

Der mühselige Weg zum eigenen Auto

In der DDR waren zehn Jahre Wartezeit frustrierender Alltag /
Auch stets massive Werkstatt- und Ersatzteilprobleme

Von Peter Klinkenberg

Auch für jene Menschen in Deutschland, die bis 1990 unter Staatssozialismus und Planwirtschaft zu leiden hatten, war der Wunsch nach individueller Mobilität und eigenem Auto in gleicher Weise vorhanden wie in den westlichen Ländern Europas. Allerdings war der Weg zum privaten Pkw in der DDR eine besonders mühselige Strecke. Während im Westteil Deutschlands damals wie heute im ungünstigsten Fall von der Bestellung bis zur Abholung beim Autohändler einige Monate vergingen, waren es in Ostdeutschland regelmäßig viele Jahre Wartezeit. Oft genug war sogar deutlich mehr als ein Jahrzehnt Geduld nötig, um endlich jene heißbegehrte individuelle Freiheit zu gewinnen und unabhängig von den permanent unzulänglichen öffentlichen Verkehrsmitteln zu werden.

Dabei hatte es bereits vor 1945 auf dem Gebiet der späteren DDR traditionsreiche Automobilwerke gegeben. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges waren beispielsweise sämtliche BMW-Autos im thüringischen Eisenach gebaut worden und nicht etwa in München. Sachsen war sogar faktisch die Wiege der Großserienproduktion von Autos in Deutschland gewesen. Marken wie Audi, Wanderer oder DKW liefen in Zwickau in großen Stückzahlen vom Band. In der Stadt Brandenburg existierte außerdem ein Opel-Lastwagenwerk, dessen Produktionsanlagen allerdings 1945/46 von der sowjetischen Besatzungsmacht vollständig demontiert wurden. Zusätzlich erhielt die sowjetische Besatzungsmacht auch noch die Erlaubnis, im hessischen Rüsselsheim die gesamte Fabrikausrüstung des Opel-Kadett-Werks abzubauen und sie als Reparationsleistung nach Moskau zu transportieren. Die einstigen Opel-Autos liefen dann dort technisch und stilistisch

unverändert jahrelang als erstes „Moskwitsch“-Modell vom Band.

In den ersten Nachkriegsjahren wurden in Eisenach noch etliche tausend stattliche BMW-Mittelklasseautos mit modernem Sechszylinder-Benzinmotor produziert, zunächst allerdings nur für die sowjetische Besatzungsmacht. Später waren sie dann auch als Taxis in ostdeutschen Städten zu sehen. Allerdings durften sie sich nach juristischen Einsprüchen aus München nicht mehr BMW nennen und die weißblaue Kokarde im Kühlergrill zeigen. So verfiel man auf die Bezeichnung EMW (Eisenacher Motoren-Werke) und die Farbe Rot-Weiß für das traditionelle Marken-Emblem.

Doch Anfang der fünfziger Jahre entwickelte man in Eisenach ein neues viertüriges Mittelklassemodell, den „Wartburg“ in Anspielung auf die vor den Toren der Stadt gelegene traditionsreiche Burganlage. Allerdings war ein moderner Viertakt-Benzinmotor in der Herstellung zu aufwendig, so dass man auf den Zwickauer Zweitakt-Motor aus Vorkriegszeiten zurückgriff, der einfacher und mit weniger Materialaufwand herzustellen war. Bis zum Ende der DDR 1989/90 liefen in Eisenach jährlich mehr als 50 000 Wartburgs vom Band, deren Karosserie-Design und Ausstattung sich aber nur sehr langsam verbesserte und weiterentwickelte.

