich versuchte einen PKW vom Typ Trabant-Kombi zu erwerben, wählten den Eingabekanal, um eine vorzeitige Auslieferung bei den Behörden zu erwirken.⁴¹⁴ Das konkrete Ansuchen von Manfred E. wurde jedenfalls abschlägig beurteilt, wobei der Betriebsdirektor des zuständigen IFA-Vertriebs in Magdeburg in seiner Begründung wie folgt auf die ‚egalitären Verteilungsprinzipien‘ referenziert:⁴¹⁵

„Zu unserem Bedauern müssen wir Ihnen mitteilen, daß wir nicht in der Lage sind, Ihrem Anliegen zu entsprechen. Sie werden verstehen, daß grundsätzlich alle PKW-Bestellungen der Reihe des Bestelldatums nach ausgeliefert werden müssen. Nur in besonders begründeten Dringlichkeitsfällen, wie die Abdeckung von Ersatzlieferung bei Totalschäden, bei schweren

⁴¹² Vgl. Möser, „Autobasteln“, 160–162.

⁴¹³ Mit dem Tod Stalins im März 1953 und dem damit einhergehenden sozialpolitischen Richtungswechsel begannen die bis dahin gültigen Konsumhierarchien zu erodieren. Der Personenkreis mit Zugang zu Automobilen fand auf Grund des Wirtschaftswachstums eine stetige Ausweitung und die Konsumgüterverteilung sollte – zumindest nach offizieller Proklamation – verstärkt nach ‚egalitären Prinzipien‘ vollzogen werden.

⁴¹⁴ Vgl. SAPMO-BA, „Eingabe v. Manfred E.“, 1–3.

⁴¹⁵ SAPMO-BA, „Antwort der Betriebsdirektion des IFA-Vertriebs Magdeburg auf die Eingabe v. Manfred E.“, 5. April 1972, Blatt 9, DY 30/9064.

Gesundheitsschädigungen bzw. bei beruflichen Erfordernissen zur Wahrnehmung ärztlicher Verpflichtungen, ist eine bevorzugte Belieferung aus einem äußerst geringen Reservefonds möglich. Uns gehen täglich auf Grund beruflicher oder gesellschaftlicher Erfordernisse Anträge auf vorfristige Auslieferung der PKW-Bestellungen aus den verschiedensten Bevölkerungskreisen zu, die wir abschlägig entscheiden müssen. Das ist notwendig, um eine ungerechtfertigte Benachteiligung der seit Jahren registrierten Besteller zu vermeiden.“

Solche Ablehnungen der Gesuche waren für die Bittsteller und Bittstellerinnen natürlich ernüchternd, kamen aber zumeist nicht ganz unerwartet. Die Beteuerung des Betriebsdirektors, dass die Fahrzeuge grundsätzlich nach dem Zeitpunkt des Bestelldatums ausgeliefert werden, entsprach dagegen keineswegs den tatsächlich praktizierten Verfahrensweisen. Schon der Wohnsitzort hatte oftmals entscheidenden Einfluss darauf, wann ein Fahrzeug zur Auslieferung gelangte. In Berlin oder den Automobilbezirken Erfurt und Halle warteten die Menschen durchschnittlich zwei Jahre weniger auf die Auslieferung eines Automobils. Neben den räumlichen Ungleichheiten genossen bestimmte soziale Gruppen mitunter erhebliche Privilegien (siehe Abschnitte 7.4.2 und 7.4.3). Selbst die Familienkonstellation übte einen Einfluss auf den Zeitpunkt der automobilen Bedürfnisbefriedigung aus. Da kam so manch offene Fahrzeugbestellung der hochbetagten Großeltern den Enkelkindern zugute. Mit entsprechenden Familienstrukturen war man durchaus in der Lage, schon innerhalb von sechs bis acht Jahren ein Fahrzeug zu ergattern, während Jungfamilien mit Erstanmeldungen oft doppelt so lange warteten.⁴¹⁶

Der aufmerksamen Bevölkerung blieben die Zustände nicht verborgen, denn, wenn man keiner der privilegierten Gruppen angehörte, „nicht über die entsprechenden Beziehungen“ verfügte, „keine freikonvertierbaren Devisen oder andere Tauschäquivalente zu bieten“ hatte, dann fühlte man sich als Bürger bzw. Bürgerin dritter Klasse umso mehr benachteiligt. In diesem Zusammenhang wird in den nachfolgenden Abschnitten den materiellen Privilegien nachgespürt und analysiert, wie die Bevölkerung mit dem gestaffelten Zugang zu den (automobilen) Konsummöglichkeiten umging. Denn eines vorweg, viele im Land waren „echt verärgert über diese Situation“ und scheuten daher oft nicht davor zurück, sich selbst als einen solchen anspruchsberechtigten Sonderfall darzustellen.⁴¹⁷ Wenn der ‚Zweck die Mittel heiligt‘, dann lagen die Menschen mit einer derartigen Strategie meist ganz aussichtsreich im Rennen, um von den Behörden doch noch mit einer vorfristigen Zuteilung bedacht zu werden.

7.4.1 Räumliche Disparitäten

Das hierarchisch strukturierte Verteilungssystem in der DDR kannte nicht nur soziale bzw. gruppenspezifische Bevorzugungen, sondern brachte auch räumliche Ungleichheiten hervor. Vor allem die urbanen Räume hatten im ganzen Ostblock in den Versorgungsplänen eine Vorrangstellung inne. Insbesondere der Hauptstadt Berlin, an der Schnittstelle der Gesellschaftssysteme gelegen, wurde als Schaufenster zum Westen eine besondere Rolle zuteil. Obwohl in der Metropole das öffentliche Verkehrsnetz sehr engmaschig und die Wege der Bevölkerung tendenziell kürzer waren als in der

⁴¹⁶ Vgl. Zatlin, „Vehicle of Desire“, 370.

⁴¹⁷ SAPMO-BA, „Eingabe v. Klaus Ha.“, E692/80; 2.

Peripherie, hatte gerade die Hauptstadt die höchste PKW-Dichte aller Verwaltungseinheiten aufzuweisen. Die Verteilungspraxis hatte zur Folge, dass in den ländlichen Räumen zunächst nur privilegierte Bevölkerungsgruppen, wie Parteikader, überhaupt ein Fahrzeug erhielten. Der Rest hatte sich mit langen Wartezeiten abzufinden. Im Verlauf der Zeit schwächte sich dieses Stadt-Land-Gefälle zwar etwas ab, die weiterhin bestehende Ungleichbehandlung stieß den Bewohnern und Bewohnerinnen in den ruralen Räumen dennoch sauer auf. In diesem Zusammenhang gilt es zudem zu bedenken, dass die damit verbundene Unzufriedenheit nicht auf eine ‚automobile Betroffenheit‘ beschränkt blieb, denn schließlich *„stärkt es nicht gerade das Vertrauen zur DDR, wenn man hört und sieht, wie unterschiedlich die Verteilungsweisen und damit auch die Lieferfristen zwischen den einzelnen Städten der DDR sind“*.⁴¹⁸

Jene Menschen, die diese Zustände anprangerten, akzeptierten zwar mitunter die politische Vorrangstellung der Hauptstadt, bestanden aber gleichzeitig auf eine ausgeglichene Verteilung der begehrten Konsumgüter. Besonders nachgefragte Ersatzteile oder Automobile aus Westproduktion waren ausschließlich einer ausgewählten Kundschaft in Berlin vorbehalten. Spätestens ab Mitte der 1970er Jahre nahm es die Landbevölkerung nicht mehr hin, nur deswegen benachteiligt zu werden, weil man nicht in Berlin oder im näheren Umkreis eines Hersteller- oder Zulieferbetriebs wohnte. Wolfgang K. etwa, der in einem kleinen Ort unmittelbar vor den Toren Berlins wohnte, schilderte in seiner Eingabe an das Politbüromitglied Egon Krenz seine Erlebnisse bei der Beschaffung einer Karosserie für seinen Trabant und forderte vom Adressaten zugleich strukturelle Maßnahmen gegen die ihm widerfahrenen Ungerechtigkeiten. Was war passiert? Wolfgang K. wendete sich mit einer Anfrage zu der benötigten Karosserie an eine Berliner Werkstätte. Der Leiter des Betriebs teilte ihm dazu unverhohlen *„persönlich mit, daß ich als Schönefelder Bürger, auch wenn ich nur 2 m hinter der Stadtgrenze wohne und in einem Berliner Betrieb arbeite, nicht berechtigt bin, auf seine Warteliste für den Austausch der Karosserie zu kommen“*.⁴¹⁹

Ein solches Verhalten hatte nicht zwingend seinen Ursprung in der Starrsinnigkeit eines bockigen Werkstättenleiters. Quellen aus den obersten Schaltzentralen der Macht belegten vielmehr den politischen Willen zur Etablierung eines hierarchischen Verteilungssystems. Ganz prototypisch dafür sind die Politbüro- und ZK-Beschlüsse zur Realisierung des Westimports von 10.000 PKW vom Typ VW-Golf aus dem Jahr 1977. In diesen Protokollen wird von höchster Stelle explizit festgehalten: *„Alle PKW Golf werden in der Hauptstadt der DDR, Berlin, verkauft“*. Zudem wurden Absatzkanäle, Kundenkreis und Ersatzteilversorgung vorab minutiös festgelegt. Der Verkauf der Fahrzeuge hatte ausschließlich *„über Kombinate und Betriebe der Hauptstadt an Arbeiter, Angehörige der technischen Intelligenz, Wissenschaftler und [...] von der Bezirksleitung festgelegten Einzelpersonlichkeiten“* zu erfolgen. Das eigentlich für Bedarfsanmeldung von Fahrzeugen zuständige Autohaus Berlin wurde zudem angewiesen, von den sonstigen Kunden und Kundinnen in dieser Angelegenheit *„keine Bestellungen entgegenzunehmen“*. Mit dieser Änderung der Zuständigkeit bezweckte man wohl, das gemeine Volk von einer ‚Belagerung‘ des Autohauses abzuhalten. Um Missgunst und Unzufriedenheit

⁴¹⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Lothar H.“, E229/64; 2.

⁴¹⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Wolfgang K.“, Blatt 270-271.

in der Bevölkerung nicht über Gebühr zu befeuern, war ein „*Verkauf an Funktionäre der Partei [...] nicht vorgesehen*“, zumindest nicht an die unteren Ränge.⁴²⁰

Obleich dieser Import von 10.000 VW-Golf-Fahrzeugen in den DDR-Massenmedien höchstens als Randnotiz Erwähnung fand, verbreitete sich die Neuigkeit in der Bevölkerung wie ein Lauffeuer. Die undurchsichtige Art und Weise der Abwicklung bot Anlass zur Spekulation und war Gegenstand heftiger Beschwerden.⁴²¹

„Es hat den Anschein, daß die staatliche Leitung und die Parteiführung dem schwunghaften Wucher mit Import-PKW (und andere!) nicht in genügendem Maße der konsequenten Kontrolle unterzieht. Eine Lieferung nach der anderen wird vorwiegend in der Hauptstadt der DDR – Berlin – verkauft, mit sehr wenigen Ausnahmen. – Beispiel PKW ‚Golf‘. [...] Von den meisten Genossen und vielen Bürgern wird keineswegs die bevorzugte Versorgung der Hauptstadt angezweifelt. Das sollte jedoch nicht soweit gehen, daß die Bezirke keinen Anteil am PKW-Import und anderen Artikeln haben werden. Während wir in den Bezirken ca. 10 – 12 Jahre auf die Auslieferung eines Mittelklasse-PKW warten müssen, wird der graue Markt mit enormen Überpreisen durch den Alleinvertrieb begünstigt. [...] Nachdem ich ebenfalls einige Male Interesse hatte, einen gebrauchten PKW zu übernehmen, erhielt ich von den Eigentümern aus Berlin per Telefon den ‚bereits vorliegenden Stand der Angebote‘. Daraufhin konnte ich nur noch tief enttäuscht den Hörer auf die Gabel werfen, angesichts der schamlosen Ausnutzung der bevorzugten Stellung der Hauptstadt durch diese Spekulanten! Auf meine fast 10 jährige Bestellung beim IFA-Vertrieb Suhl (für einen Lada) würde ich ebenso die Auslieferung eines PKW ‚Mazda‘ anstreben [...].“

Die direkte Ansprache von Günter E. fand beim Adressaten sogar Gehör. Zwar erhielt er keinen VW-Golf zugewiesen, doch die Eingabe konnte trotzdem als großer Erfolg verbucht werden, da das Schreiben an das Politbüromitglied Werner Jarowinsky bewirkte, „*daß die seit 10 Jahren laufende PKW-Bestellung des Genossen E[...] für einen Lada umgehend Berücksichtigung findet*“.⁴²²

Weniger erfolgreich war Gerhard B. aus Gera, der sich ebenfalls „*intensiv um einen ‚VW Golf‘ bemüht*“ hatte. In Unkenntnis der Vorgaben aus den Führungsgremien versuchte er zunächst eine entsprechende Bestellung beim Autohandel Berlin zu tätigen, „*ist aber, nachdem entschieden wurde, den größten Teil der Fahrzeuge nur über Berliner Schwerpunktbetriebe zu vergeben, nicht mehr berücksichtigt worden*“.⁴²³ Sehr wohl registriert hatte der Bürger, dass im Anschluss an den Import der zehntausend Fahrzeuge, einige Exemplare für exorbitant hohe Preise am Schwarzmarkt gehandelt wurden. Da ihm ein Erwerb unter diesen Bedingungen ebenfalls unmöglich war, forderte Gerhard B. vom Ministerrat

⁴²⁰ SAPMO-BA, „Protokoll Nr. 144 der Sitzung des Sekretariats des ZK am 14. Dezember 1977“, 14. Dezember 1977, 6–7, DY 30/58328; SAPMO-BA, „Information für das Politbüro: Beschluß zur Realisierung des Kompensationsgeschäftes über die Lieferung von 10.000 PKW Type VW Golf; (Vermerk: ‚Persönliche Verschlusssache‘)“, 16. Dezember 1977, 1–2, DY 30/55283. Der Politbürobericht zum Import von 10.000 Westautos schließt bezeichnenderweise mit der Anweisung an die Massenmedien der DDR, die „*Entlarvung der verrotteten Kapitalistischen Gesellschaft in der BRD verstärkt zu führen*“; Ebd., 2.

⁴²¹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Günter E. an das ZK der SED; gerichtet an Genossen Werner Jarowinsky“, 21. August 1981, Blatt 52-53, DY 30/9064.

⁴²² SAPMO-BA, „SED Hausmitteilung der Abteilung Maschinenbau und Metallurgie an das Büro Jarowinsky bzgl. der Eingabe v. Günter E. an das ZK der SED“, 12. Jänner 1982, Blatt 51, DY 30/9064.

⁴²³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Gerhard B.“, E549/80; 1.

der DDR, es „*müßten nun auch mal Interessenten, die nicht in der Hauptstadt der DDR wohnen, die Möglichkeit erhalten einen derartigen Wagen kaufen zu können*“.⁴²⁴

Das System der räumlichen Differenzierung bei der Verteilung begehrter Konsumwaren war zwar von höchster Stelle approbiert „*und vielgeübte Praxis, die aber für die Käufer mit viel Mühe und Aufwand verbunden ist und keineswegs befrieden kann*“. In einer vom Zentralkomitee beauftragten Studie zur Sicherung des Warenangebots aus dem Jahr 1985, benennt der renommierte DDR-Ökonom Siegfried Eckardt nicht nur jene Zustände beim Namen, die jeder Konsument bzw. jede Konsumentin im Land aus alltäglicher Einkaufserfahrung bestens kennt, sondern fordert von den Entscheidungsträgern eine Abkehr von der bisherigen Verteilungspraxis. Denn eine „*Konzentration bestimmter Waren auf einige wenige Verkaufsstellen – z. B. eine Verkaufsstelle in der Bezirksstadt – kann nur eine zeitweilige Lösung sein, weil sie auch mit beträchtlichen Nachteilen verbunden ist, besonders die ungenügende Kundennähe und der starke Andrang auf die betreffende Verkaufsstelle*“.⁴²⁵

7.4.2 Soziale Disparitäten

Noch weitaus umfänglicher als die räumliche Differenzierung wurde die Bevorzugung bestimmter Gruppen und sozialer Schichten im Land zum Politikum. Während in den 1950er Jahren noch die Aufbruchsstimmung in eine klassenlose Gesellschaft das Klima dominierte, so begann spätestens mit dem Ende der Ära Ulbricht eine soziale Differenzierung die Konsum- und Lebenswelten der Menschen zu durchdringen. Im Verhältnis zur BRD blieb die DDR zwar stets darauf bedacht, als eine auf Egalität ausgerichtete Gesellschaft wahrgenommen zu werden, im Inneren traten die Differenzierungen nach sozialer bzw. beruflicher Stellung, Gruppenzugehörigkeit, Einkommen, Besitz und Konsummöglichkeiten mit der Zeit indessen immer stärker zutage.⁴²⁶

Wer einer solch privilegierten Gruppierung angehörte, der kam in den Genuss zahlreicher Vorteile. In Abhängigkeit der jeweiligen Stellung ließen sich die jahrelangen Wartezeiten auf einen PKW auf bis zu wenige Wochen reduzieren. Mit besonderen Zugängen ausgestattet, rückte sogar der Traum eines Westfabrikates in den Bereich des Möglichen. Der Staat wiederum nutzte seine Machtposition bei der Verteilung von Kraftfahrzeugen zuweilen dazu, die Zuweisung eines Fahrzeugs an die Erbringung besonderer Leistungen zu koppeln oder sich ‚an neuralgischen Positionen‘ die Gefolgschaft zu sichern. Im ostdeutschen Verteilungssystem gab es – und dies soll keineswegs unerwähnt bleiben – auch eine Bevorzugung nach Kriterien des sozialen Ausgleichs, indem u.a. für kinderreiche Familien oder körperbehinderte Personen jährliche Autokontingente außerhalb der Wartelisten bereitgestellt wurden.

In den nachfolgenden Abschnitten geht es nicht nur darum, die bevorzugten Gruppierungen zu identifizieren, vielmehr besteht der Anspruch darin neu(artig)e Einsichten zur Spezifik der Vergabe jenseits offizieller Wartelisten zu gewinnen. Unzweifelhaft hinterließ die Massenmotorisierung in der DDR tiefe Fahrinnen und die Zahl der Eingaben, welche die Verteilungspraxis in der einen oder anderen Ausprägung zum Gegenstand hatten, stieg in ungeahnte Höhen. Eine Vielzahl der Bittsteller

⁴²⁴ Ebd., E549/80; 2.

⁴²⁵ SAPMO-BA, „Studie zu Fragen der Sicherung des bedarfsgerechten Warenangebots“, Blatt 95.

⁴²⁶ Vgl. Kleßmann, *Arbeiter im Arbeiterstaat DDR*, 688.

bzw. Bittstellerinnen versuchten unter Einsatz verschiedenster Mittel eine vorfristige Vergabe eines Personenkraftwagens zu erwirken.⁴²⁷

Die Strategien zur Untermauerung der eigenen Anspruchsberechtigung waren vielfältig. Neben einer Berufung auf die Zugehörigkeit zu einer der bevorzugten Gruppen wurde oftmals die gesellschaftliche Bedeutsamkeit der eigenen Person, der damit verbundenen Funktionen oder schlicht der geleisteten Arbeit, betont. Noch mehr Menschen prangerten in den Briefen die widerfahrenen Ungerechtigkeiten an. Bekundeten manche noch ein gewisses „*Verständnis, wenn hier [...] ein Arzt oder ein Tierarzt bevorzugt wird*“, endete die Duldung für viele, wenn man selbst „*5 Jahre oder noch länger auf den bestellten PKW warten soll. Unterdessen kann man ja schon gestorben sein*“.⁴²⁸ Im ländlichen Raum, wo die Menschen noch ‚enger‘ zusammenlebten, zumeist einen höheren Informationsstand über die Lebensverhältnisse der Nachbarschaft besaßen und die soziale Kontrolle in der Regel engmaschigere Formen annahm als in der Stadt, rückten (vermeintliche) Ungerechtigkeiten noch unmittelbarer in die Wahrnehmung. Mit den Gepflogenheiten in ihrem Heimatort machte Erna N. im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit im Rat der Gemeinde unliebsame Bekanntschaft. Da sie selbst schon mehrere Jahre auf der Warteliste stand, wies sie mit umso größerer Ausdruckskraft auf die registrierten Ungerechtigkeiten hin.⁴²⁹

„Muß ein Arbeiter nun warten bis sämtliche Bevorzugungen im Kreis erledigt sind? [...] Liebe Kollegen! Wäre ich nicht zufällig beim Rat der Gemeinde beschäftigt und hätte ich nicht durch Zufall das Buch der Autobesteller in die Hand bekommen und gesehen, wie ab und zu ein Name mit roten Kreuz versehen war und mir auf meine Frage geantwortet worden ist, daß das rote Kreuz bevorzugte Belieferung bedeutet, wie lange müßte oder muß ich dann noch auf unseren Wagen warten?? Diese Frage zu klären überlasse ich Euch.“

Hochinteressant ist der weitere Verlauf, den dieses ‚brisante‘ Schreibens auslöste. Eine Prüfung der Vorwürfe durch die zuständige Inspektion bestätigte zunächst die Wahrnehmungen der Bürgerin. Im behördeninternen Schriftverkehr lautet das Urteil, es ist wohl „*durchaus der Fall [...], daß Besitzer von PKW oder auch andere Bürger aus der Gemeinde Bernsdorf, die noch kein Fahrzeug besitzen, bevorzugt beliefert werden, ohne daß es dafür zwingende Gründe gibt*“.⁴³⁰ Im Anschluss an die Auswertung fand ein Gespräch der Behörden mit dem Ehepaar N. statt. Die Staatsvertreter stellten die Vorkommnisse darin zwar nicht in Abrede, gaben dem „*Ehepaar N[...] [sogar] Gelegenheit [...] das Bestellbuch des*

⁴²⁷ Der weit verbreitete ‚Terminus Technicus‘ der ‚vorfristigen Belieferung‘ ist ‚per se‘ von Widersprüchlichkeit gekennzeichnet. Denn die Bestellung eines Fahrzeugs war formal an einen Liefervertrag gekoppelt, der eine meist zehnjährige Lieferfrist zum Gegenstand hatte. In der Praxis wurde dieser Maximalrahmen jedoch – wie die Geduld der bestellenden Personen – häufig überschritten. Wollte man die vertraglich zugesicherte Auslieferung nach Ablauf der zehn Jahre einfordern, wurde dies zumeist mit der Standardbegründung, ‚eine vorfristige Belieferung ist leider nicht möglich‘, abgewiesen. Ohne eine zielführende Antwort zu erhalten, stellte Gotthard B. im September 1980 die Grundsatzfrage an den Ministerrat der DDR, wieso „*man hier von einer vorfristigen Auslieferung*“ spricht, wenn doch der „*vertragliche Liefertermin [...] bereits überschritten*“ wurde, denn immerhin datiere seine Bestellung für einen PKW-Wartburg aus den späten 1960er Jahren. Wo soll das schließlich noch hinführen, wenn man nicht mehr auf schriftliche Vereinbarungen mit dem Staat zählen kann? Also: „*Ich gedulde mich nur noch höchstens einen Monat. Entweder ich erhalte vom VEB IFA-Kombinat einen Pkw Wartburg 353 zugewiesen, oder ich ziehe meine Konsequenzen daraus*“, schließt der Beschwerdeführer seine Zeilen; SAPMO-BA, „Eingabe v. Gotthard B. an das Sekretariat des Ministerrats der DDR“, 28. September 1980, Blatt 191-192, DG 7/619.

⁴²⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Karl H.“, 18. Juni 1963, 1.

⁴²⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Erna N. an die Arbeiter- und Bauern-Inspektion der DDR“, 7. Juli 1964, 1–2, DC 14/10709.

⁴³⁰ SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR an den Leiter der Kreisinspektion Hoyerswerda bzgl. der Eingabe v. Erna N. vom 7. Juli 1964“, 21. Juli 1964, 1, DC 14/10709.

Kreises und der Gemeinde einzusehen“,⁴³¹ relativierten im Gespräch aber die Anschuldigungen, denn die „*Bevorzugungen und Verschiebungen innerhalb eines ½ Jahres*“ wären ausschließlich „*für gute Leistungen [...] durchgeführt worden*“ und sozusagen als „*Prämie vom Staat*“ zu verstehen. Nun, nach den Worten von Ehepaar N. „*ging diese Aussprache nicht zu unserer Zufriedenheit aus*“. Erna N. verfasste daher erneut eine Eingabe an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, in der sie klarstellt, dass bei den vielen „*Bevorzugungen jemand ohne diese [...] kaum Aussicht auf ein Auto hat*“.⁴³² Auf Grund der Brisanz des Falles, der nun immer weitere Kreise zu ziehen drohte, und der großen Beharrlichkeit der Beschwerdeführerin, dachten die Staatsvertreter eine passende Lösung gefunden zu haben. In Beantwortung der zweiten Eingabe wurde der Eingabeschreiberin wiederholt mitgeteilt, es wäre keineswegs den Tatsachen entsprechend, „*daß ohne Bevorzugung ,kaum Aussicht auf ein Auto‘ besteht*“. Im gleichen Schreiben aber – so paradox dies zunächst erscheinen mag – wird Erna N. schriftlich zugesichert, dass sie in wenigen Wochen „*mit der Belieferung eines Wagens zu rechnen*“ hat.⁴³³ Wer dachte der Fall sei nun für alle Seiten zu einem verträglichen Ende gebracht, der irrte. Offenbar war Erna N. zwar mit der anstehenden Auslieferung eines Fahrzeugs einverstanden und auch „*vollkommen im Bilde*“ über das Zustandekommen, der ‚eingesprungene Spagat‘ der Behörden ließ sie dennoch ein drittes Mal zum Eingabestift greifen. Dies, wie sie schreibt, ohne Erwartung einer erneuten Antwort des Adressaten. Obwohl sie nun selbst vom Ausgang des Falles profitierte, indem sie in den angeprangerten ‚Günstlingskreis der Bevorzugten‘ Aufnahme fand, hatte sie in Bezug auf das letzte Antwortschreiben der Behörden nochmalig das Bedürfnis mitzuteilen, „*daß die Belieferung im 4. Quartal 64 auf meine Bevorzugung [...] erfolgt. Ohne diese Bevorzugung, na Sie können doch rechnen: [...] 890 Wagen : 200 (der Kreis erhält pro Jahr ca 200) = 4 ½ Jahre Wartezeit zu meinen 4 Jahren hinzu. Eine ganz schöne Zeit, was???*“.⁴³⁴

Vor allem die Funktionäre auf Kreisebene wurden immer wieder mit gleichlautenden Beschwerden aus der Bevölkerung konfrontiert und versuchten ihrerseits auf die höchsten Stellen im Staat einzuwirken:⁴³⁵

„Die Situation im Kreis ist folgende; dass 70 % des Kontingents für die Schwerpunktversorgung der Metallurgie und des Bauwesens gebunden sind. Mit den übrigen 30 % sollen u.a. die Schwerpunkte Landwirtschaft, med. und päd. Intelligenz sowie die Großbetriebe der Chemie abgesichert werden. Nach Vorsprache beim Rat des Bezirkes ist auch hier keine Änderung möglich. 70 % der Sprechstundenbesuche im IFA-Vertrieb üben Kritik an der Schwerpunktversorgung des Kreises und besonders an der ungenügenden Versorgung der

⁴³¹ SAPMO-BA, „Behördeninterne Antwort des Leiters der Kreisinspektion Hoyerswerda auf das Schreiben der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR v. 21. Juli 1964 bzgl. der Eingabe v. Erna N. vom 7. Juli 1964“, 31. Juli 1964, 1, DC 14/10709.

⁴³² SAPMO-BA, „Eingabe v. Erna N. an die Inspektion ‚Handel und Versorgung‘“, 29. Juli 1964, E526/64, DC 14/10709.

⁴³³ SAPMO-BA, „Antwort des Stellv. Leiters der Inspektion Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Erna N. v. 29. Juli 1964“, 13. August 1964, 1, DC 14/10709.

⁴³⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Erna N. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 17. August 1964, 1, DC 14/10709. Die Eingabeschreiberin war zweifelsohne gut informiert, doch der Rückstau bei der Auslieferung von Fahrzeugen des Typs Trabant im Kreis Hoyerswerda betrug zu diesem Zeitpunkt nicht 890, sondern ca. 2.000 Bestellungen. Außerdem erhielt der Kreis planmäßig nur 178 Automobile dieses Typs im Jahr 1964 zugeteilt (und nicht 200, wie Frau Erna N. der Meinung war); vgl. SAPMO-BA, „Behördeninterne Antwort des Leiters der Kreisinspektion Hoyerswerda“, 1.

⁴³⁵ SAPMO-BA, „Schreiben der Kreisleitung Riesa an das ZK der SED; z. Hd. Erich Honecker“, 28. April 1970, Blatt 234-235, DY 30/9071; vgl. SAPMO-BA, „Bericht zur Versorgung mit PKW im Kreis Riesa vom Ministerrat für Handel und Versorgung an das ZK der SED; z. Hd. Werner Jarowinsky“, 16. Juni 1970, DY 30/9071.

Armee-Angehörigen mit Fahrzeugen. Wir bitten, eine generelle Änderung der bisherigen Verfahrensweise, besonders gegenüber den Armee-Angehörigen festzulegen.“

Welche Gruppen waren nun von den Bevorzugungen tatsächlich betroffen und inwiefern wurde eine Anspruchsberechtigung argumentativ untermauert? Mitglieder der oberen Nomenklatura, d.h. Führungspersonen aus Staat und Partei, genossen doppelte Privilegien. Einerseits weil ihnen in der Regel ein Fahrzeug ohne lange Wartezeiten zuteilwurde und andererseits bestand die Aussicht auf Fabrikate des Klassenfeindes zurückzugreifen. Regelungen für sogenannte ‚personengebundene Dienstfahrzeuge‘ galten jedoch nur für die oberen Leitungspositionen, üblicherweise endeten diese Vorrechte auf Ebene der Bezirksstellvertretung. Die breite Basis der Parteifunktionäre hatte es dagegen weitaus schwerer in den Kreis der Bedachten zu gelangen, wollte man doch die Unzufriedenheit in der Bevölkerung nicht über Gebühr strapazieren. Verschärfend für die mittleren und unteren Ränge kam hinzu, wonach die strikte Anweisung bestand, Dienstfahrzeuge keinesfalls für private Zwecke zu verwenden. Dieses strenge Verbot galt selbst für den Weg von der Dienststelle zur Privatwohnung. Ihre einstigen Privilegien büßte die politische Basis im Laufe der Zeit immer mehr, bis man schließlich in der Hierarchie durchgereicht, in der sozialistischen Wirklichkeit der breiten Masse ankam. Da ihre berufliche Stellung im Apparat sie immer seltener vor den Unannehmlichkeiten des täglichen Lebens bewahrte, war diese Gruppe bald genauso gezwungen im Wettstreit um die hochwertigen Konsumgüter teilzunehmen.⁴³⁶

Vorteilhaft für die erfolgreiche Durchsetzung eines persönlichen Anliegens war es, einen ranghohen Fürsprecher auf seiner Seite zu wissen. Nicht jeder konnte beim Kauf eines Ladas auf einen Förderer, wie den Armeegeneral Heinz Hoffmann zählen, der für einen *„verdienstvollen Reserveoffizier aus Leipzig“* beim Parteifreund und Politbüromitglied Werner Jarowinsky persönlich intervenierte.⁴³⁷ Die Reaktion dazu folgte prompt, indem der zuständige Minister für Handel und Versorgung von höchster Stelle ersucht wurde, eine *„bevorzugte Auslieferung eines PKW Lada 1600/2106 zu ermöglichen“*.⁴³⁸ Ähnlich der Fall von Oberleutnant Werner R. zwanzig Jahre zuvor. Der Mann aus Havelberg, Bezirk Magdeburg, bestellte im April 1960 einen PKW-Trabant. Nach mehr als zwei Jahren Wartezeit stieg die Ungeduld, doch die *„Anfragen und Eingaben vom Aug. 1962 und vom 26.10.62 an den Abteilungsleiter für Handel und Versorgung wurden abgelehnt“*. Mit diesem negativen Bescheid in der Hand wollte sich der Kunde nicht abfinden, aktivierte Unterstützer in den betrieblichen Reihen und bereits im *„Okt. 1962 wurde durch meine vorgesetzte Dienststelle eine Dringlichkeitsbescheinigung eingesand [Sic!]“*.⁴³⁹ Zunächst fand auch der eingereichte Dringlichkeitsbescheid nicht die erhoffte Resonanz, wie ein weiterer Ablehnungsbescheid vom 13. Februar 1963 dokumentiert. Die Vorgesetzten des Mannes ließen

⁴³⁶ Vgl. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren*, 177–178.

⁴³⁷ SAPMO-BA, „Schreiben des Ministers für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Heinz Hoffmann an Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky bzgl. Eingabe v. Rudolf E.“, 16. Dezember 1982, Blatt 103, DY 30/9064; vgl. SAPMO-BA, „Eingabe v. Rudolf E. an den Minister für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Heinz Hoffmann“, 1. Dezember 1982, Blatt 105-106, DY 30/9064.

⁴³⁸ SAPMO-BA, „Schreiben des Sekretärs des ZK der SED, Werner Jarowinsky an den Minister für Handel und Versorgung, Gerhard Briksa bzgl. Eingabe v. Rudolf E.“, 16. Dezember 1982, Blatt 104, DY 30/9064.