In ähnlicher Weise begann Mitte der fünfziger Jahre in Zwickau die Großserienproduktion eines Kleinwagens, des „Trabant“. Er hatte zwar ein „Skelett“ aus Stahl, aber für die Karosserie standen nie genug Stahlbleche zur Verfügung. So verfielen findige Ingenieure auf die Idee, diese Teile aus simpel zu fertigendem Kunststoff herzustellen. Das brachte dem Trabant im westdeutschen Volksmund zwar den abschätzigen Titel „Plastik-Bomber“ ein. Aber für die Menschen, die in der DDR ein schlichtes und weniger rostanfälliges kleines Auto mit vier Sitzplätzen erhielten, war es der automobiler Traum schlechthin. Insgesamt liefen in Zwickau von diesem Trabant regelmäßig zirka 100 000 Exemplare pro Jahr vom Band. Am Ende der DDR waren es insgesamt mehr als drei Millionen geworden.

Dennoch entsprach die Jahresproduktion niemals den Zahlen der potentiellen Käufer. Und das, obwohl die Autopreise in der DDR, gemessen an den Einkommen der „Normalverdiener“, durchaus hoch waren. So konnte ein Trabant mit 650-ccm-Zweizylinder und 24 PS mehr als 8500 Mark der DDR kosten, mit einigen Zusatz-Ausstattungen sogar 10 000 Mark und mehr. Und die Preisliste des Mittelklasse-Wagens Wartburg mit seinen bescheidenen 45 PS aus einem 1000-ccm-Dreizylinder erreichte oft den doppelten Betrag. Gleichzeitig kostete ein Liter Benzin stets rund 1,60 Mark der DDR.

Das SED-Regime hatte jedoch kein Interesse daran, auf die Wünsche der Bevölkerung einzugehen und die Jahresproduktion zu erhöhen oder modernere Autos zu entwickeln. Mit den verbrauchsintensiven kleinen Zweitakt-Motoren und ihrer umweltverschmutzenden blauen Rauchfahne aus dem Auspuffrohr repräsentierten Wartburg und Trabant letztlich einen jahrzehntelangen technologischen Rückstand. Auch sicherheitstechnisch waren sie absolut unzeitgemäß. Genau so wie die DDR auf ihren Autobahnen bis zum Ende des SED-Regimes nicht einen einzigen Kilometer Mittelleitplanken installiert hatte, obwohl das seit Anfang der 70er Jahre internationaler Standard in Sachen Verkehrssicherheit war. Daher kam es dort immer wieder vor, dass Autos bei einem Fahrfehler oder Regen, Glätte etc. über den simplen Grünstreifen rutschten und frontal in den Gegenverkehr prallten – mit oft tödlichen Konsequenzen.

Auch der Import sowjetischer, tschechoslowakischer, polnischer oder rumänischer Automodelle war kein Ausweg aus dem Dilemma. Denn vom russischen Lada (Lizenz Fiat 124), vom Skoda Octavia, Dacia (Lizenz Renault 12) oder Polonez (Lizenz Fiat 125) kamen alljährlich nur völlig unzureichende Stückzahlen in die DDR. Und die Prestigemodelle Wolga (Sowjetunion), Volvo (Schweden) oder Citroen DS (Frankreich) bekamen nur hohe Funktionäre von Partei und Staat oder Privilegierte des SED-Regimes zugewiesen.

Ingesamt standen jährlich mehr als eine Million Autokäufer in der DDR symbolisch in der Warteschlange. Sie hatten dabei nicht einmal einen konkreten Kaufvertrag abschließen dürfen.

Lediglich einen „Antrag“ konnten sie stellen mit der Bitte um Zuteilung eines Automodells. So war es angesichts der jahrelangen Wartezeiten generell üblich, dass mehrere Familienmitglieder einen solchen Antrag stellten, beispielsweise die Großmutter für ihren vielleicht gerade sechsjährigen Enkel. Bei zehn- bis fünfzehnjähriger Wartezeit war dann der junge Mensch bereits ins Führerscheinalter hineingewachsen, dem die Oma dann ihren bis dahin endlich zuteilungsreif gewordenen Trabant schenken konnte.