⁴³⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Werner R. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 5. Februar 1964, E131/64; 1, DC 14/10709.

in der Sache aber ebenfalls nicht locker und insistierten weiter bei den zuständigen Stellen, bis das Ministerium für Handel und Versorgung „*die Liefermöglichkeiten für das 2. Halbjahr noch einmal gründlich*“ in Augenschein nahm. Schließlich ist man „*dabei zu der Ansicht gekommen daß eine Auslieferung im 2. Halbjahr 1964 möglich sein wird*“.⁴⁴⁰ In einem weiteren Fall bat der Stellvertretende Vorsitzende des FDGB im September 1970 den Generaldirektor des VVB Automobilbau schriftlich darum „*behilflich zu sein, unserem Kollegen Walter B[...], [...] einen Pkw ‚Trabant‘ bereitzustellen*“. Die Führung des mächtigen Gewerkschaftsbundes befürwortet nämlich „*eine vorzeitige Belieferung, weil Kollege B[...] als [...] Gewerkschaftsfunktionär in den verschiedensten Funktionen seit Jahren eine aktive Gewerkschaftsarbeit leistet*“.⁴⁴¹

Doch nicht jede Einflussnahme hatte Erfolg, manchmal war die eigene Position von zu geringer Bedeutung, ein anderes Mal der Förderer doch nicht so potent wie gedacht und nicht selten wurde eine Vorreihung schlicht aus Unangemessenheit des Ansinnens abgelehnt. Mit dem Ziel „*einen neuen PKW durch eine vorzeitige Auslieferung*“ zu erwirken⁴⁴², wendete sich der ehemalige Hauptmann der Volkspolizei, Kurt T., „*mit einer Anzahl von Eingaben an das ZK der SED und an Vorsitzenden des Ministerrats*“. Trotz mehrerer Einsprüche kamen die Behörden stets zur Feststellung, dass „*die getroffene ablehnende Entscheidung gerechtfertigt*“ war, da der Genosse Kurt T. noch vor kurzem „*ein Kraftfahrzeug käuflich erwerben*“ konnte und dieses nachweislich in einem sehr guten und fahrbereiten Zustand ist. Es besteht deshalb „*kein Anlaß, seinem Anliegen stattzugeben*“.⁴⁴³ Einen Versuch, so dachte wohl der pensionierte Genosse, wäre die Sache wohl wert gewesen. Immerhin sah er im Rahmen einer persönlichen Aussprache mit den Behörden schließlich ein, mit einem einsatzfähigen Kraftfahrzeug das Auslangen zu finden. Aber nicht alle der Abgewiesenen waren mit den getroffenen Entscheidungen einverstanden, kamen sich „*aufgrund d[...]es Ergebnisses förmlich betrogen vor[...]*“⁴⁴⁴ oder meinten gar, dass der zuständige Beamte „*die Wagen der Nase nach verteilt oder guten Freunden zuschiebt*“.⁴⁴⁵

Besondere PKW-Bestände waren in der DDR stets ausgewählten Kundenschichten vorbehalten. Wie bei den 10.000 importierten PKW VW-Golf aus Westproduktion, gelangte auch die Mitte 1989 fertiggestellte Vorserienproduktion des jahrelang erwarteten PKW-Trabant 1.1 mit 4-Takt-Ottomotor nicht in den Regelverkauf. Die vier höchsten Wirtschaftsfunktionäre des Landes, Günter Mittag (ZK Sekretär der SED für Wirtschaftsfragen), Gerhard Schürer (Vorsitzender der Staatlichen Plankommission beim Ministerrat), Walter Halbritter (Leiter des Amtes für Preise) und Gerhard Tautenhahn

⁴⁴⁰ SAPMO-BA, „Antwort des Ministeriums für Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Werner R.“, 3. März 1964, 1, DC 14/10709; vgl. SAPMO-BA, „Antwort des Rats des Kreises Havelberg auf die Eingabe v. Werner R.“, 26. April 1963, 1, DC 14/10709; vgl. SAPMO-BA, „Antwort des Ministeriums für Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Werner R.“, 9. März 1964, 1–2, DC 14/10709; vgl. „Behördeninternes Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an den Rat des Kreises Havelberg bzgl. der Eingabe v. Werner R.“, 13. August 1964, E250/64; 1, DC 14/10709.

⁴⁴¹ SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben vom Stellvertretenden Vorsitzenden des FDGB an den Generaldirektor des VVB Automobilbau bzgl. der Eingabe v. Walter B.“, 22. September 1970, 1, DY 34/17982.

⁴⁴² SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben vom Leiter des Volkspolizei-Kreisamt an das ZK der SED bzgl. der Eingaben v. Kurt T.“, 23. April 1984, 1, DY 30/1103.

⁴⁴³ SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben vom ZK der SED an den Leiter des Volkspolizei-Kreisamt bzgl. der Eingaben v. Kurt T.“, 2. April 1984, Blatt 20-35-10-85; 1, DY 30/1103.

⁴⁴⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Lothar H.“, E229/64; 1.

⁴⁴⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Klaus J. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 22. Mai 1963, E34/63; 3, DC 14/10708.

(Minister für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau) beschlossen hierzu höchstpersönlich, alle 1.000 Fahrzeuge ausschließlich „gesellschaftlichen Bedarfsträgern [...] ohne Berechnung zur Verfügung zu stellen“. Der Allgemeinheit blieb also auch diese automobilen Novität zunächst wieder einmal vorenthalten.⁴⁴⁶

In jeder Beziehung heikel war eine Bevorzugung von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen des Amtes für Nationale Sicherheit und dem Ministerium für Staatssicherheit. Hier legte die Staatsmacht besonderen Wert auf eine makellose Außendarstellung und ein vorbildgebendes Auftreten in der Öffentlichkeit. Insofern ist es wenig verwunderlich, dass sich Angehörige dieser großen Gruppierung in den massenhaften Bittschriften zur vorgezogenen Berücksichtigung bei Konsumgütern so gut wie gar nicht erkennen lassen. Zwei diese Gruppe betreffende Fälle, bei denen jeweils versucht wurde, die Wirren im Wendejahr dazu zu nutzen, eine größere Anzahl an Kraftfahrzeugen am offiziellen Vergabemodus vorbei zu schleusen, sind dennoch aktenkundig geworden. Beim ersten Vorkommnis machten „Werk tätige des VEB Ketten- und Nagelwerk Weißenfels [...] das Kreiskomitee Weißenfels am 5. 12. 1989 über eine in den nächsten Tagen durch das Autohaus Weißenfels vorgesehene Auslieferung einer größeren Anzahl von Pkw ‚Lada‘ an das Amt für Nationale Sicherheit“ aufmerksam. Groß war das bekundete „Unverständnis für diese Auslieferung, da eine wesentliche Reduzierung dieses Amtes“ unter der neuen Koalitionsregierung bereits offiziell verlautbart wurde. Eine eingeleitete Untersuchung bestätigte schließlich die bereits eingeleitete „Auslieferung von 35 PKW ‚Lada 2105‘ für den 7.12.1989. [...] Durch den Vorsitzenden des Bezirkskomitees Halle wurde der Betriebsdirektor des IFA-Vertriebs Halle zu einer sofortigen Liefersperre für die noch offenen Verträge gegenüber dem Amt für Nationale Sicherheit veranlaßt“.⁴⁴⁷ Im Anschluss an die Untersuchung konnte nicht nur die Auslieferung der Fahrzeuge gestoppt werden, sondern die Staatliche Plankommission entschied im Sinne der Allgemeinheit, „die Pkw zur Versorgung der Bevölkerung bereitzustellen“.⁴⁴⁸ Zur gleichen Zeit wurden ähnliche Praktiken im Bezirk Bischofswerda, Kreis Dresden, aufgedeckt und vereitelt. Den konkreten Gegenstand bildete der Verkauf von „PKW der ehemaligen Einrichtungen des Ministeriums für Staatssicherheit, des Ministeriums des Inneren und der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands“. Das Ergebnis der Untersuchung ergab, „daß die Mehrzahl der Fahrzeuge [...] wieder an Angehörige bzw. Mitarbeiter dieser Dienststellen bzw. Einrichtungen verkauft wurden“. Diese Vorgangsweise stellte einen eindeutigen Verstoß gegen die allgemeingültigen Vergabekriterien dar, sind doch „die zuständigen Organe verpflichtet, die vollständige Zuführung auszusondernder PKW an den VEB Maschinenbauhandel zu gewährleisten“.⁴⁴⁹ Anhand dieser Geschehnisse, die sich allesamt nach der Maueröffnung zugetragen haben, werden gleich mehrere Aspekte zur Wertigkeit des Automobils

⁴⁴⁶ SAPMO-BA, „Information der Staatlichen Plankommission zur Verteilung von 1.000 Fahrzeugen der PKW Trabant 1.1 (Büro Egon Krenz)“, 24. Juli 1989, Blatt 36, DY 30/70320. Ausnahmslos alle 1.000 Fahrzeuge wurden bereits vor ihrer Fertigstellung den ‚gesellschaftlichen Bedarfsträgern‘ zugeordnet. Eine entsprechende Auflistung ist in den Akten des Politbüromitglieds Egon Krenz erhalten; Ebd., Blatt 34.

⁴⁴⁷ SAPMO-BA, „Information zur Umverteilung von Pkw aus dem Bilanzanteil des Amtes für Nationale Sicherheit“, 14. Dezember 1989, 1, DC 14/2403.

⁴⁴⁸ SAPMO-BA, „Abschlussakte zur Umverteilung von Pkw aus dem Bilanzanteil des Amtes für Nationale Sicherheit“, 14. Dezember 1989, 338/89; 2, DC 14/2403.

⁴⁴⁹ SAPMO-BA, „Zwischenbericht zur Überprüfung von Fällen des Amtsmissbrauchs beim Kauf von Personenkraftwagen v. Komitee für Volkskontrolle der DDR“, 9. Jänner 1990, 3, DC 14/2402.

offenkundig. Trotz des nun freien Grenzverkehrs und dem einsetzenden Warenstrom westlicher Konsumgüter in Richtung DDR, hatte der jahrzehntelange Mangel an Kraftfahrzeugen zumindest in den Köpfen der Menschen immer noch Bestand. Betroffene, die 15 oder mehr Jahre auf ein Fahrzeug warteten und auf Grund der gesellschaftlichen oder sozialen Stellung keine bevorzugte Behandlung zu erwarten hatten, für die war eine solche Versuchung, endlich an das ersehnte eigene Automobil zu gelangen, wohl ebenso groß wie verständlich. Und doch, nur Monate später verblassten die einstigen Wertigkeiten, Tausende verließen ihr ehemaliges Heimatland in Richtung der Bundesrepublik und nicht wenige ließen dabei ihren einst geliebten ‚Trabbi‘ am Wegesrand zurück.

Hohe Staatsbeamte waren jedoch nicht die einzige Gruppe, die bei der Vergabe von Personenkraftwagen und der Zuweisung benötigter Ersatzteile in den Genuss von Bevorzugungen kamen, auch Landärzte bzw. Landärztinnen, Lehrpersonal oder ein staatlich anerkannter Personenkreis aus Wissenschaft, Kunst und Sport durften entsprechende Hoffnungen hegen. Zur besseren Vergegenwärtigung der Relationen liefert ein Bericht der Arbeiter-und-Bauern-Bezirksinspektion Dresden wertvolle Einblicke. Zu den Sachverhalten: Für das Jahr 1963 lagen dem Rat des Kreises in Summe 1.719 PKW-Bestellungen vor, wobei die Verwaltungseinheit auf Grund der spärlichen Zuweisungen nur weniger als zehn Prozent des Bedarfs erfüllen konnten. Die Verteilung der insgesamt 160 Fahrzeuge erfolgte auf Basis *„getrennter Kontingente für die medizinische Intelligenz, die pädagogische Intelligenz, für die Landwirtschaft und die übrigen Bürger“*. Dieses Regulativ führte jedoch dazu, dass die *„Bestellungen der ersten beiden Gruppen relativ kurzfristig realisiert werden konnten, während immer größere Rückstände bei den anderen Gruppen eintraten“*. In Ermangelung verfügbarer Fahrzeuge fanden selbst die bevorzugten Personenkreise bald keine vollständige Berücksichtigung mehr. Da die lokalen Behörden auch immer mehr Beschwerden zur Vergabep Praxis erreichten, bestand dringender Handlungsbedarf. In diesem Zusammenhang wurden verschiedene ‚Maßnahmen zur Objektivierung des Bedarfs‘ erarbeitet. Eine wesentliche Änderung bestand darin, Fahrzeuge aus dem Gesamtkontingent nur noch auf Grundlage von Entscheidungen einer einheitlichen Vergabekommission zu verteilen, *„in welcher zur Sicherung der vorrangigen Belieferung z.B. der medizinischen und pädagogischen Intelligenz der Kreisarzt und der Kreisschulrat vertreten sind“*.⁴⁵⁰ In konkreter Umsetzung bedeutet dies, es legt *„der Kreisschulrat im Rahmen der vorrangigen Belieferung der pädagogischen Intelligenz im einzelnen fest, welche Lehrer auf Grund ihrer Leistungen und gesellschaftlichen Aufgaben zur bestimmten Zeit einen PKW erhalten“*.⁴⁵¹ Das neue Vergaberegulativ stieß jedoch nicht bei allen Menschen auf Zustimmung, vor allem jene, die auf Grund einer negativen Entscheidung der jeweiligen Vergabekommission eben nicht bedacht wurden, erhoben nun Einspruch. Auch im Heimatbezirk der beiden Lehrer Heinz S. und Christian R. *„arbeitete der Rat der Kreises Bischofswerda nach einem Beschluß, wonach die päd. Intelligenz bei der Belieferung von Kraftfahrzeugen, gemäß Ministerrats- und ZK Beschluß, vorrangig zu beliefern ist“*. Da der Bedarf an Fahrzeugen das Angebot in diesem Bezirk (wie überall) bei weitem

⁴⁵⁰ SAPMO-BA, „Bericht der Bezirksinspektion Dresden an das Komitee der Arbeiter-und-Bauerninspektion der DDR bzgl. Bürgereingaben zur bevorzugten Auslieferung von Personenkraftwagen“, 22. Juli 1963, 1, DC 14/10708.

⁴⁵¹ Ebd., 2. Umgelegt auf die gegenwärtige Zeit würde dies bedeuten, dass Vertreter und Vertreterinnen der Bildungsdirektion oder der Ärztekammer darüber entscheiden, ob eine Lehrperson oder ein Landarzt bzw. Landärztin ein Automobil erwerben dürfen. Ein heutzutage höchst sonderbar anmutender Gedanke, wurde dieser ‚Modus Operandi‘ in der DDR zur alltäglichen Praxis.

überstieg, blieben die Wünsche der beiden Pädagogen unerfüllt. Diese wiederum „glauben nicht, daß es richtig ist, daß man uns nun bereits drei Jahre warten lässt“. ⁴⁵² Was die beiden Wartenden jedoch zunächst nicht wussten, die ausbleibende Lieferung ging auf eine Bewertung des „amtierenden Kreisschulrat, Gen. P[...] zurück, der die Leistungen der beiden Lehrer [...] nicht so ein[...]schätzt [...], daß eine besonders bevorzugte Lieferung erfolgen kann“. ⁴⁵³

Ähnlich wurde mit Kulturschaffenden verfahren. Der Musiker Eberhard H. bat den Kulturminister Klaus Gysi „schriftlich bei der vorzeitigen Auslieferung meines Trabanten behilflich zu sein. Leider war es [...] nicht möglich“. Die staatstragende Bedeutung des Künstlers wurde in diesem Fall offensichtlich als zu gering eingestuft, um „einen Trabanten ein oder zwei Jahre [...] eher auszuliefern“. ⁴⁵⁴

Eine weitere Sonderstellung in der DDR hatte die Gruppe der körperlich Beeinträchtigten oder von Invalidität gekennzeichneten Personen. Einerseits waren die Sozialleistungen im Fall von Invalidität und Alter sehr gering, sodass diese Menschen, die außerhalb der Erwerbstätigkeit standen, kaum über die Runden kamen. Andererseits genoss diese Gruppe spezielle Vergünstigungen in Form von Zusatz- und Sonderversorgungsprogrammen. ⁴⁵⁵ Auf das staatliche Bemühen den Handlungsspielraum gesundheitlich beeinträchtigter Menschen aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen, hoffte etwa Helmut P. in seiner Eingabe vom 11. Juni 1986 an das Politbüromitglied Werner Jarowinsky. Mehr als acht Jahre, also seit Anfang 1978, lief seine Anmeldung auf einen PKW schon und es war ihm, wie er schreibt, wohl bewusst, „[a]uf Grund der langen Auslieferungszeit [...] noch einige Jahre warten“ zu müssen. ⁴⁵⁶ Die Anspruchsberechtigung untermauert der Bürger mit seinem schlechten Gesundheitszustand, denn seit der „Invalidisierung habe ich in der Mehrzahl Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen können und habe auch gegenwärtig kein eigenes Fahrzeug. [...] Da aber von Seiten der Ärzte keine Einwände bestehen ein Fahrzeug zu führen, möchte ich deshalb bitten, mir die Möglichkeit zu geben, vorzeitig ein Fahrzeug (wenn möglich Wartburg) zu erwerben“. ⁴⁵⁷ Heinz R., Träger des Ehrenzeichens der Deutschen Volkspolizei und ausgestattet mit dem Vaterländischen Verdienstorden, wirbt beim gleichen Adressaten mit denselben Argumenten. Er wurde „vor einigen Jahren aus gesundheitlichen Gründen frühzeitig berentet“ und will nun wissen, ob nun eine reale Möglichkeit besteht „in absehbarer oder übersehbarer Zeit einen PKW entsprechend meinem Wunsch durch Kauf zu erhalten wie es auch anderen Bürgern unserer Republik, meines Erachtens z.T. recht großzügig, ermöglicht wird?“. ⁴⁵⁸ Der Staatssozialismus führte offiziell die Kennzeichnung als ‚Arbeiter- und Bauernstaat‘ und immer dann, wenn es um bessere Versorgungsbedingungen ging, rückte diese Gruppe in das propagandistische und mediale Zentrum. Doch wie stand es tatsächlich um die (automobile) Konsumversorgung dieser, in der offiziellen Rhetorik hochgelobten, sozialen Klasse? Anders als in der Zeit des Stalinismus, als die

⁴⁵² SAPMO-BA, „Eingabe v. Heinz S. und Christian R. an den Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 19. Juni 1963, E108/63, DC 14/10708.

⁴⁵³ SAPMO-BA, „Bericht der Bezirksinspektion Dresden“, 2.

⁴⁵⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Eberhard H. an das Ministerium für Kultur, Minister Klaus Gysi“, 15. Februar 1967, E22/67, DR 1/27020.

⁴⁵⁵ Vgl. Manfred G. Schmidt, *Der deutsche Sozialstaat: Geschichte und Gegenwart* (München: Beck, 2012), 56.

⁴⁵⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Helmut P. an das ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 11. Juni 1986, Blatt 206, DY 30/9071.

⁴⁵⁷ Ebd., Blatt 207.

⁴⁵⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Karl-Heinz R. an das ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 23. März 1985, Blatt 323, DY 30/9071.

begrenzten Ressourcen nur eine ausgewählte Anzahl von stilisierten Helden und Heldinnen der Arbeit, wie Adolf Hennecke oder Frieda Hockauf, zuließen, konnte ab Mitte der 1950er Jahre eine breitere Arbeiterschaft auf eine bessere Zukunft hoffen.⁴⁵⁹

Eine Besonderheit im Staatssozialismus war, dass die Vergabe von Sozial- und Konsumleistungen in der Hand der Betriebe lag. Die Arbeitsstätte hatte maßgeblichen Einfluss bei der Zuteilung einer Wohnung, der Sicherung eines Platzes in einer der staatlichen Ferienanlagen oder wenn es darum ging, ein eigenes Kraftfahrzeug zugeteilt zu bekommen. Mit dieser Strategie wurde das vorrangige Ziel verfolgt, materielle Anreize für besondere Leistungen in Produktion und Handel zu setzen. In einer Mangelwirtschaft, wie sie in der DDR vorherrschte, übten monetäre Anreizsysteme, etwa Gehaltserhöhungen oder Sonderzahlungen, nur eine untergeordnete Strahlkraft auf die Menschen aus. Als weitaus wirkungsvoller erwies sich die Sonderzuteilung begehrter Konsumgüter und Dienstleistungen, die Aussicht auf ein eigenes Automobil wurde zu einem Motivationsfaktor der allerhöchsten Kategorie. Mit der Verschränkung von Produktivität und Konsumversorgung verband die Staatsführung die Hoffnung, eine gewisse sozialdisziplinierende Wirkung zu erzielen. In genauer Betrachtung dieses Systems wird die spezifische Potenz der einzelnen Betriebe sichtbar. Für die Menschen machte es nämlich einen erheblichen Unterschied, welcher Branche und welchem Betrieb man angehörte. Die besten Versorgungsperspektiven boten sogenannte Schwerpunktbetriebe. Dazu zählten vorrangig Schwerindustriebetriebe aus den Bereichen Bergbau, Stahlbau, Automobilbau, Chemie oder der Metallverarbeitung.⁴⁶⁰

Schon ab 1960 wurden den Schwerpunktbetrieben ein Kontingent von 8.000 Fahrzeugen zur selbstständigen Verteilung zugestanden.⁴⁶¹ Mit dieser Anzahl konnte man keineswegs die automobilen Wünsche aller Werktätigen erfüllen und so entschieden zumeist Betriebskommissionen, zusammengesetzt aus Mitgliedern der Gewerkschaften und der Leitungsebene, über die individuelle Vergabe. Neben der erzielten Produktionsleistung oder dem gesellschaftlichen Engagement wurde etwa auch die Größe der Familie des Antragstellers bzw. der Antragstellerin berücksichtigt. Werktätige aus der Produktion wurden gegenüber dem Personal aus der Verwaltung zumeist bevorzugt. Gute Beziehungen, im besten Fall zu Mitgliedern der zuständigen Vergabekommission, konnten die Vergabe erheblich beschleunigen. In den 1970er Jahren konnten Menschen, die in solchen Schwerpunktbetrieben tätig waren, ihr Fahrzeug für gewöhnlich zwei bis drei Jahre früher in Empfang nehmen als der allgemeine Durchschnitt.⁴⁶² Erst im letzten Jahrzehnt des Bestehens der DDR schwanden die Vorteile. Zur besseren Vergegenwärtigung der PKW-Verteilungsprinzipien in Schwerpunktbetrieben dient nachfolgendes Beispiel aus dem Kreis Riesa. Im Jahr 1970 wurden die PKW-Kontingente folgendermaßen an die Schwerpunktbetriebe dieser Verwaltungseinheit verteilt (siehe Abbildung 22):

⁴⁵⁹ Vgl. Kleßmann, *Arbeiter im Arbeiterstaat DDR*, 688–694.

⁴⁶⁰ Die Etablierung von Schwerpunktbetrieben begründete sich im zielgerichteten Einsatz der knappen Ressourcen für die wichtigsten Industriezweige. Bereits zur Gründung der DDR gab es rund 80 derartige Betriebe im Land, die allesamt direkt dem ZK der SED unterstanden und außerhalb der allgemeinen Versorgungshierarchie agierten.

⁴⁶¹ Vgl. Peter Hübner, „Reformen in der DDR der Sechziger Jahre: Konsum- und Sozialpolitik“, in *Sozialistische Wirtschaftsreformen. Tschechoslowakei und DDR im Vergleich*, hg. von Christoph Boyer (Frankfurt am Main: Klostermann, 2006), 529.

⁴⁶² Vgl. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren*, 183–188.

Stahl- und Walzwerk Riesa mit 13.000 Beschäftigten				
Trabant	Wartburg	Škoda	Moskwitsch	Gesamt
110	30	46	26	212
Direkter Verfügungsfonds des Werkdirektors: 20 Fahrzeuge				
Stahlwerk Gröditz mit 5.800 Beschäftigten				
Trabant	Wartburg	Škoda	Moskwitsch	Gesamt
70	13	9	12	104
Direkter Verfügungsfonds des Werkdirektors: 7 Fahrzeuge				
Bau- und Montage-Kombinat Kohle und Energie, Dresden / Betriebsteil Riesa mit 230 Beschäftigten				
Trabant	Wartburg	Škoda	Moskwitsch	Gesamt
20	3	8	1	32
Übrige Bevölkerung im Kreis Riesa				
Trabant	Wartburg	Škoda	Moskwitsch	Gesamt
65	42	35	70	212

Abbildung 22: PKW-Kontingente im Kreis Riesa (1970) ⁴⁶³

Aus dieser Aufstellung wird klar ersichtlich, dass dem größten Betrieb im Kreis Riesa, dem Stahl- und Walzwerk Riesa mit 13.000 Beschäftigten, allein die exakt gleiche Anzahl an Kraftfahrzeugen zu Verfügung standen, wie der gesamten Bevölkerung, die nicht in einem der drei strukturbestimmenden Kombinate tätig war. Auf Basis eines Beschlusses aus dem Jahr 1966 konnten die Werksdirektoren der Schwerpunktbetriebe im Land „über die zweckgebundenen Kontingente für die Schwerpunktversorgung hinaus noch 1,5 PKW auf 1.000 Beschäftigte für die Anerkennung ausgezeichneter Leistungen“ eigenmächtig vergeben. ⁴⁶⁴

Das System der Schwerpunktversorgung sorgte auf mehreren Ebenen für Kritik. Da es für die Verteilung einfach zu wenige Fahrzeuge gab, entstand zwischen den begünstigten Betrieben ein stetiges Gerangel um die konkreten Kontingente. So wurde im Rahmen „der sozialistischen Umgestaltung der Landwirtschaft 1960/61 [...] von der in der Gemeinde arbeitenden Kommission dem Bauer Kurt W[...] ein PKW versprochen“. So weit, so gut, doch die letzte Instanz, die Kommission beim Rat des Kreises, hat nach Intervention den „Vorschlag der BGL der Glashütter Uhrenfabrik den Vorrang gegeben“, namentlich Herrn L., der mehrfach für vorbildliche Arbeit ausgezeichnet wurde. Die ständige Kommission der Gemeinde erfuhr erst davon, „als der Koll. L[...] mit dem PKW in der Gemeinde auftauchte“. Als Folge dieses Entscheidungs- und Kompetenzgerangels setzte ein heftiger Schlagabtausch zwischen den staatlichen Instanzen ein, wobei die Glashütter Uhrenfabrik, am finalen Ergebnis gemessen, der wohl einflussreichere Betrieb in der Gegend war. ⁴⁶⁵

⁴⁶³ SAPMO-BA, „Bericht zur Versorgung mit PKW im Kreis Riesa“, Blatt 287-288.

⁴⁶⁴ Ebd., Blatt 288.

⁴⁶⁵ SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben der Bezirksinspektion Dresden an das Komitee der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. der Eingabe der Ständigen Kommission für Handel und Versorgung der Gemeindevertretung Reinholdshain zur bevorzugten Auslieferung von Personenkraftwagen“, 27. Juli 1963, E/16/63Wg/Pl; 1, DC 14/10708.

Auch die Kreisinspektion Hoyerswerda übte Kritik an der Bevorzugung von Schwerpunktbetrieben. Im Jahr 1964 lagen insgesamt etwa 2.000 Bestellungen auf einen PKW Typ Trabant vor, wobei der Kreis in diesem Jahr „*planmäßig 178 PKW Typ Trabant*“ zugeteilt bekam. Davon „*wurden bisher zweckgebunden 55 Stück für Mitarbeiter des Kombines Schwarze Pumpe als Schwerpunktversorgung geliefert. 90 Bürger, die bereits im Jahr 1959 einen Wagen bestellt haben, konnten bis jetzt nicht beliefert werden. Die Verteilung der PKW erfolgt durch eine Kommission, die sich in erster Linie aus Arbeitern der größten Betriebe des Kreises zusammensetzt*“.⁴⁶⁶

Abgesehen vom Wettstreit zwischen den staatlichen Betrieben und Verwaltungseinheiten, sorgte die bevorzugte Belieferung der Schwerpunktbetriebe bei denjenigen Menschen für Empörung, die nicht auf diese Mechanismen hoffen durften. „*Warum Bevorzugungen? Um Arbeiter zu halten? Haben diese nicht schon den Vorzug einer schönen Wohnung?*“, wollte nicht nur die Bürgerin Erna N. wissen.⁴⁶⁷

In gleicher Angelegenheit richtete Paul R., der 15 Jahre in den Reihen der Nationalen Volksarmee diente, die Frage an Erich Honecker, „*ob ich unserem Staat [...] weniger dazu beigetragen habe, wie zum Beispiel ein Bauarbeiter oder ein Angehöriger eines Schwerpunktbetriebes?* Der Beschwerdeführer sieht es ganz und gar nicht ein in, „*Bezug auf einen PKW-Kauf gegenüber einem Schwerpunktbetrieb stark benachteiligt*“ zu werden und will vom ersten Mann im Staat wissen, „*ob es in unserer Republik Gesetze gibt, die solche Bevorzugungen zulassen*“.⁴⁶⁸ Eine gesetzliche Verankerung, welche die hierarchische Verteilung von Konsumgütern regelte, gab es in der DDR zwar nicht, gleichwohl wurden von den höchsten staatlichen Stellen (Politbüro, ZK der SED etc.) entsprechende Erlässe, Anweisungen und Handlungsrichtlinien zu den gewünschten Vorgangsweisen erarbeitet.

Einen besonderen Anreiz hatte der Staat all jenen Werkträgern zu bieten, die einem mehrjährigen Arbeitseinsatz in den sozialistischen Bruderländern zustimmten. Wer eine solche Verpflichtung einging, etwa im Rahmen des Erdölleitungsbaus ‚Druschba-Trasse‘, die von Almetjesk in Tartastan über Weißrussland und Polen bis zur ostdeutschen Großraffinerie in Schwedt reichte, dem war nach Rückkehr in die DDR ein Automobil versprochen. Zahlreiche junge Menschen nahmen diese Strapazen fernab der Heimat gerne in Kauf, immerhin lockte nach Ablauf der Einsatzzeit die relativ rasche Zuweisung eines neuen Fahrzeugs. Bei der angespannten Versorgungslage waren die in der Verantwortung stehenden Heimatbezirke der einzelnen Beschäftigten jedoch kaum in der Lage der vertraglichen Verpflichtung einer Auslieferung innerhalb der Maximalfrist von zwei Jahren nachzukommen. Zur Realisierung ihrer Ansprüche waren die Heimkehrer dann gezwungen die höchsten Stellen an die getätigten Zusagen zu erinnern. Einer von diesen ‚Expatriates‘ war Jürgen H., der im Zeitraum von Jänner 1983 bis Jänner 1986 einen dreijährigen ununterbrochenen Einsatz am Zentralen Jugendobjekt Erdgastrasse in der Sowjetunion absolvierte. Da er im Dezember 1987, fast zwei Jahre

⁴⁶⁶ SAPMO-BA, „Behördeninterne Antwort des Leiters der Kreisinspektion Hoyerswerda“, 1.

⁴⁶⁷ SAPMO-BA, „Eingabe v. Erna N.“, 7. Juli 1964, E526/64; 1.

⁴⁶⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Paul R. an das ZK der SED, Erich Honecker“, 3. März 1970, Blatt 236, DY 30/9071.

nach seiner Rückkehr, aber immer noch keinen fahrbaren Untersatz in Aussicht hatte, trug er freundlich, aber bestimmt, seinen Fall dem Politbüromitglied Werner Jarowinsky vor:⁴⁶⁹

„Entsprechend der im November 1985 übergebenen Urkunden über meine 3-jährige erfolgreiche Arbeit an diesem Objekt sowie den gesetzlichen Bestimmungen (Gesetzblatt der DDR 1. Nachtrag vom 18.2. 1982) habe ich das Versprechen erhalten, einen PKW aus dem Lieferangebot des IFA-Vertriebes innerhalb von 2 Jahren zu erhalten. [...] die Berechtigungskarte habe ich am 7. 1. 1986 (Typ Lada) beim VEB IFA-Vertrieb Berlin abgegeben. Entsprechend den o.g. Regelungen mußte ich demzufolge bis spätestens 7.1.1988 mit einem PKW versorgt werden. Der VEB IFA-Vertrieb Berlin hat es mir Stand vom Dez. 1987 trotz mehrfacher Aufforderungen unterlassen mir das entsprechende Vertragsangebot zu übergeben und nennt als Liefertermin global das Jahr 1988.“

Nachdem der Bürger aber keine konkrete Antwort auf sein Schreiben erhielt, verfasste er im April 1986 eine weitere Eingabe an den gleichen Adressaten. Von Wut und Enttäuschung getragen war es ihm *„einfach unbegreiflich, wieso durch bestimmte Zentrale staatliche Organe gegenüber Werktätigen Zusagen gemacht und dann nicht eingehalten werden“*.⁴⁷⁰ Der Ärger scheint mehr als berechtigt, immerhin hat der Mann *„ohne wenn und aber die Verpflichtung eingelöst“* und erwartete daher, dass die *„abgegebenen Versprechungen ebenfalls realisiert werden“*.⁴⁷¹

7.4.3 Westgeschenke über Genex und Intershop

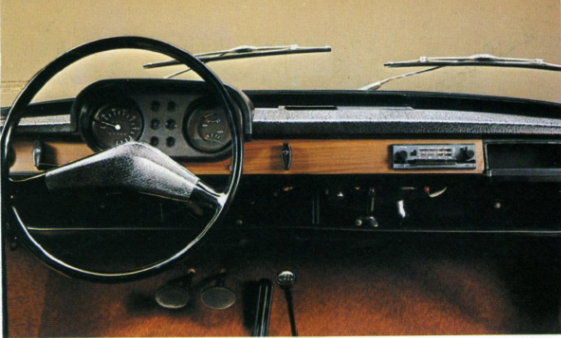
Mit Hilfe finanzstarker Verwandtschaft aus dem Westen war im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat sogar ein sofortiger Zugang zum eigenen Neuwagen realisierbar. Wie war so etwas möglich? Um an die dringend benötigten Devisen zum Abbau der ausufernden Staatsverschuldung zu gelangen, richtete die Parteiführung bereits in den frühen 1960er Jahren die Geschenkdienst GmbH ‚Genex‘ ein. Die Aufgabe dieser staatlich kontrollierten Einrichtung war *„es, Geschenke zu vermitteln, die ausländische Auftraggeber mit freikonvertierbarer Währung zu Gunsten von DDR-Bürgern in Auftrag geben“*.⁴⁷² In der Praxis bedeutete dies, dass Bürger und Bürgerinnen aus dem kapitalistischen Ausland, v.a. aus der Bundesrepublik Deutschland, aus einem speziellen Katalog hochwertige Konsumgüter gegen Westmark oder US-Dollar kaufen konnten und diese den Begünstigten in der DDR (Verwandte, Bekannte etc.) dann zugestellt werden (siehe Abbildung 23).

⁴⁶⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Jürgen H. an das Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 10. Dezember 1987, Blatt 324, DY 30/9066.

⁴⁷⁰ SAPMO-BA, „Eingabe v. Jürgen H. an das Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 7. April 1988, Blatt 318, DY 30/9066.

⁴⁷¹ Ebd., Blatt 317.

⁴⁷² SAPMO-BA, „Schreiben der Regierung der DDR (Ministerium der Finanzen) an die Genex Geschenkdienst GmbH“, 1963, 2, DN 1/10571.





Kaskoversicherung
Die Versicherungsprämie für 12 Monate beträgt für Vollkasko mit Selbstbeteiligung von

	Berlin	übrige DDR
M 100 Artikel-Nr.	524,- 69.340	400,- 69.344
M 300 Artikel-Nr.	328,- 69.341	252,- 69.345
M 500 Artikel-Nr.	248,- 69.342	188,- 69.346
M 1000 Artikel-Nr.	183,- 69.343	139,- 69.347
Teilkasko Artikel-Nr.	160,- 69.348	120,- 69.349

Über nähere Einzelheiten bei Kaskoversicherungen gibt Ihnen die Seite 42 Auskunft.

Zubehör

Diagonalreifen 6.00-13, schlauchlos
64.201 **82,50**

M+S-Reifen 6.00-13, schlauchlos
64.211 **83,50**

Radialreifen 165 SR 13
64.216 **105,-**

Schlauch zu Radialreifen 165 SR 13
64.217 **11,-**

Radialreifen 165 SR 13, schlauchlos
64.221 **108,-**

Humpfelge 4 1/2 J x 13
67.216 **21,-**

Satz Radkappen, 4 Stück
67.237 **35,25**

Polsterschonbezug
laminiert, Gewebe, für Vorder- und Rücksitze
66.210 rot **97,50**
66.211 grün **97,50**
66.212 blau **97,50**
66.213 grau **97,50**
66.214 beige **97,50**

Polsterschonbezug
laminiert, aus Dederonvelour, für Vorder- und Rücksitze
66.215 rot **113,-**
66.216 grün **113,-**
66.217 blau **113,-**
66.218 grau **113,-**
66.219 beige **113,-**

Autositzschoner «Rosario»
komplette Garnitur für Vorder- und Rücksitze, kurzgeschorenes Fellmaterial
66.232 eierschale **103,50**
66.233 braun **103,50**

Nylonmatte als Autofußbodenbelag
66.245 rot **93,50**
66.246 blau **93,50**
66.247 gold **93,50**
66.248 grau **93,50**

Faltgarage
66.294 **86,-**

Hebevorrichtung
66.281 **85,50**

Anhängervorrichtung
66.284 **83,50**

Preis für Liefermonat:		Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Wartburg 353 W Limousine Standard	Artikel-Nr.	61.101	61.102	61.103	61.104	61.105	61.106	61.107	61.108	61.109	61.110	61.111
	Grundpreis:	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200	8.200
	Pauschale:	448	416	388	356	324	296	264	232	204	172	140
	Gesamtpreis:	8.648	8.616	8.588	8.556	8.524	8.496	8.464	8.432	8.404	8.372	8.340
Wartburg 353 W Lim. Standard m. Stahlschiebedach	Artikel-Nr.	61.201	61.202	61.203	61.204	61.205	61.206	61.207	61.208	61.209	61.210	61.211
	Grundpreis:	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600	8.600
	Pauschale:	448	416	388	356	324	296	264	232	204	172	140
	Gesamtpreis:	9.048	9.016	8.988	8.956	8.924	8.896	8.864	8.832	8.804	8.772	8.740
Wartburg 353 W Limousine de Luxe	Artikel-Nr.	61.301	61.302	61.303	61.304	61.305	61.306	61.307	61.308	61.309	61.310	61.311
	Grundpreis:	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200	9.200
	Pauschale:	448	416	388	356	324	296	264	232	204	172	140
	Gesamtpreis:	9.648	9.616	9.588	9.556	9.524	9.496	9.464	9.432	9.404	9.372	9.340
Wartburg 353 W Lim. de Luxe m. Stahlschiebedach	Artikel-Nr.	61.401	61.402	61.403	61.404	61.405	61.406	61.407	61.408	61.409	61.410	61.411
	Grundpreis:	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900	9.900
	Pauschale:	448	416	388	356	324	296	264	232	204	172	140
	Gesamtpreis:	10.348	10.316	10.288	10.256	10.224	10.196	10.164	10.132	10.104	10.072	10.040

Aufpreis für Sonderausführung DM 1000.-

Abbildung 23: Genex Automobilkatalog (1977) ⁴⁷³

Abgewickelt wurde das Geschäft mit der Genex Geschenkdienst GmbH über Firmen in Dänemark (Jauerfood AG) und der Schweiz (Palatinus GmbH), wobei diese direkt der Abteilung ‚Kommerzielle Koordinierung‘ des Ministeriums für Finanzen unterstanden. Der Umsatz im Zeitraum 1967 bis 1989 betrug insgesamt 3,3 Milliarden DM. Zuletzt zählte man einen Kundenstamm von 230.000 Personen.⁴⁷⁴

Zur Verfügung standen sowohl importierte Konsumgüter aus dem Westen als auch hochwertige Waren aus ostdeutscher Produktion. Ab den 1970er Jahren wurden überwiegend Industriegüter, am beliebtesten waren Kraftfahrzeuge, und kaum noch Lebensmittel über den Geschenkdienst verkauft.⁴⁷⁵ Aus dem

⁴⁷³ Jauerfood AG, *GENEX-Katalog: Geschenk-Automobile in der DDR* (Kopenhagen, 1977), 25.

⁴⁷⁴ Vgl. Matthias Judt, *Der Bereich Kommerzielle Koordinierung: Das DDR-Wirtschaftsimperium des Alexander Schalck-Golodkowski. Mythos und Realität* (Berlin: Links, 2013); vgl. Judt, „Kompensationsgeschäfte der DDR – Instrumente einer europäischen Ost-West-Wirtschaftsintegration?“, vgl. Franka Schneider, „Jedem nach dem Wohnsitz seiner Tante“. Die GENEX Geschenkdienst GmbH“, in *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, hg. von Ina Merkel und Felix Mühlberg (Köln: Böhlau, 1996), 223–232; vgl. Armin Volze, „Die Devisengeschäfte der DDR. Genex und Intershops“, *Deutschland-Archiv* Nr. 24 (1991): 11.

⁴⁷⁵ Vgl. Franka Schneider, „Jedem nach dem Wohnsitz seiner Tante“. Die GENEX Geschenkdienst GmbH“, in *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, hg. von Ina Merkel und Felix Mühlberg (Köln: Böhlau, 1996), 223–225.

Versandkatalog – gegen harte Westwährung – war selbst der begehrte Wartburg binnen zwei bis vier Wochen [Sic!] erhältlich.

Während ostdeutsche Bürger und Bürgerinnen für einen Trabant 601 in Standardausführung rund 8.000 DDR-Mark auf den Tisch legen mussten und dafür oft mehr als zehn Jahre zu warten hatten, konnte eine Person aus dem Westen den Wagen für 6.000 Westmark sofort kaufen.⁴⁷⁶ Während im Jahre 1963 durch Genex noch insgesamt 1.780 Fahrzeuge, davon 840 PKW-Trabant und 940 PKW-Wartburg, gegen Westmark verkauft wurden, stieg die Anzahl in den kommenden Jahren rasant an.⁴⁷⁷ Schon wenige Jahre später hatten die für Genex reservierten Mengen bereits einen erheblichen Anteil an den insgesamt zur Verfügung stehenden Warenfonds. Für das PKW-Modell Trabant machte der Anteil an der Gesamtproduktion rund vier Prozent aus. Bei den stärker motorisierten Kraftfahrzeugen, mit 700 bis 1.000 ccm, d.h. Modell Wartburg, umfasste der für Genex beanspruchte Anteil an der Gesamtproduktion 35,8 Prozent [Sic!].⁴⁷⁸

Wer in Ostdeutschland das Glück hatte, in der Gunst von Verwandten oder Bekannten aus dem kapitalistischen Ausland zu stehen und auf diese Weise einen PKW zu erhalten, wurde nicht nur umgehend beliefert, sondern konnte auch mit einer ansonsten eher selten anzutreffenden Flexibilität der Behörden rechnen. Am 24. Mai 1965 erhielt der in der Autostadt Zwickau wohnhafte DDR-Bürger Dieter W. für ihn „*völlig überraschend von der GENEX Geschenkdienst GmbH [...] ein Schreiben, daß unsere Verwandten in den USA uns als Geschenk einen PKW Trabant 601*“ zukommen lassen.⁴⁷⁹ Sämtliche Abgaben, angefangen von der Kraftfahrzeugsteuer, über die Haftpflichtversicherung für das laufende Jahr bis zur Zulassungsgebühr, sogar das Nummernschild und die erste Tankfüllung von 20 Litern, sind integraler Bestandteil des Geschenkauftrags. Der „*Abholung des Fahrzeuges im Monat Juni 1965*“ steht laut Schreiben der staatlichen Stellen nichts im Weg, selbst „*Farbwünsche können [...] im Rahmen des vorhandenen Auslieferungssortimentes berücksichtigt werden*“.⁴⁸⁰ Doch gerade bei der Übernahme des Fahrzeugs sah der Bedachte einen Grund zur schriftlichen Beschwerde, da dieses Fahrzeug im 300 Kilometer entfernten Berlin abgeholt werden sollte, er aber doch in Sichtweite des Trabant-Werkes in Zwickau wohnte. Nach kurzer Prüfung der Sachlage, immerhin handelte es sich um einen Devisenkauf, stimmten die Behörden zu. Der Beschenkte wiederum teilte am 1. Juli 1965 freudig mit, dass er „*den PKW Trabant 601 ab Werk Sachsenring Zwickau abholen konnte und bereits im Besitz desselben*“ ist.⁴⁸¹

Im Zusammenhang mit Beanstandungen zu Genex-Bestellungen legten die Behörden generell ein hohes Maß an Entgegenkommen an den Tag. Ilse S. erhielt im Dezember 1964 über Genex einen PKW-Škoda

⁴⁷⁶ Vgl. Weymar, *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit*, 64.

⁴⁷⁷ Vgl. SAPMO-BA, „Aufstellung der Verkaufszahlen von Wartburg und Trabant im Jahr 1963 durch Genex (Vermerk: Vertraulich)“, 17. April 1964, 1, DN 1/10571.

⁴⁷⁸ Vgl. SAPMO-BA, „Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an das Ministerium der Finanzen bzgl. Bereitstellung von hochwertigen Industriewaren für GENEX“, 2. Juni 1965, 3001/3201; 1–2, DN 1/10571.

⁴⁷⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Dieter W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 21. Juni 1965, E365/65; 1, DC 14/10932.

⁴⁸⁰ SAPMO-BA, „Schreiben der GENEX Geschenkdienst GmbH an Dieter W. bzgl. Geschenkauftrag Trabant 601“, 24. Mai 1965, 1, DC 14/10932.

⁴⁸¹ SAPMO-BA, „Dankschreiben v. Dieter W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 1. Juli 1965, 1, DC 14/10932.

bereitgestellt, der jedoch fortwährend Probleme bereitete. Die Bürgerin bestand auf die Wandlung des Fahrzeugs und auch „*der westdeutsche Käufer ist keinesfalls einverstanden, daß für 7000.- DM West ein derartig minderwertiges Fahrzeug geliefert*“ wurde.⁴⁸² Schon eine Woche nach der Eingabe wurde der VEB Automot Heidenau vom VEB IFA-Vertrieb angewiesen, der Frau „*ein neues Fahrzeug ‚Skoda 1000 MB‘ zur Verfügung zu stellen*“.⁴⁸³

Der Kundenstamm von Genex stieg mit der Zeit immer mehr an, wodurch eine konstante Belieferung der ostdeutschen Empfänger bzw. Empfängerinnen zunehmend ins Stocken geriet. Das damit einhergehende Dilemma wurde unter dem Gesichtspunkt der ansteigenden Staatsverschuldung ebenfalls zusehends größer. Die Wirtschaftsfunktionäre im Finanzministerium wollten den steigenden Bedarf mit aller Macht gestillt wissen, denn über den „*Verkauf von Pkw über GENEX GmbH wird ein wesentlich höherer Valutaerlös erzielt als im normalen Exportgeschäft. Die Transaktionsmöglichkeiten über die GENEX GmbH müssen deshalb voll genutzt werden*“. Es wurde zwar behauptet, dass dadurch die „*Pkw-Bereitstellung für die DDR-Bevölkerung nicht reduziert*“ wird, aber dies entsprach keineswegs der Realität.⁴⁸⁴

Die intensive Widmung der heimischen Ressourcen für die Devisenbeschaffung stieß nicht bei allen Behörden auf ungeteilte Zustimmung. Das Ministerium für Handel und Versorgung erteilte den Plänen der Genossen und Genossinnen im Finanzministerium eine schriftliche Abfuhr. Zwar verlangt der Ministerratsbeschluss vom 22. August 1963 „*die vorrangige Abdeckung des Bedarfs der GENEX GmbH*“, eine weitere Bereitstellung von zusätzlichen 1.500 Fahrzeugen „*auf Kosten einer absoluten Verschlechterung der Versorgungsniveaus*“ würde aber nicht mehr hingenommen werden.⁴⁸⁵

Im gleichen Maße wie die Auslandsverschuldung zunahm, setzten sich die Devisenbeschaffer im Finanzministerium mit ihren Forderungen durch. Im November 1958 war die Situation noch eine andere, die Staatsverschuldung noch im überschaubaren Rahmen und die Devisennot noch nicht ganz so groß. Unter diesen Rahmenbedingungen übte die Abteilungsleitung ‚Planung und Verwaltung des Warenfonds-Industriewaren‘ im Ministerium für Handel und Versorgung scharfe Kritik an den Genossen im Finanzministerium (Genex):⁴⁸⁶

„Wenn Euch (Genex) ein oder zwei Personenkraftwagen ‚P70‘ mal fehlen sollten, so werden wir Euch so gut es geht helfen, aber sonst [...] müßt [Ihr] nach eigenem Plan und Kontingenten arbeiten. [...] Wir haben als Ministerium für Handel und Versorgung für die Abschöpfung der Kaufkraft der Bevölkerung zu sorgen (Binnenhandel), d.h. die Empfänger Schulze, Lehmann, Müller müssen ihre Wagen selbst bezahlen und sich diese nicht vom Ausland schenken und bezahlen lassen. So geht es nicht und dafür haben wir auch keine Ware. Was heißt Devisen, hohe Devisen, zusätzliche Devisen?! [...] Wenn wir das machen wollen

⁴⁸² SAPMO-BA, „Eingabe v. Ilse S. an den Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 23. September 1965, E496/65; 1, DC 14/10932.

⁴⁸³ Vgl. SAPMO-BA, „Schreiben der Inspektion Außenhandel an Ilse S.“, 8. Oktober 1965, 1, DC 14/10932.

⁴⁸⁴ SAPMO-BA, „Schreiben des Ministeriums für Finanzen an das Ministerium für Handel und Versorgung, Minister Güner Sieber“, 27. Jänner 1966, 2, DN 1/10849.

⁴⁸⁵ SAPMO-BA, „Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an das Ministerium für Finanzen, Minister Willy Rumpf“, 24. Februar 1966, 3130/3201; 1, DN 1/10849.

⁴⁸⁶ SAPMO-BA, „Aktenvermerk über das Telefongespräch mit dem Ministerium für Handel und Versorgung und der Geschenkdienst und Kleinexport GmbH“, 10. November 1958, 1, DN 1/11481.

[Sic!], was Ihr Euch vorstellt, dann wird es nie zu einer Schließung der Warenlücken kommen, aber gerade darauf kommt es an und sie muß e c h t [Sic!] sein“.

Die Einfuhr eines Fahrzeuges aus dem Ausland war jedoch von der Staatsführung nicht in jeder Konstellation gern gesehen. Insbesondere wenn dadurch keine Devisen in das Land flossen, etwa bei Schenkungen von Westfahrzeugen, bei denen der Geschenkdienst Genex außen vor blieb. Der Mehrzahl solcher Anträge wurde dann *„entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen keine Einfuhrgenehmigung für einen PKW auf dem Geschenkwege aus Westdeutschland erteilt“*. Ihre ablehnende Haltung begründeten die ostdeutschen Behörden meist mit der sehr schwierigen Lage bei der Ersatzteilversorgung für Fabrikate aus dem kapitalistischen Ausland. Die Situation würde ansonsten, so die staatliche Stelle, *„durch Erhöhung der Zahl, vor allem gebrauchter Fahrzeuge, nicht unerheblich verschärft“* werden.⁴⁸⁷ Obgleich die Begründung der Behörden zur abschlägigen Einfuhrgenehmigung von Westautos durchaus ihre faktische Berechtigung hatte, wollte Kurt W. dies so nicht hinnehmen. Die Möglichkeit vor Augen auf diesem Wege doch noch ein Automobil zu erhalten, brachte er bei den ostdeutschen Behörden eine notarielle beglaubigte Schenkungsurkunde seiner in Westdeutschland lebenden Mutter ein. Aus dieser hervorgeht, dass seine drei ebenfalls in der Bundesrepublik wohnhaften Brüder sich verpflichten, *„die Ersatzteile für den Opel Rekord der nach Schlabendorf eingeführt werden soll, kostenlos zu liefern, vorausgesetzt, daß die zuständigen Stellen dafür die Einfuhrgenehmigung erteilen“*.⁴⁸⁸ Doch selbst eine eidesstattliche Erklärung half nichts, dem Wagen blieb bis zuletzt die Einfuhr verwehrt. Insofern liegt die Vermutung nahe, dass wohl eher die ausbleibenden Deviseneinnahmen den primären Grund für die Verweigerung der Einfuhr bildeten. Um gegebenenfalls doch noch Profit aus der sogenannten ‚nichtkommerziellen Einfuhr‘ von Kraftfahrzeugen zu schlagen, wurde im Jahr 1968 eine entsprechende Gebührenordnung eingeführt, die bis zum Ende der DDR Gültigkeit besaß. Im Falle einer erteilten Einfuhrgenehmigung mussten die Begünstigten ab diesem Zeitpunkt für eine solche Schenkung – je nach Leistungsstärke des Fahrzeugs – zwischen zehn und 15 Tausend Ostmark an Zollgebühren entrichten. Trotz dieser Regulative wurden die Einfuhrgenehmigungen für derartige Schenkungen nicht immer genehmigt. Das Unverständnis unter den Betroffenen war groß, wenn *„zum eklatanten persönlichen Nachteil von Bürgern [...] derartige unverständlichen und unlogische Bestimmungen“* existieren, etwa *„einen ‚Ford Sierra 2,0 l‘ zum Einkaufspreis von rd. 24.000 DM als Geschenk“* zu erhalten, aber diesen trotz einer Wartezeit von *„18 Jahre auf einen Wartburg“* nicht einführen zu dürfen.⁴⁸⁹

Von staatlicher Seite mit weitaus größerer Akzeptanz versehen, war die Praxis, Erbschaften aus dem kapitalistischen Ausland, sofern es sich um Bargeld oder Finanzprodukte handelte, über Genex zu regulieren. Da ostdeutsche Bürger und Bürgerinnen kein Geld oder Immobilien aus dem Westen

⁴⁸⁷ SAPMO-BA, „Antwort der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR auf die Eingabe v. Kurt W.“, 8. Dezember 1965, 1, DC 14/10932; vgl. SAPMO-BA, „Eingabe v. Kurt W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 15. November 1965, E595/65; 1-2, DC 14/10932.

⁴⁸⁸ SAPMO-BA, „Schenkungs-surkunde eines PKW Opel Rekord der Westbürgerin Emma W. an ihren in der DDR lebenden Sohn Horst W.“, 10. Juni 1965, 1458 H/Fei; 2, DC 14/10932.

⁴⁸⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Günter U. an den Ministerrat der DDR“, 9. November 1989, 1, DR 1/20550.

übertragen durften, konnten sie die geerbten Beträge in Genex-Geschenke umsetzen. Besonders häufig wurden die Westwährungserbschaften dabei in hochwertige Kraftfahrzeuge ‚gewechselt‘.⁴⁹⁰

Die Möglichkeit ein Kraftfahrzeug ohne Wartezeiten über Genex zu beziehen, blieb also nur jener Minderheit vorbehalten, die über entsprechend zahlungskräftige Westverwandtschaft verfügte. Der große Rest, der wohl oder übel mit den langen Wartezeiten umgehen musste, hatte mit Genex wenig Freude. Noch viel mehr Unmut in der Bevölkerung riefen jedoch die Intershops hervor. In diesen, schon Mitte der 1950er Jahre an den Grenzübergängen zur BRD eingerichteten Ladengeschäften, wurden hochwertige Mangelwaren gegen Westwährung verkauft. Das Sortiment umfasste etwa Nahrungsmittel, Tabakwaren, Modeartikel, Schmuck, Kosmetika, technische Geräte und vieles mehr. Gegen Westwährung bestand sogar die Möglichkeit KFZ-Ersatzteile oder ganze Automobile zu erwerben. Im Verlauf der Zeit wurden die Intershops immer sichtbarer im Land. Gab es im Jahr 1974 bereits 271 Intershops, so wuchs deren Zahl bis zur Wende auf 380 Filialen. Da der ostdeutschen Bevölkerung der Besitz von Westgeld per Gesetz bis zum Jahr 1974 verboten war, konnten ‚de facto‘ nur hohe Bedienstete des Staatsapparats und westdeutsche Besucher bzw. Besucherinnen in diesen Geschäften ihre Einkäufe tätigen. Aber selbst nach Lockerung des Devisengesetzes blieben der überwiegenden Mehrheit der ostdeutschen Bevölkerung diese Oasen des Konsums mangels Westgelds verschlossen.⁴⁹¹

So manch rares Ersatzteil für Trabant und Wartburg konnte im Intershop täglich bestaunt werden und blieb für die Meisten im Land doch unerreichbar. Dieser Umstand ließ wiederum den Unmut in der Bevölkerung in ungeahnte Höhen steigen. Wie bei Burkhard T., der seit zwei Jahren vergeblich versucht Zubehörteile für seinen Wartburg zu bekommen. Stellvertretend für viele gleichlautende Eingaben bringt er in seinem Schreiben an den Staatsrat der DDR, die empfundenen Ungerechtigkeiten und Widersprüche treffend auf den Punkt:⁴⁹²

„Ich bin seit 1987 im Besitz eines Wartburg. Seit dieser Zeit versuche ich Zubehörteile für dieses Fahrzeug zu bekommen. Als ich vor kurzem in Berlin im Intershop war mußte ich feststellen, daß es dort viele Zubehörteile für Wartburg und Trabant gibt. Mir ist es unverständlich das Waren unserer Produktion dort verkauft werden, die ich für mein schwer verdientes Geld hier nicht kaufen kann, sondern nur gegen Westgeld diese Ware erhalte. Es kann doch nicht sein, daß ich nur dann Zubehörteile kaufen kann, wenn ich entsprechende finanzielle Verbindungen habe. Ich verfüge über diese Verbindungen nicht, also habe ich nicht die Möglichkeit entsprechende Zubehörteile zu erwerben, die ich dringend für mein Fahrzeug benötige.“

⁴⁹⁰ Vgl. SAPMO-BA, „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Erika P. bzgl. Bezug eines Skoda Felicia aus Westdeutschland“, 31. Dezember 1963, 6300/ES; 1, DN 1/10571; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben von der Landeszentralbank in Berlin an Rechtsanwalt und Notar Georg Köhler bzgl. Bezug eines PKWs aus Westdeutschland für den Nachlaß Herta B.“, 3. April 1964, 1, DN 1/10571; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben der Rechtsanwältin Ingeburg Gentz an den Magistrat von Groß-Berlin (Abteilung Finanzen) bzgl. Bezug eines PKWS aus Westdeutschland für Bodo L.“, 16. April 1964, 1–2, DN 1/10571; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Rechtsanwältin Ingeburg Gentz bzgl. Bezug eines Wartburg Kombi aus Westdeutschland für Werner S.“, 20. April 1964, 1–2, DN 1/10571; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an die GENEX Geschenkdienst GmbH bzgl. Bezug eines Wartburgs aus Westdeutschland für Elise H.“, 7. Juli 1964, 1, DN 1/10571; vgl. SAPMO-BA, „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Rechtsanwältin Ingeburg Gentz bzgl. Bezug eines Wartburg Kombi aus den USA für Hanna P.“, 8. September 1964, 1, DN 1/10571.

⁴⁹¹ Vgl. Katrin Böske, „Abwesend anwesend. Eine kleine Geschichte des Intershops“, in *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, hg. von Ina Merkel und Felix Mühlberg (Köln: Böhlau, 1996), 214–222.

⁴⁹² SAPMO-BA, „Eingabe v. Burkhard T. an den Staatsrat der DDR“, 30. August 1989, Blatt 13, DL 226/883.

Die Antwort des Ministeriums für Außenhandel erfolgte zwar erst mit einiger Verzögerung, man zeigte jedoch Verständnis für die Verärgerung und teilte Burkhard T. mit, er könne „*versichert sein, daß auch uns dieser Zustand nicht gefällt*“. Nur, vom gezeigten Mitgefühl hatte der Bürger wenig, seine Teile bekam er trotzdem nicht.⁴⁹³

Nur wenige Tage später, aber mit noch größerer Bissigkeit und Sarkasmus vorgetragen, berichtete Jürgen L. seine automobilen Erfahrungen mit den Intershops an Erich Honecker:⁴⁹⁴

„Im Intershop‘ werden ganz großartig und mit Werbung versehen, z.B. für die PKW-Typen Wartburg und Trabant, Sitzgarnituren, Radkappen und so auch für Trabant, sogar ‚Windabweiser‘ angeboten!? Da diese Fahrzeuge ja nun ‚im kapitalistischen Ausland‘ in ‚Massen‘ herumfahren, ist es wohl nur ‚Recht?‘ und billig, daß wir dafür benötigte Artikel nicht in der DDR für Mark der DDR verkaufen, sondern die Trabant- und Wartburgbesitzer, die solche Zusätze möchten, dazu auffordern, sich ‚solches Geld‘ beschaffen zu müssen!? – Ich z.B. kann mit offener Fensterscheibe meinen Trabant, auf den ich ‚nur‘ 11 ¼ Jahr gewartet habe und bei dem trotz aller ‚Extras‘ für 13.000,- M, die ‚Extras‘, die eigentlich gut und wichtig wären, fehlen, nicht fahren, weil ich im linken Arm sofort Gelenkschmerzen bekomme. Also, was liegt nahe: ‚Windabweiser!‘ – Was liegt weit: ‚46,- DM!?‘ – Wissen Sie davon? Für mich und meinen Bekanntenkreis ist Ihre Antwort sehr mit Spannung verbunden und wird mit Hoffnung, aber auch mit Skepsis erwartet, weil es da wieder nicht wenige gibt die nun sagen: ‚Die Antwort wirst Du ‚ganz woanders‘ herbekommen! – ‚Damit setzt Du dich nur selber fest‘ !(?) – ‚Diesen Brief, bekommt ‚der‘ doch ‚da oben‘ nie!‘“

Ob Erich Honecker ‚da oben‘ die Eingabe jemals gelesen hat, ist nicht überliefert. Er hätte es jedenfalls gar nicht müssen, denn die Zustände waren ihm schon lange bekannt. Den ideologischen Problemen gewahr, nahm der Staatsratsvorsitzende bereits mehr als zehn Jahre zuvor, am 26. September 1977, Stellung und meinte diese „*Läden sind selbstverständlich kein ständiger Begleiter des Sozialismus*“, aber durch „*die Intershop-Läden haben wir die Möglichkeit geschaffen, daß diese Devisen bei uns im Lande bleiben*“.⁴⁹⁵ Entgegen der Ankündigung blieben die Intershops ständiger Begleiter im Sozialismus. Jürgen L. hätte besser daran getan, seine Eingabe weniger scharf zu formulieren. Die Art und Weise der vorgetragenen Kritik stieß offensichtlich auf Missfallen und der Bürger wurde zur ‚Aussprache‘ vorgeladen. Um nicht noch weiteren Ärger mit den Genossen und Genossinnen von der Stasi zu bekommen, nahm der Bürger seine Behauptungen zurück und meinte ‚reueig‘, „*daß es nicht sein Anliegen sei, gegen den Intershop und auch nicht gegen das Sortiment Autozubehör zu polemisieren*“.⁴⁹⁶

⁴⁹³ SAPMO-BA, „Antwort vom Ministerium für Außenhandel auf die Eingabe v. Burkhard T.“, 5. Oktober 1989, Blatt 11, DL 226/883.

⁴⁹⁴ SAPMO-BA, „Eingabe v. Jürgen L. an Erich Honecker“, 5. August 1989, Blatt 22-23, DL 226/883.

⁴⁹⁵ Neues Deutschland, „Die sozialistische Revolution in der DDR und ihre Perspektiven: Die Intershop-Läden und der Ausbau des Exquisithandels“, *Neues Deutschland* (32. Jahrgang / Nummer 229), 27. September 1977, 4.

⁴⁹⁶ SAPMO-BA, „Gesprächsvermerk über die Aussprache zur Klärung der Eingabe des Bürgers Jürgen L. vom 5.8.1989“, 17. Oktober 1989, Blatt 16, DL 226/883.

7.5 Informeller Austausch und Grauzonen der Legalität

7.5.1 Gebrauchtwagenmarkt und mobiler Schwarzmarkt

Viele Bürger und Bürgerinnen sahen im An- und Verkauf von Gebrauchtwagen eine lukrative Möglichkeit doch noch in absehbarer Zeit an ein eigenes Fahrzeug zu gelangen. Fernab der Planwirtschaft bestimmten jedoch die marktwirtschaftlichen Prinzipien von Angebot und Nachfrage den Gebrauchtwagenmarkt. Die Marktmacht der Verkäufer bzw. Verkäuferinnen war dabei groß und die Kundschaft war auf diesem Anbietermarkt bereit enorm hohe Summen zu bezahlen. Fahrzeuge, die zehn oder mehr Jahre auf dem Tachometer hatten, wurden bis zum Gegenwert eines Neuwagens gehandelt. Für die Bevölkerung waren die absurd hohen Autopreise für Gebrauchtwagen ein permanenter Anlass zur Beschwerde.⁴⁹⁷ Wenn man „für ein neues Fahrzeug vom Typ Trabant 15000 Mark oder für ein gebrauchtes Fahrzeug vom gleichen Typ welches schon 10 Jahre auf den Straßen unserer Republik gelaufen ist noch immer 9 - 9500 Mark“ genommen wird, dann waren solche Erscheinungen nicht eben gut mit der propagierten sozialistischen Lebensweise in Einklang zu bringen.⁴⁹⁸

Insbesondere bei altgedienten Kommunisten und Kommunistinnen sorgten die fortwährenden gesellschaftlichen Widersprüche, als ein unheilvolles Zeichen des Verfalls der politischen Legitimität, für Empörung. Als langjähriges Parteimitglied und Angehöriger der Volkspolizei im Organ Strafvollzug, kann es Karl K. „nicht begreifen, [...] daß es, ohne den illegalen Markt benutzen zu müssen, nicht möglich sein soll, ein Auto über die Werkstatt wieder instandgesetzt zu bekommen“. Der Beschwerdeführer betont, nie an dem Treiben rund um die Beschaffung eines Automobils oder Ersatzteilen teilgenommen zu haben, aber nach einem unverschuldeten Unfall wartet er mittlerweile fast ein Jahr auf die Reparatur seines Wartburg 353 Tourist. Diese ist aber nicht durchführbar, da laut Auskunft der Werkstatt eine Ersatzkarosserie absolut „nicht beschaffbar sein soll“ und selbst die provisorische Instandsetzung, ohne Austausch der Karosserie, wird „mit dem Hinweis, es gebe die erforderlichen Ersatzteile nicht, hingehalten“. ⁴⁹⁹ Die Erlebnisse bei der Ersatzteilbeschaffung stellten die bedingungslose Gefolgschaft zu Staat und Sozialismus auf eine harte Probe:⁵⁰⁰

„Was ich nicht verstehen und begreifen kann, ist die Tatsache, daß eine Werkstatt keine Ersatzteile hat, beziehungsweise beschaffen kann, sich aber Bürger nach einer Reaktion auf eine Anzeige in der Zeitung meldeten und den 2 ½ Fachen Preis für eine Rohbaukarosserie forderten. Ich kann doch als Offizier und Kommunist, der sein ganzes Leben in den Dienst der Erziehung straffällig gewordener Bürger gestellt hat, nicht auf den illegalen Markt gehen, bzw. Wertgelt [Sic!: Gemeint war wohl Westgeld] beschaffen, um eine Instandsetzung des Fahrzeuges zu erreichen. Ich möchte mich nicht strafbar machen, ich war mein Leben lang ehrlich und habe für unseren Staat und unsere gesellschaftliche Ordnung das gegeben was ich konnte. Jetzt hoffe ich, daß über den Weg der Eingabe mir Hilfe zuteil wird. Sie werden verstehen, daß ich jetzt nach 40 Jahren harter Arbeit, die auch geprägt war von Verzicht, am Ende meines Lebens noch die Vorzüge unserer sozialistischen Gesellschaft erleben möchte.“

⁴⁹⁷ Vgl. DRA-SZG, „Brief von Gerda E.“, Blatt 83-84.

⁴⁹⁸ SAPMO-BA, „Eingabe v. Familie B. an das ZK der SED“, 20. September 1981, Blatt 58, DY 30/1097.

⁴⁹⁹ SAPMO-BA, „Eingabe v. Karl K. an das ZK der SED, Egon Krenz“, 15. März 1989, Blatt 15, DY 30/70222.

⁵⁰⁰ Ebd., Blatt 15-16.