Welche Dramen sich im Vorfeld des Autokaufs abspielten und welcher gigantischer Frust sich in der DDR-Bevölkerung angesammelt hatte angesichts dieses Unwillens des Regimes, auf die Wünsche der Bevölkerung einzugehen, konnte man Anfang der achtziger Jahre in Ost-Berlin erleben. Um „Weltniveau“ zu demonstrieren, hatte die DDR in der Straße Unter den Linden einen repräsentativen „Auto-Salon“ eröffnet. Dort standen tatsächlich zum Anfassen und Begutachten aufgereiht ein Dutzend Trabant und diverse Versionen des Wartburg. Im Hintergrund des großzügigen Salons gab es eine Reihe „Beratungsschalter“, an denen die „Kunden“ Fragen stellen konnten. Über diesen Schaltern hingen großformatige Anzeigetafeln beispielsweise mit der bürokratischen Formulierung „Stand der Vertragserfüllung drittes Quartal 1971“. Damit konnte jeder Laie ablesen, dass die Wartezeit zu diesem Zeitpunkt 13 Jahre betragen hatte.

Immer wieder kam es in diesem als DDR-Vorzeigeobjekt gedachten Auto-Salon zu heftigen Wortgefechten zwischen frustrierten Menschen und den Angestellten. Sie verlangten permanent: „Da steht doch ein Trabant! Geben Sie ihn mir! Ich warte jetzt schon zehn Jahre!“ Die Stimmung wurde von Monat zu Monat gereizter, und die Menschen hielten sich immer weniger zurück mit ihrer Kritik, so dass die DDR den „Salon“ bald wieder schloss. Die „Betreuung“ der automobilen Bittsteller wurde zurück in ein tristes Industrie-Areal mit einer ebenso tristen Baracke im Berliner Stadtteil Rummelsburg verlegt, nicht zuletzt um vor den Zehntausenden westlicher Touristen, die schon damals Ost-Berlins Vorzeige-Boulevard besuchten, diese für das Regime beschämende Realität zu verstecken.

Aber auch bei Gebrauchtwagen herrschten in der DDR höchst frustrierende Zustände. Für einen fünf Jahre alten Trabant mit 50 000 Kilometern und total abgefahrenen Reifen ließ sich oft deutlich mehr als der Neuwagenpreis erzielen. In Leipzig und anderen Großstädten bildeten sich in den achtziger Jahren vom Regime notgedrungen tolerierte Gebrauchtwagen-Märkte, wo manchmal mit ganzen Geldscheinbündeln in der Hand um den Preis gepokert wurde. Selbst mitten in der Stadt konnte es geschehen, dass da ein Auto mit einem kleinen Zettel „Zu verkaufen“ auf dem Armaturenbrett und etwas heruntergelassener Seitenscheibe geparkt wurde. Der Fahrersitz war dann oft binnen weniger Stunden mit durch den Fensterschlitz geschobenenzetteln überhäuft, auf denen Preisangebote und Adressen notiert waren.

Auch war das Werkstattnetz in der DDR völlig unzureichend. Monatelanges Warten auf einen Inspektions- oder Reparatur-Termin war triste Normalität. Ersatzteile hatten oft nicht einmal die Werkstätten vorrätig, sondern die Kunden mussten vorher in der gesamten DDR „auf die Jagd gehen“, um beispielsweise eine neue Auspuffanlage als Ersatz für die durchgerostete zu bekommen. Die wenigen Autozubehör-Läden waren ständig überlaufen und oft genug lautete die Antwort des Personals: „Haben wir zur Zeit nicht!“ Und wenn es denn tatsächlich ein gesuchtes Ersatzteil gab, kaufte man meist gleich zwei oder drei Exemplare, um sie dann als Tauschware unter Freunden weiterzureichen.

Auch Reifen waren zu manchen Zeiten kaum zu bekommen. Die Produkte des Herstellers „VEB Pneumant“ in Fürstenwalde wurden nämlich zeitweilig im westdeutschen „Neckermann-Katalog“ zu extrem günstigen Preisen – weniger als 30 Westmark in der Trabant-Dimension – angeboten. Dementsprechend länger mussten Autobesitzer in der DDR notgedrungen auf völlig profillosen Reifen weiterfahren – mit entsprechendem Unfallrisiko.