Gängige Praxis beim Gebrauchtwagenkauf war es, höchstens die Hälfte des tatsächlichen Verkaufserlöses in den Vertrag einzutragen. Hinter dieser Vorgangsweise standen vorrangig zwei Motive, einerseits wollte man kein Aufsehen bei den staatlichen Stellen hervorrufen und andererseits galt es die Steuerlast zu minimieren. So klafften in der Regel offizieller und tatsächlich gezahlter Kaufpreis weit auseinander. Auch dies blieb den wachsamen Augen des Staates nicht verborgen, es war wohl bekannt, „daß den Zulassungsstellen der Deutschen Volkspolizei in der Regel Kaufverträge vorgelegt werden, in denen der angegebene Preis des Fahrzeuges nicht mit dem tatsächlich gezahltem übereinstimmt“.⁵⁰¹

Kauf und Verkauf von gebrauchten Automobilen wurden in der Regel über Bekanntschaften, Beziehungen oder über eindeutige Inserate abgewickelt. Im Schatten der Legalität bildeten sich mit der Zeit echte Gebrauchtwagenmärkte, zunächst noch in irgendeiner dunklen Seitenstraße, später an fixen Orten und Plätzen. Solche halblegalen Automärkte gab es im ganzen Land, die in Ostberlin waren u.a. beim Bahnhof Baumschulenweg oder in der Blankenburger Straße, in Magdeburg galten der August-Bebel-Damm und der Parkplatz des Ernst-Grube Stadions als automobiler Anlaufstellen zum An- und Verkauf. Auf diesen Märkten wurde alles gehandelt, angefangen von völlig verrosteten Fahrzeugen bis zu „Autos zum Schwarzmarktpreis von 50.000,- bis zu 100.000,- Mark“. Auch zu Ersatzteilen, Autoradios und andere Dingen wurde man hier fündig, vorausgesetzt natürlich, man konnte auf entsprechende finanzielle Mittel zurückgreifen.⁵⁰² Die Vorstellung zum Verkaufspreis stand entweder gut sichtbar am abgestellten Fahrzeug oder es wurde ganz unverfänglich die Fensterscheibe einen Spalt offengelassen, damit – wie in einen Briefkasten – die Gebote eingeworfen werden konnten (siehe Abbildung 24).



Abbildung 24: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zum Stellenwert von Gebrauchtwagen in der DDR⁵⁰³

⁵⁰¹ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Ministerium des Inneren an Egon Krenz (Persönlich!)“, 2. Jänner 1989, Blatt 9, DY 30/70321.

⁵⁰² SAPMO-BA, „Eingabe v. Helmut B. an das ZK der SED“, 28. Februar 1989, Blatt 9, DY 30/1097.

⁵⁰³ Eulenspiegel, „Da hast du wohl gestern abend das Fenster nicht richtig hochgekurbelt!“, *Eulenspiegel* 43. Jahrgang, Nr. 51, Wochenzeitung für Satire und Humor (1988): 7.

Preislich lag ein nagelneuer Trabant auf diesen Märkten bei etwa 14.000 Mark der DDR, also fast dem Doppelten des Listenpreises. Für einen neun Jahre alten Trabant mit rund 68.000 Kilometer erhielt man noch 8.000 DDR-Mark. Für einen neuen Wartburg hatten die Interessenten bzw. Interessentinnen rund den dreifachen Listenpreis zu bezahlen. Weitere Richtpreise für Gebrauchtwagen: Saporoshez 12.000 Mark, Škoda 16.000 Mark, Moskwitsch 18.500 Mark, Lada 20.000 bis 28.500 Mark, Zastava 20.000 Mark, Polski Fiat 22.000 Mark und Dacia 23.500 Mark. Besonders tief in den Geldbeutel musste man für Westfabrikate greifen. Mit viel Glück war ein gebrauchter VW-Golf, mit einem umgerechneten Neuwagenlistenpreis von 19.000 Mark der DDR, für 30.000 Mark der DDR zu haben. In Abhängigkeit des Erhaltungszustandes wurden bis zu 80.000 Mark der DDR bezahlt, für Neuwagen mit Sonderausstattung sind ‚Mondpreise‘ von 150.000 Mark der DDR überliefert.⁵⁰⁴

Die illegalen bzw. halblegalen Automärkte stießen bei der Bevölkerung, insbesondere der unmittelbaren Anwohnerschaft, auf große Ablehnung. Die Frustration darüber, nur über Bezahlung horrender Geldbeträge eine Aussicht auf einen fahrbaren Untersatz zu bekommen, wurde dem Staat auch vielfach vorgehalten. Die einen störte Lärm, Schmutz oder Abgase, wenn „*Sonnabend oder sonntags [...] schon in aller frühe ab 5³⁰ die Autotüren, Motorhauben und Kofferraumklappen von Besuchern dieses Automarktes zugeschmissen werden*“,⁵⁰⁵ die anderen ärgern sich über die bloße Existenz solcher kapitalistischen Umtriebe: „*Im Klartext Schwarzmarkt oder Schiebermarkt!*“ und wollen von den Regierenden im ZK „*nun gern wissen, wie sich unsere Partei zu dieser Frage verhält*“. Mehrere Eingabeschreiber bemängelten die unzureichenden Maßnahmen gegen solche Praktiken oder unterstellten gar, dies „*alles geschieht mit staatlicher Genehmigung und deren Unterstützung*“.⁵⁰⁶

Ein Blick in die überlieferten Akten und Protokolle verrät die Ambivalenz der zuständigen Behörden in dieser Angelegenheit. Aus ideologischen Gründen konnten solche ‚freien Automobilmärkte‘ natürlich nicht einfach legalisiert werden. Entsprechende Überlegungen der „*Genossen [...], die jetzt bestehende Art des Automarktes abzuschaffen und ihn staatlich geleitet zu organisieren*“ wurden wiederum nie umgesetzt.⁵⁰⁷ In der Zeit des Spätsozialismus, d.h. in den 1980er Jahren, waren die staatlichen Behörden nicht mehr in der Lage die Schattenwirtschaft zu eliminieren und man verständigte sich auf eine

⁵⁰⁴ Vgl. Die Zeit, „Warten auf Trabbi“, 69; vgl. Zatlin, „Vehicle of Desire“, 373. Nicht wenige Käufer und Käuferinnen schlossen ein solches Geschäft ohne Probefahrt oder gar genauer Begutachtung des Wagens ab und erlebten dann eine böse Überraschung. Analysen von Markovits (1999) zu ostdeutschen Gerichtsakten geben Auskunft, dass zahlreiche solcher Fälle, bei denen Gebrauchtwagenkäufer bzw. Gebrauchtwagenkäuferinnen beim Erwerb schrottreifer Fahrzeuge gravierend übervorteilt wurden, vor Gericht landeten. Interessant ist dabei schon das Zustandekommen der Zivilrechtsprozesse, wurden diese Kaufverträge doch allesamt in einer „*Zweigleisigkeit von sozialistisch-legalen und kryptokapitalistisch-illegalen Absprachen*“ abgewickelt. In manchen Fällen urteilte das Gericht sogar im Sinne des Käufers bzw. der Käuferin und verfügte eine Teilrückzahlung des vertraglichen Kaufpreises. Damit sprach das Gericht den Erwerber bzw. die Erwerberin sozusagen „*von der Verantwortung [...] frei, auf seine Interessen selbst zu achten*“. Zudem war natürlich jedem im Gerichtssaal klar, dass der vertraglich festgehaltene Kaufpreis in keiner Weise dem tatsächlich bezahlten Betrag entsprach. Die Übervorteilung beim Kauf muss folglich besonders groß sein, damit jemand in diese Angelegenheit den Gang zum DDR-Zivilgericht antrat; vgl. Inga Markovits, „Der Handel mit der sozialistischen Gerechtigkeit. Zum Verhältnis zwischen Bürger und Gericht in der DDR“, in *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, hg. von Thomas Lindenberger, Bd. 12, Zeithistorische Studien (Köln [u.a.]: Böhlau, 1999), 344–345.

⁵⁰⁵ SAPMO-BA, „Eingabe v. Familie B.“, Blatt 59.

⁵⁰⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Helmut B.“, Blatt 9.

⁵⁰⁷ SAPMO-BA, „Behördeninterner Bericht zur Handhabung der illegalen Automobilmärkte der SED Bezirksleitung Magdeburg an das ZK der SED (Abteilung für Sicherheitsfragen)“, 31. Mai 1989, Blatt 10, DY 30/1097.

Verwaltung dieser informellen Praktiken, um zumindest selbst – in indirekter Weise – von diesen Ausformungen der automobilen Bedürfnisbefriedigung zu profitieren.

Dabei gab es in den Jahrzehnten zuvor durchaus ernstgemeinte Initiativen zur Lenkung des Gebrauchtwagenmarktes. Wesentliche Maßnahmen beinhaltete die vom Ministerrat der DDR im Dezember 1965 verabschiedete ‚Neuregelung zum Bezug von Personenkraftwagen‘.⁵⁰⁸ Per Vertragsabschluss mussten bei der Bestellung nun bereits 30 Prozent des Kaufpreises angezahlt werden. Zudem ging die Kundschaft eine Verpflichtung ein, binnen drei Jahren ab Auslieferung eines neuen PKWs keine Neubestellung zu tätigen. Eine weitere Maßnahme, mit Wirkung vom 15. Mai 1966, zielte vorrangig auf den Umgang mit Gebrauchtfahrzeugen ab. Allen Besitzern und Besitzerinnen eines neuen Fahrzeuges wurde nun bindend auferlegt, im Falle einer Weiterveräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre, den PKW zuerst dem ‚Staatlichen Kontor für Maschinen und Materialreserven‘ (VEB Maschinenbauhandel) – gemäß offizieller Gebrauchtwagenpreisliste – anzubieten. Diese staatliche Einrichtung bereitete die Fahrzeuge dann auf und verkaufte sie im Anschluss wieder an Wartende aus der Bevölkerung.⁵⁰⁹ Mit der Findigkeit der Menschen hatten die Behörden jedoch nicht gerechnet. Um für einen Jungwagen doch noch die entsprechenden Summen zu lukrieren, gingen die Leute dazu über sogenannte ‚Dauernutzungsverträge‘ abzuschließen. Mit diesem Kunstgriff konnten die Fahrzeuge weiterveräußert werden, ohne gegen die Bestimmungen der Anbietungspflicht zu verstoßen. Geschäftsabwicklungen über derartig getarnte Kaufverträge – um nichts Anderes handelte es sich bei diesen Nutzungsverträgen – nahmen in kurzer Zeit riesige Dimensionen an. Das Ministerium für Inneres errechnete, dass im Jahr 1972 von insgesamt 200.000 Gebrauchtwagen-PKW, an denen ein Eigentumswechsel vollzogen wurde, lediglich bei rund 20 Prozent (rund 38.000) tatsächlich eine eigentlich bindende Anbietung an den VEB Maschinenbauhandel erfolgte.⁵¹⁰

Als Konsequenz verbot der Staat diese Nutzungsverträge und auch die Presse durfte keine entsprechenden Schaltungen in den Anzeigenteilen mehr veröffentlichen.⁵¹¹ Die Verschärfung der Regulative wurde mit dem Schutz geringverdienender Bevölkerungsschichten argumentiert. Schließlich schaffte man die Anbietungspflicht aber im Jahr 1975 wieder ab, nicht zuletzt auf Grund des großen Aufwands bei der Nachverfolgung der automobilen Besitzverhältnisse. Auch die dreijährige Sperrfrist für eine neuerliche Bestellung eines Neuwagens ließ sich nur schwer durchsetzen, da sowieso sämtliche Familienmitglieder stets eine Bestellung am Laufen hatten. Selbst wenn die bürokratischen Regulative partielle Erfolge bei der Eindämmung des halblegalen Gebrauchtwagenmarktes verzeichnen konnten,

⁵⁰⁸ Ursprünglich sollte die Neuregelung ab dem 1. April 1966 in Kraft treten. Da die neuen Regulative aber die persönliche Entscheidungsfreiheit über den eigenen PKW stark einschränkten und man „*unmittelbar vor dem 20. Jahrestag der Gründung der Partei eine öffentliche Diskussion, Spekulationen und Unruhe durch die Maßnahmen*“ zu vermeiden gedachte, wurden die Beschlüsse erst vier Wochen später wirksam; SAPMO-BA, „Vorlage zur Neuregelung des Bezugs von PKW v. Ministerium für Handel und Versorgung an Werner Jarowinsky“, 4. Februar 1966, 1, DY 30/81169.

⁵⁰⁹ Vgl. ebd.; vgl. SAPMO-BA, „Behördeninternes Schreiben zur Neuregelung im Pkw-Handel v. Ministerium für Handel und Versorgung an das Ministerium für Finanzen (Abteilung Valuta)“, 22. April 1966, 1, DN 1/11482.

⁵¹⁰ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung v. 19. Jänner 1989 v. Egon Krenz an Erich Honecker“, Blatt 19.

⁵¹¹ Vgl. Zatlin, „Vehicle of Desire“, 372–373; vgl. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren*, 209–210.

aus „den bisher gesammelten Erfahrungen sind regulierende Maßnahmen äußerst schwer durchzusetzen, da diese immer einen Eingriff in die persönlichen Rechte der Bürger bedeuten“.⁵¹²

Für die SED war der blühende Schwarzmarkt bei gebrauchten Personenkraftwagen hochgradig problematisch, da er die Kontrolle der Partei über das ökonomische Verhalten bedrohte und die marxistisch-leninistische Konzeption von gerechten Preisen in Frage stellte. Die Partei ordnete den Wert von neuen Produkten innerhalb einer moralischen Hierarchie ein, wobei ideologische Vorstellungen zum sozialen Nutzwert, anstatt marktgetriebener Preisstrukturen, die Messlatte bildeten. Formal wurde die Preisfestsetzung von gebrauchten Waren in der DDR durch den Zeitwert festgelegt, d.h. Neuwert abzüglich Abnutzung, wodurch die offiziellen Preise von Gebrauchtwagen jene von Neuwagen gar nicht hätten übersteigen dürfen. Die tatsächlichen Bedingungen waren bekanntlich völlig anders und wurden von der sozialistischen Staatsführung als kapitalistische Ausformungen von Profitgier und Ausbeutung verdammt. Nicht zufällig versah die SED den Schwarzmarkt für gebrauchte Kraftfahrzeuge mit dem Attribut ‚spekulativ‘, denn es war allgemein bekannt, „daß bis auf geringe Ausnahmen keine Kaufangebote zu den Zeitwerten der Gebrauchtfahrzeuge erfolgen“. Die Bereitschaft der Bevölkerung „zur Zahlung von Überpreisen wird durch die Täter zielgerichtet ausgenutzt, mit dem An- und Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen [...] erhebliche Gewinne zu erzielen“, lautet diesbezüglich die staatliche Analyse und bezichtigte zugleich die involvierten Personenkreise, damit „ihren parasitären Lebenswandel zu finanzieren“.⁵¹³ Die Diskrepanz zwischen offiziellen und illegalen Preisen intensivierte die soziale Spaltung im Land, indem zwei Klassen von Menschen entstanden, jene, die Zugriff auf große Geldmengen hatten, eventuell sogar über Westwährung verfügten und der ganze Rest, der eben keinen dieser Vorzüge vorweisen konnte. Dem Schwarzmarkt war ein alternatives Wertesystem eingeschrieben, welches in direktem Wettbewerb zum moralischen Wertesystem im Sozialismus stand. Die zwei Systeme waren keineswegs von wechselseitiger Exklusivität geprägt, sondern standen in einer interdependenten Beziehung zueinander. Dies zeigt sich u.a. daran, dass sich viele Eingabeschreiber und Eingabeschreiberinnen in ihren Beschwerden zu den tatsächlichen Gebrauchtwagenpreisen oftmals auf die sozialistische Notion moralisch gerechtfertigter Preise berufen. Insofern kann sehr wohl von einer breiten Internalisation marxistisch-leninistischer Ideen in der Bevölkerung gesprochen werden. Trotzdem bewirkte der ständige Mangel an Automobilen und Ersatzteilen genau das Gegenteil von dem, was die Parteiführung in Bezug auf die Massenmotorisierung bezweckte: Das Automobil wurde rasch zum Vehikel sozialer Differenzierung und förderte die Ausbildung materialistischer Mentalitäten. ‚Haste was, dann biste was‘, lautete dazu die vielfach gebrauchte Redewendung im ostdeutschen Alltag.

7.5.2 Tauschhandel und Spekulation

Unumgänglich entwickelte sich in Ostdeutschland im Laufe der Zeit ein anderes Verhältnis zu Waren, Dienstleistungen und Geld als in der Bundesrepublik. Wer keiner der privilegierten sozialen und gesellschaftlichen Gruppen im Land angehörte, nicht auf die Finanzkraft einer wohlgesonnenen

⁵¹² SAPMO-BA, „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Ministerium des Inneren an Egon Krenz (Persönlich!)“, Blatt 9.

⁵¹³ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung v. 19. Jänner 1989 v. Egon Krenz an Erich Honecker“, Blatt 18.

Verwandtschaft im kapitalistischen Ausland hoffen konnte und das ‚Schlangestehen‘ vor den Geschäftsstellen statthatte, der musste andere Wege zur Bedürfnisbefriedigung einschlagen. Als Folge der Konsumbedingungen waren die ökonomischen Beziehungen zwischen den Menschen vom Horten und Tauschen bestimmt. Während diese Alltagsausprägungen im westlichen Nachkriegsdeutschland schrittweise an Bedeutung verloren, tauschte in der DDR jeder mit jedem alles, selbst wenn man die Ware im Moment gar nicht benötigte.⁵¹⁴ Gab es einmal Ersatzteile für Kraftfahrzeuge in den Läden, dann wurde sofort alles aufgekauft, egal für welche Automarke und unbenommen davon, ob man selbst überhaupt ein (solches) Auto besaß, nur um die ergatterten Teile bei Bedarf gegen andere Waren oder Dienstleistungen einzutauschen. Viele Menschen bauten mit der Zeit ein regelrechtes Ersatzteillager auf und hatten mitunter sogar Ersatzmotoren in ihren Garagen gelagert. Selbst vor Dienstleistungen machte der Tauschhandel nicht halt, denn wer zwei geschickte Hände hatte und das nötige Fachwissen, der bot nach Feierabend seine Fähigkeiten zur Autoreparatur gegen benötigte Waren oder Gefälligkeiten an.⁵¹⁵ Durch diese Praxis des Hortens und Tauschens waren jene bevorzugt, die über einen Informationsvorsprung verfügten und wussten, was es wo und zu welcher Zeit zu kaufen gibt. Konnte man nicht auf ein entsprechendes Netzwerk zurückgreifen oder hatte schlicht keine Zeit stundenlang vor den Geschäften auf die Warenausgabe zu warten, so sorgte dies für großen Verdruss. Im Zuge der vergeblichen Beschaffung einer Autobatterie für seinen Trabant artikuliert Günter B. darüber seinen Ärger in einer Eingabe wie folgt:⁵¹⁶

„Wenn es einmal in Dessau Batterien zum Verkauf gab, dann merkt man das 2 Tage frühestens danach in den Zeitungen (einschließlich unserer Parteizeitung SED) in Form von Inseraten, wie unsere Republik geschädigt wird. Da heißt es z. B.: ‚Biete 6 V-Trabant-Batterie, suche Fließen, rosa oder hellblaue Waschbecken bzw. Badewanne usw. usf.‘ Also die 24.00 Uhr - Ansteller nutzen diese Situation aus (ein Teil), um dann zu schieben auf Kosten derer, die dringend eine Batterie benötigen. Wenn ich ein Inserat aufgebe ‚suche 6 V-Batterie für Trabant, biete gutes, sozialistisches Gewissen‘, da ‚beißt wohl keiner an‘.“

In Anzeigenteilen von Tageszeitungen und Zeitschriften wurden nicht nur Ersatzteile inseriert, sondern auch Neu- und Gebrauchtwagen angeboten. Der florierende Schwarzmarkt und Tauschhandel nahm dabei seltsame Formen an. So tauchten in den Jahren 1977 und 1978 plötzlich begehrte Fahrzeuge des schwedischen Herstellers Volvo in der Provinz auf. Dies verwundert insofern, da diese Import-PKW eigentlich nur den Ministerien, hohen Parteimitgliedern oder verdienten Persönlichkeiten vorbehalten waren und zudem nur in der Hauptstadt der DDR in den Handel gelangten. In Neußen, einem Dorf im Kreis Torgau, rund 40 Kilometer nordöstlich von Leipzig gelegen, löste die Anmeldung eines solchen Fahrzeugs durch einen gewöhnlichen Bürger große Verwunderung aus. Aufgrund von Diskussion unter der Bevölkerung, *„warum in der Versorgung mit Pkw ungerechtfertigte Unterschiede zwischen den Bürgern zugelassen werden“*, nahmen sich die lokalen Behörden im Kreis Torgau der Sache an und

⁵¹⁴ Vgl. Horst D. Schlosser, *Die deutsche Sprache in der DDR zwischen Stalinismus und Demokratie* (Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, 1990), 79.

⁵¹⁵ Vgl. Gottfried Lehmann, *Vom Kriegsende bis nach der Wende - So war es damals: Autobiografische Zeitgeschichten aus Chemnitz in Sachsen* (Berlin: neobooks, 2013).

⁵¹⁶ SAPMO-BA, „Eingabe v. Günter B.“, 1.

berichteten am 14. Februar 1978 an die übergeordnete Bezirksleitung in Leipzig über die eingeleiteten Maßnahmen wie folgt:⁵¹⁷

„Der Bürger Günter P[...], Besitzer eines neuen Pkw vom Typ ‚Volga‘, ist jetzt zusätzlich im Besitz eines neuen Pkw vom Typ ‚Volvo‘. Am 3.2.1978 sprach der in der Kfz-Zulassungsstelle vor, um diesen Pkw ‚Volvo‘ anzumelden. [...] Bei der Anmeldung für das Fahrzeug legte Günter P[...] folgende Unterlagen vor:

- einen Originalkaufvertrag zwischen dem Autohaus und der in den Zulassungspapieren eingetragenen Frau Dr. Elfriede W[...], 1055 Berlin [...]*
- einen individuellen Kaufvertrag zwischen Frau Dr. W[...] und Herrn P[...]*

Es liegt der Verdacht nahe, daß über Mittelsmänner in Berlin mit dem importierten Fahrzeug vom Typ ‚Volvo‘ ein spekulativer Handel abgewickelt wird. Da diese Fragen bei uns nicht bis zu Ende prüfbar sind, wurde die BDVP [Anm.: Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei], Abt. K, davon informiert“

Von einem Sonderfall kann hier nicht gesprochen, wurden doch im selben Zeitraum zahlreiche Automobile vom Typ ‚Volvo‘ in verschiedensten Printmedien zum Tausch bzw. Kauf angeboten. „Tausche VOLVO 244, ungef., 2,1 Ltr., 100 PS, BJ. 78 gegen ungef. Wartburg-Lim. de Luxe mit Wertausgl.“ oder „VOLVO DLS 244 42 000,- M. zu verkaufen“ lauteten dazu die Annoncen (siehe Abbildung 25).

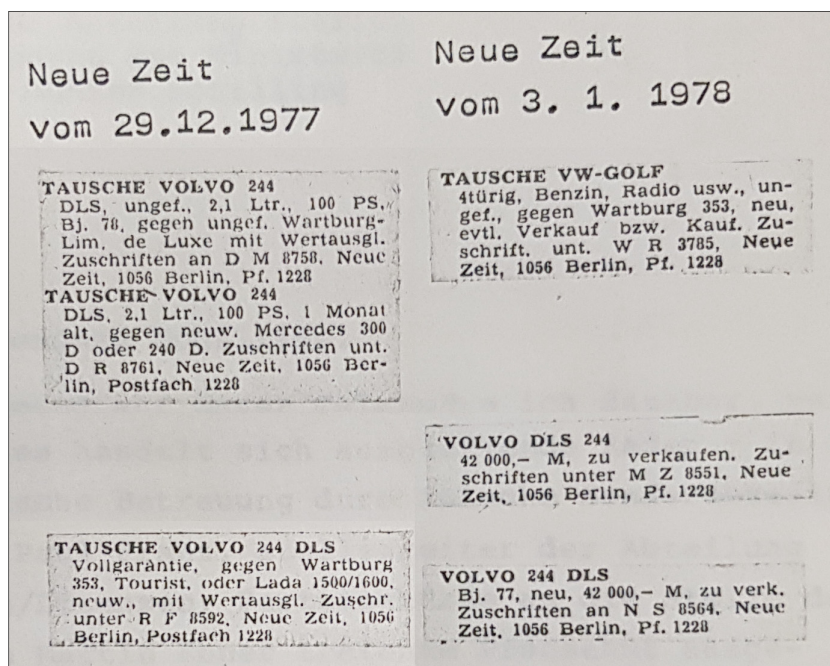


Abbildung 25: Zeitungsannoncen zum Tausch oder Verkauf von Import-Kraftfahrzeugen (1977-1978) ⁵¹⁸

Unmittelbar nach Schaltung der Inserate am 4. Jänner 1978, informierte der Leiter des Presseamtes den Ministerrat über diese spekulativen Tausch- bzw. Verkaufsgeschäfte. Darin werden die höchsten Stellen

⁵¹⁷ Leipzig-SA, „Schreiben der SED-Kreisleitung Torgau an die SED-Bezirksleitung Leipzig bzgl. der ungerechtfertigten Anmeldung eines Importfahrzeugs der Marke Volvo“, 14. Februar 1978, Blatt 153-154, IV/D-2/3/232.

⁵¹⁸ SAPMO-BA, „Gesammelte Zeitungsannoncen zum Tausch oder Verkauf von Import-Kraftfahrzeugen in der Tageszeitung ‚Neue Zeit‘ v. 29.12.1977 und 3.1.1978“, 29. Dezember 1977, 1, DC 9/705.

im Staat eindringlich vor „*einer Zunahme solcher Manipulationen*“ gewarnt, immerhin liegen „*der Redaktion der ‚Neuen Zeit‘ weitere 16 Inserate dieser Art vor[...]*“.⁵¹⁹ Als sofortige Maßnahme wurde ein Text per Fernschreiben an alle Printmedien im Land versendet, in dem die Chefredaktionen dediziert angewiesen wurden, „*ab sofort auf den Inseratenseiten keine Anzeigen mehr über den Verkauf, Kauf oder Tausch von Pkw der Typen VOLVO bzw. VW-Golf*“ zu veröffentlichen. Nur zwei Jahre später wurden gleichlautende Tausch- und Kaufanzeigen zu importierten Fahrzeugen der japanischen Marke Mazda publik. Zur Unterbindung dieser erneuten Erscheinungen erweiterten die Behörden einfach das Anzeigenverbot um diese Automobilhersteller. Letztendlich galten die Verbote jedoch nur kurze Zeit und wurden durch eine allgemeingültige Anzeigenordnung ersetzt. Mit diesen Maßnahmen gelang es letztendlich nicht, den spekulativen (Tausch)Handel über Inseratschaltungen völlig einzudämmen.⁵²⁰

Auf Grund der überlangen Wartezeiten auf ein eigenes Fahrzeug, versuchten die Menschen in der DDR auf verschiedensten – meist illegalen – Wegen eine Vorreihung herbeizuführen. Eine weitere Erscheinungsform zur Verkürzung des Zeitraums zwischen Bestellung und Empfangnahme fand sich im spekulativen Handel mit KFZ-Anmeldescheinen. Dabei war das Prinzip genauso einfach wie einträglich. Beinahe jeder im Land hatte eine Anmeldung am Laufen und je näher das Ausfolgedatum rückte, desto höher stieg der Wert des Bestellscheins. Nicht wenige Menschen machten daraus ein lukratives Geschäft und handelten – an Staat und Partei vorbei – mit solchen Anmeldescheinen, deren Wert in Abhängigkeit ihres Datums zwischen 10.000 und 40.000 betrug. Dabei war der Preis des Wagens noch gar nicht inkludiert, dieser war dann vom letztendlichen Käufer bzw. der Käuferin des Scheines noch extra zu bezahlen. Doch wie waren solche illegalen Machenschaften überhaupt möglich, immerhin war die Übertragung einer Anmeldung – außerhalb des engsten Familienkreises – offiziell gar nicht möglich? Findige Menschen fanden auch hierzu einen Ausweg, denn nach „*der stillschweigenden Veräußerung wurde keine Umschreibung des PKW beantragt und das Fahrzeug vom Käufer auf den Namen des vorherigen Eigentümers einfach weiterbenutzt*“. Ganz abgesehen vom illegalen Charakter dieser Machenschaften und einer Umgehung der Meldepflicht gegenüber der Verkehrspolizei, hatten diese ‚Verschleierungen‘ ganz erhebliche Konsequenzen für die Arbeit der Behörden. So wurde die „*Ermittlung von Fahrzeughaltern im Zusammenhang mit Straftaten und anderen Rechtsverletzungen erheblich erschwert und teilweise verhindert, da durch den in den Zulassungskarteien eingetragenen Eigentümer keine Angaben zum neuen gemacht werden konnten oder durch wiederholte Wiederverkäufe der tatsächliche Fahrzeughalter nicht mehr ermittelt werden konnte*“.⁵²¹

Nicht nur dem Staat, auch weiten Teilen der Bevölkerung missfiel dieser spekulative Handel, störte dieser doch das eigene Gerechtigkeitsempfinden erheblich und förderte nicht eben die eigenen Chancen auf legalem Wege ein Fahrzeug zu erhalten.⁵²²

⁵¹⁹ SAPMO-BA, „Schreiben der Leitung des Presseamtes an den Ministerrat der DDR bzgl. der Anzeigenschaltung zu Importfahrzeugen“, 4. Jänner 1978, 1, DC 9/705.

⁵²⁰ SAPMO-BA, „Aktennotiz des Abteilungsleiters für Agitation (Heinz Geggel) an seinen Vorgesetzten, Politbüromitglied (Joachim Herrmann) zum generellen Verbot von Tausch- oder Kaufanzeigen für den japanischen Pkw ‚Mazda‘“, 18. August 1981, Blatt 71, DY 30/IV 2/2.037/15.

⁵²¹ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Egon Krenz an Erich Honecker“, 5. Jänner 1989, Blatt 14, DY 30/70321.

⁵²² DRA-SZG, „Brief von Gerda E.“, Blatt 83.

„Aber das Gefährlichste für unsere sozialistische Ordnung ist, daß viele Bürger diese Verhältnisse zu Schiebereien ausnutzen, indem sie mit Bestellungen handeln und zum Betrug verleitet werden. Wie kann das von unseren sozialistischen Staatsorganen geduldet werden? In anderen sozialistischen Staaten gibt es derartige Verhältnisse nicht. Eine einschneidende Änderung, die die Realität herstellte, würde von den ehrlichen Bürgern unserer Republik nur begrüßt werden.“

Mit der Behauptung, in anderen sozialistischen Staaten würden solche Verhältnisse nicht existieren, lag Gerda E. nicht richtig, auch dort beschritt der Eine oder Andere so manch illegalen Pfad.⁵²³ Naturgemäß war die Partei nicht angetan über die Entwicklungen und versuchte solche Praktiken, die nicht in Einklang mit den ethischen Prinzipien des Sozialismus standen, auch auf gesetzlicher Ebene zu begegnen. Insbesondere über die Auslegung des Tatbestands der ‚spekulativen Warenhortung‘, geregelt im Paragraph 173 des ostdeutschen Strafgesetzbuches, ahndete der Staat Verletzungen von Preisbestimmungen und Steuerhinterziehung in Zusammenhang mit dem spekulativen Handel von Kraftfahrzeugen. Mit der Zeit wurden dazu mehrere (Ver)Schärfungen, d.h. Strafrechtsänderungsgesetze, erlassen, wodurch einerseits *„ein differenziertes Vorgehen gegen Erscheinungen der Spekulation“* möglich wurde, etwa in *„minderschweren Fällen Ordnungsstrafen einzuleiten“*, oder aber bei Wiederholungstätern Gefängnisstrafen bis zu zwei Jahren, im Falle von gewerbsmäßigem Handel bzw. besonders schwerwiegenden Fällen sogar Strafen von bis zu acht Jahren Freiheitsentzug auszusprechen.⁵²⁴

Ein entsprechender Bericht der deutschen Volkspolizei aus dem Jahr 1989 gibt interessante Einblicke zu Umfang und Vielfalt der ungesetzlichen Aktivitäten. In Berlin fasste die Kriminalpolizei drei DDR-Bürger, die unabhängig voneinander seit Anfang der 1980er Jahre einen spekulativen Autohandel betrieben. Nachweislich wurden dabei insgesamt 127 Gebrauchtfahrzeuge im Umfang von 940.000 Mark der DDR umgesetzt. Der illegale Handel war jedoch beileibe nicht auf ‚Gewerbsmäßigkeit‘ beschränkt. Selbst Menschen, die angesehenen Berufen nachgingen und das Vertrauen des Staates genossen, waren mitunter in solche Geschäfte verwickelt. Zum Zwecke der gewinnbringenden Weiterveräußerung kaufte ein angesehener Lehrer aus dem Bezirk Erfurt im Zeitraum von 1979 bis 1982 insgesamt 49 Personenkraftwagen und erwirtschaftete damit einen Gewinn in Höhe von knapp 100.000 Mark der DDR. Beim Einschreiten der Polizei wurden am Gelände des Pädagogen 16 weitere Fahrzeuge (15 PKW-Trabant und ein PKW-Škoda) und ein Wohnwagen sichergestellt, die ebenfalls unmittelbar vor einem Weiterverkauf standen. Drei Brüder aus Schwerin erzielten mit dem illegalen Handel von 19 Fahrzeugen einen Gewinn von 122.190 DDR-Mark. Zwei Angestellte aus dem Bezirk Potsdam waren noch effizienter in ihrem Treiben. Binnen zwei Jahren, von 1983 bis 1984, erwirtschafteten sie mit 22 Kraftfahrzeugen einen Mehrerlös von 230.000 Mark der DDR. Ein Handwerksmeister aus dem Bezirk Magdeburg schaffte es durch An- und Verkäufe von 30 PKW

⁵²³ Bezüglich einer Betrachtung des automobilen Alltags in der Sowjetunion und in Rumänien wird an dieser Stelle auf die sehr facettenreichen Analysen von Gatejel (2014) verwiesen; vgl. Gatejel, *Warten, hoffen und endlich fahren*, 158–275.

⁵²⁴ SAPMO-BA, „Lageeinschätzung v. 5. Jänner 1989 v. Egon Krenz an Erich Honecker“, Blatt 14.

zwischen 1983 und 1985 immerhin 180.000 DDR-Mark einzunehmen. Diese Aufzählung lässt sich um zahlreiche weitere Fälle fortsetzen.⁵²⁵

Trotz der gesteigerten Abschreckung wurde den Behörden bald klar, eine „*deutliche Zurückdrängung der Spekulation allein mit den Mitteln des Strafrechts kann [...] nicht erreicht werden*“. An den gewissenlosesten Delinquenten statuierte die Staatsmacht auch deswegen ihre Exempel, um von einer immer heftiger werdenden Kritik an der Partei abzulenken. Dabei war sich die Staatsführung sehr wohl darüber im Klaren, dass weder die Volkspolizei noch die Gerichte, die ökonomischen Bedingungen des planwirtschaftlichen Produktionssystems ‚disziplinieren‘ können. Bis zu einem gewissen Grad tolerierte der Planungsapparat die parallel verlaufende Schattenwirtschaft sogar, da diese – zumindest teilweise – Problemlösungen kreierte, die jenseits der Geltungs- und Zuständigkeitsbereiche der Planwirtschaft lagen.

7.5.3 Veruntreuung, Amtsmissbrauch und Diebstahl

Automobilbezogene Aktivitäten im (Halb)Schatten der Legalität waren nicht auf den Schwarzmarkt und den spekulativen Handel beschränkt. Zu den weiteren Ausprägungen – mit eindeutiger Relevanz für das Strafrecht – zählten vor allem Bestechung, Veruntreuung, Amtsmissbrauch, Korruption und Diebstahl. Für so manch bevorzugte Behandlung wechselte die eine oder andere ‚blaue Kachel‘, so die Bezeichnung für 100-D-Markscheine West, unter dem Ladentisch den Besitzer bzw. die Besitzerin. Entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung wurden, aus Angst vor Repressalien, zumeist ohne Nennung der Autorenschaft an übergeordnete Stellen gerichtet. Häufig gab es Beschwerden in Zusammenhang mit Reparaturwerkstätten. Ein anonymes Schreiben an die Fernsehredaktion Prisma berichtete etwa von groben Unregelmäßigkeiten in einer Werkstatt im Bezirk Suhl. Dort herrschen angeblich nicht nur extreme Wartezeiten auf einen Durchsichtstermin vor, sondern man wird auch „*sehr unfreundlich behandelt*“, außer „*Sie [...] stecken dem Meister E[...] einen roten oder blauen Schein in die Tasche; Sie werden sehen wie schnell Ihr Fahrzeug wieder läuft. Da werden unmögliche Sachen schnellstens erledigt*“. Der verärgerte Bürger forderte die Redaktion der Fernsehsendung Prisma dazu auf, die unhaltbaren Zustände zu überprüfen, denn für ihn ist es „*schwer diese wahren Behauptungen nachzuweisen, aber der schlechte Ruf dieser Werkstatt (Schmiergeldbetrieb) ist weithin bekannt*“. Ob und inwiefern die Angelegenheit weiterverfolgt wurde, ist nicht bekannt, die Anzahl ähnlich gelagerter Eingaben lässt jedoch den Schluss zu, dass Schmiergeldzahlungen in der DDR ein alltägliches Mittel der Zielerreichung darstellten.⁵²⁶

Vor allem in den letzten Jahren des Bestehens der DDR wurden die Menschen mutiger beim Aufzeigen von Amtsmissbrauch und Korruption. Ebenfalls auf Basis einer anonymen Eingabe wurde ein Beispiel von Bestechung und Untreue unter der Beteiligung des Betriebsdirektors des VEB Automobilwerks Eisenach bekannt. Die Untersuchungsergebnisse des Komitees für Volkskontrolle, ehemals bekannt als Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, erhärteten die Anschuldigungen des Tatbestandes einer

⁵²⁵ SAPMO-BA, „Ausgewählte Beispiele über durchgeführte Ermittlungsverfahren seitens der Deutschen Volkspolizei; gerichtet an Erich Honecker, unterzeichnet von Egon Krenz (Büro Egon Krenz)“, 19. Jänner 1989, Anhang 5; Blatt 25, DY 30/70321.

⁵²⁶ DRA-SZG, „Brief v. Anonym an Prisma“, Z11; 2.

„Vorteilsverschaffung bei der Lieferung eines PKW Wartburg 1.3 an den ehemaligen Direktor des VEB I[...] Halle“. Ganz konkret erfolgte die Lieferung des PKWs an den Direktor eines staatlichen Raumausstattungsbetriebs unmittelbar „nach Realisierung zusätzlicher Projektierung und Bauausführung – Umgestaltung des Direktions-, Sitzungs- und Vorzimmer des Direktors Dr. L[...] im Wertumfang von ca. 300 – 350 TM – durch I[...]“.⁵²⁷ Der Fall wurde schließlich von der Kriminalpolizei Erfurt weiterverfolgt, wobei aus den gesichteten Akten nicht hervorgeht, ob es schließlich auch zu einer Anklage der beteiligten Personen kam.

Anfang 1990 arbeitete das Komitee für Volkskontrolle der DDR zahlreiche Fälle auf, bei denen der Verdacht auf Amtsmissbrauch und Untreue bestand. Aufgedeckt wurde etwa der Fall von 838 importierten Fahrzeugen vom Typ Peugeot, die ohne Ausnahme einem bevorzugten Personenkreis zu Gute kamen. Zu den Begünstigten zählte vorrangig ein „Personenkreis um Künstler, Wissenschaftler und Ärzte“, doch auch viele hohe Parteifunktionäre kamen in den Genuss eines französischen Fabrikats. Ein hoher Funktionär „im Kombinat PKW und dessen Ehefrau G[...] erhielten 1986 (14.8.) jeweils einen Peugeot am gleichen Tag“. Manche griffen ganz ungeniert zu, von „den ehemaligen Mitgliedern des Politbüros ist mit Ausnahme eines Sohnes von Herrn S[...] keiner auf der vorliegenden Liste“. Selbst (ehemalige) Mitglieder des Ministerrates der DDR hatten keine Scheu einen derartigen Wagen aus diesen Sonderimporten einzufordern, gar „51 Personen haben innerhalb von drei Jahren 2 Peugeot erhalten“. Die Aufarbeitung fiel der neu gegründeten Behörde nicht leicht, da bei der Vergabe der Fahrzeuge „Methoden der Verschleierung zweifellos angewendet wurden, erschwerte dieser Fakt noch zusätzlich die Kontrolle“.⁵²⁸ Über das ganze Ausmaß und die Dauer dieser Praktiken konnten schließlich nur Indizien gesammelt werden, zum Zeitpunkt einer Überprüfung bei der „Außenhandelsfirma Berag des Bereiches Kommerzielle Koordinierung, die die umfangreichsten Autogeschäfte getätigt hat, sind [...] Bestände von 49 NSW-Fahrzeugen verschiedenster Typen und 49 gegen Devisen gekaufte SW-Fahrzeuge und auch Inlandfahrzeuge“ sichergestellt worden. Die bereits vorbereitete Ausfolgung dieser Bestände an Funktionäre und Günstlinge „wurde auf Weisung der Generalstaatsanwaltschaft unterbunden“.⁵²⁹

Die Missstände reichten dabei bis in die engsten Machtzirkel des Staates, wie polizeiliche Untersuchungen im Zusammenhang mit der Person von Günter Mittag belegen. Dem designierten Nachfolger von Erich Honecker, der seit 1966 als Mitglied des Politbüros und seit 1976 als ZK-Sekretär der SED für Wirtschaftsfragen höchste Ämter im Staat bekleidete, wurde Amtsmissbrauch und Veruntreuung von Volkseigentum vorgeworfen. Im Rahmen eines intimen Verhältnisses zu der Physiotherapeutin Renate N., die seit 1969 viele Politbüromitglieder in der Waldsiedlung medizinisch betreute, soll der hohe Wirtschaftsfunktionär seiner Geliebten – zum Schaden der Republik – zahlreiche Luxusgüter, darunter einen PKW Wartburg 1.3, zum Geschenk gemacht haben. Die Ermittlungen der Behörden im Jänner 1990 zeichneten die Vorgänge wie folgt nach:

⁵²⁷ SAPMO-BA, „10. Information zu Kontrollergebnissen ‚Amtsmissbrauch und Korruption‘ im Bezirk Suhl durch das Komitee für Volkskontrolle“, 14. Februar 1990, E49/90; 1, DC 14/2403.

⁵²⁸ SAPMO-BA, „Zwischenbericht zur Überprüfung von Fällen des Amtsmissbrauchs“, 1.

⁵²⁹ Ebd., 2.

„Laut Rechnung 650260 vom 15.12.1988 tritt als Käufer das Ministerium für Außenhandel, Bereich kommerzielle Koordinierung, auf. Nachforschungen im Bereich kommerzielle Koordinierung ergaben, daß mit Datum vom 28.5.1989 eine Rechnung für einen PKW Wartburg 1.3 an Frau Renate N[...] ausgestellt wurde. Der Aufschrift „Weisung GS/GM – ohne Rechnung“, abgezeichnet von Alexander Schalck-Golodkowski ist zu entnehmen, daß auf Weisung des ehemaligen Generalsekretärs und Günter Mittag keine Rechnungslegung erfolgen sollte. Auf dem betreffenden Konto 6666-13-260061 bei der Staatsbank der DDR ist nach Ermittlungen der Staatlichen Finanzrevision auch keine Einzahlung erfolgt.“

Nach Abschluss der Ermittlungen wurde das *„Kontrollergebnis (Abschlussbericht vom 30.1.90) [...] der Staatsanwaltschaft übergeben“*. Darüber hinaus gönnten sich Mittag und Honecker, beides passionierte Jäger, auf Staatskosten repräsentative Geländefahrzeuge zur exklusiven Nutzung. Auch hier wurde Alexander Schalck-Golodkowski mit der Abwicklung beauftragt und insgesamt acht Luxusfahrzeuge der Typen Range-Rover und Mercedes-Benz aus dem kapitalistischen Ausland importiert. Dem nicht genug wurden die Fahrzeuge nach den Vorstellungen ihrer Besitzer aufwendig für Jagdzwecke umgerüstet. Insgesamt kostete dieses automobilen Vergnügen die Steuerzahler und Steuerzahlerinnen des hochverschuldeten Landes rund 1,7 Millionen Mark (West).⁵³⁰ Nicht nur für diese Vergehen kam Mittag nur wenige Monate später, im Dezember 1989, in Untersuchungshaft. Aus gesundheitlichen Gründen wurde der beidseitig Unterschenkelamputierte aus der Haft entlassen, ehe 1991 eine erneute Anklage wegen missbräuchlicher Verwendung von Staatsgeldern für Eigenheime folgte. Aus gesundheitlichen Gründen wurde Mittag jedoch auch hier eine Verhandlungsunfähigkeit attestiert und das Verfahren niedergeschlagen. Er starb im März 1994 in Berlin.⁵³¹

Amtsmissbrauch, Untreue und Diebstahl gab es also ‚ganz oben‘, aber auch unter der gemeinen Bevölkerung wurden Einige schwach, wenn sich eine günstige Gelegenheit bot. Eine Gruppe von acht Bediensteten eines großen Volkseigenen Betriebs sind in den 1970er Jahren *„auf den Gedanken gekommen, es sei bequemer, eine Autofabrik zu beklaunen, als dort zu arbeiten“*. Die Männer hatten täglich mit jenen Gütern zu tun, die im Land als absolute Mangelwaren galten. So wurde buchstäblich alles ‚entführt‘, was greifbar war, vor allem Ersatzteile, aber auch komplette Fahrzeuge verließen klammheimlich die Werkstore. Doch damit nicht genug, die Abnehmer waren keineswegs Ganoven oder Hehler, sondern es waren *„ehrbare Buchhalter und Leiter volkseigener Betriebe, die es einfacher gefunden hatten, die Sore aufzukaufen, als monatelang auf Ersatzteile zu warten“*. Der Westberliner Tagesspiegel meinte dazu, so etwas wäre *„nur in einem sozialistischen Staat möglich“*. Nun, dem kann so nicht zugestimmt werden, denn auch im Westen machte Gelegenheit bekanntlich Diebe. Schon richtiger erscheint hingegen die Analyse, es handle sich hier um *„eine spezielle Kriminalität, die ohne Planwirtschaft und Mangel nicht denkbar wäre“*.⁵³²

⁵³⁰ Vgl. Klaus Marxen und Gerhard Werle, Hrsg., *Strafjustiz und DDR-Unrecht: Amtsmissbrauch und Korruption*, Bd. 3 (Berlin; New York: DeGruyter, 2002), XXXIV.

⁵³¹ Vgl. Günter Buch, „Biographische Notizen“, in *Die wirtschaftliche und ökologische Situation der DDR in den 80er Jahren*, hg. von Eberhard Kuhrt, Hannsjörg F. Buck, und Gunter Holzweißig, Am Ende des realen Sozialismus (2) (Opladen: Leske + Budrich, 1996), 302.

⁵³² Eckart Kroneberg, „Komödie“, *Tagesspiegel*, 7. Juni 1980.

Sogar Heranwachsende, wie Steffen L., Schüler der Karl-Marx-Schule in Leipzig, (ehemals) stolzer Besitzer eines Kleinkraftrades S50 („Mokick“), wussten durch eigene Erfahrung schon einiges über „Diebstähle und Versorgungslücken“ zu berichten. Nachdem er „Zeuge geworden war, wie ein Fahrer aus Leipzig-Grünau eines Morgens sein Mokick ohne Spiegel, Seitenteile, Vorderrad [...] vorfand, wurde ich nun selbst dreimal hintereinander bestohlen“. Dem nicht genug, war es ihm weder in fünf Leipziger Filialen noch in Schkeuditz, Oschatz oder Grimma möglich, erforderliche Ersatzteile für sein Fahrzeug zu beschaffen. An den ihm widerfahrenen Dingen, so richtet der Schüler weiter seine mahnenden Worte an den Minister, „zeigt sich ein verhängnisvoller Zustand: Was nicht gekauft werden kann, wird gestohlen, und was gestohlen wurde, wird ganz einfach an anderen ‚zurückgestohlen‘ [...] Herr Minister! Ich möchte mir nicht durch Diebstahl helfen müssen“. Steffen L. vertrat die Auffassung in dieser Angelegenheit „im Namen vieler Mokick-, Motorrad- und Autobesitzer zu sprechen, wenn ich Sie bitte, hier über kurz oder lang eine Veränderung zu schaffen. Unsere Werktätigen erhöhen ständig die Produktion. Wo sind die Produkte?“. Wo die Produkte sind hat man dem Schüler auch in der Beantwortung der Eingabe nicht mitteilen können (oder wollen), entscheidende Veränderungen in der Versorgungssituation vermochte der Herr Minister ebenfalls nicht zu bewirken.⁵³³

Die langen Wartezeiten auf Automobile und die schwierige Beschaffung von Ersatzteilen begünstigten bisweilen die zunehmenden Diebstähle. Die in Ostdeutschland akkreditierte Westjournalistin Marlies Menge berichtete im November 1979 von einem solchen Fall, bei dem einem Ostberliner sein Fahrzeug gestohlen wurde: „Zwei Tage später fand die Polizei es wieder, irgendwo im Wald. Die Polster waren herausgenommen, die Reifen abmontiert, der Motor war verschwunden. Im Auto lag ein Zettel, auf dem zu lesen stand: ‚Lieber Kumpel, es tut mir leid. Wenn ich die Ersatzteile hätte kaufen können, hätte ich sie dir nicht geklaut‘“.⁵³⁴

8. Fazit

Zeit ihres Bestehens wurden in der DDR beachtliche 4,6 Millionen Personenkraftwagen gebaut. Bei einem Bestand von zuletzt knapp vier Millionen Fahrzeugen und einem Ausstattungsgrad von rund 57 Prozent der Haushalte war die Massenmotorisierung im Jahr 1989 unzweifelhaft auch in der DDR angekommen. Die Wartezeiten bis zur Auslieferung eines Fahrzeuges aus heimischer Produktion stiegen dabei jedoch in den 1980er Jahren auf bis zu 17 Jahre an. Von einer tatsächlichen Deckung des Inlandsbedarfs blieb der ostdeutsche Automobilbau kilometerweit entfernt. Ursprünglich für eine Lebensdauer von acht bis zehn Jahren konzipiert, fuhren noch im Wendejahr mehr als 80 Prozent aller jemals im Inland produzierten Fahrzeuge auf den ostdeutschen Straßen. Das Durchschnittsalter der Zulassungen stieg dementsprechend zwischen 1975 und 1989 von etwa 7,5 auf 13,5 Jahre an.⁵³⁵

Ab Mitte der 1970er Jahre geriet das Land in eine sich zunehmend schneller drehende Abwärtsspirale, insbesondere der ostdeutsche Fahrzeugbau geriet nach Einstellung der Modernisierungsprojekte in eine

⁵³³ SAPMO-BA, „Eingabe v. Steffen L.“, E619/80; 1-2.

⁵³⁴ Menge, „Warten auf Trabbi“, 69.

⁵³⁵ Vgl. Rubin, „Understanding a Car“, 130.

prekäre Lage. In Erwartung von PKW-Neuentwicklungen unterblieb ein konsequenter Ausbau der Serienherstellung ebenso, wie notwendige Investitionen in deren Produktionstechnik. Der ganze Industriezweig, von den Herstellern bis zu den Zulieferbetrieben, war bald gezwungen, zwei technisch überholte Modelle auf weitgehend veralteten Produktionsanlagen zu fertigen. Der Automobilbau steht dabei prototypisch für ein besonders drastisches Beispiel einer sich selbst reproduzierenden Innovations- und Außenhandelsschwäche der DDR. Wie die ganze ostdeutsche Konsumpolitik, ist auch die Massenmotorisierung in der DDR in einem Beziehungsgeflecht von sozialer Bedürfnisbefriedigung und sozialen Konflikten zu verorten. Im Verlauf seines Bestehens war der Staatssozialismus dabei einem unverkennbaren Gestaltwandel unterlegen. Von harter Repression in den Nachkriegsjahren, über einen offensiven Versuch des Umbaus von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft (NÖSPL) bis zur sozialen Bedürfnisbefriedigung in abwehrender Haltung. Spätestens zum Ende der 1960er Jahre stand hinter der ausreichenden Bereitstellung hochwertiger Konsumgüter das Diktum der Konfliktregulierung. Bei genauer Betrachtung mündeten die Differenzen zwischen den faktischen Wirtschaftsentwicklungen und den versprochenen Konsumverheißungen in die paradoxe Situation von ‚scheinbarer Stabilität und Legitimationsverlust‘. Auf sozialpolitischer Ebene, etwa der Bereitstellung von Lebensmitteln, Wohnraum und Vollbeschäftigung, hat sich der Staat eine schwache Loyalität sehr teuer erkaufte. Durch die praktizierte Subventionspolitik stieg die Verschuldungsspirale in ungeahnte Höhen, wodurch die Mittel anstatt für Investitionen in Innovationsprogramme für die Tilgung der Zinsraten verwendet werden mussten. Auf Grund der allgegenwärtigen Innovationsprobleme konnte die DDR schon bald viele ihrer Produkte nur noch weit unter den Gestehungskosten im Westen gegen Devisen absetzen. Infolge der damit sinkenden Exportrentabilität stieg der inländische Aufwand, der erforderlich war, um auch nur gleichbleibend hohe Exporteinnahmen zu erwirtschaften. Eine Steigerung der Exporte in den ‚Nichtsozialistischen Wirtschaftsraum‘ war nur auf der Basis von Billigverkäufen und der Gestattungsproduktion möglich, die zwar Deviseneinnahmen brachten, den ökonomischen Verfall der DDR jedoch im Endeffekt nur beschleunigten. Unter den inneren Systemwidersprüchen wurden die ungelösten Produktions- und Konsumprobleme zunehmend zu einem bedrohlichen Faktor für das Herrschaftssystem. Insbesondere die Unfähigkeit, das freie Geldvermögen der Bevölkerung abzuschöpfen, wirkte sich nachteilig auf die Volkswirtschaft und die individuelle Bedürfnisbefriedigung aus. Die Spareinlagen stiegen in den 1980er Jahren dramatisch an. Verantwortlich dafür war primär das fehlende Angebot bei stark nachgefragten Konsumgütern, wie technischen Gerätschaften, modischer Bekleidung, modernen Einrichtungsgegenständen oder Automobilen.

Doch wo sind die Ursachen der Innovations- und Reformschwäche der DDR-Wirtschaft zu verorten? Das Aktenstudium lässt hierzu die Schlussfolgerung zu, dass die Behörden sehr wohl über die Unzulänglichkeiten Bescheid wussten. Nicht wenige Abteilungen im Systemapparat wiesen auf die Notwendigkeit von Reformen hin. In einer vom ZK der SED im Jahr 1985 in Auftrag gegebenen Studie zur „*Frage: Was muß geschehen, um auf lange Sicht eine andere Lage zu erreichen*“ benennt der DDR-Ökonom Siegfried Eckardt die erforderlichen Maßnahmen mit äußerster Offenheit und Prägnanz. Um das Ruder noch herumzureißen, plädiert der Studienverfasser für umfangreiche Änderungen im planwirtschaftlichen System, die „*konsequent und auf lange Sicht angepackt und in den nächsten 10 - 15*

Jahren grundsätzlich und dauerhaft zu Ende geführt“ werden müssen.⁵³⁶ Neben einem Überdenken der Subventionspolitik, der Lancierung umfangreicher Innovationsprogramme wären demnach vor allem tiefgreifende Veränderungen der Produktionsbedingungen erforderlich gewesen. Denn, entgegen der praktizierten ‚Tonnenideologie‘, muss die Produktion „dem Bedarf entsprechen, d.h. für jede produzierte Ware muß Bedarf vorhanden sein“. In Bezug auf die Preisbildung wurde darauf gedrängt, diese „auf der Grundlage des Wertes beruhende Gebrauchswert-Preis-Relation zu sichern“.⁵³⁷

Warum die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete – der offenkundig erkannten und benannten Problemlagen – nicht umgesetzt wurden, dazu gibt es zwei grundsätzliche Erklärungsansätze. Der vor allem im Westen populäre Ansatz reflektiert vorrangig auf die systemimmanente Rigidität der sozialistischen Planwirtschaft. Das fehlende Anreizsystem in der DDR führt demnach dazu, dass sich eine Innovationsausrichtung weder für die Volkseigenen Betriebe noch für den Arbeiter bzw. Arbeiterin an der Maschine, zu lohnen schien. Auf Grund des fehlenden Wettbewerbsdrucks und der faktischen Unmöglichkeit in die Zahlungsunfähigkeit zu schlittern, sahen die sozialistischen Betriebe gar keine Veranlassung selbst innovativ zu werden. Ganz im Gegenteil, die Mangelwirtschaft und die Erfüllung planwirtschaftlicher Vorgaben immunisierten geradezu vor Absatzproblemen. Der Erfolg eines Betriebs wurde nun einmal an der kurzfristigen Planerfüllung gemessen, insofern stellt die Konzentration auf etablierte Standardaktivitäten eine rationale Handlungsweise dar. Eine Unterstellung des ‚nicht-wollens‘ der Akteure und Akteurinnen auf den unterschiedlichen Hierarchieebenen der Betriebe greift jedenfalls zu kurz. Die vereinzelt Initiativen fielen jedoch im Zeichen der ‚Kommandowirtschaft‘ auf trockenen Boden. Insofern wäre die Staatsführung gefordert gewesen, die Rahmenbedingungen des Wirtschaftens und des Konsumierens einer radikalen Veränderung zu unterziehen. Auf Flexibilität und Langfristigkeit ausgerichtete Zielvorgaben, gesteigerte Handlungsbefugnisse für die Betriebsleitungen oder die Minimierung bürokratischer Entscheidungsprozesse hätten mit Bestimmtheit günstige ‚exogene Innovationsbedingungen‘ zu Folge gehabt. Diese Überlegungen führten zum zweiten Erklärungsansatz, der die fehlende Bereitschaft für Reformen durch die SED-Führungsspitze zum Mittelpunkt hat. Die Parteiführung proklamierte zwar bei jeder Gelegenheit die Notwendigkeit ‚wissenschaftlich-technischer-Revolutionen‘ und die Nutzbarmachung ‚moderner Technik‘, doch einer dafür notwendigen Abkehr von den planwirtschaftlichen Grundprinzipien wollte man unter keinen Umständen zustimmen. Im Politbüro herrschten Befürchtungen, eine Öffnung des Wirtschaftssystems würde in weiterer Folge das ganze sozialistische Gesellschaftssystem in seinen Grundfesten zum Wanken bringen.

In den offiziellen Außendarstellungen wurde kaum auf die tatsächlichen Lebensbedingungen oder die gesellschaftlichen Problemlagen reflektiert. Noch am X. SED-Parteitag (11. bis 16. April 1981) wurden die sozialistischen Errungenschaften gefeiert, die Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik bestärkt und die unverbrüchliche Freundschaft zur Sowjetunion besungen. Im Übrigen war der Kampf der Partei

⁵³⁶ SAPMO-BA, „Studie zu Fragen der Sicherung des bedarfsgerechten Warenangebots“, Blatt 95.

⁵³⁷ Ebd., Blatt 97.

heroisch, die ökonomischen Erfolge allseitig und die allgemeine Zustimmung der Bevölkerung großartig.⁵³⁸ Glaubten die Entscheidungsträger an den Hebeln der Macht ihren eigenen Lobpreisungen? Das Aktenstudium lieferte eindeutige Belege dafür, dass die Politbüromitglieder im Grunde sehr gut über die Versorgungs- und Stimmungslage im Land informiert waren und ideologische Zwänge die Handlungsfähigkeit beschränkten. Und doch bleibt zu fragen, ob ‚die da oben‘, die gemeinsam in der Waldsiedlung in Wandlitz lebten, dort im elitären Kreis allerhöchsten Komfort genossen, überhaupt dazu in der Lage waren, die Nöte der Menschen im Alltag der DDR nachzuempfinden? Indizien zur partiellen Klärung dieser Fragestellung liefert eine anonyme Eingabe eines Bürgers an Erich Honecker aus dem Jahr 1985. Nicht nur, dass der Verfasser des Schreibens die kritische Versorgungslage am Versagen der Entscheidungsträger festmacht, sieht er bereits die dunklen Wolken am Horizont aufziehen.⁵³⁹

„Bereits auf der mittleren Ebene, in größerem Ausmaß als auf der oberen Ebene, kennen die Funktionäre den tatsächlichen Zustand im Warenangebot nicht aus eigener Anschauung. Sie können ihn nicht kennen, weil sie zu der bevorzugten Kaste gehören [...]. Warum sagen verantwortliche Genossen an der Spitze, warum sagst Du, lieber Erich, nicht einmal die Wahrheit zu den Dingen. Auch ich gehöre zu denen, die ein offenes Wort vertragen können. Jedoch das Nichtoffene, das Getue, und die Niederhaltung der Kritik anstelle des Bemühens um eine echte Lösung der Probleme, das vertragen unsere Menschen nicht. Wir wollen nicht wünschen, daß es einmal eine Kraftprobe gebe, wer hinter Dir und Deinen oben verantwortlichen Genossen stünde, das Ergebnis wäre bei weitem nicht so gut, wie es Dir selbst scheinen würde [...] Mit sozialistischem Gruß! Ein Getreuer.

Mindestens ebenso bezeichnend wie der Inhalt des Briefes ist die Reaktion von Erich Honecker. Das Schreiben hinterließ jedenfalls Spuren beim ersten Mann im Staat. Nach Identifizierung des Aufgabeortes, laut Poststempel wurde der Brief in einem kleinen Ort in der Nähe von Frankfurt an der Oder auf die Reise geschickt, legte Honecker seine Standpunkte zum anonymen Schreiben auch schriftlich fest. Für ihn geht es in dem Brief *„um eine Verunglimpfung der Politik unserer Partei auf dem [...] Gebiet der Versorgung [...]. Die vom Schreiber vorgenommenen Wertungen und aufgestellten Behauptungen können so nicht hingenommen werden“*, da sämtliche ihm zugetragene Berichte aus den unterschiedlichsten Stellen im Verwaltungsapparat *„besagen, daß die Versorgung der Bevölkerung [...] in allen Territorien stabil gewährleistet ist. Auch aus der Parteiinformation liegen keine anderen Aussagen vor“*.⁵⁴⁰

Von den Handlungs- und Denkstilen einzelner Repräsentanten und Repräsentantinnen abgesehen, wurde der sozialistische Staat als Ganzes in seiner Bewegungsfreiheit immer mehr durch das eigene ideologische Korsett beschränkt. Zweifelsohne war die DDR komplexer, als heute oftmals dargestellt. Der Anspruch der Staatsführung, ‚zum Wohle der Menschen im Land zu handeln‘, mag mitunter aufrichtig und ehrlich gewesen sein. Doch die fortwährende Proklamation einer moralisch-

⁵³⁸ Vgl. Sabina Schroeter, *Die Sprache der DDR im Spiegel ihrer Literatur. Studien zum DDR-typischen Wortschatz*, Sprache, Politik, Öffentlichkeit (Berlin/New York: deGruyter, 1994), 72.

⁵³⁹ Anonym, „Eingabe v. Anonym an Erich Honecker“, 21. Mai 1985. Zitiert nach: Monika Deutz-Schroeder und Jochen Staadt, Hrsg., *Teurer Genosse! Briefe an Erich Honecker* (Berlin: Transit, 1994), 60–61.

⁵⁴⁰ Ebd., 61.

ökonomischen Überlegenheit des Sozialismus, in Gestalt der so bezeichneten ‚Einheit von Wirtschaft- und Sozialpolitik‘, und die ständige Betonung entsprechend asozialer Aspekte im real existierenden Kapitalismus spiegelten die tatsächlichen Alltagsbedingungen in Ost und West nicht wider. Von der Fehlannahme geleitet, die konsumbezogenen Bedürfnisse der Menschen steuern zu können, unterschätzte die SED-Führung die system- und legitimationserodierende Wirkung der Versorgungs-unzulänglichkeiten. Unter den Prämissen des planwirtschaftlichen Wirtschaftens und in Zuversicht, der Bevölkerung ein ‚sozialistisches Konsumverhalten‘ aufzutroyieren zu können, wurden der Produktion von hochwertigen Konsumgütern zunächst nur unzureichende Ressourcen gewidmet. Mit der Entscheidung zur individuellen Massenmotorisierung in der DDR, ob nun vorrangig aus systeminternem Antrieb oder durch die Automobilisierung in der Bundesrepublik evoziert, sollte eine Ära des technologischen Fortschritts eingeläutet werden. Faktisch schuf man mit diesem Bekenntnis die Grundlage für genau jene sozialen Ungleichheiten, die es im egalitären Arbeiter- und Bauernstaat per Proklamation gar nicht hätte geben dürfen. Mit dem fortwährenden Mangel an Fahrzeugen ist eine Transformation der Wertzuschreibungen zu beobachten, von bloßer Nachfrage, der Erfüllung von (rationalen) Bedürfnissen, zu Objekten, die Sehnsüchte befriedigten. Wer und wann vom Verteilungsapparat mit welchem Fahrzeug bedacht wurde, hing einerseits von den finanziellen Möglichkeiten des Einzelnen ab und war andererseits noch viel mehr von der sozialen Position innerhalb eines fragmentierten sozialen Hierarchiesystems bestimmt. Die Leichtigkeit, mit der bevorzugte Gruppierungen im Staat Zugang zum eigenen Fahrzeug erhielten, stieß bei der überwiegenden Mehrheit im Land auf Enttäuschung und Verbitterung. Ärger und Verdruss riefen dabei nicht nur die langen Wartezeiten auf Grund der Mangelversorgung hervor, mindestens ebenso schwerwiegend war der damit einhergehende Vertrauensverlust in das System. „*The real and unequal distribution of cars led to a growing frustration with the SED’s rhetorical insistence on the existence of socialism*“, folgerte schon Zatlin (1997) in seinen Analysen.⁵⁴¹ Die in Massen übermittelten Eingaben belegen, dass die Menschen „echt verärgert über diese Situation“ waren, denn wer wie Klaus Ha. „nicht über die entsprechenden Beziehungen“ verfügte und „auch keine freikonvertierbaren Devisen oder andere Tauschäquivalente zu bieten“ hatte, um den war es schlecht bestellt in der klassenlosen Gesellschaft.⁵⁴²

Bürger und Bürgerinnen aus nicht privilegierten Verhältnissen sahen oftmals gar keinen anderen Ausweg als über den informellen Austausch oder (semi)illegale Verhaltensweisen an eines der begehrten Fahrzeuge zu gelangen. Auf diese ungeplanten Praktiken reagierte das autoritäre System mit einer Gemengelage aus Nachsicht auf der einen Seite und harter Disziplinierung, bis zur juristischen Indulgenz reichend, am anderen Ende des Handlungskontinuums. Zumindest im Spätsozialismus bestand die übergeordnete Strategie darin, die Ausprägungen des automobilen Mangels zu verwalten und dabei ‚die Menschen irgendwie in Formation zu halten‘. Dieser Ansatz der ‚beobachtenden Disziplinierung‘ scheiterte schließlich vor allem daran, dass die Mangelwirtschaft die Parteiführung praktisch dazu zwang, die Praktiken der wissentlichen Missachtung der (ökonomischen) Regulative hinzunehmen. Die meisten Maßnahmen des Staates zur Regulierung der Handlungsweisen der

⁵⁴¹ Zatlin, „Vehicle of Desire“, 380.

⁵⁴² SAPMO-BA, „Eingabe v. Klaus Ha.“, E692/80; 2.

Menschen scheiterten, angefangen vom Registrierungssystem, über die Anbieterspflicht von Gebrauchtwagen bis zu den gesetzlichen Verschärfungen. Die Ostdeutschen umgingen die staatlichen Vorschriften, indem sie auf breiter Basis vertragliche Übereinkommen miteinander eingingen. Der Staat wiederum nahm die Praktiken immer öfters hin, da er erkennen musste, dass diese ‚Parallelökonomien‘, d.h. Schwarzmarkt, Tauschhandel etc., Beiträge dazu leisteten, die Produktionslücken zu überbrücken oder zumindest zu mildern. Die ganze Trag- und Reichweite dieser Parallelökonomien wurde jedenfalls von der SED-Führung gewaltig unterschätzt, denn das eingeschriebene alternative Wertesystem reflektierte geradezu prototypisch, wie sich die Begehrlichkeiten der ostdeutschen Konsumenten und Konsumentinnen von einer bloßen ökonomischen Nachfrage zu einer politischen Bedürfnisbefriedigung wandelten.

Die Denkstile des Sozialismus, wie auch die Struktur der Eingabekultur, leiteten die Menschen förmlich dazu an, den SED-Staat – als Patron des Einzelnen – für die unerfüllten Konsumwünsche ‚persönlich‘ in die Verantwortung zu nehmen. In diesem Zusammenhang verstand es die Partei jedoch nicht, sei es auf Grund fehlender Handlungsmöglichkeiten oder ideologischer Kurzsichtigkeit, die Reichhaltigkeit der vorgetragenen Kritik für eine nachhaltige Kurswende (in der Konsumpolitik) heranzuziehen.⁵⁴³

“If the effectiveness of capitalism lies in its ability to manufacture desire and sell it as need, thereby deflecting much systemic criticism into the activity of consuming the objects of desire, then the ineffectiveness of the planned economy lies in its understanding of desire in terms of need. The SED produced shortages, which led to an inflation of desire, and it was the accrual of desire, symbolized by the long waits for scarce goods, which helped undermine the socialist value system financially as well as morally.”