Ebenso gab es bei den Importfahrzeugen permanent Engpässe bei der Ersatzteilversorgung. Da konnte es passieren, dass ein Lada-Besitzer schon ein halbes Jahr lang sein Fahrzeug aufgebockt in der Garage stehen hatte, weil nirgendwo

Kipphebel für die Motor-Ventilbetätigung, acht schlichte Stahlblechstücke, zu bekommen waren. Ein Gast aus Westdeutschland hörte davon und ging nach seiner Rückkehr in Frankfurt am Main in eine Lada-Vertretung. Dort lagen die Teile griffbereit für 65 West-Mark im Regal, denn die sowjetische Außenhandelsfirma Avtoexport verkaufte sie lieber gegen West-Devisen als gegen Mark der DDR. Ein paar Wochen später konnte der Lada-Besitzer in Ost-Berlin endlich sein Auto wieder benutzen. Ein Einschreibpäckchen aus Frankfurt am Main hatte es möglich gemacht.

Eine besonders üble Praxis des SED-Regimes war es auch, Autos wie Wartburg, Skoda oder Trabant gegen West-Devisen ohne lange Wartezeiten an DDR-Bürger zu liefern. Dazu bediente sich die DDR der in der Schweiz beheimateten Firma Genex. In deren jährlich neu erscheinendem Katalog konnten westdeutsche Verwandte beispielsweise einen Trabant für zirka 4500 DM-West oder einen Wartburg für weniger als 10 000 DM-West für einen DDR-Bürger bestellen und bezahlen. Die Auslieferung erfolgte dann schon wenige Wochen später. Ostdeutsche, die keine zahlungskräftige Westverwandtschaft hatten, durften im Gegenzug dafür um so länger auf ihr Auto warten, denn diese Devisen-Verkäufe hatten immer Vorrang. Die DDR scheute nicht einmal davor zurück, tschechische Skodas aus dem jährlich mit Prags Außenhandel vereinbarten Lieferkontingent für DDR-Bürger „abzuzweigen“ und sie im Genex-Katalog anzubieten, um auf diesem Umweg zusätzliche West-Devisen einstreichen zu können.

Dezente Formen von Bestechung waren in vielen Auto-Werkstätten an der Tagesordnung. Selbst die DDR-Zeitschrift „Der deutsche Straßenverkehr“ veröffentlichte einmal mutig eine Karikatur, bei dem ein Kunde diskret einen 20-DM-West-Schein unter der Werkstatt-Tür durchschob, um endlich einen Inspektions- oder Reparatur-Termin zu bekommen. Doch all diesen Erschwernissen zum Trotz verkehrten Ende der achtziger Jahre in der DDR nahezu vier Millionen private Autos.

Das Ende der Trabants, Wartburgs, Skodas und Ladas kam buchstäblich über Nacht, als im Herbst 1989 das SED-Regime von der friedlichen Revolution binnen weniger Wochen

hinweggefegt wurde und am 1. Juli 1990 im Vorgriff auf die deutsche Wiedervereinigung die Währungsunion Realität wurde. So verwandelten sich die vielen Milliarden Ost-Mark auf den Konten der DDR-Sparer im Verhältnis 2 : 1 schlagartig in die heiß begehrte West-Mark. Die erste große Anschaffung war nun für Hunderttausende ein modernes West-Auto.

Die jährliche Neuwagenzulassungsstatistik der Bundesrepublik, die sonst stets zirka 2,5 Millionen Pkw registrierte, schnellte daher im Jahr nach der Wiedervereinigung um fast eine Million empor. Das jahrelange Warten selbst auf ein so bescheidenes Auto wie den Trabant hatte schlagartig sein Ende gefunden und auf Ostdeutschlands Straßen rollten bald ebenso moderne Autos aller Marken wie in der alten Bundesrepublik. Ausgeschlachtete Trabant-„Ruinen“ lagen noch lange verlassen und vergessen auf Parkplätzen und einsamen Wegen am Waldesrand. Auch sie indirekte Zeugnisse eines menschenverachtenden Regimes.

PETER KLINKENBERG

Kontakt mit dem Autor: klinkenbergln@aol.com