Zunächst begehrt, am Ende verspottet und heute, 30 Jahre nach der Wende, mitunter ostaligisch verklärt, waren Trabant & Co. wohl die bekanntesten Produkte der DDR und standen letztlich symbolisch für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte eines ganzen Landes. Angetreten mit dem ambitionierten Anspruch ein besseres Deutschland zu schaffen, büßte man im Verlauf der Zeit immer mehr an Innovationsfähigkeit ein, bis schließlich die Möglichkeiten und der Wille zur Neuerung gänzlich abhandenkamen. Wie diese Ausarbeitung auch aufzuzeigen versucht, war der Sozialismus in ostdeutscher Ausprägung keine völlige Fehlgeburt, doch ging man mit einer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung an den Start, die ihre inhärenten Einschränkungen im Verlauf der Jahrzehnte immer deutlicher offenbarte und nicht in der Lage war, einen (wirtschaftspolitischen) Wandel von innen herbeizuführen. Zumindest aus einer systemdarwinistischen Perspektive hat der ehemalige Vorsitzende der Staatlichen Plankommission im Ministerrat der DDR, Gerhard Schürer, wohl Recht mit seinem Urteil über (s)einen Staat, der 40 Jahre im Herzen Europas existierte: „Und wenn das System eben nicht effektiv genug ist, daß es im Wettbewerb gewinnen kann, dann haben wir auch verdient, daß wir untergegangen sind“.⁵⁴⁴

⁵⁴³ Zatlin, „Vehicle of Desire“, 380.

⁵⁴⁴ Gerhard Schürer, Unveröffentlichtes Tonbandtranskript eines Interviews mit Gerhard Schürer, interviewt von Lothar Fritze, 23. September 1992. Zitiert nach: Fritze, *Panoptikum DDR-Wirtschaft*, 26:119.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Archivbelege

Deutsches Rundfunkarchiv – Sammlung Zeitgest (DRA-SZG)

- DRA-SZG. „Brief v. Anonym an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 3. Jänner 1985. SGZ 1984/85 AVN440.
- . „Brief v. der Werkstatt der LPG Güsenhain in Hellborn an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 8. Jänner 1986. SGZ 1986 AVN440.
- . „Brief v. Ewald N. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 13. Februar 1989. SGZ 1989.
- . „Brief v. Franz W. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 11. Jänner 1988. SGZ 1988 AVN440.
- . „Brief v. Gerd S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 13. August 1989. SGZ 1989.
- . „Brief v. Gerda E. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 10. Jänner 1982. SGZ 1982 AVN440 0001-0100.
- . „Brief v. Horst B. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 6. November 1989. SGZ 1988 AVN440.
- . „Brief v. Jochen F. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 12. Jänner 1988. SGZ 1988 AVN440.
- . „Brief v. Jürgen I. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“. Fernsehredaktion Prisma Berlin, 10. Jänner 1988. SGZ 1988 AVN440.
- . „Brief v. Rudolf L. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 25. Dezember 1985. SGZ 1986 AVN440.
- . „Brief v. Rudolf S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 1. August 1989. SGZ 1989.
- . „Brief v. Siegfried S. an die DDR-Fernsehredaktion Prisma“, 14. April 1989. SGZ 1989.
- . „Eingabe v. Horst B. an die Volkskammer der DDR“, 13. Oktober 1989. SGZ 1988 AVN440.

Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR im Bundesarchiv (SAPMO)

- Leipzig-SA. „Schreiben der SED-Kreisleitung Torgau an die SED-Bezirksleitung Leipzig bzgl. der ungerechtfertigten Anmeldung eines Importfahrzeugs der Marke Volvo“, 14. Februar 1978. IV/D-2/3/232.
- SAPMO-BA. „10. Information zu Kontrollergebnissen ‚Amtsmißbrauch und Korruption‘ im Bezirk Suhl durch das Komitee für Volkskontrolle“, 14. Februar 1990. DC 14/2403.
- . „Abschlussakte zur Umverteilung von Pkw aus dem Bilanzanteil des Amtes für Nationale Sicherheit“, 14. Dezember 1989. DC 14/2403.
- . „Aggregierter Bericht über Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit Service- und Instandhaltungsleistungen an Personenkraftwagen; vom Ministerium für Verkehrswesen an den Stellvertreter des Vorsitzenden des Ministerrates der DDR (Genossen Wolfgang Rauchfuß)“, 12. Dezember 1985. DE 3/1142.
- . „Aktennotiz des Abteilungsleiters für Agitation (Heinz Geggel) an seinen Vorgesetzten, Politbüromitglied (Joachim Herrmann) zum generellen Verbot von Tausch- oder Kaufanzeigen für den japanischen Pkw ‚Mazda‘“, 18. August 1981. DY 30/IV 2/2.037/15.
- . „Aktenvermerk über das Telefongespräch mit dem Ministerium für Handel und Versorgung und der Geschenkdienst und Kleinexport GmbH“, 10. November 1958. DN 1/11481.
- . „Analyse des Standes der Ersatzteilbeschaffung von Mai 1985 bis Februar 1986; vom Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt an das Ministerium für Verkehrswesen“, 21. April 1986. DE 3/1142.
- . „Antwort der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR auf die Eingabe v. HO-Beirat Hans G.“, 11. August 1964. DC 14/10709.
- . „Antwort der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR auf die Eingabe v. Kurt W.“, 8. Dezember 1965. DC 14/10932.
- . „Antwort der Betriebsdirektion des IFA-Vertriebs Magdeburg auf die Eingabe v. Manfred E.“, 5. April 1972. DY 30/9064.

- . „Antwort des Ministeriums für Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Werner R.“, 3. März 1964. DC 14/10709.
- . „Antwort des Ministeriums für Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Werner R.“, 9. März 1964. DC 14/10709.
- . „Antwort des Rats des Kreises Havelberg auf die Eingabe v. Werner R.“, 26. April 1963. DC 14/10709.
- . „Antwort des Stellv. Leiters der Inspektion Handel und Versorgung auf die Eingabe v. Erna N. v. 29. Juli 1964“, 13. August 1964. DC 14/10709.
- . „Antwort des VEB IFA-Vertrieb Magdeburg auf die Eingabe v. Dr. D.“, 6. Mai 1980. DG 7/616.
- . „Antwort vom Ministerium für Außenhandel auf die Eingabe v. Burkhard T.“, 5. Oktober 1989. DL 226/883.
- . „Aufstellung der Verkaufszahlen von Wartburg und Trabant im Jahr 1963 durch Genex (Vermerk: Vertraulich)“, 17. April 1964. DN 1/10571.
- . „Ausführungen des Vorsitzenden des Ministerrats (Erich Honecker) im Politbüro am 16.05.1989 - Persönliche Notizen von Heinz Klopfer zur Beratung“, 16. Mai 1989. DC 20/26861.
- . „Ausgewählte Beispiele über durchgeführte Ermittlungsverfahren seitens der Deutschen Volkspolizei; gerichtet an Erich Honecker, unterzeichnet von Egon Krenz (Büro Egon Krenz)“, 19. Jänner 1989. DY 30/70321.
- . „Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen: Reklamationsanalyse für exportierte PKW-Wartburg 1963 (Direktion Straßenfahrzeuge)“, 27. Jänner 1964. DY 30/81216.
- . „Außenhandelsbetrieb Transportmaschinen: Übersicht über den Export von Pkw 1965 (Transportmaschinen Export-Import)“, 2. März 1966. DY 30/81216.
- . „Behördeninterne Antwort des Leiters der Kreisinspektion Hoyerswerda auf das Schreiben der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR v. 21. Juli 1964 bzgl. der Eingabe v. Erna N. vom 7. Juli 1964“, 31. Juli 1964. DC 14/10709.
- . „Behördeninterner Bericht zur Handhabung der illegalen Automobilmärkte der SED Bezirksleitung Magdeburg an das ZK der SED (Abteilung für Sicherheitsfragen)“, 31. Mai 1989. DY 30/1097.
- . „Behördeninternes Schreiben der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR an den Leiter der Kreisinspektion Hoyerswerda bzgl. der Eingabe v. Erna N. vom 7. Juli 1964“, 21. Juli 1964. DC 14/10709.
- . „Behördeninternes Schreiben der Bezirksinspektion Dresden an das Komitee der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. der Eingabe der Ständigen Kommission für Handel und Versorgung der Gemeindevertretung Reinholdshain zur bevorzugten Auslieferung von Personenkraftwagen“, 27. Juli 1963. DC 14/10708.
- . „Behördeninternes Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an den Rat des Kreises Havelberg bzgl. der Eingabe v. Werner R.“, 13. August 1964. DC 14/10709.
- . „Behördeninternes Schreiben vom Leiter des Volkspolizei-Kreisamt an das ZK der SED bzgl. der Eingaben v. Kurt T.“, 23. April 1984. DY 30/1103.
- . „Behördeninternes Schreiben vom Stellvertretenden Vorsitzenden des FDGB an den Generaldirektor des VVB Automobilbau bzgl. der Eingabe v. Walter B.“, 22. September 1970. DY 34/17982.
- . „Behördeninternes Schreiben vom ZK der SED an den Leiter des Volkspolizei-Kreisamt bzgl. der Eingaben v. Kurt T.“, 2. April 1984. DY 30/1103.
- . „Behördeninternes Schreiben zur Neuregelung im Pkw-Handel v. Ministerium für Handel und Versorgung an das Ministerium für Finanzen (Abteilung Valuta)“, 22. April 1966. DN 1/11482.
- . „Bemerkungen zur Vorlage für die Leitungssitzung am 10.3.1986; gerichtet an die Ökonomische Arbeitsgruppe des Ministers“, 7. März 1986. DG 7/1588.
- . „Bericht der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR an das ZK der SED zu den Problemen importierter PKW vom Typ Moskwitsch; gerichtet an Werner Jarowinsky“, 5. November 1963. DY 30/81216.
- . „Bericht der Bezirksinspektion Dresden an das Komitee der Arbeiter-und-Bauerninspektion der DDR bzgl. Bürger-eingaben zur bevorzugten Auslieferung von Personenkraftwagen“, 22. Juli 1963. DC 14/10708.
- . „Bericht der VVB über die Entwicklung des Industriezweiges im 3. Fünfjahrplan 1961 - 1965 und Maßnahmen zur Realisierung der Perspektive (Staatliche Plankommission); Schulz (Leiter des Sektors Allgemeiner Maschinenbau der Abteilung Maschinenbau in der Staatlichen Plankommission) und Lang (Generaldirektor VVB Auto)“, 30. Jänner 1959. DE 1/18890.

- . „Bericht über die Eingabenarbeit im 2. Halbjahr 1985 und über die Entwicklung im Jahr 1985 gegenüber dem Vorjahr im Bereich des Ministeriums für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 3. März 1986. DG 7/1588.
- . „Bericht über die Situation bei Ersatzteilerstellung durch die Kfz-Hersteller und Vertriebsorganisationen; vom Rat des Bezirkes Karl-Marx-Stadt an das Ministerium für Verkehrswesen“, 5. Mai 1986. DE 3/1142.
- . „Bericht über die Überprüfung zur Bearbeitung von Eingaben und Reklamationen im Ifa-Vertrieb Halle“, 16. Juni 1977. DC 14/813.
- . „Bericht zur Versorgung mit PKW im Kreis Riesa vom Ministerrat für Handel und Versorgung an das ZK der SED; z. Hd. Werner Jarowsky“, 16. Juni 1970. DY 30/9071.
- . „Beschluß des Präsidiums der Regierung der CSSR vom 23.11.1972 über die Realisierung der Entwicklung der Automobilproduktion in der CSSR“, 23. November 1972. DE 1/52271.
- . „Beschluß über Maßnahmen zur Einschränkung des Inlandverbrauchs an Motorenbenzin und Dieselmotoren im Jahr 1989; Anlage 2 zum Protokoll Nr. 14 der Sitzung des Sekretariats des ZK“, 6. Februar 1980. DY 30/58655.
- . „Beschluß zur Neuregelung des Bezuges von Pkw durch die Bevölkerung; (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel; Vermerk ‚vertrauliche Dienstsache‘)“, 1965. DY 30/81169.
- . „Brief vom Vizepräsidenten von General Motors (Newton) an Gerhard Beil (Minister für Außenhandel) mit einem konkreten Kooperationsangebot; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 8. November 1978. DY 3023/1278.
- . „Brief von Gerhard Beil (Minister für Außenhandel) an Günter Mittag bezüglich Kompensationsvorhaben, Werk zur Herstellung von Gelenkwellen für Personenkraftwagen am Standort Zwickau/Mosel; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 27. November 1978. DY 3023/1284.
- . „Brief von Günter Mittag an Erich Honecker zu dem Angebot von General Motors; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 15. August 1978. DY 3023/1277.
- . „Dankschreiben v. Dieter W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 1. Juli 1965. DC 14/10932.
- . „Eingabe v. Adolf F. an das Komitee der ABI der DDR“, 4. Mai 1964. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Alfred A. an die Inspektion ‚Handel und Versorgung‘“, 5. März 1964. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Andreas C. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 23. Juli 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Andreas F. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 3. Oktober 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Bernd G. an den Vorsitzenden des Ministerrats der DDR, Genossen Willi Stoph“, 25. Juni 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Bernd S. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 1. September 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Burkhard T. an den Staatsrat der DDR“, 30. August 1989. DL 226/883.
- . „Eingabe v. Dieter W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 21. Juni 1965. DC 14/10932.
- . „Eingabe v. Dr. D. an den VEB IFA-Vertrieb Magdeburg“, 30. April 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Eberhard H. an das Ministerium für Kultur, Minister Klaus Gysi“, 15. Februar 1967. DR 1/27020.
- . „Eingabe v. Erna N. an die Arbeiter- und Bauern-Inspektion der DDR“, 7. Juli 1964. DC 14/10709.
- . „Eingabe v. Erna N. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 17. August 1964. DC 14/10709.
- . „Eingabe v. Erna N. an die Inspektion ‚Handel und Versorgung‘“, 29. Juli 1964. DC 14/10709.
- . „Eingabe v. Familie B. an das ZK der SED“, 20. September 1981. DY 30/1097.
- . „Eingabe v. Georg M. an den Meister der zuständigen KFZ-Fachwerkstätte“, 11. Juni 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Gerhard B. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 14. Juli 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Gotthard B. an das Sekretariat des Ministerrats der DDR“, 28. September 1980. DG 7/619.

- . „Eingabe v. Günter B. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 10. März 1981. DC 14/1532.
- . „Eingabe v. Günter E. an das ZK der SED; gerichtet an Genossen Werner Jarowinsky“, 21. August 1981. DY 30/9064.
- . „Eingabe v. Günter U. an den Ministerrat der DDR“, 9. November 1989. DR 1/20550.
- . „Eingabe v. Heinz S. und Christian R. an den Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR, Minister Heinz Matthes“, 19. Juni 1963. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Helmut B. an das ZK der SED“, 28. Februar 1989. DY 30/1097.
- . „Eingabe v. Helmut P. an das ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 11. Juni 1986. DY 30/9071.
- . „Eingabe v. HO-Beirat Hans G. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 9. Juli 1964. DC 14/10709.
- . „Eingabe v. Ilse S. an den Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 23. September 1965. DC 14/10932.
- . „Eingabe v. Jürgen H. an das Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 10. Dezember 1987. DY 30/9066.
- . „Eingabe v. Jürgen H. an das Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 7. April 1988. DY 30/9066.
- . „Eingabe v. Jürgen L. an Erich Honecker“, 5. August 1989. DL 226/883.
- . „Eingabe v. Karl H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 18. Juni 1963. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Karl H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 29. Juni 1964. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Karl K. an das ZK der SED, Egon Krenz“, 15. März 1989. DY 30/70222.
- . „Eingabe v. Karl-Heinz R. an das ZK der SED, Werner Jarowinsky“, 23. März 1985. DY 30/9071.
- . „Eingabe v. Klaus Ha. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 6. Oktober 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Klaus He. an den Direktor des VEB IFA-Vertrieb Berlin“, 10. Juli 1987. DY 30/9066.
- . „Eingabe v. Klaus J. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 22. Mai 1963. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Kurt K. an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 20. Juli 1972. DC 14/813.
- . „Eingabe v. Kurt W. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 15. November 1965. DC 14/10932.
- . „Eingabe v. Lothar H. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 15. März 1964. DC 14/10708.
- . „Eingabe v. Manfred E. an das ZK der SED, z. Hd. Werner Jarowinsky“, 26. Februar 1972. DY 30/9064.
- . „Eingabe v. Manfred S. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 16. November 1983. DC 14/1532.
- . „Eingabe v. Maria-Carla K. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 19. September 1980. DG 7/315.
- . „Eingabe v. Norbert F. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 4. Oktober 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Paul R. an das ZK der SED, Erich Honecker“, 3. März 1970. DY 30/9071.
- . „Eingabe v. Peter H. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 30. September 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Rudolf E. an den Minister für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Heinz Hoffmann“, 1. Dezember 1982. DY 30/9064.
- . „Eingabe v. Steffen L. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 24. September 1980. DG 7/619.
- . „Eingabe v. Thomas K. an das Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau“, 23. September 1980. DG 7/315.
- . „Eingabe v. VEB Eleba Ehrenfriedersdorf an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 19. Jänner 1977. DC 14/813.
- . „Eingabe v. Walter K. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 20. Juli 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Werner H. an die Volkskammer der DDR“, 8. Juli 1980. DG 7/616.
- . „Eingabe v. Werner M. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 1. Oktober 1980. DG 7/616.

- . „Eingabe v. Werner R. an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 5. Februar 1964. DC 14/10709.
- . „Eingabe v. Wilhelm B. an den Generalsekretär der SED, Walter Ulbricht“. Microfiche, 16. April 1955. DC 20/3319 3314-3320.
- . „Eingabe v. Wolfgang K. an das Politbüromitglied und dem Sekretär des ZK der SED, Egon Krenz“, 18. Jänner 1987. DY 30/70205.
- . „Eingabe v. Wolfgang R. an das Ministerium für Handel und Versorgung“, 19. September 1980. DG 7/315.
- . „Eingabenanalyse III/1963 der Inspektion Handel und Versorgung; Abteilung Eingaben“, 5. Oktober 1963. DC 14/10708.
- . „Einschätzung der Versorgungslage; gerichtet an Politbüromitglied Werner Jarowinsky (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 9. Mai 1966. DY 30/81169.
- . „Entwicklung der NKW- und PKW-Produktion in der DDR; Protokolle des Politbüros des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands; Protokoll Nr. 43/79“, 6. November 1979. DY 30/43778.
- . „Ersatzteilversorgung bei Pkw und Qualität; gerichtet an Politbüromitglied Werner Jarowinsky (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 6. Juli 1966. DY 30/81169.
- . „Gesammelte Zeitungsannoncen zum Tausch oder Verkauf von Import-Kraftfahrzeugen in der Tageszeitung ‚Neue Zeit‘ v. 29.12.1977 und 3.1.1978“, 29. Dezember 1977. DC 9/705.
- . „Gesprächsvermerk über die Aussprache zur Klärung der Eingabe des Bürgers Jürgen L. vom 5.8.1989“, 17. Oktober 1989. DL 226/883.
- . „Grundlinie für die Durchführung von Sondierungsgesprächen mit dem schwedischen Automobilkonzern Volvo Aktienbolaget Göteborg/Schweden zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Zusammenarbeit bei der Rekonstruktion der LKW-Kapazitäten der DDR und der Einführung eines neuen LKW-Typs auf der Grundlage von Kompensation; (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 12. September 1977. DY 30/231275.
- . „Grüße an Mittag“, 26. April 1989. DY 30/41775/1.
- . „Information der Staatlichen Plankommission zur Verteilung von 1.000 Fahrzeugen der PKW Trabant 1.1 (Büro Egon Krenz)“, 24. Juli 1989. DY 30/70320.
- . „Information des Vertragsgerichts Groß-Berlin an den Sekretär der Bezirksleitung der SED Gross-Berlin bzgl. Auslieferung mangelhafter PKW ‚Moskwitsch 408‘“, 9. Dezember 1966. DY 30/81216.
- . „Information für das Politbüro: Beschluß zur Realisierung des Kompensationsgeschäftes über die Lieferung von 10.000 PKW Type VW Golf; (Vermerk: ‚Persönliche Verschlußsache‘)“, 16. Dezember 1977. DY 30/55283.
- . „Information zum Stand der Realisierung des Gelenkwellenwerkes Mosel des Automobilwerk Zwickau; Leitungssitzung des Ministers am 30. Okt. 1978 (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 30. Oktober 1978. DG 7/319.
- . „Information zur Umverteilung von Pkw aus dem Bilanzanteil des Amtes für Nationale Sicherheit“, 14. Dezember 1989. DC 14/2403.
- . „Information zur Versorgung und Produktion von PKW-Ersatzteilen; Bezirkskomitee der ABI Gera an das Ministerium für Allgemeinen Maschinen-, Landmaschinen- und Fahrzeugbau; Abteilung Plandurchführung“, 21. Juli 1978. DC 14/813.
- . „Internes Memo der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR zur Eingabe vom VEB Eleba Ehrenfriedersdorf“, 3. März 1977. DC 14/813.
- . „Jahresanalysen über den Handel mit nichtsozialistischen Ländern: Jänner bis Februar 1958: Hauptreferat Finnland Jahresanalyse 1957 (Ministerium der Finanzen)“, 29. Jänner 1958. DN 1/1008.
- . „Jahresanalysen über den Handel mit nichtsozialistischen Ländern: Jänner bis Februar 1958: Länderreferat Norwegen Jahresanalyse 1957 (Ministerium der Finanzen)“, 1. Februar 1958. DN 1/1008.
- . „Komplexe Konzeption zur Weiterentwicklung PKW-Produktion sowie Bedarfsdeckung Zulieferungen und Ersatzteilen 1981-1985 - Protokoll zur Umsetzung des Auftrages vom Politbüro (29. März 1983); unterzeichnet von Staatssekretär Christian Scholwin (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 6. April 1983. DG 7/1308.

- . „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Egon Krenz an Erich Honecker“, 5. Jänner 1989. DY 30/70321.
- . „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Egon Krenz an Erich Honecker“, 19. Jänner 1989. DY 30/70321.
- . „Lageeinschätzung zum spekulativen Handel mit gebrauchten PKW v. Ministerium des Inneren an Egon Krenz (Persönlich!)“, 2. Jänner 1989. DY 30/70321.
- . „Maßnahmenplan zur Sicherung der mit Beschluß des Präsidiums des Ministerrates vom 22. 9. 1977 festgelegten Entwicklung des Automobilbaus für das Jahr 1978 (Ministerium für Allgemeinen Maschinenbau, Landmaschinen- und Fahrzeugbau)“, 9. Jänner 1978. DG 7/315.
- . „Memorandum vom stellvertretenden Generaldirektor des Volvo-Konzerns (Malmros); (Büro Mittag im Zentralkomitee der SED)“, 8. Juli 1977. DY 3023/1274.
- . „Memorandum zu den lizenzwirtschaftlichen Beziehungen der Deutschen Demokratischen Republik mit dem kapitalistischen Ausland und Westdeutschland; Kommission Industrielizenzverträge der Sektion Recht bei der Kammer für Außenhandel“, 1. Oktober 1957. DN 1/1007.
- . „Neuregelung des Handels mit Pkw (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 1964. DY 30/81169.
- . „Niederschrift über eine Beratung beim Generalsekretär des ZK der SED (Erich Honecker) zu den Materialien des Entwurfs der staatlichen Aufgaben 1989“, 6. September 1988. DY 30/3755.
- . „Parteiinformation zur Neuregelung des Handels mit PKW (Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel)“, 1966. DY 30/81169.
- . „Prognose der Entwicklung des Konsumgüterverbrauchs der Bevölkerung der DDR bis zum Jahr 1990; (Staatliche Plankommission - Abteilung Lebensstandard)“, 4. September 1973. DE 1/56882.
- . „Protokoll Nr. 144 der Sitzung des Sekretariats des ZK am 14. Dezember 1977“, 14. Dezember 1977. DY 30/58328.
- . „Schenkungsurkunde eines PKW Opel Rekord der Westbürgerin Emma W. an ihren in der DDR lebenden Sohn Horst W.“, 10. Juni 1965. DC 14/10932.
- . „Schreiben der ABI an den VEB Imperhandel Berlin bezüglich der Eingabe von Kurt K. an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 18. August 1972. DC 14/813.
- . „Schreiben der Generaldirektion VEB Fahrzeugelektrik Ruhla an die Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. Eingabe v. Günter B.“, 14. April 1981. DC 14/1532.
- . „Schreiben der GENEX Geschenkdienst GmbH an Dieter W. bzgl. Geschenkauftrag Trabant 601“, 24. Mai 1965. DC 14/10932.
- . „Schreiben der Inspektion Außenhandel an Ilse S.“, 8. Oktober 1965. DC 14/10932.
- . „Schreiben der Inspektion Maschinenbau/Metallurgie an den Leiter der Zweiginspektion Automobilbau Karl-Marx-Stadt bezüglich der Eingabe von Kurt König an Minister Heinz Matthes, Vorsitzenden der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR“, 1. August 1972. DC 14/813.
- . „Schreiben der Inspektion Verarbeitungsmaschinen- und Fahrzeugbaus an den Vorsitzenden des Bezirkskomitees der ABI bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 28. August 1978. DC 14/813.
- . „Schreiben der Inspektion Verarbeitungsmaschinen- und Fahrzeugbaus an den Vorsitzenden des Bezirkskomitees Dresden bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 20. Oktober 1978. DC 14/813.
- . „Schreiben der Kreisleitung Riesa an das ZK der SED; z. Hd. Erich Honecker“, 28. April 1970. DY 30/9071.
- . „Schreiben der Leitung des Presseamtes an den Ministerrat der DDR bzgl. der Anzeigenschaltung zu Importfahrzeugen“, 4. Jänner 1978. DC 9/705.
- . „Schreiben der Rechtsanwältin Ingeburg Gentz an den Magistrat von Groß-Berlin (Abteilung Finanzen) bzgl. Bezug eines PKWS aus Westdeutschland für Bodo L.“, 16. April 1964. DN 1/10571.
- . „Schreiben der Regierung der DDR (Ministerium der Finanzen) an die Genex Geschenkdienst GmbH“, 1963. DN 1/10571.
- . „Schreiben des Ministeriums für Finanzen an das Ministerium für Handel und Versorgung, Minister Günter Sieber“, 27. Jänner 1966. DN 1/10849.

- . „Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an das Ministerium der Finanzen bzgl. Bereitstellung von hochwertigen Industriewaren für GENEX“, 2. Juni 1965. DN 1/10571.
- . „Schreiben des Ministeriums für Handel und Versorgung an das Ministerium für Finanzen, Minister Willy Rumpf“, 24. Februar 1966. DN 1/10849.
- . „Schreiben des Ministerrats der DDR an das Komitee der Arbeiter-und-Bauern-Inspektion der DDR bzgl. Stornierung des Vertrages zur Lieferung von Getriebewellen“, 17. Oktober 1978. DC 14/813.
- . „Schreiben des Ministers für Nationale Verteidigung der DDR, Armeegeneral Heinz Hoffmann an Sekretär des ZK der SED, Werner Jarowinsky bzgl. Eingabe v. Rudolf E.“, 16. Dezember 1982. DY 30/9064.
- . „Schreiben des Sekretärs des ZK der SED, Werner Jarowinsky an den Minister für Handel und Versorgung, Gerhard Briksa bzgl. Eingabe v. Rudolf E.“, 16. Dezember 1982. DY 30/9064.
- . „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an die GENEX Geschenkdienst GmbH bzgl. Bezug eines Wartburgs aus Westdeutschland für Elise H.“, 7. Juli 1964. DN 1/10571.
- . „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Erika P. bzgl. Bezug eines Skoda Felicia aus Westdeutschland“, 31. Dezember 1963. DN 1/10571.
- . „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Rechtsanwältin Ingeburg Gentz bzgl. Bezug eines Wartburg Kombi aus den USA für Hanna P.“, 8. September 1964. DN 1/10571.
- . „Schreiben vom Ministerium der Finanzen (Abteilung Valuta) an Rechtsanwältin Ingeburg Gentz bzgl. Bezug eines Wartburg Kombi aus Westdeutschland für Werner S.“, 20. April 1964. DN 1/10571.
- . „Schreiben vom Ministerium für Verkehrswesen an den Vorsitzenden des Ministerrates der DDR (Werner Krolkowski)“, 5. Mai 1986. DE 3/1142.
- . „Schreiben vom Rat des Bezirkes Cottbus an das Ministerium für Verkehrswesen (Minister Otto Arndt)“, 9. April 1986. DE 3/1142.
- . „Schreiben vom Rat des Bezirkes Cottbus an das Ministerium für Verkehrswesen (Minister Otto Arndt)“, 23. April 1986. DE 3/1142.
- . „Schreiben von der Landeszentralbank in Berlin an Rechtsanwalt und Notar Georg Köhler bzgl. Bezug eines PKWs aus Westdeutschland für den Nachlaß Herta B.“, 3. April 1964. DN 1/10571.
- . „SED Hausmitteilung der Abteilung Maschinenbau und Metallurgie an das Büro Jarowinsky bzgl. der Eingabe v. Günter E. an das ZK der SED“, 12. Jänner 1982. DY 30/9064.
- . „Staatshaushalt: Preise und Defizit; (Ministerrat der DDR)“. Microfiche, 1989. DC 20/3319 19689-19700.
- . „Stand der Produktion von PKW - Beschlüsse zum Serieneinbau des 4-Takt-Ottomotors; Sitzung des Politbüros (Büro Egon Krenz)“, 1. Juli 1986. DY 30/70091.
- . „Standortgenehmigung für die Produktion des P 50 (Trabant) Kapitel Volkswirtschaftliche Zielsetzung; Abteilung Maschinenbau in der Staatlichen Plankommission“, 1960. DE 1/14979.
- . „Stellungnahme zum ‚Bericht über den Stand der Vorbereitung der gemeinsamen PKW-Produktion in der DDR - CSSR‘; (Staatliche Plankommission)“, 1. März 1973. DE 1/56892.
- . „Stimmungen und Meinungen zur Übergabe an Vertreter des ZK der SED: Allgemeines zur gegenwärtigen Lage; unterzeichnet von APO - Sekretär Manfred S. (Büro Egon Krenz)“, 2. August 1988. DY 30/70144.
- . „Strategiepapier zur Einsparung von Vergaserkraftstoff; gerichtet an Werner Krolkowski (Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR)“, 7. April 1977. DC 9/705.
- . „Studie zu Fragen der Sicherung des bedarfsgerechten Warenangebots; unterzeichnet von Prof. Dr. Siegfried Eckardt. (Büro Werner Jarowinsky)“, 22. Mai 1985. DY 30/9064.
- . „VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau: Ökonomische Betrachtung zum Projekt 501“, 15. Jänner 1960. DE 1/14979.
- . „Versorgung der Bevölkerung: Hinweise auf beachtenswerte Aspekte der Reaktion der Bevölkerung zur Um- und Durchsetzung der ökonomischen Strategie der SED und zu Problemen in den Bereichen Handel/Versorgung und Dienstleistungen (Büro Egon Krenz - Vermerk ‚Streng vertraulich!‘)“, 6. Juni 1989. DY 30/70320.
- . „Vorlage zum Beschluß über die wissenschaftlich-technische und ökonomische Entwicklung des Pkw-Baues bis 1980; Sitzungen des Präsidiums des Ministerrates der DDR“, 8. Oktober 1971. DC 20-I/4/2547.

- . „Vorlage zur Neuregelung des Bezugs von PKW v. Ministerium für Handel und Versorgung an Werner Jarowsky“, 4. Februar 1966. DY 30/81169.
- . „Vorschlag des Genossen Lang, Generaldirektor der VVB Automobilbau, über die ‚Internationale Fachausstellung Fahrzeugbau‘ (Exposé); gerichtet an die Abteilung Maschinenbau und Metallurgie im Ministerium für Handel, Versorgung und Außenhandel“, 10. Dezember 1963. DY 30/81216.
- . „Vorschlag des Genossen Lang, Generaldirektor der VVB Automobilbau, über ‚Internationale Fachausstellung Fahrzeugbau‘; gerichtet an Wirtschaftsminister Günter Mittag“, 20. September 1963. DY 30/81216.
- . „Wartezeiten bis zur Realisierung von PKW-Bestellungen (ohne Hauptstadt Berlin) per 31. Dezember 1987; gerichtet an Erich Honecker, unterzeichnet von Egon Krenz (Büro Egon Krenz)“, 19. Jänner 1989. DY 30/70321.
- . „Zusammenfassung der Auswertungsberichte des Fachgebiets Kraftfahrzeugbau (VVB Automobilbau; Leipziger Frühjahrsmesse 1960)“, 12. März 1960. DE 1/14979.
- . „Zwischenbericht zur Überprüfung von Fällen des Amtsmissbrauchs beim Kauf von Personenkraftwagen v. Komitee für Volkskontrolle der DDR“, 9. Jänner 1990. DC 14/2402.

Fachliteratur

- Adam, Christian. *Das Westpaket: Geschenksendung, keine Handelsware*. Berlin: Links, 2000.
- Ahbe, Thomas. *Ostalgie: Zu ostdeutschen Erfahrungen und Reaktionen nach dem Umbruch*. Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen, 2011. <https://www.db-thueringen.de/receive/dbt_mods_00018432>.
- Aldenhoff-Hübinger, Rita. „„Achtung, Chemischreinigung!“ Handwerk und Dienstleistung in der DDR“. In *Fortschritt, Norm und Eigensinn: Erkundungen im Alltag der DDR*, herausgegeben von Andreas Ludwig, 105–112. Berlin: Links, 1999.
- Alexa, Melina, und Cornelia Zuell. „Text Analysis Software: Commonalities, Differences and Limitations: The Results of a Review“. *Quality and Quantity* 34, Nr. 3 (2000): 299–321.
- Amos, Heike. *Die SED-Deutschlandpolitik 1961 bis 1989: Ziele, Aktivitäten und Konflikte*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2015.
- Arens, Markus. „Lasswell-Formel“. In *Handbuch Medienpädagogik*, herausgegeben von Uwe Sander, Friederike von Gross, und Kai-Uwe Hugger, 198–203. Wiesbaden: VS Verlag, 2008.
- Arndt, Otto. „Aktuelle Aufgaben des sozialistischen Verkehrswesens bei der Lösung der Hauptaufgabe der Wirtschaft“. *Wissenschaft und Technik im Transport- und Nachrichtenwesen* 1 (1975).
- Bachmair, Ben. „From the Motor-Car to Television: Cultural-Historical Arguments on the Meaning of Mobility for Communication“. *Media, Culture & Society* 13, Nr. 4 (1991): 521–533.
- Bauer, Reinhold. „Ölpreiskrisen und Industrieroboter: Die siebziger Jahre als Umbruchphase für die Automobilindustrie in beiden deutschen Staaten“. In *Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte*, herausgegeben von Konrad H. Jarausch, 68–83. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2008.
- . *Pkw-Bau in der DDR: Zur Innovationsschwäche von Zentralverwaltungswirtschaften*. Frankfurt am Main; New York: Lang, 1999.
- . „Planmäßig heruntergewirtschaftet?“ *Horch und Guck - Zeitschrift der Gedenkstätte Museum in der „Runden Ecke“ Leipzig* Nr. 2 (2009): 30–33.
- Baylis, Thomas A. „Explaining the GDR’s Economic Strategy“. *International Organization* 40, Nr. 2 (1986): 381–420.
- Beck, Oskar. „Außergewöhnliches Leben auf dünnem Eis“. *Welt*, 3. Dezember 2015. <https://www.welt.de/print/die_welt/sport/article149552154/Aussergewoehnliches-Leben-auf-duennem-Eis.html>.
- Becker, Frank, und Elke Reinhardt-Becker, Hrsg. *Mythos USA: „Amerikanisierung“ in Deutschland seit 1900*. Frankfurt am Main; New York: Campus, 2006.
- Behling, Heinz. „Das Automobil als Imageträger in der DDR“. *Eulenspiegel* 31. Jahrgang, Nr. 40. Wochenzeitung für Satire und Humor (1976).
- Bentley, Raymond. *Research and Technology in the Former German Democratic Republic*. Boulder: Westview Press, 1992.
- Bernet, Wolfgang. „Eingaben als Ersatz für Rechte gegen die Verwaltung in der DDR“. *Kritische Justiz* 2 (1990): 153–161.

- Betts, Paul. *Within Walls: Private Life in the German Democratic Republic*. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- Biringer, Eva. „Als Helene Weigel mit ihrem Benz durch Ost-Berlin cruiste“. *Welt*, 2. Juli 2018. <https://www.welt.de/print/die_welt/kultur/article178586326/Als-Helene-Weigel-mit-ihrem-Benz-durch-Ost-Berlin-cruiste.html>.
- Böhm, Karl, und Rolf Dörge. *Unsere Welt von morgen*. 4. Aufl. Berlin: Neues Leben, 1961.
- Bolz, Klaus. „Die Außenwirtschaftspolitik der DDR gegenüber westlichen Industrieländern und gegenüber den Entwicklungsländern zur Sicherung der Rohstoffversorgung“. In *Das Wirtschaftssystem der DDR: Wirtschaftspolitische Gestaltungsprobleme*, herausgegeben von Gernot Gutmann, 363–381. Stuttgart: Fischer, 1983.
- Borneman, John. *Belonging in the Two Berlins: Kin, State, Nation*. New York: Cambridge University Press, 1992.
- Bortz, Jürgen, und Nicola Döring. *Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler*. 4. Aufl. Heidelberg: Springer, 2006.
- Böske, Katrin. „Abwesend anwesend. Eine kleine Geschichte des Intershops“. In *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, herausgegeben von Ina Merkel und Felix Mühlberg, 214–222. Köln: Böhlau, 1996.
- Böttcher, Knut. „Im Test: Trabant 1.1“. *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 2 (1990): 49–51.
- . „Im Test: Trabant 1.1 (Teil II)“. *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 2 (1990): 80–81.
- . „Werksvorstellung: Trabant 1.1 mit Viertaktmotor“. *Kraftfahrzeugtechnik* 40, Nr. 5 (1990): 142–146.
- Botzenhardt, Tilman. „Wirtschaftskrise: In der Schuldenfalle“. *GeoEpoche - Die DDR* 64, Nr. 12/13 (August 2013).
- Bourdieu, Pierre. *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Übersetzt von Bernd Schwibs. 25. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1987.
- . *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. London; New York: Routledge, 2010.
- Bremer, Peter. „Warenproduktion und Sozialismus“. In *Probleme des Sozialismus und der Übergangsgesellschaften*, herausgegeben von Peter Hennicke, 126–140. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1973.
- Brinkbäumer, Klaus, und Georg Mascolo. „STASI: Gewichtige Allianz“. *Der Spiegel*, 28. Mai 2001.
- Buch, Günter. „Biographische Notizen“. In *Die wirtschaftliche und ökologische Situation der DDR in den 80er Jahren*, herausgegeben von Eberhard Kuhrt, Hannsjörg F. Buck, und Gunter Holzweißig, 297–314. Am Ende des realen Sozialismus (2). Opladen: Leske + Budrich, 1996.
- Buck, Hannsjörg F. „Die DDR-Statistik: Manipulation zur Festigung der Diktatur“. *Orientierungen zur Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik* 77, Nr. 3 (1998): 58.
- Buddrus, Wolfgang. *Urlaub in der DDR: Die Ostseeküste*. Norderstedt: Books on Demand, 2015.
- Bundesarchiv der Bundesrepublik Deutschland. „Archivgut der SED und des FDGB - Beständelisten“. *Beständelisten der Bundes- und Landesarchive*, 2019. <<http://www.bundesarchiv.de/sed-fdgb-netzwerk/bestaendelisten.html>>.
- . „Argus - Suche über die Beständeübersichten und Online-Findbücher des Bundesarchivs und des Stasi-Unterlagen-Archivs (BStU-Archiv)“. *Recherche mit Argus*, 2019. <<http://www.argus.bstu.bundesarchiv.de>>.
- . „Invenio - Verzeichnis-recherche und Direktzugang zum Bestand des Bundesarchivs der Bundesrepublik Deutschland“. *Recherche mit Invenio*, 2019. <https://invenio.bundesarchiv.de/basys2-invenio/login.xhtml>.
- Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, Hrsg. *Zehn Jahre Deutschlandpolitik - Die Entwicklung der Beziehungen zwischen Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik (1969 - 1979)*. Bonn: Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen, 1980.
- Bütow, Martin. „Abenteuerurlaub Marke DDR, Camping“. In *Endlich Urlaub: Die Deutschen reisen; Begleitbuch zur Ausstellung des Hauses der Geschichte in Bonn vom 6. Juni bis zum 13. Oktober 1996*, herausgegeben von Haus der Geschichte, 101–105. Köln: DuMont, 1999.
- Castells, Manuel. *The Internet Galaxy: Reflections on the Internet, Business, and Society*. Oxford: Oxford University Press, 2002.
- Castillo, Greg. „Domesticating the Cold War: Household Consumption as Propaganda in Marshall Plan Germany“. *Journal of Contemporary History* 40, Nr. 2 (2005): 261–288.
- Claes, Lutz, Matthias Schieker, Edmund A. Neugebauer, Marc Maegele, Stefan Sauerland, und Peter Biberthaler. „Anhang A: Beispiele für Projektskizzen und Projektpläne“. In *Von der Idee zur Publikation*, herausgegeben von Edmund A. Neugebauer, Wolf Mutschler, und Lutz Claes, 147–208. Wiesbaden: Springer, 2011.

- Cornelsen, Doris. „Die DDR in den achtziger Jahren“. In *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard*, herausgegeben von Jochen Bethkenhagen, 19–26. Opladen: Leske + Budrich, 1981.
- . „Entwicklung im Überblick“. In *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard*, herausgegeben von Jochen Bethkenhagen, 13–18. Opladen: Leske + Budrich, 1981.
- Cornelsen, Doris, Andreas Koch, Horst Lambrecht, und Angela Scherzinger. *Konsumgüterversorgung in der DDR und Wechselwirkungen zum innerdeutschen Handel*. Beiträge zur Strukturforschung Heft 87. Berlin: Duncker & Humblot, 1985.
- Crew, David F., Hrsg. *Consuming Germany in the Cold War. Leisure, Consumption, and Culture*. Oxford: Berg, 2003.
- Deutz-Schroeder, Monika, und Jochen Staadt, Hrsg. *Teurer Genosse! Briefe an Erich Honecker*. Berlin: Transit, 1994.
- Diekmann, Andreas. *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. 4. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2010.
- Döring, Hans-Joachim. „Es geht um unsere Existenz“: Die Politik der DDR gegenüber der Dritten Welt am Beispiel von Mosambik und Äthiopien. Berlin: Links, 2010.
- Duarte, Gonalo O., Gonalo A. Gonalves, und Tiago L. Farias. „A Methodology to Estimate Real-World Vehicle Fuel Use and Emissions Based on Certification Cycle Data“. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 111. Transportation: Can We Do More with Less Resources? – 16th Meeting of the Euro Working Group on Transportation – Porto 2013 (2014): 702–710.
- Dünnebier, Michael, und Eberhard Kittler. *Personenkraftwagen sozialistischer Länder*. Ost-Berlin: Motorbuch, 1990.
- Elsner, Steffen H. „Das Eingabenwesen als Element des Krisenmanagements in der DDR. Einige Überlegungen am Beispiel der ‚Reiseproblematik‘“. *Zeitschrift des Forschungsverbundes SED-Staat* 8 (2000): 116–125.
- . „Flankierende Stabilisierungsmechanismen diktatorischer Herrschaft: Das Eingabenwesen in der DDR“. In *Repression und Wohlstandsversprechen*, herausgegeben von Christoph Boyer und Peter Skyba, 20:75–86. Berichte und Studien. Dresden: Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung, 1999.
- Eulenspiegel. „Da hast du wohl gestern abend das Fenster nicht richtig hochgekurbelt!“ *Eulenspiegel* 43. Jahrgang, Nr. 51. Wochenzeitung für Satire und Humor (1988).
- Euler, Manfred. „Ausstattung privater Haushalte mit ausgewählten langlebigen Gebrauchsgütern im Januar 1988“. *Wirtschaft und Statistik* 5, Nr. 1989 (1989): 307–315.
- Fava, Valentina, und Luminita Gatejel. „East–West Cooperation in the Automotive Industry: Enterprises, Mobility, Production“. *The Journal of Transport History* 38, Nr. 1 (2017): 11–19.
- Fehlfarben. *Paul ist tot*. Monarchie und Alltag, 1980. <<https://www.youtube.com/watch?v=1gKwduFVsV4&list=RD1CZakMPAS3I&index=6>>.
- Filipec, Jindřich. *Die Lebensweise im gegenwärtigen ideologischen Kampf*. Herausgegeben von Manfred Buhr. Zur Kritik der bürgerlichen Ideologie 72. Berlin (Ost): Akademie-Verlag, 1976.
- Florian, Michael, und Frank Hillebrandt, Hrsg. *Pierre Bourdieu*. Wiesbaden: VS Verlag, 2006.
- Fontaras, Georgios, Nikiforos-Georgios Zacharof, und Biagio Ciuffo. „Fuel Consumption and CO2 Emissions from Passenger Cars in Europe – Laboratory versus Real-World Emissions“. *Progress in Energy and Combustion Science* 60 (2017): 97–131.
- Förtsch, Eckart. „Science, Higher Education and Technology Policy“. In *Science under Socialism - East Germany in Comparative Perspective*, herausgegeben von Kristie Macrakis, 25–43. Cambridge: Harvard University Press, 1999.
- Franzosi, Roberto, Sophie Doyle, Laura E. McClelland, Caddie Putnam Rankin, und Stefania Vicari. „Quantitative Narrative Analysis Software Options Compared: PC-ACE and CAQDAS (ATLAS.Ti, MAXqda, and NVivo)“. *Quality & Quantity* 47, Nr. 6 (2013): 3219–3247.
- Freund, Peter, und George Martin. *The Ecology of the Automobile*. Montréal; New York: Black Rose Books, 1993.
- Friedreich, Sönke. „Der VEB und das nicht-sozialistische Wirtschaftsgebiet. Zur Bedeutung von Westbeziehungen im Alltag von Beschäftigten der DDR-Automobilindustrie“. In *Die DDR in Europa: Zwischen Isolation und Öffnung*, herausgegeben von Heiner Timmermann, 116–133. Münster: LIT Verlag, 2005.
- Fritze, Lothar. *Panoptikum DDR-Wirtschaft: Machtverhältnisse, Organisationsstrukturen, Funktionsmechanismen*. Bd. 26. Akademiebeiträge zur politischen Bildung. München: Olzog, 1993.

- Fuchs, Michael, Thomas Heinemann, Bert Heinrichs, Dietmar Hübner, Jens Kipper, Kathrin Rottländer, Thomas Runkel, Tade Matthias Spranger, Verena Vermeulen, und Moritz Völker-Albert. *Forschungsethik: Eine Einführung*. Stuttgart; Weimar: Metzler, 2016.
- Fuchs, Renate. „Die Entwicklung des Tankstellennetzes und der KFZ-Instandhaltungskapazitäten in der DDR“. *DDR Verkehr: Zeitschrift für komplexe Fragen der Planung und Leitung des Verkehrswesens* 11, Nr. 8 (1978).
- Fuhrmann, Günter, Horst Jablonski, Hans-Hermann Lehnecke, Joachim Thiele, und Lutz-Peter Wagenführ. *Material- und Warenprüfung in der DDR: Anspruch und Wirklichkeit*. Berlin; Wien; Zürich: Beuth Verlag, 2010.
- Gartman, David. „Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car“. In *Automobilities*, herausgegeben von Mike Featherstone, Nigel Thrift, und John Urry, 169–196. London; Thousand Oaks; New Delhi: Sage Publications, 2005.
- Gatejel, Luminita. „Appealing for a Car: Consumption Policies and Entitlement in the USSR, the GDR, and Romania, 1950s–1980s“. *Slavic Review* 75, Nr. 1 (2016): 122–145.
- . „Die Hassliebe zum sozialistischen Automobil. Zur Alltagsbewältigung in Planwirtschaften“. In *Automobilindustrie 1945–2000: Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*, herausgegeben von Stephanie Tilly und Florian Triebel, 408–433. München: Oldenbourg, 2013.
- . „The Common Heritage of the Socialist Car Culture“. In *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, herausgegeben von Lewis H. Siegelbaum, 143–156. Ithaca; London: Cornell University Press, 2011.
- . *Warten, hoffen und endlich fahren: Auto und Sozialismus in der Sowjetunion, in Rumänien und der DDR (1956–1989/91)*. Frankfurt am Main: Campus, 2014.
- Gatejel, Luminita, und Andreas Becker. *Verkehr in der DDR*. Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung Thüringen, 2017.
- Gerasimova, Ekaterina, und Sofia Chuikina. „The Repair Society“. *Russian Studies in History* 48, Nr. 1 (2009): 58–74.
- Gieseke, Jens. *Die Stasi: 1945 - 1990*. 4. Aufl. München: Pantheon, 2011.
- , Hrsg. *Staatssicherheit und Gesellschaft. Studien zum Herrschaftsalltag in der DDR*. Bd. 30. Analysen und Dokumente. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2007.
- Glaeßner, Gert-Joachim. *Politik in Deutschland*. 2. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag, 2006.
- Glaser, Barney G. *Basics of Grounded Theory Analysis: Emergence vs. Forcing*. 2. Aufl. Mill Valley: Sociology Press, 1992.
- Gläser-Zikuda, Michaela. „Qualitative Auswertungsverfahren“. In *Empirische Bildungsforschung: Strukturen und Methoden*, herausgegeben von Heinz Reinders, Hartmut Ditton, Cornelia Gräsel, und Burkhard Gniewosz, 119–130. Wiesbaden: Springer, 2011.
- Gould, Stephen J., und Myung-Soo Lee. „Consumers’ Car Careers: A Phenomenological Study of Their Lifetime Experiences with Automobiles“. *Academy of Asian Business Review* 3, Nr. 1 (2017): 1–53.
- Graves-Brown, Paul. „From Highway to Superhighway: The Sustainability, Symbolism and Situated Practices of Car Culture“. *Social Analysis: The International Journal of Social and Cultural Practice* 41, Nr. 1 (1997): 64–75.
- Grohnert, Evelin. „„Es gab nichts, aber jeder hatte alles“. Renate Z., Verkaufsstellenleiterin, erzählt“. In *Fortschritt, Norm & Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR*, herausgegeben von Dokumentationszentrum Alltagskultur der DDR, 113–128. Berlin: Links, 1999.
- Grützmaker, Johannes. „Infrastrukturen - Verkehr“. In *Handbuch der Geschichte Russlands: Vom Ende des Zweiten Weltkrieges bis zum Zusammenbruch der Sowjetunion*, herausgegeben von Stefan Plaggenborg, 5:1117–1141. Stuttgart: Hierseemann, 2003.
- Hager, Andreas. „Konsumgeschichtliche Analysen zur ostdeutschen Mode anhand von Eingaben an das DDR-Fernsehen (1963–1989)“. Universität Wien, 2013.
- Hamilton, Peter. „The Lada: A Cultural Icon“. In *Autopia: Cars and Culture*, herausgegeben von Peter Wollen und Joe Kerr, 191–198. Hong Kong: Reaktion Books, 2002.
- Hankiss, Elemér. „The ‚Second Society‘: Is There an Alternative Social Model Emerging in Contemporary Hungary“. *Social Research* 55 (1988): 13–42.
- Harich, Wolfgang. *Kommunismus ohne Wachstum?* Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1975.
- Haußer, Karl, Philipp Mayring, und Petra Strehmel. „Praktische Probleme bei der Inhaltsanalyse offen erhobener Kognitionen diskutiert am Beispiel der Variablen ‚Berufsinteresse arbeitsloser Lehrer‘“. In *Analyse und Modifikation subjektiver Theorien von Lehrern: Ergebnisse und Perspektiven eines Kolloquiums*, herausgegeben von Hanns-Dietrich Dann,

- Winfried Humpert, Frank Krause, und Kurt-Christian Tennstädt, 159–173. 3. Aufl. Forschungsberichte / Universität Konstanz, Zentrum 1 Bildungsforschung, Sonderforschungsbereich 23. Konstanz: Universität Konstanz, 1984.
- Hawken, Paul, Amory B. Lovins, und Hunter L. Lovins. *Natural Capitalism: The Next Industrial Revolution*. London: Earthscan, 2010.
- Heldmann, Philipp. *Herrschaft, Wirtschaft, Anoraks. Konsumpolitik in der DDR der Sechzigerjahre*. Bd. 163. Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2004.
- Hertle, Hans-Hermann. *Der Fall der Mauer: Die unbeabsichtigte Selbstauflösung des SED-Staates*. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996.
- . „Die Diskussion der ökonomischen Krise in der Führungsspitze der SED“. In *Der Plan als Befehl und Fiktion: Wirtschaftsführung in der DDR*, herausgegeben von Theo Pirker, M. Rainer Lepsius, Rainer Weinert, und Hans-Hermann Hertle, 309–345. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1995.
- Hertle, Hans-Hermann, und Konrad H. Jarausch. *Risse im Bruderbund: Die Krim-Gespräche Honecker - Breschnew 1974 bis 1982*. Berlin: Links, 2012.
- Hertle, Hans-Hermann, und Stefan Wolle. *Damals in der DDR. Der Alltag im Arbeiter- und Bauernstaat*. München: Bertelsmann, 2004.
- Hilgenberg, Dorothea. *Bedarfs- und Marktforschung in der DDR: Anspruch und Wirklichkeit*. Köln: Wissenschaft und Politik, 1982.
- Hohensee, Jens. *Der erste Ölpreisschock 1973-74: Die politischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der arabischen Erdölpolitik auf die Bundesrepublik Deutschland und Westeuropa*. Stuttgart: Franz Steiner, 1996.
- Hönl, Karl. „Die Eingaben der Werktätigen als Mittel der Demokratisierung der Arbeitsweise des Staatsapparates“. *Staat und Recht* 6 (1953): 708–709.
- Hübner, Peter. „Die Zukunft war gestern: Soziale und mentale Trends“. In *Sozialgeschichte der DDR*, herausgegeben von Hartmut Kaelble, Jürgen Kocka, und Hartmut Zwahr, 171–188. Stuttgart: Klett-Cotta, 1994.
- . „Reformen in der DDR der Sechziger Jahre: Konsum- und Sozialpolitik“. In *Sozialistische Wirtschaftsreformen. Tschechoslowakei und DDR im Vergleich*, herausgegeben von Christoph Boyer, 501–542. Frankfurt am Main: Klostermann, 2006.
- Hübner, Peter, Christa Hübner, und Christoph Boyer. *Sozialismus als soziale Frage: Sozialpolitik in der DDR und Polen, 1968-1976*. Böhlau Verlag Köln Weimar, 2008.
- Ihling, Horst. *Skoda 105/120 - Wie helfe ich mir selbst*. Berlin: VEB Verlag Technik, 1983.
- . *Wartburg - Wie helfe ich mir selbst*. 6. Aufl. Berlin: VEB Verlag Technik, 1986.
- Janson, Carl-Heinz. *Totengräber der DDR: Wie Günter Mittag den SED-Staat ruinierte*. Berlin: Econ, 1991.
- Jarausch, Konrad H., und Hannes Siegrist, Hrsg. *Amerikanisierung und Sowjetisierung in Deutschland 1945-1970*. Frankfurt am Main; New York: Campus, 1997.
- Jarausch, Konrad H., und Martin Sabrow. *Weg in den Untergang: Der innere Zerfall der DDR*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1999.
- Jauerfood AG. *GENEX-Katalog: Geschenk-Automobile in der DDR*. Kopenhagen, 1977.
- Judt, Matthias. „Bananen, gute Apfelsinen, Erdnüsse u.a. sind doch keine kapitalistischen Privilegien“, 12. Juli 2013. <<http://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/deutschlandarchiv/163470/bananen-gute-apfelsinen-erdnuesse-u-a-sind-doch-keine-kapitalistischen-privilegien?p=all>>.
- . *Der Bereich Kommerzielle Koordinierung: Das DDR-Wirtschaftsimperium des Alexander Schalck-Golodkowski: Mythos und Realität*. Berlin: Links, 2013.
- . „Kompensationsgeschäfte der DDR – Instrumente einer europäischen Ost-West-Wirtschaftsintegration?“ *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte / Economic History Yearbook* 49, Nr. 2 (2016): 117–138.
- Jurt, Joseph. „Pierre Bourdieus Konzept der Distinktion“. *Zeitschrift für Literatur- und Theatersoziologie* 9, Nr. 14 (2016): 16–31.
- Kaminsky, Annette. *Illustrierte Konsumgeschichte der DDR*. Erfurt: Landeszentrale für politische Bildung, 1999.
- . *Wohlstand, Schönheit, Glück. Kleine Konsumgeschichte der DDR*. München: Beck, 2001.

- Kardorff, Ernst von. „Qualitative Sozialforschung. Versuch einer Standortbestimmung“. In *Handbuch qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*, herausgegeben von Uwe Flick, Ernst von Kardorff, Heiner Keupp, Lutz von Rosentstiel, und Stephan Wolff. 2. Aufl. Weinheim: Beltz, 1995.
- Kästner, Annett, Hrsg. *Eingaben im Zivilrecht der DDR. Eine Untersuchung von Eingaben zu mietrechtlichen Ansprüchen aus den Jahren 1986 und 1987*. Berlin: Berliner Wissenschaftsverlag, 2006.
- Kehrer, Gerhard. „Zur Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie im östlichen Deutschland (I. Teil): Bestandsaufnahme vergangener und zukünftiger Entwicklungstendenzen“. *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht* 45. Jahrgang, Nr. 7/8 (1993): 246–253.
- . „Zur Entwicklung der Kraftfahrzeugindustrie im östlichen Deutschland (II. Teil): Bestandsaufnahme vergangener und zukünftiger Entwicklungstendenzen“. *Zeitschrift für den Erdkundeunterricht* 45. Jahrgang, Nr. 9 (1993): 301–307.
- Kelle, Udo, Gerald Prein, und Katherine Bird. *Computer-Aided Qualitative Data Analysis: Theory, Methods and Practice*. London; Thousand Oaks: Sage Publications, 1995.
- Kellerhoff, Sven F. „Strauß’ Milliardenkredit: Wie die DDR den CSU-Chef über den Tisch zog“. *Welt*, 23. August 2018. <<https://www.welt.de/geschichte/article181273938/Strauss-Milliardenkredit-Wie-die-DDR-den-CSU-Chef-ueber-den-Tisch-zog.html>>.
- Kirchberg, Peter. „Die Geschichte der Automobilindustrie in Sachsen“. *Archiv und Wirtschaft* 4 (1992): 140–144.
- . „Die Implantation des VW-Motors in den DDR-Automobilbau. Ein Bericht zur Innovationsgeschichte der DDR“. *Dresdener Beiträge zur Geschichte der Technikwissenschaften* 28 (2003): 119–129.
- . *Horch - Audi - DKW - IFA. 80 Jahre Geschichte der Autos aus Zwickau*. 3. Aufl. Berlin: Transpress Verlag, 1991.
- Klausning, Gerhard, und Bodo Hesse. *Ich fahre einen Trabant Typ 601*. 19. Aufl. Berlin: Transpress Verlag, 1980.
- Kleinschmidt, Christian. *Technik und Wirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert*. Bd. 79. Enzyklopädie deutscher Geschichte. München: Oldenbourg, 2007.
- Klenke, Dietmar. „Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur ’Heils’geschichte eines nationalen Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs“. In *Moderne Zeiten: Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert*, herausgegeben von Michael Salewski und Ilona Stölken-Fitschen, 157–174. Stuttgart: Franz Steiner, 1994.
- . *Freier Stau für freie Bürger: Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik 1949-1994*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1995.
- Kleßmann, Christoph. *Arbeiter im Arbeiterstaat DDR: Deutsche Traditionen, sowjetisches Modell, westdeutsches Magnetfeld*. Bonn: Dietz, 2007.
- Klötzer, Sylvia. *Satire und Macht. Film, Zeitung, Kabarett in der DDR*. Köln: Böhlau, 2005.
- Kocka, Jürgen, und Martin Sabrow, Hrsg. *Die DDR als Geschichte: Fragen - Hypothesen - Perspektiven*. Berlin: Akademie-Verlag, 1994.
- König, Wolfgang. *Geschichte der Konsumgesellschaft*. Stuttgart: Franz Steiner, 2000.
- Kopstein, Jeffrey. *The Politics of Economic Decline in East Germany, 1945-1989*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1997.
- Kornai, Janos. *The Socialist System: The Political Economy of Communism*. Oxford: Clarendon Press, 1992.
- Kosta, Jiří, Jan Meyer, und Sibylle Weber. *Warenproduktion im Sozialismus: Überlegungen zur Theorie von Marx und zur Praxis in Osteuropa*. Frankfurt am Main: Fischer, 1973.
- Kraftfahrzeugtechnik. „Kritik an unseren Personenkraftwagen“. *Kraftfahrzeugtechnik* 2 (1956): 70–72.
- Kraftfahrzeugtechnik. „Verbesserungen am P 70“. *Kraftfahrzeugtechnik* 9 (1956): 348–349.
- Krebs, Stefan, Gabriele Schabacher, und Heike Weber. „Kulturen des Reparierens und die Lebensdauer der Dinge“. In *Kulturen des Reparierens: Dinge - Wissen - Praktiken*, herausgegeben von Stefan Krebs, Gabriele Schabacher, und Heike Weber, 9–46. Bielefeld: Transcript, 2018.
- Krippendorff, Klaus. *Content Analysis. An Introduction to Its Methodology*. London [u.a.]: Sage Publications, 1980.
- Krömke, Claus. *Das "Neue ökonomische System der Planung und Leitung der Volkswirtschaft und die Wandlungen des Günter Mittag - Universität Wien*. Hefte zur DDR-Geschichte 37. Berlin: Helle-Panke, 1996.
- Kroneberg, Eckart. „Komödie“. *Tagesspiegel*, 7. Juni 1980.

- Kuckartz, Udo. *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. Bd. 2. Wiesbaden: VS Verlag, 2007.
- . „QDA-Software im Methodendiskurs: Geschichte, Potenziale, Effekte“. In *Qualitative Datenanalyse: computergestützt: Methodische Hintergründe und Beispiele aus der Forschungspraxis*, herausgegeben von Udo Kuckartz, Heiko Grunenberg, und Andreas Lauterbach, 11–26. Wiesbaden: VS Verlag, 2004.
- Kuhm, Klaus. *Moderne und Asphalt: Die Automobilisierung als Prozeß technologischer Integration und sozialer Vernetzung*. Pfaffenweiler: Centaurus, 1997.
- Kuhr-Korolev, Corinna, und Dirk Schlinkert, Hrsg. *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*. I. Wolfsburg: Volkswagen, 2009.
- Kusch, Günter, Rolf Montag, Günter Specht, und Konrad Wetzker. *Schlussbilanz - DDR: Fazit einer verfehlten Wirtschafts- und Sozialpolitik*. Berlin: Duncker & Humblot, 1991.
- Kushner, Marilyn S. „Exhibiting Art at the American National Exhibition in Moscow, 1959: Domestic Politics and Cultural Diplomacy“. *Journal of Cold War Studies* 4, Nr. 1 (2002): 6–26.
- Lachmann, Günter, und Ralf G. Reuth. „Die Stasi-Akten der Katarina Witt“. *Welt am Sonntag*, 12. Mai 2002. <<https://www.welt.de/print-wams/article603378/Die-Stasi-Akten-der-Katarina-Witt.html>>.
- Lamnek, Siegfried. *Qualitative Sozialforschung*. 4. Aufl. Weinheim: Beltz, 2005.
- Landsman, Mark. *Dictatorship and Demand. The Politics of Consumerism in East Germany*. Cambridge: Harvard University Press, 2005.
- Lang, Werner. „25 Jahre Pkw-Bau in Zwickau“. *Kraftfahrzeugtechnik* 14 (1964): 104–108.
- Lasswell, Harold D. „The Structure and Function of Communication in Society“. In *The Communication of Ideas. A Series of Addresses*, herausgegeben von Lyman Bryson, 32–51. New York: Harper, 1948.
- LeBeau, Phil. *Whoa! 1.7 Billion Cars on the Road by 2035*. CNBC, 12. November 2012. <<http://www.cnbc.com/id/49796736>>.
- Lehmann, Axel. *Der Marshall-Plan und das neue Deutschland: Die Folgen amerikanischer Besatzungspolitik in den Westzonen*. Münster: Waxmann, 2000.
- Lehmann, Gottfried. *Vom Kriegsende bis nach der Wende - So war es damals: Autobiografische Zeitgeschichten aus Chemnitz in Sachsen*. Berlin: neobooks, 2013.
- Lindenberger, Thomas. „Die Diktatur der Grenzen“. In *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, herausgegeben von Thomas Lindenberger, 12:13–44. Zeithistorische Studien. Köln [u.a.]: Böhlau, 1999.
- , Hrsg. *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*. Bd. 12. Zeithistorische Studien. Köln [u.a.]: Böhlau, 1999.
- Lippe, Peter von der. „Die amtliche Statistik der DDR: ‚Fälschungen‘ oder ‚spezifische Form der Manipulation, zentral vollzogen‘?“. *Historical Social Research* 23, Nr. 1/2 (1998): 339–343.
- . „Die gesamtwirtschaftlichen Leistungen der DDR-Wirtschaft in den offiziellen Darstellungen. Die amtliche Statistik der DDR als Instrument der Agitation und Propaganda der SED“. In *Machtstrukturen und Entscheidungsmechanismen im SED-Staat und die Frage der Verantwortung*, herausgegeben von Deutscher Bundestag, 2, Teil-Bd. 3:1973–2193. Materialien der Enquete-Kommission „Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland“. Baden-Baden, 1995.
- Lüdtke, Alf. „Helden der Arbeit – Mühen beim Arbeiten. Zur mißmutigen Loyalität von Industriearbeitern in der DDR“. In *Sozialgeschichte der DDR*, herausgegeben von Hartmut Kaelble, Jürgen Kocka, und Hartmut Zwahr, 188–217. Stuttgart: Klett-Cotta, 1994.
- Ludwig, Andreas, Hrsg. *Fortschritt, Norm und Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR*. Berlin: Links, 1999.
- Maier, Harry. *Innovation oder Stagnation: Bedingungen der Wirtschaftsreform in den sozialistischen Ländern*. Köln: Deutscher Instituts-Verlag, 1987.
- Malycha, Andreas. „Ungeschminkte Wahrheiten: Ein vertrauliches Gespräch von Gerhard Schürer, Chefplaner der DDR, mit der Stasi über die Wirtschaftspolitik der SED im April 1978“. *Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte* 59, Nr. 2 (2011): 283–305.
- Markovits, Inga. „Der Handel mit der sozialistischen Gerechtigkeit. Zum Verhältnis zwischen Bürger und Gericht in der DDR“. In *Herrschaft und Eigen-Sinn in der Diktatur*, herausgegeben von Thomas Lindenberger, 12:315–347. Zeithistorische Studien. Köln [u.a.]: Böhlau, 1999.
- Marx, Karl. *Das Kapital*. Ungekürzte Ausgabe nach der zweiten Aufl. von 1872. Köln: Anaconda, 2013.

- Marxen, Klaus, und Gerhard Werle, Hrsg. *Strafjustiz und DDR-Unrecht: Amtsmissbrauch und Korruption*. Bd. 3. Berlin; New York: DeGruyter, 2002.
- Mayring, Philipp. *Einführung in die qualitative Sozialforschung: Eine Anleitung zu qualitativem Denken*. 5. Aufl. Weinheim: Beltz, 2002.
- . *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken*. 12. Aufl. Weinheim: Deutscher Studienverlag, 2015.
- . „Qualitative Inhaltsanalyse in der psychologischen Forschung“. In *Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie*, herausgegeben von Günter Mey und Katja Mruck, 1–17. Wiesbaden: VS Verlag, 2017.
- Mayring, Philipp, und Thomas Fenzl. „Qualitative Inhaltsanalyse“. In *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*, herausgegeben von Nina Baur und Jörg Blasius, 543–556. Wiesbaden: VS Verlag, 2014.
- McCulloch, Mark. „The Shield and Sword of Consumption: The Police-Society Relationship in the Former East Germany“. *Past Tense: Graduate Review of History* 1, Nr. 1 (2012).
- Meißner, Franz. *Trabant - Wie helfe ich mir selbst*. 3. Aufl. Berlin: VEB Verlag Technik, 1974.
- Menge, Marlies. „Warten auf Trabbi: Ob in Ost oder West - Die Deutschen lieben ihr Auto“. *Die Zeit*, 16. November 1979.
- Merkel, Ina. „Der unaufhaltsame Aufbruch in die Konsumgesellschaft“. In *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, herausgegeben von Ina Merkel und Felix Mühlberg, 8–20. Köln: Böhlau, 1996.
- . *Utopie und Bedürfnis. Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR*. Köln: Böhlau, 1999.
- . „Vom Zeitgeist in der DDR“. In *Europa und die Europäer. Quellen und Essays zur modernen europäischen Geschichte*, herausgegeben von Rüdiger Hohls, Iris Schröder, und Hannes Siegrist, 107–114. Stuttgart: Steiner, 2005.
- . „Working People and Consumption under Really-Existing Socialism: Perspectives from the German Democratic Republic“. *International Labor and Working-Class History* Nr. 55 (1999): 92–111.
- Merl, Stephan. „Sowjetisierung in der Welt des Konsums“. In *Amerikanisierung und Sowjetisierung in Deutschland 1945–1970*, herausgegeben von Konrad H. Jarausch und Hannes Siegrist, 167–194. Frankfurt am Main: Campus, 1997.
- Merten, Klaus. *Inhaltsanalyse: Einführung In Theorie, Methode und Praxis*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer, 1995.
- Meuschel, Sigrid. *Legitimation und Parteiherrschaft: Zum Paradox von Stabilität und Revolution in der DDR, 1945-1989*. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1992.
- . „Überlegungen zu einer Herrschafts- und Gesellschaftsgeschichte der DDR“. *Geschichte und Gesellschaft* Nr. 19 (1993): 5–14.
- Meyen, Michael, Maria Löblich, Senta Pfaff-Rüdiger, und Claudia Riesmeyer. *Qualitative Forschung in der Kommunikationswissenschaft: Eine praxisorientierte Einführung*. 2. Aufl. Studienbücher zur Kommunikations- und Medienwissenschaft. Wiesbaden: Springer, 2019.
- Miller, Daniel, Hrsg. *Car Cultures. Materializing Culture*. Oxford: Berg, 2001.
- Miller, Reinhold. „Gesellschaftliche Reproduktion, sozialistische Lebensweise und Moral“. *Deutsche Zeitschrift für Philosophie* 25, Nr. 8 (1977): 885–904.
- Mitteldeutscher Rundfunk. „Der Mangel wird verwaltet: DDR Automarkt in den 1970er Jahren“. *MDR Zeitreise: Mein Leben, Meine Geschichte*, 25. Mai 2011. <<https://www.mdr.de/zeitreise/stoebern/damals/artikel106566.html>>.
- Moranda, Scott. „Camping in East Germany: Making ‚Rough‘ Nature More Comfortable“. In *Pleasures in Socialism*, herausgegeben von David Crowley und Susan E. Reid, 219–238. Evanston: Northwestern University Press, 2012.
- Möser, Kurt. „Autobasteln: Modifying, Maintaining, and Repairing Private Cars in the GDR, 1970–1990“. In *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, herausgegeben von Lewis H. Siegelbaum, 157–169. Ithaca; London: Cornell University Press, 2011.
- . „Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR“. *Technikgeschichte* 79 (2012): 207–226.
- Motavalli, Jim. *Forward Drive: The Race to Build the Clean Car of the Future*. London: Earthscan, 2014.
- Motor Vehicle Manufacturers Association of the United States. *Motor Vehicle Facts & Figures*. Detroit: MVMA, 1990.
- Mühlberg, Felix. *Bürger, Bitten und Behörden. Geschichte der Eingabe in der DDR*. Berlin: Dietz, 2004.
- Müller, Rolf. *Damals in der DDR. Plan und Pleite (Teil IV) [Film]*. Dokumentationsreihe des Mitteldeutschen Rundfunks, 2006.

- Müller, Uwe. „Mobilität in der Planwirtschaft: Das Verkehrswesen“. In *Die DDR im Rückblick: Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur*, herausgegeben von Helga Schultz und Hans-Jürgen Wagener, 176–199. Berlin: Links, 2007.
- Neues Deutschland. „Auf dem Kurs des XI. Parteitages der SED: Warum die Konsumgüterproduktion nicht nur eine Frage der Technik ist“. *Neues Deutschland* (42. Jahrgang / Nummer 245). 19. Oktober 1987.
- . „Aus dem Bericht des Politbüros an die 8. Tagung des Zentralkomitees der SED: Berichterstatter: Joachim Herrmann, Mitglied des Politbüros und Sekretär des ZK der SED“. *Neues Deutschland* (44. Jahrgang / Nummer 146). 23. Juni 1989.
- . „Aus dem Wirtschaftsleben: PKW-Importe der DDR“. *Neues Deutschland* (33. Jahrgang / Nummer 11). 13. Jänner 1978.
- . „Bericht zur Direktive des VIII. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands zum Fünfjahrplan für die Entwicklung der Volkswirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik in den Jahren 1971 bis 1975; Berichterstatter: Genosse Willi Stoph“. *Neues Deutschland* (26. Jahrgang / Nummer 167). 19. Juni 1971.
- . „Chemie gibt Brot, Wohlstand und Schönheit“. *Neues Deutschland* (13. Jahrgang / Nummer 265). 4. November 1958.
- . „Der Sieg im Wettbewerb gehört dem Sozialismus“. *Neues Deutschland* (14. Jahrgang / Nummer 270). 1. Oktober 1959.
- . „Die sozialistische Revolution in der DDR und ihre Perspektiven: Die Intershop-Läden und der Ausbau des Exquisithandels“. *Neues Deutschland* (32. Jahrgang / Nummer 229). 27. September 1977.
- . „Kurs auf hohe Materialökonomie und komplette Maschinensysteme“. *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 62). 3. März 1970.
- . „Ökonomische Stärke - Basis für politische Position“. *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 85). 26. März 1970.
- . „Politik zum Wohle des Volkes“. *Neues Deutschland* (43. Jahrgang / Nummer 67). 19. März 1988.
- . „Produktivität im Vergleich“. *Neues Deutschland* (45. Jahrgang / Nummer 80). 4. April 1990.
- . „Spitzenleistung im Wettbewerb zum 40. Jahrestag der DDR: Erfurter Mikroelektroniker übergaben Muster von 32-bit-Mikroprozessoren“. *Neues Deutschland* (44. Jahrgang / Nummer 191). 15. August 1989.
- . „Trabant 601 voll in Serie“. *Neues Deutschland* (19. Jahrgang / Nummer 196). 18. Juli 1964.
- . „Überholen, ohne einzuholen“. *Neues Deutschland* (25. Jahrgang / Nummer 89). 1. April 1970.
- . „Von der 2. Tagung des Zentralkomitees: Die gute Arbeit für den Plan 1971 ist die wichtigste Sorge für das Wohlergehen aller Bürger; Referat des Genossen Erich Honecker; Erster Sekretär des ZK der SED“. *Neues Deutschland* (26. Jahrgang / Nummer 258). 18. September 1971.
- . „Wartburg‘ im Genfer Autosalon“. *Neues Deutschland* (11. Jahrgang / Nummer 59). 9. März 1956.
- Niemann, Heinz. *Meinungsforschung in der DDR: Die geheimen Berichte des Instituts für Meinungsforschung an das Politbüro der SED*. Köln: Bund Verlag, 1993.
- Obst, Werner. *DDR-Wirtschaft: Modell und Wirklichkeit*. Hamburg: Hoffmann und Campe, 1973.
- Opaschowski, Horst W. *Umwelt. Freizeit. Mobilität: Konflikte und Konzepte*. 2. Aufl. Opladen: Leske + Budrich, 1999.
- Organ der Deutschen Straßenliga e.V. *Straße und Wirtschaft* (21. August 1958).
- Otto, Lothar. „Hübsch“. *Eulenspiegel* 42. Jahrgang, Nr. 26. Wochenzeitung für Satire und Humor (1987).
- Paterson, Matthew. *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2007.
- Pence, Katherine, und Paul Betts. „Introduction“. In *Socialist Modern: East German Everyday Culture and Politics*, herausgegeben von Katherine Pence und Paul Betts, 1–36. Ann Arbor: University of Michigan Press, 2008.
- Pettifer, Julian, und Nigel Turner. *Automania: Man and the Motor Car*. Boston: Little Brown, 1984.
- Poutrus, Patrice G. *Die Erfindung des Goldbroilers. Über den Zusammenhang zwischen Herrschaftssicherung und Konsumententwicklung in der DDR*. Bd. 19. Zeithistorische Studien. Köln: Böhlau, 2002.
- Praschek, Helmut. „Besonderheiten der amtlichen Statistik in der ehemaligen DDR“. *Wirtschaft und Statistik* 1 (2000): 24–29.
- Provisorische Volkskammer der Deutschen Demokratischen Republik. „Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 7. Oktober 1949“. *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik* (1949): 5–16.

- Rädiker, Stefan, und Udo Kuckartz. *Analyse qualitativer Daten mit MAXQDA: Text, Audio und Video*. Wiesbaden: Springer, 2018.
- Radkau, Joachim. „Revoltierten die Produktivkräfte gegen den real existierenden Sozialismus: Technikhistorische Anmerkungen zum Zerfall der DDR“. *Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts* 5, Nr. 4 (1990): 13–42.
- Rauch, Siegfried. *DKW: Geschichte einer Weltmarke*. Stuttgart: Motorbuch, 2007.
- Rauch, Siegfried, und Frank Röncke. *2 Takte, 4 Räder: Die Geschichte des Zweitaktmotors im Autobau*. Stuttgart: Motorbuch, 2016.
- Redshaw, Sarah. *In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice*. London; New York: Routledge, 2017.
- Reichelt, Werner. *Ratgeber Kfz-Konservierung: Korrosionsschutzverfahren und -technologien für Pkw und Pkw-Anhänger*. 2. Aufl. Berlin: Transpress Verlag, 1985.
- Reichert, Jo. „Objektive Hermeneutik und hermeneutische Wissenssoziologie“. In *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*, herausgegeben von Uwe Flick, Ernst von Kardorff, und Ines Steinke, 514–524. 2. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2003.
- . *Qualitative und interpretative Sozialforschung: Eine Einladung*. Wiesbaden: Springer, 2016.
- Reid, Susan E., und David Crowley. *Style and Socialism: Modernity and Material Culture in Post-War Eastern Europe*. Oxford; New York: Bloomsbury, 2000.
- Ridinger, Rudolf. *Transformation im Wandel: Die Wirtschaftsstrukturen in den neuen Bundesländern*. Bonn: Bouvier, 1995.
- Ritsert, Jürgen. *Inhaltsanalyse und Ideologiekritik. Ein Versuch über kritische Sozialforschung*. Frankfurt am Main: Athenäum Fischer, 1972.
- Roberts, Graham H. *Consumer Culture, Branding and Identity in the New Russia: From Five-Year Plan to 4x4*. London; New York: Routledge, 2016.
- Robins, Kevin. „Forces of Consumption: From the Symbolic to the Psychotic“. *Media, Culture & Society* 16, Nr. 3 (1994): 449–468.
- Röcke, Matthias. *Auto-Alltag in der DDR*. Königswinter: Heel, 2009.
- Roesler, Jörg. „Wandlungen in Arbeit und Freizeit der DDR-Bevölkerung Mitte der sechziger Jahre“. *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 37 (1989): 1059–1077.
- Röncke, Frank. *Wartburg 311/312/313 1956-1965*. Stuttgart: Motorbuch, 2014.
- Röpke, Wilhelm. „Die Abstimmung von Schiene und Straße“. *Der Volkswirt* (30. April 1954).
- Ruban, Maria E., und Cord Schwartau. „Konsumgüterindustrie, Handwerk und Kleingewerbe“. In *DDR und Osteuropa: Wirtschaftssystem, Wirtschaftspolitik, Lebensstandard. Ein Handbuch*, herausgegeben von Jochen Bethkenhagen, 80–85. Opladen: Leske + Budrich, 1981.
- Rubin, Eli. *Synthetic Socialism: Plastics & Dictatorship in the German Democratic Republic*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2008.
- . „The Trabant: Consumption, Eigen-Sinn, and Movement“. *History Workshop Journal* Nr. 68 (2009): 27–44.
- . „Understanding a Car in the Context of a System: Trabants, Marzahn, and East German Socialism“. In *The Socialist Car: Automobility in the Eastern Bloc*, herausgegeben von Lewis H. Siegelbaum, 124–140. Ithaca; London: Cornell University Press, 2011.
- Rückert, Silvia. „Spürbare Moderne - gehemmter Fortschritt: Plaste in der Waren- und Lebenswelt der DDR“. In *Fortschritt, Norm und Eigensinn. Erkundungen im Alltag der DDR*, herausgegeben von Andreas Ludwig, 53–73. Berlin: Links, 1999.
- Sabrow, Martin, Hrsg. *Geschichte als Herrschaftsdiskurs: der Umgang mit der Vergangenheit in der DDR*. Köln: Böhlau, 2000.
- Sachs, Wolfgang. *Die Liebe zum Automobil: Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1991.
- Saldana, Johnny. *The Coding Manual for Qualitative Researchers*. 3. Aufl. Los Angeles; London: Sage Publications, 2015.

- Sarotte, Mary Elise. „Die Pleite der DDR: Von der Idee, die Mauer zu Geld zu machen“. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. 8. November 2009, Abschn. Politik. <<https://www.faz.net/1.883645>>.
- Schlosser, Horst D. *Die deutsche Sprache in der DDR zwischen Stalinismus und Demokratie*. Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, 1990.
- Schmidt, Manfred G. *Der deutsche Sozialstaat: Geschichte und Gegenwart*. München: Beck, 2012.
- Schneider, Franka. „Jedem nach dem Wohnsitz seiner Tante“. Die GENEX Geschenkdienst GmbH“. In *Wunderwirtschaft. DDR-Konsumkultur in den 60er Jahren*, herausgegeben von Ina Merkel und Felix Mühlberg, 223–232. Köln: Böhlau, 1996.
- Schneider, Rosemarie. „Das Verkehrswesen unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahn“. In *Die wirtschaftliche und ökologische Situation der DDR in den 80er Jahren*, herausgegeben von Eberhard Kuhrt, Hannsjörg F. Buck, und Gunter Holzweißig, 177–222. Opladen: Leske + Budrich, 1996.
- Schramm, Manuel. *Wirtschaft und Wissenschaft in DDR und BRD: die Kategorie Vertrauen in Innovationsprozessen*. Köln; Weimar; Wien: Böhlau, 2008.
- Schröder, Rainer. *Zivilrechtskultur der DDR. Band 4: Vom Inkasso- zum Feierabendprozess. Der DDR-Zivilprozess*. Bd. 4. Zeitgeschichtliche Forschungen. Berlin: Duncker & Humblot, 2008.
- Schröder, Wolfgang. *Die Motorrad- und Pkw-Produktion der DDR: AWO, MZ, Simson, Trabant, Wartburg*. Bielefeld: Delius Klasing, 2009.
- Schroeter, Sabina. *Die Sprache der DDR im Spiegel ihrer Literatur. Studien zum DDR-typischen Wortschatz*. Sprache, Politik, Öffentlichkeit. Berlin/New York: deGruyter, 1994.
- Schultz, Helga, und Hans-Jürgen Wagener, Hrsg. *Die DDR im Rückblick: Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur*. Berlin: Links, 2007.
- Schultz, Kurt S. „Building the ‚Soviet Detroit‘: The Construction of the Nizhnii-Novgorod Automobile Factory, 1927-1932“. *Slavic Review* 49, Nr. 2 (1990): 200–212.
- Schürer, Gerhard. Unveröffentlichtes Tonbandtranskript eines Interviews mit Gerhard Schürer. Interviewt von Lothar Fritze, 23. September 1992.
- Schwarzer, Oskar. *Sozialistische Zentralplanwirtschaft in der SBZ/DDR: Ergebnisse eines ordnungspolitischen Experiments (1945-1989)*. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte: Beihefte; 143. Stuttgart: Franz Steiner, 1999.
- Scorell, Alf. „Preisfrage“. *Eulenspiegel* 27. Jahrgang, Nr. 2. Wochenzeitung für Satire und Humor (1972).
- Scott, James C. *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. New Haven: Yale University Press, 1992.
- Seeböhm, Hans-Christoph. „Der Automobilismus und seine Probleme. Gründung des Kuratoriums ‚Wir sind die Straße‘ - Förderung und Mitarbeit des Bundesministers für Verkehr“. *Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung* 180 (1958).
- Sennett, Richard. *The Fall of Public Man*. London [u.a.]: Penguin, 2003.
- Siegelbaum, Lewis H. *Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile*. Ithaca: Cornell University Press, 2008.
- . „The Impact of Motorization on Soviet Society after 1945“. In *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, herausgegeben von Corinna Kuhr-Korolev und Dirk Schlinkert, 21–30. I. Wolfsburg: Volkswagen, 2009.
- Sievers, Immo. „Geschichte“. In *Forschung für das Auto von morgen: Aus Tradition entsteht Zukunft*, herausgegeben von Volker Schindler und Immo Sievers, 1–126. Berlin; Heidelberg; New York: Springer, 2007.
- Silver, Christina, und Ann Lewins. *Using Software in Qualitative Research: A Step-by-Step Guide*. Thousand Oaks: Sage Publications, 2014.
- Sinn, Gerlinde, und Hans-Werner Sinn. *Kaltstart: Volkswirtschaftliche Aspekte der deutschen Vereinigung*. 2. Aufl. Tübingen: Mohr, 1992.
- Sperling, Daniel, und Deborah Gordon. *Two Billion Cars: Driving Toward Sustainability*. Oxford; New York: Oxford University Press, 2009.
- . „Two Billion Cars: Transforming a Culture“. *Transportation Research News* Nr. 259 (2008).
- Spindler, Eberhard. *Rundfunk Empfang im Auto: Geräte - Antennen - Entstörung*. 4. Aufl. Berlin: VEB Verlag Technik, 1983.

- Staab, Andreas. „Testing the West: Consumerism and National Identity in Eastern Germany“. *German Politics* 6, Nr. 2 (1997): 139–149.
- Staat, Jochen. *Eingaben. Die institutionalisierte Meckerkultur in der DDR. Goldbrokat, Kaffee-Mix, Büttchenreden und andere Schwierigkeiten mit den Untertanen*. Arbeitspapiere des Forschungsverbundes SED-Staat Nr. 24. Berlin: Freie Universität Berlin, 1996.
- Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Hrsg. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1955*. 1. Jahrgang. Berlin: VEB Deutscher Zentralverlag, 1956.
- , Hrsg. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1960/61*. Bd. 6. Jahrgang. Berlin: VEB Deutscher Zentralverlag, 1961.
- , Hrsg. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1970*. Bd. 15. Jahrgang. Berlin: Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, 1970.
- Staatsrat der Deutschen Demokratischen Republik. „Gesetz über die Bearbeitung der Eingaben der Bürger vom 19. Juni 1975“. *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik I* (1975): 461.
- . „Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 7. Oktober 1974“. *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik I* (1974). <<http://www.verfassungen.de/ddr/verfassungsgesetz74.htm>>.
- . „Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik vom 9. April 1968“. *Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik I* (1968). <<http://www.verfassungen.de/ddr/verf68.htm>>.
- Statistisches Amt der DDR, Hrsg. *Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik 1990*. 35. Jahrgang. Berlin: Rudolf Haufe, 1990.
- Steinborn, Maximilian. „Distinktion und Konsequenz. Helene Weigels Auto“. *Kunsthalle Wien*, 18. Juli 2018. <http://kunsthallewien.at/social/blog/2018/07/distinktion-und-konsequenz-helene-weigels-auto>.
- Steiner, André. „Probleme Der DDR-Statistik in Der Historischen Forschung“. In *Statistische Übersichten Zur Sozialpolitik in Deutschland Seit 1945*, herausgegeben von Bundesministerium für Arbeit und Soziales, SBZ/DDR:XIII–XXVIII. Bonn, 2006.
- . *Von Plan zu Plan: Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR*. Berlin: Aufbau, 2007.
- Steinke, Ines. „Gütekriterien qualitativer Forschung“. In *Qualitative Forschung: Ein Handbuch*, herausgegeben von Uwe Flick, Ernst von Kardorff, und Ines Steinke, 319–331. 12. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 2015.
- Sterner, Siegfried. *Energie sichern - Energie sparen: Ein praktisches Handbuch für alle Energieverbraucher und -erzeuger*. Düsseldorf: Econ, 1975.
- Stiegler, Theo. *Der Trabant wird 50!: In guten wie in schlechten Zeiten*. Dresden: Saxo-Phon, 2007.
- Stitzel, Judd. *Fashioning Socialism: Clothing, Politics and Consumer Culture in East Germany*. Oxford: Berg, 2005.
- Stokes, Raymond G. „Von Trabis und Acetylen: Die Technikentwicklung“. In *Überholen ohne einzuholen: Die DDR-Wirtschaft als Fußnote der deutschen Geschichte?*, herausgegeben von André Steiner, 105–126. Berlin: Links, 2010.
- Sturm, Horst. „Verladung von Autos vom Typ ‚Wartburg‘ in Rostock für den Export nach Schweden“, Juni 1960. B3-74001-0001. Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde.
- Thiele, Günter. „Standardisierung“. *Der deutsche Straßenverkehr* Nr. 8 (1960): 1.
- Tilly, Stephanie, und Florian Triebel. „Einführung“. In *Automobilindustrie 1945-2000: Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*, herausgegeben von Stephanie Tilly und Florian Triebel, 1–22. München: Oldenbourg, 2013.
- Timmermann, Heiner, Hrsg. *Die DDR - Analysen eines aufgegebenen Staates*. Bd. 92. Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen. Berlin: Duncker & Humblot, 2001.
- , Hrsg. *Die DDR - Erinnerung an einen untergegangenen Staat*. Bd. 88. Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen. Berlin: Duncker & Humblot, 1999.
- , Hrsg. *Die DDR - Politik und Ideologie als Instrument*. Bd. 86. Dokumente und Schriften der Europäischen Akademie Otzenhausen. Berlin: Duncker & Humblot, 1999.
- . Hrsg. *Diktaturen in Europa im 20. Jahrhundert - der Fall DDR*. Diktaturen in Europa im zwanzigsten Jahrhundert - der Fall DDR. Berlin: Duncker & Humblot, 1996.

- Todts, William. *CO2 Emissions from Cars: The Facts*. Brussels: European Federation for Transport and Environment AISBL, 2018. <<https://www.transportenvironment.org/publications/co2-emissions-cars-facts>>.
- Trotsky, Leon. *The Revolution Betrayed: What Is the Soviet Union and Where Is It Going?* Übersetzt von Max Eastman. New York: Doubleday, 1937.
- Ulich, Dieter, Karl Haußer, Philipp Mayring, Petra Strehmel, Maya Kandler, und Blanca Degenhardt. *Psychologie der Krisenbewältigung: Eine Längsschnittuntersuchung mit arbeitslosen Lehrern*. Weinheim: Beltz, 1985.
- Unger, Hella von, Petra Narimani, und Rosaline M'Bayo, Hrsg. *Forschungsethik in der qualitativen Forschung: Reflexivität, Perspektiven, Positionen*. Wiesbaden: Springer, 2014.
- University of Chicago Press. *The Chicago Manual of Style: The Essential Guide for Writers, Editors and Publishers*. 17. Aufl.. Chicago: University of Chicago Press, 2017.
- Urry, John. „Inhabiting the Car“. *The Sociological Review* 54, Nr. 1 (Supplement) (2006): 17–31.
- . „The ‘System’ of Automobility“. *Theory, Culture & Society* 21, Nr. 4–5 (2004): 25–39.
- Veenis, Milena. „Cola in the German Democratic Republic. East German Fantasies on Western Consumption“. *Enterprise and Society* 12, Nr. 3 (2011): 489–524.
- . „Consumption in East Germany: The Seduction and Betrayal of Things“. *Journal of Material Culture* 4, Nr. 1 (1999): 79–112.
- VERBI GmbH. „MAXQDA - Software für die qualitative Inhaltsanalyse und Mixed Methods-Forschung“. *MAXQDA - The Art of Data Analysis*. Zugegriffen 5. Juni 2019. <<https://www.maxqda.de/software-inhaltsanalyse>>.
- Verdery, Katherine. *The Transition from Socialism: Anthropology and Eastern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Voigt, Dieter. „Vorwort“. In *DDR-Wissenschaft im Zwiespalt zwischen Forschung und Staatssicherheit*, herausgegeben von Lothar Mertens und Dieter Voigt, 7–10. Berlin: Duncker & Humblot, 1995.
- Volze, Armin. „Ein großer Bluff?: Die Westverschuldung der DDR“. *Deutschland-Archiv* Nr. 6 (1996): 700–711.
- . „Geld und Politik in den innerdeutschen Beziehungen 1970-1989“. *Deutschland-Archiv* Nr. 3 (1990): 382–387.
- . „Innerdeutsche Transfers“. In *Materialien der Enquete-Kommission Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland*, herausgegeben von Deutscher Bundestag, V/3:2761–2797. Baden-Baden, 1995.
- . „Zur Devisenverschuldung der DDR: Entstehung, Bewältigung und Folgen“. In *Die Endzeit der DDR-Wirtschaft — Analysen zur Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik*, herausgegeben von Eberhard Kuhrt, 151–187. Am Ende des realen Sozialismus 4. Wiesbaden: VS Verlag, 1999.
- Weinert, Rainer. „Wirtschaftsführung unter dem Primat der Parteipolitik“. In *Der Plan als Befehl und Fiktion: Wirtschaftsführung in der DDR*, herausgegeben von Theo Pirker, M. Rainer Lepsius, Rainer Weinert, und Hans-Hermann Hertle, 285–308. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1995.
- Wengst, Udo, und Hermann Wentker, Hrsg. *Das doppelte Deutschland: 40 Jahre Systemkonkurrenz*. Berlin: Links, 2008.
- Wenzel, Siegfried. *Was war die DDR wert? Und wo ist dieser Wert geblieben? Versuch einer Abschlußbilanz*. 6. Aufl. Berlin: Das Neue Berlin, 2004.
- Westen, Klaus. „Die Eingabe als Rechtsbehelf im Zivilrecht der DDR“. *Recht in Ost und West* 32, Nr. 2 (1988): 69–75.
- Westermann, Andrea. „Manufacturing Mass Consumption in the GDR“. *Technology and Culture* 51, Nr. 1 (2010): 232–234.
- Weymar, Thomas. *Im Trabi zur Sonne, zur Freiheit: Entwicklung, Folgen und Ursachen des Automobilverkehrs im realen Sozialismus am Beispiel DDR*. Bibliothek Wissenschaft und Politik 37. Köln: Wissenschaft und Politik, 1985.
- Whitelegg, John. *Critical Mass: Transport, Environment and Society in the 21st Century*. London: Pluto Press, 1997.
- Winter, Helmut. „Die außenwirtschaftlichen Aktivitäten der DDR innerhalb des RGW zur Sicherung der Energie- und Rohstoffversorgung“. In *Das Wirtschaftssystem der DDR: Wirtschaftspolitische Gestaltungsprobleme*, herausgegeben von Gernot Gutmann, 383–403. Stuttgart: Fischer, 1983.
- Wolle, Stefan. *Aufbruch nach Utopia. Alltag und Herrschaft in der DDR 1961–1971*. Berlin: Links, 2011.
- . *Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971-1989*. 3. Aufl. Berlin: Links, 2009.
- Wolter, Heike. „Ich harre aus im Land und geh, ihm fremd“: *Die Geschichte des Tourismus in der DDR*. Frankfurt am Main; New York: Campus, 2009.

- Yergin, Daniel. *Der zerbrochene Frieden: Der Ursprung des Kalten Krieges und die Teilung Europas*. Frankfurt am Main: Societäts-Verlag, 1979.
- Yurchak, Alexei. *Everything Was Forever, Until It Was No More: The Last Soviet Generation*. Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2005.
- Zatlin, Jonathan R. „Ausgaben und Eingaben: Das Petitionsrecht und der Untergang der DDR“. *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* 45, Nr. 10 (1997): 902–917.
- . „The Vehicle of Desire: The Trabant, the Wartburg, and the End of the GDR“. *German History* 15, Nr. 3 (1997): 358–380.
- Zhao, Pengfei, Peiwei Li, Karen Ross, und Barbara Dennis. „Methodological Tool or Methodology? Beyond Instrumentality and Efficiency with Qualitative Data Analysis Software“. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 17, Nr. 2 (2016).

Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Aufbau der Untersuchung</i>	<i>9</i>
<i>Abbildung 2: Registrierte Motorfahrzeuge in Moskau (1927-1936)</i>	<i>26</i>
<i>Abbildung 3: Rechnungsbeleg Wartburg 353 W aus 1980 inkl. Listung der Wartezeit</i>	<i>29</i>
<i>Abbildung 4: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zur Wartezeit von PKWs in der DDR (1987)</i>	<i>30</i>
<i>Abbildung 5: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zum Automobil als Imageträger (1976)</i>	<i>33</i>
<i>Abbildung 6: Automobildichte (Automobile pro 1000 Einwohner) in den Ostblockländern (1950-1989)</i>	<i>35</i>
<i>Abbildung 7: Einkommen, Sparguthaben und ausgewählter Ausstattungsbestand in der DDR (1950-1989)</i>	<i>44</i>
<i>Abbildung 8: Verladung von Wartburgs in Rostock für den Export nach Schweden im Juni 1960</i>	<i>53</i>
<i>Abbildung 9: Produktion, Export und Import von Personenkraftwagen in der DDR (1950-1989)</i>	<i>55</i>
<i>Abbildung 10: Standorte der Kraftfahrzeugindustrie und Zulieferbetriebe in Ostdeutschland (1990)</i>	<i>72</i>
<i>Abbildung 11: Wartezeiten zur Realisierung von PKW-Bestellungen / ohne Berlin (per 31.12.1987)</i>	<i>76</i>
<i>Abbildung 12: Import und Exporte der DDR mit westlichen Industrieländern (1965-1987)</i>	<i>79</i>
<i>Abbildung 13: Subventionspolitik der DDR in Zahlen (1960-1988)</i>	<i>79</i>
<i>Abbildung 14: Fünf Grundlagen des qualitativen Denkens</i>	<i>88</i>
<i>Abbildung 15: Inhaltsanalytisches Ablaufmodell nach Mayring</i>	<i>90</i>
<i>Abbildung 16: Ablaufmodell der Strukturierenden Inhaltsanalyse</i>	<i>92</i>
<i>Abbildung 17: Definition von Kategorien, Ankerbeispielen und Kodierregeln</i>	<i>93</i>
<i>Abbildung 18: Kategorie- und Codesystem</i>	<i>94</i>
<i>Abbildung 19: Allgemeine Leistungsmerkmale von QDA-Softwareprogrammen</i>	<i>95</i>
<i>Abbildung 20: MAXQDA-Oberfläche (Dokument-Browser und Liste der Codings)</i>	<i>97</i>
<i>Abbildung 21: Entwicklung der Ersatzteilliefergrade verschiedener PKW-Modelle (5/1985-2/1986)</i>	<i>120</i>
<i>Abbildung 22: PKW-Kontingente im Kreis Riesa (1970)</i>	<i>142</i>
<i>Abbildung 23: Genex Automobilkatalog (1977)</i>	<i>145</i>
<i>Abbildung 24: Satirische Darstellung im ‚Eulenspiegel‘ zum Stellenwert von Gebrauchtwagen in der DDR ..</i>	<i>152</i>
<i>Abbildung 25: Zeitungsannoncen zum Tausch oder Verkauf von Import-Kraftfahrzeugen (1977-1978)</i>	<i>157</i>

Kurzbeschreibung

Die gegenständliche Forschungsarbeit untersucht Fragestellungen zur Legitimationspolitik in der DDR und der, durch Ungleichheit gekennzeichneten, systemzersetzenden Wirkungsmächtigkeit der Konsum- und Versorgungsproblematik. Auf Grund seiner Spezifik, wie auch Repräsentanz, innerhalb der ostdeutschen Konsumgeschichte, wurde der forschende Blick dabei in besonderer Weise auf das langlebige Konsumgut ‚Automobil‘ gerichtet.

Die reichhaltige Primärquellenbasis formiert sich entlang zweier wesentlicher Stränge. Hinsichtlich makrohistorischer Analysen („Systemsicht“) werden Aufzeichnungen, Belege und Dokumente aus dem Staatsapparat herangezogen. Daneben bilden ausgewählte Eingabebriefe von Bürgern und Bürgerinnen der DDR aus dem Zeitraum 1954 bis 1989 den Schwerpunkt der mikro- bzw. alltagshistorischen Analyseachse („Alltagssicht“). In diesen Beschwerdeschreiben thematisierten die Menschen ihre im Alltag wahrgenommenen Konsumunzulänglichkeiten aus dem Bereich ‚Automobil‘ und baten die staatlichen Adressaten um Intervention bei ihren Anliegen.

Im ersten Teil der Untersuchung werden die vielschichtigen Dimensionen der Massenmotorisierung im DDR-Staatssozialismus erörtert und die Ursachen der Versorgungsprobleme diskutiert. Das Forschungsdesign folgt dabei einer kombinierten Methodik und agiert dabei sowohl auf deskriptiver Ebene als auch auf explorativem Niveau. Zur Identifikation ‚kollektiver Muster‘ in den Belegen wurde das Instrumentarium der Qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring nutzbar gemacht.

An der Schnittstelle von politischer Legitimation, ökonomischer Zwänge und individueller Lebensgestaltung gelegen, wurde dem Konsumgut ‚Automobil‘ im ostdeutschen Staatssozialismus zentrale Bedeutung zuteil. Zunächst begehrt, am Ende verspottet und heute, 30 Jahre nach der Wende, mitunter ostalgtisch verklärt, waren Trabant & Co. wohl die bekanntesten Produkte der DDR und standen letztlich symbolisch für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte eines ganzen Landes. Obgleich der DDR-Sozialismus keine völlige Fehlgeburt war, büßte man im Verlauf der Zeit immer mehr an Innovationsfähigkeit ein, bis schließlich die Möglichkeiten zur politischen und ökonomischen Neuerung gänzlich abhandenkamen. Wie diese Ausarbeitung auch aufzeigt, zeichneten die systemimmanenten Versorgungsunzulänglichkeiten und die damit verbundenen Ungleichgewichte bei der Verteilung der Konsumgüter ganz wesentlich für einen länger währenden Prozess der De-Legitimierung des sozialistischen Herrschaftssystems verantwortlich.